

سلطان بن سليم: 137 محطة محفظة «موانئ دبي» العالمية



- حصة الشركة من حجم حركة الحاويات العالمية 11 %
- مليارات ريال لتطوير العمل بميناء جدة الإسلامي 3
- الإمداد واللوجستيات من أكثر الصناعات هشاشة في العالم
- توفير السرعة والكلفة والجودة من الخطوط الملاحية والتجار

«دبي»: الخليج

أكد سلطان أحمد بن سليم، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لمجموعة موانئ دبي العالمية «دي بي ورلد»، أن الشركة تتمتع حالياً بخبرات كبيرة في إدارة وتطوير الموانئ والمحطات اللوجستية حول العالم، وأنها تجاوزت مرحلة إدارة وتشغيل الموانئ إلى العمل بقوة في مكونات الخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد؛ لتوفير حلول سريعة لحركة النقل والتجارة من المصنع إلى المستهلك، مع الحرص على تمكين المنتجين من الوصول إلى متعاملهم بأقل الكلفة وفي أسرع وقت.

وأشار إلى أن حصة الشركة من حجم حركة الحاويات العالمية تصل حالياً إلى نحو 11%، وتعد من أسرع الشركات في تحميل وتفريغ البضائع، مضيفاً أنها بدأت في العمل خارج الدولة نهاية التسعينات بطلب من الشركات الملاحية التي أرادت الاستفادة من سرعة إنجازنا، وكانت البداية بميناء جدة الإسلامي بالسعودية الشقيقة، بعد أن اكتسبت خبرة كبيرة في إدارة ميناء جبل علي، وتبلغ محفظتها الحالية حول العالم 137 محطة في أكثر من 60 دولة، منها 94 ميناء بحرياً.

جاء ذلك خلال جلسة بعنوان «التجارة في عالم متغير: خلق الفرص وتعزيز الرخاء» التي حاوره فيها الكاتب والإعلامي عماد الدين أديب، ضمن فعاليات اليوم الأول للدورة الحادية والعشرين لمنتدى الإعلام العربي، الذي يعقد برعاية صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة، رئيس مجلس الوزراء، حاكم دبي، رعاه الله.

وكشف سلطان بن سليم أن مجموعة موانئ دبي العالمية، تستثمر نحو 3 مليارات ريال سعودي، لتطوير العمل بميناء جدة الإسلامي الذي تعدّه من أهم الموانئ التي تشملها محفظة الشركة في الموانئ والمحطات اللوجستية والتي تتواجد في قارات العالم الست، ويعمل بها أكثر من 106 آلاف موظف، مضيفاً أن موانئ دبي تدعم هذه الموانئ بموظفين إماراتيين إضافة إلى موظفين من كافة الدول التي تتواجد فيها عالمياً، وأن استثماراتها الجديدة في ميناء جدة يتواءم مع رؤية 2030 للمملكة والزيادة المتوقعة لحركة التجارة.

وعن الاتجاه لتوسيع عمليات الشركة إلى الخدمات اللوجستية حول العالم، قال: إن الشركة كانت في البداية تركز على إدارة الموانئ التي تملكها وتديرها حول العالم وتشغيلها برافعات عملاقة وأنظمة تقنية عالية، لكنها وجدت أن هناك عوامل أخرى خارج الموانئ قد تؤثر في متطلباتنا في سرعة المناولة، تتعلق بالطرق والبنية التحتية ومناطق التخزين والشحن البري وغيرها، فارتأت توسيع عملياتها واستثماراتها؛ لتسهم في سرعة نقل المنتجات من المصنع إلى المتعامل في أي مكان بالعالم، واستثمرت خلال الفترة من 2016 إلى 2021 أكثر من 6 مليارات دولار؛ للاستحواذ على شركات يرتبط عملها بسلسلة الإمداد والخدمات اللوجستية، وبناء خدمات التجارة الإلكترونية والرقمنة، مشيراً إلى شراء أكبر شركات قطارات خاصة في الهند لنقل البضائع من الموانئ إلى المتعاملين في الهند للتغلب على بطء حركة النقل عبر الشاحنات، وأعلن أن الشركة تتفاوض حالياً على شراء أكبر شركة قطارات حكومية بالهند لنقل البضائع.

وقال: «موانئ دبي العالمية من أكبر المشغلين حالياً في الهند وبريطانيا وأستراليا وبيرو وكندا وغيرها من دول العالم، وأسهمت في تطور ونمو عمل متعاملين من الشركات الملاحية وشركات الشحن حول العالم، نتيجة لمعايير العمل التي نعتمدها في الشحن والتحميل والتفريغ ووسائل النقل خارج الموانئ»، مشيراً إلى استثمار المجموعة في شراء شركات شاحنات لنقل البضائع ومستودعات تخزين، تخدم على سبيل المثال 154 ألف موقع للبيع في نيجيريا، ولفت إلى توزيع بضائع للتجار في أكثر من 20 دولة إفريقية.

وحول مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا الذي تم الإعلان عنه خلال قمة العشرين بالهند في شهر سبتمبر/أيلول الحالي، أكد سلطان بن سليم، أنه سيعزز التكامل والترابط الاقتصادي بين آسيا وأوروبا وسيكون إضافة وداعماً لطرق التجارة ووسائل النقل المتنوعة التي تربط مختلف قارات العالم حالياً، كحلقة جديدة ضمن سلسلة نقل البضائع من الهند إلى أوروبا، والتي تشمل أيضاً الموانئ البحرية.

وأوضح أن المشروع لن يؤثر في حجم العمل بقناة السويس التي تعد شرياناً رئيسياً لا غنى عنه في حركة التجارة العالمية، وقال: «القطارات مهمة جداً وليست وسيلة نقل جديدة، فهناك خطوط قطارات قديمة بين الصين وروسيا

والصين وأوروبا، ومع هذا فإن النقل البحري يشكل النسبة الأكبر في حركة نقل البضائع عالمياً ولا يمكن الاستغناء عنه لأن كلفته هي الأرخص ضمن وسائل النقل الأخرى، ومن هنا فإن الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا عبر الشرق الأوسط سيفيد حركة النقل ويسهم في سرعتها في بعض الأحيان، خاصة في حال وجود أزمات طارئة بالممرات المائية، مؤكداً أن القطارات مهما بلغ حجمها لا يمكنها أن تنقل نفس عدد وحجم الحاويات التي يمكن مرورها عبر الممرات المائية.

وأكد أهمية تعدد وتنوع وسائل النقل لسرعة وصول البضائع، وقال: إن سلاسل الإمداد واللوجستيات حول العالم هشة ولم تتطور تكنولوجياً بالشكل المطلوب ما يمثل تحدياً لزيادة الطلب على البضائع والتجارة، وهو ما نعطيه أولوية قصوى في عملياتنا لنوفر للمتعاملين من الشركات الملاحية والتجار والمستهلكين عوامل السرعة والجودة والتكلفة المعقولة، مشيراً إلى أن أسعار الشحن وصلت إلى 13 ألف دولار للحاوية خلال أزمة «كوفيد - 19» بعد أن كانت 2500 دولار، بسبب غلق الموانئ وتكدس البضائع في المصانع والحاويات وعدم توفرها، ما دفعنا إلى الاستثمار في شراء حاويات ومستودعات تخزين وأنظمة تقنية للتغلب على مثل هذه الأزمات وتلبية احتياجات المتعاملين من حيث سرعة النقل والكلفة.