

5

البحري لإدارة السفن

تأسست البحري لإدارة السفن في عام 1996م بهدف تقديم مجموعة متكاملة من خدمات إدارة السفن والدعم البحري لجميع السفن المملوكة للشركة، وذلك لتعزيز الإمكانات التجارية للأسطول. وتلعب البحري لإدارة السفن دور الحجر الأساس للأسطول البحري، وذلك بضمان جاهزية الناقلات من الناحية الفنية، وصلاحياتها للإبحار، وتزويدها بأمهر طواقم العمل البحرية. كما يُشرف القطاع على ضمان امتثال الناقلات لمعايير السلامة الدولية واللوائح البحرية، وقيادة عمليات دمج التقنيات المتطورة، وتسهم في دفع عجلة الابتكارات التقنية بهدف تعزيز الأداء والكفاءة التشغيلية، وتجهيز الناقلات الجديدة المستحوذ عليها للإبحار، وتقديم كافة خدمات الدعم الإداري لقطاعات الأعمال بدءاً من التواصل مع الجهات التنظيمية وانتهاءً باستخراج تصاريح الموانئ.

73	عمليات الأسطول
74	الأداء المتعلق بالسلامة
75	حماية البيئة
76	إدارة الطواقم
76	النمو الاستراتيجي وإعادة الهيكلة

البحري لإدارة السفن تتمة



في ضوء ما تم إنجازه خلال عام 2024م، يشرفني أن أشيد بالإنجازات الاستثنائية لفريق البحري لإدارة السفن، والذي يمثل حجر الأساس للأسطول البحري. فقد نجحنا في تجهيز 11 ناقلة جديدة استحوذنا عليها للإبحار خلال العام، إضافةً إلى تجهيز أربع ناقلات أخرى في يناير 2025م.

وفي الوقت نفسه، حافظ أداء ناقلاتنا تحت إطار نظام تفتيش الموانئ الدولي (PSC) على تميزه، دون أي عملية احتجاز في الموانئ، وبمعدل عيوب تفوق بشكل ملحوظ على المتوسطات العالمية. كما منح خفر السواحل الأمريكي 52 ناقلة من ناقلاتنا شهادة كوالثيب-21 المرموقة، وهو استحقاق لا تناله سوى 10% من الناقلات غير الأمريكية التي ترسو في الموانئ الأمريكية.

وتبقى السلامة على رأس قائمة أولوياتنا، فقد اختتمنا العام دون تسجيل أي وفيات، وأنجزنا 270 رحلة عبور في البحر الأحمر وخليج عدن بسلام، رغم تصاعد حدة التوترات الجيوسياسية. وانتقلنا في شهر سبتمبر إلى النسخة الثانية من برنامج فحص وتقييم الناقلات (SIRE 2.0)، وهو إطار مُعزّز لإعداد تقارير فحص الناقلات يوفر رؤى أعمق لسلامة الناقلات وأدائها التشغيلي.

توطّد التزامنا بالريادة البيئية مع اكتمال تثبيت نظام معالجة مياه التوازن في كافة ناقلاتنا، محققين الامتثال للموعد النهائي الذي حددته المنظمة البحرية الدولية في 2024م. كما جهزنا ناقلاتنا بشاشات متابعة رقمية لضمان الامتثال للوائح الجديدة للاتحاد الأوروبي بشأن انبعاثات الغازات الدفينة والتي مُرّضت في 2024م.

وقد ساهم التطبيق المستمر لنظام سمارتشيپ® (SMARTShip®) لجمع وتحليل البيانات على مستوى الأسطول، الذي يشمل حالياً 73 ناقلة، في تعزيز الامتثال للوائح التنظيمية، مع تزويدنا بقرارات آنية لتحسين الرحلات وتوقع المشكلات الفنية المحتملة.

كما شهد هذا العام إنجازاً بارزاً بشراكتنا مع شركة مُلك للخدمات البحرية كمزود لخدمات إدارة السفن، في أول توسع للبحري لإدارة السفن خارج نطاق أسطول البحري.

أتوجه بخالص امتناني لطواقم البحري لإدارة السفن المتفانية في البحر والبر على عملهم الدؤوب والتزامهم بالتميز، محققين عاماً حافلاً بالنمو والمرونة والابتكار. وسنمضي معاً في البناء على إنجازاتنا ونجاحاتنا، وتجاوز الحدود، وتحقيق قيمة مستدامة لشركتنا ومساهميننا.

المهندس/ خالد الحماد
رئيس البحري لإدارة السفن



عمليات الأسطول

حققت البحري لإدارة السفن في عام 2024م إنجازات جديدة على صعيد التميز التشغيلي والابتكار والريادة في هذا القطاع. ونجح فريقنا في تجهيز 11 ناقلة تم شراؤها حديثاً للإبحار -أي ضعف العدد مقارنة بعام 2023م- من خلال تزويدها بطواقم العمل، وأنظمة الاتصالات المتقدمة، والأنظمة الرقمية، وأنظمة الصيانة، وجميع الشهادات المطلوبة. وفي يناير 2025م، تم تجهيز أربع ناقلات أخرى للإبحار استُلمت في ديسمبر 2024م بشكل كامل.

تجّلى التزامنا بالتميز التشغيلي في الأداء الاستثنائي لناقلاتنا ضمن إطار نظام تفتيش الموانئ الدولي (PSC)، فلم تتعرض أي من ناقلاتنا لأي عملية احتجاز في أي ميناء، وحقق أسطولنا معدلاً منخفضاً للقصور بلغ 0.61 حالة قصور لكل عملية تفتيش، متفوقاً بشكل ملحوظ على المعايير العالمية لعام 2023م، وفقاً لأحدث البيانات المنشورة. وكان معدل القصور لدينا البالغ 0.61 لكل عملية تفتيش أقل بنسبة 78% من متوسط مذكرة تفاهم باريس البالغ 2.81 للناقلات التي ترسو في موانئ أوروبا وشمال الأطلسي، وأقل بنسبة 69% من متوسط مذكرة تفاهم طوكيو البالغ 1.96 للناقلات التي ترسو في موانئ آسيا والمحيط الهادئ.

وبالتوازي مع ذلك، منح خفر السواحل الأمريكي 52 ناقلة من ناقلاتنا شهادة كوالثيب-21. ويعد برنامج كوالثيب-21، أو الشحن عالي الجودة للقرن الحادي والعشرين، مبادرة يديرها خفر السواحل الأمريكي لتمييز الناقلات غير الأمريكية ذات الجودة العالية والصيانة المتميزة التي تستوفي المعايير الصارمة للسلامة والبيئة والمعايير التنظيمية. ولا يحظى بهذا التقدير سوى حوالي 10% من الناقلات غير الأمريكية التي تدخل الموانئ الأمريكية.

واصلنا نشر نظام سمارتشيپ® (SMARTShip®) لجمع البيانات عالية التردد وتحليلها عبر الأسطول، مع تزويد 15 ناقلة بالنظام خلال العام، ليصل العدد الإجمالي إلى 73 ناقلة بحلول نهاية العام، مسجلاً زيادة قدرها 26% مقارنة بعام 2023م. وتُعتبر سمارتشيپ® (SMARTShip®) منصة رقمية متطورة تتيح إمكانية التتبع اللحظي، وتخطيط المسارات الأمثل، وتحسين كفاءة استهلاك الوقود، بالإضافة إلى قدرات الصيانة التنبؤية.

وفي سياق مبادرات رقمنة الأسطول في مجالات أخرى، استمر التقدم في جهود تطبيق السجلات الإلكترونية لأنشطة الشحن والنفايات ومياه التوازن والصيانة، إلى جانب إنشاء شاشات معلومات مؤتمتة خاصة بالانبعاثات وغيرها من المقاييس.

يتمثل إطار نظام تفتيش الموانئ الدولي (PSC) في قيام الجهات الرقابية في الدولة التي يقع بها الميناء (دولة الميناء) بتفتيش الناقلات التي ترفع أعلاماً أجنبية، وذلك للتحقق من امتثالها للوائح البحرية الدولية. وتُعد مذكرات التفاهم الخاصة بنظام المراقبة من قبل دولة الميناء اتفاقيات إقليمية تهدف إلى تطبيق هذه اللوائح، وتنشر إحصائيات التفتيش التي تساهم في أغراض المقارنة المرجعية. وتشمل مذكرة تفاهم باريس الموانئ الأوروبية وشمال الأطلسي، بينما تشمل مذكرة تفاهم طوكيو منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وهما منطقتان تمثلان موانئ رئيسية لناقلات البحري.

قد تتضمن أوجه القصور شهادات منتهية الصلاحية أو مفقودة، وأضراراً هيكلية، وعدم كفاية تدابير السلامة ومنع التلوث، بالإضافة إلى نقص كفاءة أو تدريب أفراد الطاقم. وقد يؤدي وجود أوجه قصور خطيرة إلى احتجاز الناقلة في الميناء إلى حين اتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة.



الأداء المتعلق بالسلامة

اختتم عام 2024م دون تسجيل أي وفيات في كامل أسطول الشركة. وبلغ معدل تكرار حوادث الوقت المهدور 0.42 إصابة لكل مليون ساعة عمل، مقارنةً بـ 0.35 في عام 2023م. كما كشفت عمليات مراجعة السلامة التي أجرتها جهات خارجية خلال العام عن عدم وجود أي ملاحظات جوهريّة.

وعلى الرغم من تصاعد التوترات الجيوسياسية، نجحت البحري لإدارة السفن في تنفيذ 270 رحلة عبور عبر البحر الأحمر وخليج عدن دون وقوع أي حوادث. كما عزّزت ناقلات بضائع الدرجة "بحري ينبع" التزامنا بالسلامة البحرية من خلال إتمام عملية إنقاذ ناجحة في أعالي البحار لأربعة مواطنين فرنسيين في المحيط الأطلسي.

في سبتمبر 2024م، بدأنا تطبيق النسخة الثانية من برنامج فحص وتقييم الناقلات (SIRE 2.0)، والذي أطلقه المنتدى البحري الدولي لشركات النفط في الشهر نفسه. ويركز معيار الفحص الجديد بشكل أكبر على العوامل البشرية ويتبنى نهجاً قائماً على المخاطر، مما يتيح قراءات أفضل وتقييماً أكثر دقة للأداء السفن من حيث السلامة والتشغيل. وبموجب المعيار السابق، سجلنا متوسط 1.81 ملاحظة لكل عملية فحص للناقلات في عام 2024م، بتحسّن نسبته 16% مقارنةً بـ 2.15 في عام 2023م. كما تفوق أداؤنا على متوسط القطاع البالغ 2.30 وفقاً لتقرير الرابطة الدولية لأصحاب الناقلات المستقلة، التي تُعد شركة البحري عضواً فيها.



حماية البيئة

استكملنا تركيب أنظمة معالجة مياه التوازن في جميع ناقلات الأسطول المملوكة لنا، لضمان الامتثال التام للموعد النهائي لعام 2024م الذي حددته المنظمة البحرية الدولية. وخلال العام، تم تركيب أنظمة معالجة مياه التوازن في تسع ناقلات متبقية من الأسطول، مقارنةً بتركيب عشر أنظمة في عام 2023م.

حددت الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه التوازن والرواسب الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية موعداً نهائياً في سبتمبر 2024م تلزم بموجبه كافة الناقلات التي تنقل مياه التوازن وتصريفها خلال الرحلات الدولية بمعالجة هذه المياه وفق معايير محددة، لضمان توافقها مع الحدود المقررة لتركيزات الكائنات المائية ومسببات الأمراض المنقولة بالمياه، وذلك لحماية النظم البيئية البحرية. ومياه التوازن هي مياه البحر التي تعبئها الناقلات أو تفرغها للحفاظ على الفطس والاستقرار والتوازن أثناء الرحلات البحرية. كان المطلوب السابق للمنظمة البحرية الدولية يقضي فقط بتقليل المخاطر على النظم البيئية الساحلية من خلال تغيير مياه التوازن في عرض البحر، دون أي إلزام بمعالجتها.

بالإضافة إلى ذلك، تم تركيب أنظمة تنظيف غاز العادم في تسع ناقلات نفط خام عملاقة خلال العام. يتيح تركيب أنظمة تنظيف غاز العادم للناقلات استخدام وقود عالي الكبريت منخفض التكلفة مع ضمان الامتثال للمعايير الدولية لانبعاثات أكسيد الكبريت وتحسين القيمة السوقية للناقلات.

واستجابةً لقرار الاتحاد الأوروبي بإدراج قطاع النقل البحري في نظام تداول الانبعاثات التابع له اعتباراً من يناير 2024م، قمنا بتطوير أنظمة ولوحات معلومات لتبسيط عمليات المحاسبة والتداول والتتبع والإبلاغ عن بدلات الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي. تضمن هذه المبادرة حصول كل قطاع أعمال على بيانات محدّثة خاصة بكل رحلة حول أرصدة بدلات الانبعاثات ومعاملاتها، فضلاً عن بيانات موثقة لتلك البدلات صادرة عن جهات خارجية.

في يناير 2024م، أدرج الاتحاد الأوروبي قطاع النقل البحري ضمن الإطار التنظيمي لنظام تداول الانبعاثات، وهو آلية سوقية تهدف إلى تعزيز هدف سياسة المناخ للاتحاد الأوروبي المتمثل في خفض انبعاثات الغازات الدفيئة (الاحتباس الحراري). وبموجب هذه اللائحة، يتعين على الناقلات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5,000 طن على الأقل والتي ترسو في موانئ الاتحاد الأوروبي أو تعمل ضمن مياهه الإقليمية، تحمّل تكلفة انبعاثاتها من الغازات الدفيئة، مع زيادة نسبة الانبعاثات المشمولة بالتغطية تدريجياً بمرور الوقت.

تتمثل الأداة الرئيسية للامتثال بموجب نظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات في بدلات الاتحاد الأوروبي للانبعاثات، وهي أداة مالية قابلة للتداول تصدرها المفوضية الأوروبية. ويتعين على الناقلات الخاضعة لهذه اللائحة شراء هذه البدلات ومن ثمّ "تسليمها" إلى سلطات الاتحاد الأوروبي وفقاً لانبعاثاتها الفعلية التي تم التحقق منها.



إدارة الطواقم

على مدار العام، اعتمدنا منصة رقمية بالكامل لتوظيف الطواقم، مما عزز من كفاءة العمليات وإدارة البيانات، وساهم في تحسين الجودة، والسرعة، وقابلية التوسع لتلبية احتياجات أسطولنا.

في الوقت ذاته، تلقى أكثر من 2,000 فرد من طواقمنا تدريباً مكثفاً على السلامة أثناء العمل على متن 93 ناقلة من أسطولنا، حيث تم تنفيذ التدريبات بواسطة مدربي السلامة الداخليين لدينا لضمان أعلى مستويات الجاهزية. ساعدت الاستعانة بمدربين داخليين بدلاً من وكالات خارجية على توحيد معايير السلامة عبر جميع ناقلات الأسطول. بالإضافة إلى ذلك، أطلقنا برنامجاً متخصصاً للسلامة قائماً على تعديل السلوكيات، يهدف إلى تقليل المخاطر عبر ترسيخ ثقافة السلامة في بيئة العمل.

واصلت البحري لإدارة السفن تعاونها الوثيق مع مراكز التعليم البحري في السعودية، مثل أكاديمية الملك عبدالعزيز البحرية والأكاديمية الوطنية البحرية. وخلال عام 2024م، قدمنا تدريباً عملياً على متن الناقلات لـ 224 طالباً سعودياً، من بينهم 5 متدربات، بزيادة قدرها 22% مقارنة بعام 2023م، الذي شهد تدريب 183 متدرباً.



النمو الاستراتيجي وإعادة الهيكلة

في يوليو 2024م، وسعت البحري لإدارة السفن عملياتها خارج نطاق أسطول البحري عبر شراكتها مع شركة فُلك للخدمات البحرية، وهي شركة مشغلة سعودية جديدة متخصصة في مجال خدمات سفن الروافد والخطوط الملاحية الإقليمية، مدعومة من صندوق الاستثمارات العامة لتعزيز نمو قطاع الخدمات اللوجستية والقطاع البحري في المملكة والحد من تسرب القيمة خارجها. وبموجب هذه الشراكة، ستتولى البحري لإدارة السفن تقديم مجموعة واسعة من الخدمات لشركة فُلك للخدمات البحرية، تشمل إدارة الطواقم، والإدارة الفنية، والإشراف على بناء السفن، وإجراء التقييمات الفنية للسفن المستخدمة المزمع شراؤها. وبحلول نهاية 2024م، ضم أسطول فُلك للخدمات البحرية سفينتين مع خطط للتوسع في عام 2025م.

اختتمنا العام بتغيير الاسم القانوني للشركة من "الشرق الأوسط لإدارة السفن" إلى "البحري لإدارة السفن"، تعزيزاً لمواءمة هويتنا مع علامة البحري التجارية وترسيخاً لحضورها العالمي. حمل القطاع اسم "الشرق الأوسط لإدارة السفن" منذ تأسيسها عام 1996م، حيث كانت شركة أكوماريت للخدمات البحرية الشريك الفني للبحري وتمتلك 20% من أسهمها. استحوذت شركة البحري بالكامل على حصة شركة أكوماريت في شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن عام 2005م، لتصبح شركة مملوكة لها بالكامل.

نظرة مستقبلية

في العام القادم، ستركز البحري لإدارة السفن على تقديم خدمات إدارة سفن متميزة تواكب توسع أسطول شركة البحري. كما سنواصل جهودنا لتحسين إجراءات السلامة، وتعزيز الأداء التشغيلي، ورفع كفاءة التكاليف، مستفيدين من التحول الرقمي لتعزيز القيمة المضافة. علاوةً على ذلك، سنواصل الالتزام باللوائح البيئية المتجددة، لاسيما لائحة الاتحاد الأوروبي للوقود البحري التي يبدأ تطبيقها في عام 2025م، حيث تهدف إلى الحد من كثافة انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن المتجهة إلى موانئ الاتحاد الأوروبي.