

نافذة الملاحة

عدد خاص سبتمبر ٢٠٢٢

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي



محمد مصيلحي رئيسا للاتحاد العربي لغرف الملاحه البحرية



حضور مكثف لكوكبة من خبراء النقل البحري بمؤتمر الاتحاد العربي لغرف الملاحه البحرية



وتكريم استثنائي من محمد مصيلحي للواء بحري محمود حاتم القاضي



الفريق أسامه ربيع يكتلف عن استراتيجية قناة السويس خلال الفترة المقبلة



الواء رضا اسماعيل : تسعى لزيادة قدرة الاسطول البحري المصري لينقل ٢٥% من البضائع المصرية



رؤساء لشركات تملك وتتنفيل السفن يوضحون التحديات أمام تملك وتنفيل السفن المصرية



« محمد مصيلحي

رئيسا الأتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية،



أسفرت الانتخابات التي جرت مؤخرا، عن انتخاب الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، رئيسا لاتحاد غرف الملاحة العربية، وذلك خلفا للواء محمود حاتم القاضي الذي شغل هذا المنصب لعدة سنوات، حيث يعد اللواء محمود حاتم القاضي الأب الروحي لهذا الاتحاد.

كما تم انتخاب ايلي زخور نائبا للرئيس والمهندس مدحت القاضي نائبا للرئيس عن دولة المقر.

ومن المعروف أنه خلال مايو من عام 2016، كان قد فاز اللواء محمود حاتم القاضي برئاسة اتحاد غرف الملاحة العربية، للمرة الثانية على التوالي، فيما اختير وقتها الاستاذ / محمد مصيلحي، رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية نائبا للرئيس لأول مرة بالإجماع عن بلد المقر، إذ يتخذ الاتحاد من مصر مقرا له.

الجدير بالذكر أن الاتحاد العربي لغرف الملاحة تم تأسيسه في يوليو 2002 بحضور الأعضاء المؤسسين للاتحاد الذين يمثلون غرف الملاحة المصرية من الإسكندرية ودمياط وبورسعيد والسويس والبحر الأحمر وغرفة الملاحة الدولية ببيروت وغرفة الملاحة اليمنية بالحديدة وغرفة الملاحة اليمنية عدن (اليمن) ونقابة الوكلاء الملاحيين بالمملكة الأردنية الهاشمية، وبحضور الدكتور أحمد أحمد جويلي، أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، و مندوب عن وزير النقل المصري ومندوب عن محافظ الإسكندرية وممثلين لسفراء الدول المؤسسة للاتحاد وجميع المهتمين بنشاط النقل البحري والشركات الملاحية ووسائل الإعلام.

وتم الإعلان عن إنشاء الاتحاد ليكون تحت اسم الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ومقره الدائم مدينة الإسكندرية والتوقيع على النظام الأساسي له وانتخاب مجلس إدارة الاتحاد والأمين العام وفي ديسمبر 2002 وافق مجلس الوحدة الاقتصادية العربية على انضمام الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية للعمل تحت مظلته وليصبح الاتحاد رقم 30 من ضمن الاتحادات العربية المتخصصة العاملة في إطار مجلس الوحدة الاقتصادية العربية.



الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية يعقد مؤتمر بعنوان "صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق"



ومن جانبه أوفد معالي الأستاذ / وليد جمال الدين رئيس الهيئة الاقتصادية لمحوّر قناة السويس نيابة عن سيادته سيادة اللواء بحري أ. ح / محمد عبد العزيز برابة نائب رئيس الهيئة الاقتصادية لمحوّر قناة السويس وعضو ورشة عمل صناعة النقل البحري المصري والعربي والموانئ البحرية لمناقشة سبل الإستثمار المتاحة في الموانئ.

كما شارك سيادة اللواء بحري أ. ح / عبد القادر درويش رئيس الشركة المصرية للمحطات متعددة الأغراض وعضو ورشة عمل صناعة النقل البحري المصري والعربي والموانئ البحرية ، و السيد المهندس / مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات والسيد المهندس / خالد بيومي أعضاء اللجنة المنظمة.

وفي السياق نفسه توجه سيادة اللواء بحري أ. ح / حاتم القاضي بخالص الشكر والتقدير لكافة الجهات والشركات والخطوط الملاحية المشاركة في انجاح هذا الحدث وهم : الرعاية البلاتيني : هيئة قناة السويس، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، شركة سيسكو ترانس، شركة الملاحة الوطنية، شركة الفتح للشحن والتفريغ، وشركة الخليج العربي للأعمال البحرية والتجارة، شركة انفيروكير للخدمات والاستشارات البيئية.

وكذا الرعاية الذهبي : وهم شركة أركاس أيجيببت للتوكيلات الملاحية، مجموعة شركات ماهوني للملاحة، الشركة البحرية للأعمال الملاحية، شركة الغرابي للأعمال الهندسية المتكاملة، والشركة الهندسية للحاويات، وشركة كادمار للملاحة، ومجموعة بان مارين، وشركة مبارك البحرية، وشركة سي ام ايه سي جي ام.

وكذا الرعاية الفضي : وهم شركة يانج مينج ايجيببت، وشعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات، شركة العمر للتصدير والاستيراد والنقل بالسيارات والشحن البحري، الشركة العربية للملاحة بان اراب، والمكتب المصري للاستشارات البحرية (إيمكو) ، وشركة المجموعة المصرية للمحطات متعددة الأغراض EGMP، وشركة طوكيو مارين.

وزير النقل الأسبق ورئيس هيئة مينائي دمياط والإسكندرية الأسبق مقررا للجنة العلمية للمؤتمر.

كما أعرب سيادة اللواء بحري أ. ح / حاتم القاضي عن إمتنانه بمشاركة معالي الفريق / أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس كمتحدث خلال المؤتمر، حيث كان لها تأثيرا فعال وإيجابيا خلال التوصيات التي صدرت عن المؤتمر.

هذا بالإضافة إلى حضور قيادات النقل البحري في مصر والدول العربية ومجموعة من الخبراء العالميين والعرب في مجالات الاقتصاد البحري وإقتصاديات الرقمنة البحرية والذكاء الصناعي البحري وخبراء الإقتصاد الأخضر والأزرق البحري في خدمات الموانئ والمنصات البحرية والسفن الخضراء وسلاسل الإمداد المتكاملة وأسلوب الإلتزام البيئي البحري للحفاظ على المناخ العالمي وإستنباط الفكر البيئي لتقليل الإنبعاثات الملوثة للبيئة في المحيطات وأعلى البحار وفي الموانئ والمرات البحرية.

ومن جانبه دعي السيد اللواء بحري أ. ح / حاتم القاضي رئيس المؤتمر لعقد اجتماع حضوري ختامي للمؤتمر بحضور السادة رؤساء المحاور والمقررين، والسادة أعضاء اللجنة التنظيمية والمالية، والشركة المنظمة لمؤتمر "منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق" وذلك لمتابعة ملخص نقاط حلقات النقاش والتوصيات المقترحة بكل محور والأسئلة المقترحة من جانب كل محور.

وقد شارك للقاء كل من : معالي الأستاذ الدكتور / هشام عرفات وزير النقل السابق ورئيس اللجنة العلمية للمؤتمر السيد اللواء بحري / إبراهيم يوسف مستشار وزير النقل السابق ومقرر اللجنة العلمية للمؤتمر، سعادة الأستاذ الدكتور / إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ورئيس ورشة عمل صناعة النقل البحري المصري والعربي والموانئ البحرية، ومعالي المهندس / شريف هدارة وزير البترول والثروة المعدنية الأسبق وعضو ورش عمل الطاقة النظيفة والاقتصاد الأخضر وذلك نيابة عن معالي الدكتور / أسامة كمال رئيس ورش عمل الطاقة النظيفة والاقتصاد الأخضر.

عقد الاتحاد العام لغرف الملاحة العربية، مؤتمرا يوم الاربعاء الموافق 28 سبتمبر 2022 وذلك تحت عنوان "منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق"

وتم عقد المؤتمر برئاسة لواء بحري أ. ح / حاتم القاضي بالتعاون مع غرفة ملاحة الإسكندرية، برئاسة الأستاذ / محمد أحمد مصيلحي رئيس الغرفة ورئيس غرفة الملاحة المركزية المصرية برعاية معالي الفريق / كامل الوزير- وزير النقل المصري، بفندق سيميراميس انتركونتيننتال بالقاهرة.

وشرف المؤتمر بحضور العديد من الشخصيات المؤثرة في النقل البحري المصري والعربي، حيث شهد حضورا من قبل الفريق أسامة رئيس هيئة قناة السويس، وسعادة الأستاذ الدكتور / إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

البحري، ومعالي السيد المهندس / أسامة كمال وزير البترول والثروة المعدنية المصرية الأسبق.

وحضر المؤتمر سعادة السفير / محمدي أحمد النني أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، واللواء بحري / رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري السيد الأستاذ الدكتور جلال السعيد، وزير النقل الأسبق، والمهندس هاني ضاحي وزير النقل الأسبق، بالإضافة إلى اللواء نهاد شاهين، رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، واللواء أحمد حواش رئيس هيئة ميناء دمياط، فضلا عن اللواء هشام ابو سنه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر السابق، واللواء بحري محمد أحمد السماحي نائب رئيس هيئة السلامة البحرية.

كما حضر المؤتمر المهندس شريف الصيرفي وكيل وزارة البترول الأسبق وخبير الهيدروجين الأخضر، ومعالي الأستاذ الدكتور / أشرف العربي وزير التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري الأسبق.

وجدير بالذكر أن سيادة اللواء بحري أ. ح / حاتم القاضي رئيس ومنظم المؤتمر ، كما تولي رئاسة اللجنة العلمية للمؤتمر معالي الوزير / هشام عرفات وزير النقل السابق ورئيس مجلس إدارة بنك MIDBANK ، ورئيس مجلس أمناء جامعة فيوتشر ، بينما تولي لواء بحري أ. ح / إبراهيم يوسف مستشار

« الجلسة الافتتاحية للمؤتمر:

الاعلامى أحمد سالم : الاتحاد العربى لغرف الملاحة يستهدف أن يكون منافساً ليكون قوة قد تصل إلى تكتل بحرى ينافس العالم



شهدت الجلسة الافتتاحية لمؤتمر اتحاد غرف الملاحة العربية حضوراً مكثفاً من قبل العديد من الجهات والمؤسسات الاقتصادية والبحرية عربياً ومصرياً، وهو ما لم يحدث خلال السنوات الأخيرة في مؤتمرات مماثلة.

وتم تقديم المؤتمر من قبل الاعلامى البارز أحمد سالم والذي قدم السادة الحضور والمشاركين في المؤتمر.

وأشار " سالم " إلى أنه فى إطار متابعة أنشطة الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية وغرفة ملاحة الاسكندرية للنقل البحرى العربى ومتابعة التطورات العالمية فيه باعتباره الركيزة الأساسية الاقتصادية للنمو الاقتصادى للدول العالمية، وباعتبار أن الدول العربية تحتل أكبر قارتين من خمس قارات فى العالم وتحترقها المحيطات والبحار والخلجان والممرات الملاحية الهامة، وأن 60% من تجارة العالم تمر عبر البحار، فضلاً عن وجود الممر الملاحي العالمى قناة السويس الذى تمر فيه 12% من تجارة العالم، فإن هناك حتمية لتوجه الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية مع غرفة ملاحة الاسكندرية لمتابعة التطورات العالمية التى تحدث فى النقل البحرى على مستوى العالم حتى لا يتم خروج العالم العربى بأصوله وما يتمتع به من مواقع جغرافية تجعله النقل البحرى مبدأ أساسى فى اقتصادياته من المنافسة.

منافساً لهذا النشاط وتحقيق تميزه فيها وأن يتكامل هذا النشاط عربياً ليكون قوة قد تصل إلى تكتل بحرى ينافس العالم وذلك اسوة بما يتم فى دول العالم.

كان هذا الحدث له أهميته العظمى من خلال عناصر النقل البحرى شاملة السفن وبنائها وصيانتها والموانى والأنشطة اللوجيستية وخدماته ذات القيمة المضافة، وذلك لتنظيم التجارة البينية العربية والافريقية والعالمية، واخترقت الاتحاد العربى لغرف الملاحة مع غرفة ملاحة الاسكندرية معطيات هذا التطور فى التوجه العالمى نحو الذكاء الاصطناعى سواء فى المنصات الالكترونية بدلا من الورقية فى إجرائتها لتتكامل معها الرقمية والأتمته الروبوتات حيث ان هناك أكثر من 162 ميناء بحرى عالمى من الموانى الذكية وتنافس الموانى التقليدية فى ادائها، فضلا عن المحافظة على البيئة والمناخ فهناك الموانى الخضراء والسفن الخضراء والممرات الخضراء الذى تبنته دول العالم واقتسما فى مصر ذلك من خلال هيئة قناة السويس والهيئة الاقتصادية ووزارة الكهرباء والبتترول والشركات العالمية لادماج التطور الذكى مع البيئة الخضراء الذى تحقق التنافسية وتم ذلك من خلال هذا المؤتمر بحيث تتكامل الدول العربية فى هذا الاتجاه لتمييز بتنافسياتها فى التطور الجارى فى صناعة النقل البحرى ومن هنا تم التنظيم من خلال لجنة التنظيم برئاسة الاستاذ/ محمد مصيلحي واللجنة العلمية برئاسة معالى الوزير الاستاذ الدكتور/ هشام عرفات ووزراء سابقين وخبراء فى مجالات النقل البحرى العربى والاستفادة من بعض الدول التى سبقتنا فى هذا المجال لنصل فى النهاية الي توصيات نحو تحقيق هذا الهدف وبالله التوفيق.

أى لابد أن يشترك فى حلبة المنافسة العالمية فى هذا النشاط الهام، وهنا كان دور الاتحاد العربى لغرف الملاحة أن يلاحق التطورات التى تحدث فيه ليكون

إيلي زخور نائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية



مشيرا إلى أن النقل اللبناني بعد مواجهة أكبر كارثة حدثت خلال سبتمبر من عام 2020 والتي أدت إلى استشهاد 200 مواطن وإصابة 6 آلاف، فضلا عن تدمير البنية التحتية لميناء بيروت إلا أن العناية الإلهية أنقذت محطة الحاويات والتي إصلاحها بعد أيام من الحادث. ولفت إلى أن الخط الفرنسي CMA فاز بإدارة محطة الحاويات خلال فبراير الماضي، شاكرًا القيادة المصرية على دعمها الكامل الي دولة لبنان .

وتستخدم الوقود النظيف لتضاهي الاساطيل العالمية بمواصفاتها الحديثة. وأوضح " زاخو " إلى أن الأسطول البحري العربي باستثناء ناقلات الغاز الطبيعي المملوكة لعددا من دول الخليج العربي، لم تواكب الأساطيل البحرية العالمية، فأغلبية السفن العربية قديمة وغير مجهزة بتقنيات حديثة، كما لم يساهم الأسطول التجاري العربي في نقل نحو 5% فقط من حجم التجارة العالمية. وأكد على أن البعض من الدول العربية تمتلك الامكانيات التي يمكن من خلالها تطوير اسطولها والتطور المستمر في معدات الشحن والتفريغ، خاصة أن العديد من الدول العربية تمتلك موانئ غير مؤهلة لاستقبال السفن العملاقة وتقديم الخدمات لها من شحن وتفريغ وتمتلك معدات متقدمة، كما لا تستخدم الذكاء الاصطناعي. جاء ذلك خلال مؤتمر صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق الذي نظمه اتحاد غرف الملاحة العربية بالتعاون مع غرفة ملاحه الإسكندرية. وقال إن أعمال التطوير المستمر في النقل البحري يتطلب السعي لتحديث أسطول السفن وتعزيز إمكانياته ورفع حصته وتطوير الموانئ

وأعطيت الكلمة للسيد / إيلي زخور نائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، والذي رحب بأصحاب المعالي والسادة الحضور بالمؤتمر والذي يأتي في توقيت هام للغاية، نظرا لما تمر به سلاسل الامداد من تحديات خلال الفترة الماضية. وأشار إلى أن دولة لبنان تثمن الجهد والدور الذي تقوم به الشقيقة مصر في دعمها والوقوف بجانبها في محنتها خلال السنوات الأخيرة، وتقدير لبنان لفخامة الرئيس / عبدالفتاح السيسي. وأضاف أنه على الصعيد العربي، فإن صناعة النقل البحري العربي يواجه تحديات كبرى في مختلف المجالات في ظل التطورات التكنولوجية المتلاحقة الذي يشهده قطاع النقل البحري العالمي مشيرا إلى أن البلدان العربية تتمتع بموقع استراتيجي عالمي، بالإضافة إلى إشرافها على أهم المضائق العالمية والممرات الهامة والحيوية، فضلا عن إمتلاكها العديد من الثروات الطبيعية وعلى رأسها البترول والغاز الطبيعي يمكنها الاستفادة من هذه الثروات في ضم سفن حديثة ومتطورة في مختلف أنواع البضاعة

الفريق أسامة ربيع يكتلف عن استراتيجية قناة السويس خلال الفترة المقبلة



صناعة النقل البحري، وذلك اعتمادًا على ما تمتلكه من مراكز الأبحاث والدراسات والتدريب التابعة للهيئة، وما تزخر به من كوادر بشرية مدربة وإمكانيات فنية وتقنية عالية.

وشدد الفريق ربيع على أن قناة السويس تمتلك تصوراً متكاملًا وسيناريو استباقي مدروس حول الأسلوب الأمثل لتطوير الأداء والحفاظ على استدامة حركة السفن العابرة، من خلال تنفيذ استراتيجية طموحة تسعى لاستمرار مشروعات التطوير بالمجرى الملاحي مدعومة باهتمام ومتابعة فخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي سعيا للحفاظ على المكاتب الرائدة للقناة كأكصر وأسرع وأكثر الطرق الملاحية أماتا.

وتعليقا على الجدوى الفنية لمشروعات تطوير المجرى الملاحي، أشار الفريق ربيع إلى نجاح مشروع قناة السويس الجديدة في دعم تدفق حركة الملاحة بدرجة غير مسبوقة من خلال تقليل زمن العبور من ٢٢ ساعة إلى إحدى

شارك الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، في فعاليات مؤتمر نظمه الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية بعنوان "منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق"، بالتعاون مع غرفة ملاحه الإسكندرية، بحضور خبراء النقل البحري.

في كلمته، أكد الفريق أسامة ربيع أن هيئة قناة السويس نجحت في تخطي العديد من الأزمات والتحديات العالمية والملاحية بكفاءة عالية، خلال الفترة الماضية، لاسيما أزمة جنوح سفينة الحاويات إيفر جيفين وتفشي فيروس كورونا المستجد، وصولاً إلى الأزمة الراهنة التي يمر بها العالم جراء الحرب الروسية الأوكرانية.

وأوضح رئيس الهيئة أن قناة السويس تنتهج استراتيجية علمية في إدارة الأزمات والتعامل مع التحديات المحتملة، عبر بناء قدرات قوية تؤهل الهيئة للاستعداد المبكر والتفاعل مع كافة المستجدات غير المتوقعة التي تطرأ على



أصبحت القناة تستوعب سفنا بطاقة ٢٤ ألف حاوية، وبغاطس ١٦,٣٠ مترا، وبعرض ٦١,٥٠ مترا، وبطول ٤٠٠ متر طولي وحمولة تصل الى ٢٢٤ ألف طن، وهذا لم يكن يحدث قبل ذلك، وكانت عدد السفن التي عبرت القناة مؤخرا من تلك النوعية وصلت الى ٨ سفن حتى الآن.

ولفت الى عدد من السفن عبر القناة العام الماضي بلغ ١٧٠٧ سفينة وهو ما لم يحدث في تاريخ القناة، وبايراد قدره ٧,٢ مليار دولار.

وأكد على أن هيئة قناة السويس، وضعت خطة طموحة للدخول في شراكات مع كيانات عالمية متخصصة في تدوير المخلفات، بغرض تنفيذ استراتيجية للحفاظ على البيئة وتقليل انبعاث أكسيد الكربون، وتحويل الممر الملاحي إلى مجرى مائي أخضر، تشجيعا للخطوط الملاحية على استخدام الوقود الجديد من الغاز الطبيعي والامونيا والهيدروجين.

وأضاف «ربيع» أن الخطة تأتي تفعيلاً للمبادرة البيئية التي تم الإعلان عنها في الفترة الماضية باسم «قناة خضراء»، وتنفيذاً لتوجهات المنظمة البحرية العالمية، بتقليل الانبعاثات الضارة من حرق الوقود الأحفوري.

ولفت إلى أنه سيتم تشغيل محطات الإرشاد والمراقبة بالطاقة الشمسية والرياح، وتحويل أسطول سيارات وحافلات الهيئة للعمل بالغاز الطبيعي، مروراً بمنح حوافر للسفن صديقة البيئة في الفترة المقبلة، فضلاً عن تنفيذ استراتيجية للتحويل الرقمي.

ويوجد ١٦ محطة مراقبة بطول المجرى الملاحي، ومقرر الإعلان عن كل خطوات التحويل للعمل بالطاقة الجديدة والمتجددة، خلال

عشرة ساعة فقط مع زيادة الطاقة الاستيعابية القصى للقناة، فضلاً عن تعزيز معدلات الأمان والسلامة لكافة أنواع السفن.

وأضاف رئيس الهيئة أن مشروع تطوير القطاع الجنوبي يعد استكمالاً لمشروعات تطوير المجرى الملاحي والذي يتضمن تنفيذ أعمال التوسعة والتعميق والازدواج، بما يسهم في زيادة معدلات الأمان الملاحي في هذا القطاع من القناة بنسبة ٢٨٪، كما يزيد من القدرة الاستيعابية للقناة بواقع ٦ سفن إضافية.

وتطرق رئيس الهيئة في حديثه إلى جهود قناة السويس في خفض انبعاثات الكربون، عبر إطلاق قناة السويس استراتيجية ٢٠٣٠ للتحويل الأخضر، والتي تتضمن عدة محاور من ضمنها تشغيل محطات المراقبة بالطاقة الجديدة والمتجددة، لمواكبة الجهود الدولية الرامية لخفض مستوى الانبعاثات المسببة للتغيرات المناخية، وبما يتماشى مع الدور الفاعل الذي تلعبه مصر في هذا الملف الحيوي بشهادة العالم، مما أثمر عن حصول الدولة المصرية شرف تنظيم مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في نسخته الـ ٢٧ خلال شهر نوفمبر من العام الجاري بمدينة شرم الشيخ.

وكشف الفريق أسامه ربيع رئيس هيئة قناة السويس، عن ارتفاع غير مسبوق في السفن بقناة السويس حتى الاسبوع الرابع من شهر سبتمبر الماضي، والتي وصلت الى ٢٢٠٣٢ سفينة مقارنة بنحو ١٩٠٤٧ سفينة خلال نفس الفترة من العام الماضي بنمو قدره ١٥,٧٪.

وأشار " ربيع " إلى أن الهيئة نجحت مؤخراً في استقبال سفن جديدة في نشاط الحاويات، حيث

قمة الأمم المتحدة للمناخ (COP ٢٧) التي تستضيفها مصر في نوفمبر المقبل، ممثلاً عن القارة الإفريقية.

كما أنه تم تشغيل محطات الإرشاد بالطاقة النظيفة وطاقة الرياح، كما تم تحويل اسطول سيارات الهيئة وحافلاتها للعمل بالغاز الطبيعي، كما انه جاري دراسة منح حوافر للسفن صديقة البيئة.

وتستهدف الهيئة تحقيق ٦٠٠ مليون دولار من زيادة رسوم عبور السفن المقرر تطبيقها بداية من يناير المقبل، بنسبة ١٠٪ على سفن الصب الجاف وهي الحاملة للحبوب بكل أنواعها، والناقلات السياحية، و ١٥٪ لجميع أنواع الحاملات المائية العابرة للقناة.

وتقوم الهيئة من حين لآخر بمنح بعض الحوافر لسفن محددة، بهدف تشجيعها للعبور بشكل دائم من المجرى الملاحي المصري.

وفي ختام الجلسة، قدم محمد مصيلحي و إيلي زخور رئيس الأتحاد العربي لغرف الملاحة العربية ، درع الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية إلى الفريق أسامة ربيع، تقديراً لجهوده.

« الاستاذ الدكتور / اسماعيل عبدالغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا »



أن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، هي بمثابة بيت خبرة مصري عربي، ولمواكبة التطورات العالمية في العلم تم تأسيس كلية للذكاء الاصطناعي بفرع الأكاديمية في مدينة العلمين الجديدة.

يأتي مؤتمر صناعة النقل البحري بين النظرية والتطبيق، في إطار التعاون بين الاتحاد العربي لغرف الملاحة وغرفة ملاحة الإسكندرية، ووزارة النقل وقيادات هيئات الموانئ. ويشارك بالمؤتمر المعقود الآن العديد من قيادات النقل البحري ورؤساء هيئات الموانئ والخبراء والمتخصصين لمناقشة تطوير خدمات الموانئ ومنظومة صناعة النقل البحري في مصر. ويأتي المؤتمر في الوقت الذي يشهد فيه قطاع النقل البحري تطوراً كبيراً واهتماماً من قبل الدولة، وذلك من خلال دخول رؤوس أموال ضخمة بتطوير الموانئ وتدشين العديد من المشروعات الجديدة، أو تطوير الموانئ الموجودة بالفعل.

وقد حضر المؤتمر العديد من وزراء النقل والتخطيط السابقين ورؤساء هيئات الموانئ المصرية ورؤساء شركات الملاحة والنقل الدولي العربية والمصرية

وقد تم تكريم سعادة الاستاذ الدكتور / اسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية لدور سعادته في دعم منظومة التعليم بالأكاديمية وجعلها صرحاً عالمياً ودوره في دعم منظومة العمل العربي المشترك. والجدير بالذكر ان الأكاديمية قد شاركت بوفد رفيع المستوى من خبراء النقل واللوجستيات في فعاليات وجلسات المؤتمر وهم الدكتور جمال غلوش والدكتور مصطفى رشيد والدكتور خالد السقطي والدكتور محي الدين السايح والدكتور احمد ادريس .

وقال " عبدالغفار " إن التحديات الحالية والتي تعاني منها جميع القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، تفرض علينا الأخذ بأساليب العلم الحديث ومواكبة المستقبل لحلها.

وأضاف عبد الغفار خلال كلمته في مؤتمر منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق،

شارك سعادة الاستاذ الدكتور / إسماعيل عبدالغفار رئيس الأكاديمية، خلال فعاليات، خلال فعاليات الجلسة الافتتاحية لمؤتمر منظومة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق كمتحدثاً رئيسياً ورسمياً، والذي يقام تحت رعاية معالي الفريق كامل الوزير وزير النقل المصري والذي قام بتنظيمه الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية وغرفة ملاحة الإسكندرية .

وقد شارك في الجلسة الافتتاحية معالي الفريق اسامة ربيع واللواء بحرى أ.ح / رضا اسماعيل نائباً عن معالي الفريق كامل الوزير وزير النقل وراعى المؤتمر والسفير محمدى النى الامين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية، ومعالي الدكتور هشام عرفات وزير النقل السابق ورئيس اللجنة العلمية والاستاذ/ محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، واللواء حاتم القاضى الاب الروحي للنقل البحري العربي .

« خلال مؤتمر اتحاد غرف الملاحة العربية

اللواء بحري / رضا أسماعيل : نسعى لزيادة قدرة الأسطول البحري المصري لينقل قرابة ٢٥%



بالإضافة إلى تطوير شركة الملاحة الوطنية التي وضعت خطة متكاملة لإحلال وتجديد أسطولها الخاص، حيث تم شراء سفينة صب جاف وإحلالها محل إحدى السفن القديمة بشركة الملاحة الوطنية، بالإضافة إلى أن الشركة تستهدف شراء سفينة جديدة خلال الأيام المقبلة.

وأوضح أن الوزارة تبحث تخصيص نسبة من حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا لصالح السفن المصرية المملوكة للشركات الوطنية، وإنشاء صناديق استثمار في مجال النقل البحري عن طريق الاكتتاب العام خلال الفترة المقبلة، ضمن خطة لدخول عناصر جديدة للإدارة بالموانئ المصرية. وتابع أن الوزارة عملت على تطوير الموانئ المصرية ورفع التصنيف الدولي للموانئ المصرية على جميع السواحل وتحولها لموانئ خضراء، باعتبارها أدلة رئيسية لدعم حركة التجارة الدولية والعمود الفقري لصناعة النقل البحري واللوجيستيات.

وأضاف أن الدولة تعمل على فتح آفاق استثمارية جديدة لمختلف المشروعات وأهمها اللوجيستيات وخدمات الشحن ونقل البضائع وإنشاء أرصفة جديدة بإجمالي أطوال 35 كم وتتراوح الأعماق من 15 إلى 18 مترا، كما بلغ إجمالي أطوال أرصفة الموانئ البحرية 76 كم.

وأضاف أن إنشاء حواجز أمواج بالموانئ المصرية بإجمالي أطوال 6 كم وتعميق الممرات الملاحية بتكلفة 115 مليار جنيه لتستوعب الموانئ 370 مليون طن بدلا من 185 مليون طن سنويا، واستيعاب 22 مليون حاوية مكافئة بدلا من 12 مليون حاوية مكافئة، وتعزيز مكانة مصر لجعلها مركز التجارة العالمي. وعلني سعيد مجال المشاريع الاستثمارية للموانئ، ذكر إسماعيل أنه جرى إتمام شراكات للمحطة المتعددة الأغراض بميناء الإسكندرية بالشراكة مع مجموعة CMA – CGM بمساحة 560 ألف متر مربع وأرصفة حتى 2500 متر بطاقة استيعابية 1.5 مليون حاوية مكافئة.

وأشار رئيس قطاع النقل البحري إلى أن دخول خط هاباج لويد وشركة يوروجيت العالمية لتشغيل محطة الحاويات الثانية بميناء دمياط على مساحة 1970 متر وعمق 18 مترا بطاقة استيعابية 4 ملايين حاوية سنويا.

كما تضمنت الورشة مقترحات للنهوض بالأسطول العربي، لتمثل في تغيير مفهوم قطاع البنوك لمجال الاستثمار في تملك وتشغيل السفن، وإتاحة مصادر تمويل غير تقليدية لتمويل شراء أو بناء سفن جديدة، وتعديل التشريعات الحاكمة لقواعد تسجيل السفن.

وأكد اللواء رضا أحمد إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري، أن القطاع يعد إحدى ركائز التنمية الاقتصادية، موضحا إنه يساهم في حوالي 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية.

وأوضح أن المؤتمر يهدف للارتقاء بالمنظومة لتحقيق الترابط بين الدول العربية، وأهمية الوقوف والأخذ بالرؤية العربية، فيما يخص التوجه العالمي نحو الاقتصاد الأخضر والطاقة النظيفة وتطبيق مفاهيمه، بجانب دعم وتطوير القطاع الحيوي.

وأضاف أن وزارة النقل تعمل بخطوات سريعة للارتقاء بالقطاع من أجل جذب استثمارات عربية وأجنبية وباعتباره شريانا للحياة، مضيفا أن الوزارة تسعى إلى تطوير القدرة التنافسية للموانئ البحرية، وتنمية الأسطول البحري باعتبار أن وجود أسطول نقل بحري قوي يجعل مصر دولة محورية. ولفتح إسماعيل إلى

أن العمل والتطور الذي تسعى له الوزارة بشأن الأسطول البحري يمكنهم من نقل نحو 25% من نقل تجارة مصر، وذلك من خلال إضافة عدد من السفن والحاويات ودراسة تطوير شركات الملاحة والتوسع في حجم الأسطول البحري وإنشاء عدد من السفن الجديدة لصالح شركة القاهرة للعبارات بالتنسيق مع كبار المسؤولين لخدمة نقل الصادرات المصرية لدول الخليج. وأشار إلى تطوير شركة الجسر العربي لزيادة إمكانياتها للتنسيق مع باقي الشركاء من حيث شراء أو استئجار سفن جديدة تتناسب مع احتياجات التجارة البينية بين الدول العربية،

أكد اللواء رضا أحمد إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري، وجود رؤية عامة تتكون من عدة بنود لتطوير الأسطول العربي، أولها ضرورة تعزيز ودعم عدد وحدات الأسطول التجاري وتفعيل الاتفاقيات التجارية بين الدول العربية.

جاء ذلك في كلمة ألقاها نيابة عن وزير النقل المصري الفريق كامل الوزير، بمؤتمر منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق بحضور عدد كبير من الخبراء والمختصين في صناعة النقل البحري بالدول العربية، لبحث الموضوعات التي من شأنها الارتقاء بالمنظومة على المستويين الوطني والإقليمي.

وأضاف " إسماعيل " أن البند الثاني يتمثل في مستقبل الخطوط الملاحية القصيرة ودورها في تعزيز الربط البحري العربي لتنمية التجارة البينية.

وتابع أن البند الثالث يتمثل في تصورات تنمية ودعم الأسطول المصري في ظل التطورات الخاصة باكتشافات الغاز الطبيعي بالمنطقة.

وتناولت الورشة التقسيم النوعي لسفن الأسطول العالمي خلال عام 2021، ليستحوذ الصب الجاف على 45.14%، يليه الصب السائل بنسبة 32.37%، والحاويات بنسبة 14.22%، وناقلات الغاز المسال بوزن نسبي 4%، والسفن الأخرى بنسبة 4.26%.

وتضمنت ورشة العمل التحديات التي تواجه الأسطول العربي، لتمثل في انخفاض استثمارات معظم الدول العربية في مجال النقل البحري، وتقدم أسطول شركات الملاحة العربية، وعدم وجود مصادر تمويل غير تقليدية.

وتتمثل التحديات أيضا في عدم مرونة التشريعات الحاكمة لقواعد تسجيل السفن ورفع العلم، بالإضافة إلى عدم مواكبة التقنيات التي تستخدمها الترسانات في البناء والإصلاح للاتجاهات العالمية.

« خلال كلمته الاستثنائية... تكريم الأستاذ محمد مصيلحي للواء محمود حاتم القاضي



حاتم القاضي سواء في جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، وغرفة ملاحة الإسكندرية والاتحاد العام لغرف الملاحة العربية.

وأشاد بجهود اللواء محمود حاتم القاضي في كافة الأماكن التي عمل بها، حيث أضاف الكثير والكثير لهذه الجهات بعمله الدنوب، وهذا لم يقتصر على فترة عمله فقط، بل يداوم على الاتصال والاطمئنان على سير العمل وحل كافة التحديات التي تواجه تلك الجهات.

وأوضح مصيلحي إلى أنه سيعمل جاهدا على استكمال مسيرة اللواء محمود حاتم القاضي في اتحاد غرف الملاحة العربية، وذلك على غرار ما تم في غرفة ملاحة الإسكندرية، متمنيا له دوام الصحة والعافية وطول العمر.

وقام الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العام لغرف الملاحة العربية، بتقديم درع تم تصميمه خصيصا لسيادة اللواء/ محمود حاتم القاضي، وذلك تكريما لعطائه ومسيرته الطويلة في نشاط النقل البحري وكافة الجهات التي تولى رئاستها أو المشاركة بها.

في كلمة استثنائية للأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية، ورئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، أكد خلالها على عظيم امتنانه بالسادة الحضور من وزراء النقل السابقين، ومسئولي الجهات المعنية بنشاط النقل البحري المصري والعربي.

ورحب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة، بالفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، واللواء بحري رضا اسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، والسيد اللواء الدكتور اسماعيل عبدالغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

وتوجه " مصيلحي " بعظيم الشكر لكل من شارك في هذا الحدث الهام، والذي تم على أرض الواقع بعد الاهتمام من قبل جميع القائمين عليه، سواء المنظمين والرعاة الرسميين ورؤساء اللجان العلمية ومقرري تلك اللجان.

ولفت إلى أنه يعمل في نطاق العمل العام منذ أكثر من 26 سنة، تم خلالها معرفة الكثير من اللواء محمود

« رؤساء شركات تملك السفن يوضحون أسباب تراجع عدد الأسطول الوطني المصري



ليصل الي ٣٦ سفينة فقط منها ١٣ سفينه جواله و٢٣ سفينه ركاب ورورو، وسفينتين حاويات والباقي يعمل في نشاط البضائع العامة.

وأضاف أن هذا التراجع يرجع الى عدة أسباب تقادم التشريعات المنظمة لذلك النشاط والتي لم تتغير منذ ٣٢ سنة بالإضافة صعوب الحصول على التمويل من القطاع المصرفي، فضلا عن عدم وجود أي حوافز ضريبية للمستثمرين العاملين في ذلك النشاط .

بدوره أشار محمد متولي سليمان رئيس شركة الملاحة الوطنية أن حجم ما يتم نقله عبر الاسطول الوطني منخفض للغاية في ظل تحديات كبيرة توجه ذلك النشاط محليا وعربيا. وأشار انه وفقا لأحدث الاحصائيات فان التقسيم النوعي للاسطول العربي ينحصر في

نقل ٧٪ من حجم الصب الجاف المستهلك لتلك الدول و ١١٪ للصب السائل و ٢٪ لقطاع الحاويات

قال المهندس/ أحمد العقاد رئيس شركة ماهوني للملاحة، أن أسطول النقل البحري المصري يتجاوز حاليا ٣٦ سفينة بحرية فقط، مشيرا إلى أنه عدد ضئيل للغاية، مقارنة بنحو ٤٦٠٠ سفينة تمتلكها دولة اليونان، و ١٣٠٠ آلاف سفينة لدولة قبرص.

وأرجع العقاد، خلال مشاركته في مؤتمر اتحاد غرف الملاحة العربية، السبب إلى وجود تحديات تتعلق بتملك السفن المصرية أهمها التحديات التشريعية والاجرائية، بالإضافة إلى عدم وجود حوافز ضريبية ممنوحة لمن يملك ويشغل السفن المصرية.

أوضح أن شراء السفن المصرية يحتاج إلى تمويلات ضخمة، في الوقت الذي يعاني فيه القطاع من عزوف البنوك عن ضخ التمويلات نظرا للمخاطر المرتفعة، موضحا أن التشريعات القانونيه تحتاج الى تعديل لكنها لا تتواءم مع تطورات الصناعة .

وأشار إلى وجود تردي للاسطول الوطني

و ٢٪ لناقلات الغاز من حجم التجارة العالمية.

وذهب " سليمان " الى أن أهم التحديات التي تواجه الاسطول الوطني تتمثل في انخفاض استثمارات معظم الدول العربية في مجال النقل البحري، وتقادم أسطول شركات الملاحة البحرية وصعوبة التمويل لبناء وشراء السفن، بالإضافة عدم وجود مصادر تمويل غير تقليدية، فضلا عن عدم مواكبة التقسيم القطاعي للاسطول العالمي لنظيره للاسطول العالمي والاتجاهات الحديثة والتجارة العالمية.

وذكر انه من بين التحديات عدم مرونة التشريعات الحاكمة لقواعد تسجيل السفن ورفع العلم، وعدم وجود حوافز ضريبية لنشاط تملك وتشغيل السفن لترفع العلم الوطني، علاوة على عدم مواكبه التقنيات التي تستخدمها الترسانات في البناء والاصلاح للاتجاهات العالمية، فضلا عن عدم وجود احصاءات متاحة لاحجام التجارة الخارجية بالاطنان ، مما ينتج عنه صعوبة تقدير المراد نقله. واقترح " سليمان " تغير مفهوم قطاع البنوك ومجال الاستثمار في تملك وتشغيل السفن واتاحه مصادر تمويل غير تقليديه لتمويل تسجيل السفن ورفع العلم الوطني، بالاضافه الي تعديل التشريعات الحاكمة لقواعد تسجيل السفن وتوفير حوافز ضريبية تشجع على دخول ذلك النشاط. وطالب " سليمان " بالدخول في شركات فيما بين الترسانات المصرية والعالمية في بناء واصلاح السفن واعطاء أولوية لنقل التجارة الخارجية للسفن الوطنية مع وضع خطط للتدريب والتأهيل لدعم النشاط.



« رئيس شركة القاهرة للعبارات اللواء محمد طلعت خلال ورشة الأسطول



وصلت الى ٥٣٩,٨ ألف راكب، وفي ٢٠١٤ وصلت الى ٤٨٥ ألف راكب.

أما في ٢٠١٥ بلغ عدد الركاب حوال ٤٦٥ ألف راكب وفي ٢٠١٦ بلغ ٤٣٠ ألف راكب، و٢٠١٧ بلغ ٣٨٠ ألف راكب، بينما بلغ في ٢٠١٩ حوالي ٣٢٨ ألف راكب، فيما بلغ عام ٢٠٢١ قرابة ٣١,٦ ألف راكب، ومتوقع ان يصل خلال عام ٢٠٢٢ الى نحو ٩٢ ألف راكب. وذكر أن هناك عدد من التحديات كانت وراء تراجع معدلات نقل الركاب عن طريق البحر، ومنها عمليات احلال المواطنين السعوديين مكان العمالة الوافدة في وظائف القطاع الخاص، وفرض رسوم علي إقامة اسر العاملين الاجانب بالسعودية، بالاضافة الي بطء سفر ووصول الركاب داخل الموانئ المصرية من الاجراءات المختلفة سواء جوازات أو جمارك أو شهادات أداء عسكرية، أو تصريح العمل، فضلا علي سيطره الوكلاء السياحين علي عملية بيع تذاكر السفن ، علاوة علي صعوبة حصول شركات الملاحة للنقل البحري علي رخصة السياحة التي تتيح لهم تنظيم بيع التذاكر، بالاضافة الي انتشار الطيران منخفض التكاليف. وطالب " طلعت " بضرورة مراجعة وتوحيد المدفوعات المالية لعناصر المجتمع المينائي وتحديد اصدارها في كتب حتى تكون التعليمات واضحة لكل ميناء ، علي أن تشمل جميع العمليات والخدمات المقدمة من الركاب، والراكب بصحبة سيارة لتكون التكاليف واضحة، مع وضع كافة التعليمات لسلسلة حركة الراكب المصري والاجنبي والخدمات علي موقع الكتروني علي غرار ما تم في نشاط اليخوت السياحية

كشف اللواء محمد طلعت رئيس شركة القاهرة للعبارات، التابعة لوزارة النقل، عن عددا من التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري خاصة تملك وتشغيل الاسطول الوطني خلال الفترة الأخيرة.

وأضاف خلال ورشة عمل عن الاسطول الوطني والعربي بمؤتمر اتحاد غرف الملاحة العربية، إلى أن الاستثمار في السفن يعد معقد نظرا لتقلبات السوق العالمية وفترات الاسترداد الطويلة لرأس المال المستثمر، مع انخفاض الثقة بسبب التغيرات التكنولوجية واللوائح الجديدة التي تجعل توقيت الاستثمار في السفن أمرا بالغ الأهمية مع ارتفاع نسبه المخاطرة. وأضاف خلال كلمته الي أن التشريعات الحاكمة في مصر بحاجة الي مرونة أكبر سواء في دخول أو خروج استثمارات في ذلك النشاط.

وأشار رئيس شركة القاهرة للعبارات، انه خلال الفترة المقبلة سيتم الاعتماد بشكل أكبر علي سفن تعمل بالغاز الطبيعي ، والامونيا ، والهيدروجين الاخضر، والميثانول، مشيرا الي أنه يجب أن تكون البنية التحتية للتزويد بالوقود في الموانئ مدعومة بشبكات مكثفة من خطوط الأنابيب التي تنقل الهيدروجين، والتي تنقلها أجهزه الإصلاح البخارية المجهزة بقدرات التقاط ثاني اكسيد الكربون لتخزين الانبعاثات تحت الأرض .

واوضح " طلعت " أنه خلال العشر الأعوام الماضية شهدت معدلات نقل الركاب بالبحر الاحمر من الموانئ المصرية الي السعودية، تراجعاً مستمرا عاما تلو الاخر، مشيرا إلى أنه ٢٠١٢ كانت ٥٩٩,٨ ألف راكب، و٢٠١٣

كما طالب بضروره السير في اجراءات تصديق الدول العربية بالسماح بدخول السيارات التي تحمل رخص مصرية الي الدول العربية والخليجية علي غرار مبدأ المعاملة بالمثل وأشار الي ضرورة زيادة مده العبور التريلات العابرة داخل الاراضي السعودية لتكون ٧ أيام بدلا من ثلاث أيام، وذلك لتخفيض الحوادث للسائقين المصريين والبضائع المصرية المنقولة حيث ان المسافة من ضبا الي معبر عمان والامارات والعراق والكويت واليمن طويلة للغاية . كما طالب باستخدام النقل البحري الساحلي كوسيلة بديلة أو مكملة لشبكة الطرق السريعة التي تربط بين الدول العربية وتفعيل الربط الالي والادارة الالكترونية الذكية لكافة الاعمال والمسئوليات بالموانئ بما يضمن توفير قاعدة بيانات دقيقة تضم التقارير البحرية والفنية والادارية والماليه لتحقيق جودة العمل وتحسين الأداء المستمر

« نقيب نقابة ملاحه الاردن يؤكد أهمية قناة السويس في دعم النقل البحري العالمي



العقبة، خاصة أنه الميناء الرئيسي للبضاعة العربية، خاصة أنه الميناء الرئيسي للبضاعة الأردنية من ناحية، بالإضافة الى استخدامه في الترانزيت لنقل بضائع العراق، أما وجود خط سكة حديد في هذا الاتجاه فسيكون ضربة لمصر والاردن والعمالة العربية، والتجارة العربية.

وأكد على أن المصلحة الوطنية لا بد أن تتماشى مع الاهداف الاقتصادية، مؤكداً على أن اللوجستيات أصبحت تتجه الى رؤوس أموال ضخمة، وللأسف لم تلحق الدول العربية في معظمها بهذه التجارة، التي تنقل أغلب بضائعها على خطوط أجنبية عالمية.



وذلك كبديل لشمالا جنوبا الذي به قناة السويس، إلا أننا نظرننا إلى أهمية قناة السويس أن الاتجاه الاول قد يضرها وهو ما يجب النظر اليه بأن يظل أقوى ما يمكن.

وأوضح أن هناك مشروعات سكك حديد من الغرب لتصل الى الخليج قد تكون مشكلة على المدى الطويل، برغم أنها ليست مشكلة لنا في

كشف دريد محاسنة نقيب نقابة ملاحه دولة الاردن، والرئيس الاسبق لميناء العقبة الاردني، ضرورة النظر في المشروعات التي تجرى حالياً حول الوطن العربي في نشاط اللوجستيات والتي منها ما يعمل على منافسة قناة السويس، رغم اعتبارها من أهم المرافق العالمية في هذا النشاط.

واضاف خلال كلمته بورشة العمل الخاصة بالأسطول العربي، ضمن مؤتمر غرف الملاحة العربية، أنه شارك في المفاوضات مع الجانب الاسرائيلي خاصة في نشاط النقل، موضحاً أن الجانب الاسرائيلي كان يطالب بفتح التجارة غرباً شرقاً عبر الاردن،

« مطالب بإنشاء تشارك عربية لتمويل السفن الخضراء أسوة بشركة سوميد



اقترح الدكتور شريف هدارة، وزير البترول الاسبق إنشاء الشركة العربية لتمويل السفن الخضراء، مشيراً إلى أن الدول الكبرى مثل سنغافورة وهولندا أقامت ممرا ملاحيا أخضر، متسانلاً : أين الوطن العربي من تلك الممرات.

جاء ذلك خلال الجلسة النقاشية تحت عنوان الطاقة النظيفة والاقتصاد الأخضر على هامش مؤتمر منظومة النقل بين النظرية والتطبيق.

وقال إن الانتقال إلى إنتاج الهيدروجين الأخضر يتطلب أن يكون تدريجياً بجانب تعدد أنواع الطاقة دون الاعتماد على مصدر واحد.

وأوضح أن مزيج الطاقة المستخدم في العالم متوازن، حيث إن استهلاك الدول ينقسم إلى ٣٥٪ ما بين البترول والفحم لكل منهما و ١٠٪ الطاقة النووية لمواجهة أي أزمات محتملة.

وأكد كلامه الدكتور أسامة كمال وزير البترول السابق، موضحاً أن العالم يعتمد على مزيج الطاقة وتعدد مصادر، مشيراً إلى أن خير مثال على ذلك الدول الأوروبية التي تواجه أزمة كبيرة بسبب الغاز الروسي عاودت الاعتماد على طاقات بديلة ومنها الفحم للحاجة الضرورية بينما مصر تعتمد بنسبة ٩٣٪ من طاقة البترول مما يضر الأمن القومي.



كما قال هدارة وزير البترول الأسبق إن إنشاء شركة عربية أسوة بنموذج السوميد وهي الشركة العربية لأنابيب البترول والتي تحتاج إلي رأسمال قوي بهدف دعم الاقتصاد الأزرق.

وقال إن تلك الشركة تستهدف التكامل بين الدول العربية وليس التنافس استغلالا بمزايا الدول العربية من طاقة شمسية علي مساحات كبيرة من الصحراء وبجانب مرور طرق ملاحية عديدة بين آسيا وأوروبا بالمنطقة العربية وبالإضافة الي كثافة لنقل البترول في منطقة قناة السويس.

ويرى الدكتور أسامة كمال أن النقل البحري يستهلك 10 % من إجمالي الطاقة المستهلكة عالميا ولكنه ينقل نحو 90 % من بضائع العالم مما يعد أكفأ وسيلة نقل للتجارة.

وقال الدكتور محمد الصاوي خبير استراتيجي في الطاقة، إن توليد الكهرباء سيشكل نحو 42% من الطلب علي الهيدروجين الأخضر بحلول 2050.

وقال إن خلايا الهيدروجين الأخضر أصبحت المحور الأساسي للتطور التكنولوجي، مشيرا إلى أن شركة توشيبا العالمية أكملت تنفيذ مشروع إنتاج الهيدروجين عن طريق تحليل المياه باستخدام الكهرباء المولدة من الشمس والرياح، موضحا أن بدائل الوقود الحالية تتراوح بين الغاز والامونيا والميثانول والوقود العضوي والهيدروجين الأخضر حيث يتسابق العالم بإنتاجه حيث أسس مجلس عالمي الهيدروجين يضم 100 عضو .

وقال الصاوي إنه في حالة استغلال الحكومة المصرية مزايا الطاقة المتجددة من شمس ورياح ستحقق طفرة كبيرة في إنتاج الهيدروجين من خلال استغلال نحو عشر مليون فدان أراضي لا تصلح لزراعة لإنتاج تلك الطاقة والتي ستصل إلى 4.0% من الطاقة والتي تصل القيمة السوقية لها إلى 219 مليار دولار سنويا عند سعر 50 دولارا للبرميل البترول.

ومن ناحيته قال الدكتور عطوة حسن مستشار رئيس هيئة قناة السويس، إن قناة السويس تعمل وفق المواثيق الدولية والاتفاقات خاصة المرتبطة بالطاقة، مشيرا إلى أن قناة السويس تستعد لإطلاق محطتي تموين سفن بشمال وجنوب القناة بحلول عام 2025 بالتنسيق مع هيئة العامة للبترول، مطالبا بضرورة إنشاء مجلس استشاري يضم خبراء البترول ووفق جدول زمني للوقوف علي التحديات أمام استخدام الطاقات المتجددة .

وعن تحديات تنفيذ مشروعات الطاقة الشمسية قال محمد قدرى المسؤل بشركة ses للحلول الهندسية الذكية، إن فرص مقابل لدمج الطاقة النظيفة علي الشبكة ومعادلات الحمل الأقصى والتي تحد من قدرة العمل علي تنفيذ محطة شمسية بقدرة استهلاكه مع طول مده الإجراءات الخاصة بإصدار التصاريح أو التراخيص الأزمة لتنفيذ مشروع طاقة شمسية وتصل إلى أكثر من تسع شهور مما ادي الي وقف عدد من المشروعات.

كما طالب بتوفير مزارع شمسية للمستهلكين لعدم وجود مساحات لهم بحيث ينتجه في مكان ويستخدمها في أماكن أخرى، مما يخلق شبكة في الظهير الصحراوي ونقلها لمناطق الاحتياج بجانب الربط مع أوروبا من أجل التصدير.

التحديات التي تواجه النقل البحري العربي ... على مائدة مؤتمر اتحاد غرف الملاحة العربية



كشف الربان محمد بدوي رئيس وكالة الخليج " الشركة المتحدة للتوكيلات الملاحية " عن تهديد الاسطول الوطني خلال الفترة المقبلة، وتحديدًا عام 2025 بسبب الاضطرابات التي تفرضها الجهات العالمية المتخصصة في نشاط الملاحة، وهو ما سيؤثر على معظم الأسطول الوطني.

وأكد أنه على مستوى الاسطول العربي، فإن الشركات الكبرى سواء بقطر أو السعودية أو الامارات تقوم بأعمال تحديث ضخمة لتفادي تلك التأثيرات، خاصة أن تلك الاضطرابات تأتي بهدف المحافظة على البيئة البحرية.

وأوضح خلال مؤتمر اتحاد غرف الملاحة العربية، أنه عند النظر الى الاسطول العربي، فلا يمكن النظر الى البضائع المنقولة بين تلك الدول، بقدر النظر الى السوق العالمي، خاصة أن الأساطيل العالمية عندما تم بنائها فلم تكن تستهدف النقل بين نقطتين فقط، بل النقل الشمولي العالمي وهذا أساس لإنجاح أي مشروع عربي في تطوير الاسطول الوطني .

وأكد على أن أصعب ما يواجه انشاء كيان بحري أو اسطول بحري عربي أو وطني هو عملية التمويل، والتي لا تمثل مشكلة بالخارج، حيث يمكن الحصول على تمويل لعدد من السفن خلال يوم واحد بينما تمتد في مصر الى سنوات أو عدة أشهر، وقد تتوقف العملية لإجراءات بسيطة كان يمكن تفاديها.

وطالب بضرورة النظر الى تجربة الشركة الوطنية للملاحة، والتي كانت بدايتها باتشاء شركة وطنية استراتيجية تنقل سلع استراتيجية، إلا أن الشركة قامت بالحصول على التمويل اللازم لتدعيم أسطولها وبدأت العمل في نقل الصب الجاف والحاويات وغيرها من البضائع، بل زادت أهميتها في وقت الحروب لتنقل السلع الاستراتيجية لمصر خلال فترة كان يصعب على الاسطول العالمي التعامل مع الاوضاع الناشئة عن الحرب، بل قامت الشركة بتكوين شبكة علاقات خارجية قوية، بالإضافة الى مكاتب لها في معظم دول العالم.

وطالب بضرورة النظر الى تجربة الشركة الوطنية للملاحة، والتي كانت بدايتها باتشاء شركة وطنية استراتيجية تنقل سلع استراتيجية، إلا أن الشركة قامت بالحصول على التمويل اللازم لتدعيم أسطولها وبدأت العمل في نقل الصب الجاف والحاويات وغيرها من البضائع، بل زادت أهميتها في وقت الحروب لتنقل السلع الاستراتيجية لمصر خلال فترة كان يصعب على الاسطول العالمي التعامل مع الاوضاع الناشئة عن الحرب، بل قامت الشركة بتكوين شبكة علاقات خارجية قوية، بالإضافة الى مكاتب لها في معظم دول العالم.

وأشار إلى النظر الى فكرة تكوين شركة الجسر العربي التي تكونت في نهاية الثمانينات وبدأت بالدخول في أنشطة بسيطة ونقل تجارة بسيطة بين مصر والاردن والعراق، موضحاً أن الشركة حالياً أصبح لديها 7 سفن وتنقل الركاب والبضائع والسيارات وأخيراً دخلت في نشاط السياحة، وحصلت على امتياز خط العقبة لتوزيع لنقل الركاب والبضائع بين مصر والاردن، وبدأت نشاطها بسفن مستأجرة .

وذكر أنه منذ عام 1988 وحتى العام الماضي نقلت الشركة 26 مليون مسافر " راكب " ومليون سيارة، و 120 ألف باص، و 1.16

وأكد " بدوي " على أن معظم أساطيل العالم ليس ملكا للدول، وهو دليل على أن يقوم المستثمرين بالدخول في نشاط تملك السفن بقوة، من خلال حوافز تقدمها الدولة لهذا النشاط الذي يمثل جزءاً كبيراً من الدخل القومي للعديد من الدول حول العالم.

بدوره عقب أحمد العقاد رئيس شركة ماهوني للملاحة، أن الاساطيل العالمية بدأت في النظر إلى حلول لمواجهة الاضطرابات العالمية المفروضة على السفن، خاصة التي سيتم تطبيقها خلال الفترة القليلة المقبلة، ثم عام 2030 ثم 2050، حتى وصل الامر الى أن العديد من السفن بدأت في تخفيض سرعتها لتخفيف استخدام الوقود، وهو ما سيؤثر على سلسلة الامداد في القريب العاجل.

من ناحية أخرى أشار اللواء جمال ابراهيم رئيس شركة الجسر العربي، إلى أن الدول العربية تمتلك 89 ميناء على الخليج العربي والبحر الاحمر والمتوسط، وبالرغم من ذلك يتراجع قطاع النقل البحري بشكل كبير من حيث مساهمته في الدخل القومي وعدم الاستفادة من هذا الموقع، موضحاً أن اليونان وحدها بها 3350 سفينة، وتعد سابع دولة في العالم تستحوذ على أعلام للسفن.



مليون شاحنة ، بعد رحلات بلغت 72 ألف رحلة، وذلك عبر نقل " شركة الجسر العربي للملاحة " ، و شركة تطعيم متمثلة في الشركة العربية لإدارة السفن، وشق التعليم الذي تقوم به الاكاديمية الأردنية للدراسات البحرية.

وطالب بوضع خطة قومية استيراتيجية لرفع كفاءة الموانئ العربية، وخلق منظومة الربط البحري من خلال استغلال الامكانيات المتاحة في الموانئ من ارصفة ومراكز لوجستية، وتكوين كيانات بحرية مصغرة للدول العربية طبقا للتوزيع الجغرافي والامكانيات المتاحة.

ولفت الى أن أهم التحديات التي تواجه انشاء كيانات بحرية في الدول العربية يتمثل في انخفاض استثمارات معظم الدول العربية في مجال النقل البحري، وعدم تحديث سفن شركات الملاحة العربية، وارتفاع تكلفة بناء البواخر بمختلف انواعها، وارتفاع تكاليف التشغيل وانخفاض حجم الحمولات وعدم وجود بيئة مشجعة للقطاع الخاص.

كما انه من بين التحديات الضعف في توفير مراكز ادارة نظم المعلومات لربط كافة القطاعات المينائية بعضها ببعض، وافتقار معظم الموانئ البحرية العربية الى الايدي المدربة والمتخصصة، والافتقار للدراسات المتكاملة للخدمات والاسعار داخل الموانئ، وعدم وجود مراكز لوجستية، وعدم مطابقة الموانئ العربية للأجيال الحديثة خاصة الجيل السادس من الموانئ.

وذهب رئيس شركة الجسر العربي الى أن الدول العربية تواجه انخفاض في استثماراتها في النقل البحري، وعدم تحديث سفن شركات الملاحة العربية، وارتفاع تكاليف التشغيل وانخفاض حجم الحمولات، مع عدم وجود بيئة مشجعة للقطاع الخاص للدخول في النقل البحري.



« اللواء إبراهيم الدسوقي : حجم صناعة السفن عالميا وصلت الى ٢٠٠ مليار دولار



كشف اللواء إبراهيم الدسوقي، رئيس جهاز الصناعات البحرية السابق، عن أن الدول المتقدمة تهتم بصناعة وخدمات النقل البحري وتدعمها بكافة أنواع الدعم، لما لها من أهمية قصوى في تأمين تجارتها الخارجية وتوفير فرص عمل كثيرة ومساهمة فعالة في الناتج القومي لهذه الدول، حيث وصلت هذه النسبة في فيتنام الى ٣٠٪ وفي الهند الى ٢٨٪. وأضاف خلال ورشة عمل لمناقشة قضايا الأسطول، أن تقرير منظمة الاونكتاد ٢٠٢٠ أشار الى ترتيب أكبر ٣٥ دولة في ملكية الاسطول العالمي، وقد تضمنت أربعة دول عربية، والتي تشمل الامارات العربية المتحدة ٢٢، والمملكة السعودية ٢٣ وعمان ٣٢، وقطر ٣٣.

كما لا يوجد مراكز للأبحاث والتطوير وتصميم السفن الحديثة، وعدم وجود كيان أو مظلة واحدة على المستوى العربي تعمل على دراسة المعوقات والتحديات وتعمل على وضع الحلول الواقعية لتنمية هذه الصناعة والتعاون بين الترسانات وشركات بناء واصلاح السفن في الدول العربية.

وذهب الى أن سوق بناء السفن يسيطر عليه الاستثمار الاجنبي والذي يلزم لتنفيذه مصادر الطاقة والالتزام بمعايير الجودة العالمية والعمالة وتوافر خدمات الائتمان والضمان.

وذكر أن أجم أفرع صناعة وخدمات النقل البحري صناعة بناء السفن، والتي بدونها لن يوجد نقل بحري، كما أن اعمال الصيانة والاصلاح تضمن وتحافظ على سلامة السفن والركاب واستدامة عمليات الامداد والتجارة العالمية، فيما يقدر حجم صناعة بناء السفن في العالم عام ٢٠٢٠ أكثر من ٢٠٠ مليار دولار وصناعة واصلاح وصيانة السفن بنحو ٢٨ مليار دولار.

وطالب " الدسوقي " بضرورة قيام بعض الدول العربية بتنفيذ مشاريع مشتركة مع شركات عالمية لتصنيع سفن حربية لاغراض الامن القومي، أما صناعة السفن فقد تمكنت شركات اصلاح السفن في البحرية والامارات العربية ودول الخليج العربي بصفة عامة من الاستحواذ على نسبة متميزة من السوق العالمي لاصلاح السفن نتيجة لالتزامها بمعايير الجودة والوقت وأيضا منح الاستثمار الملائم.

ولفت الى أن تلك الصناعة كثيفة الاستخدام للعمالة، وتحتاج الى خدمات مساعدة كثيرة بالموانئ والسواحل، وتتركز صناعة بناء السفن في الصين وكوريا واليابان والمانيا وفيتنام والهند، فيما تتركز قطاع اصلاح السفن في الصين وسنغافورة والخليج العربي وتركيا وبولندا.

كما لم تتمكن معظم الدول العربية من تحقيق نتيجة مماثلة أو قريبة منها رغم سواحلها الممتدة والتي تصل الى ١٧ ألف كيلو متر، وبها الكثير من المضائق والمعابر البحرية على خطوط الملاحة العالمية ورخص وتوفر العمالة وذلك بسبب العديد من التحديات والعقبات. ولفت الى أن صناعة السفن في الدول العربية بها عددا من المعوقات ايضا منها انخفاض المستوى الفني للعمالة، وكذا البنية التحتية للترسانات والتي تفتقر خاصة القطاع الخاص الى أساسيات البنية التحتية الآمنة المنتجة، بالإضافة الى تبعية الشركات الكبرى في هذه الصناعة الى جهات حكومية يحد من سرعة ديناميكية اتخاذ القرارات.

وأضاف ان هناك انتشار للعماله في ورش صغيرة وترسانات ضخمة كان يصعب حصرها كاشفا النقاب عن الاتفاق مع اتحاد...

وأضاف أن الوضع الحالي لصناعة بناء واصلاح السفن في العالم العربي هي صناعة محلية الى حد كبير، حيث يتضح من العوامل المؤثرة في هذه الصناعة صعوبة المنافسة عالميا مع الدول المتقدمة حيث تتوفر الصناعات المغذية والأساليب التكنولوجية الحديثة وتطبيق معايير جودة الانتاج، كما ينحصر الطلب الداخلي في سفن الخدمات وسفن الصيد والرحلات السياحية الداخلية واليخوت الصغيرة.

كما ذهب " الدسوقي " إلى أن الصناعة تواجه معوقات عديدة بالدول العربية وتحديات كثيرة تمنع الاستفادة من نقاط القوة التي تتمتع بها ويوجد مساهمتها في الاقتصاد القومي العربي. وأشار الى أهم المعوقات قصور في التشريعات وحوافز الاستثمار في هذه الصناعة، وضعف الاستثمارات واحجام البنوك عن تمويل هذه الصناعة، عجز في توافر الصناعات التكميلية والمغذية، حيث يتم استيراد حوالي ٩٠٪ من المكونات المعتمدة من الصب البحري والمحركات والمواسير والكابلات والاجهزة والدهانات. وأشار الى عدة عوامل تؤثر على نمو صناعة بناء واصلاح السفن، والتي منها أنه قطاع عالمي، أما سوق اصلاح السفن فهو سوق اقليمي الى حد كبير، لذا تختلف العوامل المؤثر في نمو كل منها.

وأشار الى سوق اصلاح السفن يتميز بالموقع الجغرافي والقرب من طرق التجارة والتكلفة من عمالة وخامات وخدمات، والالتزام بمدى الاصلاح وفترات التوقف، ومهارة القوى العاملة وتطبيق معايير الجودة العالمية، وتوافر الخامات وقطع الغيار والمعدات.

ملخص توصيات مؤتمر منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق..



خلص مؤتمر منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق والذي عقد في سبتمبر الماضي إلى عددا من التوصيات والتي تم إرسالها إلى الجهات المعنية.

وحسب التوصيات فقد تضمنت العمل على وضع تصور لرؤية تكاملية للنقل البحري العربي للدول العربية لمواكبة التطورات العالمية في هذا الاتجاه بحيث تشمل الموانئ والأسطول والخدمات اللوجستية المرتبطة ولتحقيق التكاملية المطلوبة في أنشطتها حتى يمكن لها التميز في المنافسة العالمية ودعم التجارة وزيادة فرص العمل بما يعود على التنمية المستدامة للدول العربية وتشمل استراتيجية تقنية تكنولوجية تختص بالمنصات الرقمية لتصبح الموانئ ذكية وتعتمد على تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والذكاء الاصطناعي.

كما تضمنت التوصيات أهمية وضع استراتيجية خضراء للدول العربية لمجابهة التحديات في البيئة البحرية والمساهمة في الحفاظ على البيئة وتغيرات المناخ، ويشمل ذلك الاشتراك في المعاهدات والاتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة، كما أشاد المؤتمر بما قامت به مصر من خلال استضافة مؤتمر قمة المناخ شرم الشيخ نوفمبر 2022 .

وذهبت توصيات المؤتمر إلى ضرورة النظر في عمل دراسات جدوى اقتصادية لامكانية إنشاء كيان عربي تحقق الرؤية التكاملية السابقة على سبيل المثال.

- شركة عربية لتمويل السفن الخضراء لتكون مكتملة لشبكات.

- شركة عربية لإصلاح وبناء السفن .

- شركة عربية لإدارة وتملك الأسطول، ولاسيما الغاز المسال (والوقود الأخضر والخطوط الملاحية) .

- شركة عربية لإصدار شهادات المنشأ الكربونية والضرائب الكربونية، وتطبيق نظام لحوافز إنتاج الوقود الأخضر مع تقديم المشورة والدعم الفني بغرض تقييم مدى تحقيق إستدامة التحول الطاقى.

كما تضمنت التوصيات مخاطبة البنوك المركزية العربية وتشجيعها على وضع برامج لتمويل أنشطة النقل البحري العربي، وكذا تشجيع الحكومات على الإستثمار في شركات لإدارة الموانئ العربية.

كما أوصى المؤتمر بالإهتمام بالتدريب ورفع كفاءة العاملين والتنسيق المشترك لإعطاء امتيازات وحوافز لتحقيق الإستراتيجية والغاء كافة التشريعات القديمة وتبني تشريعات حديثة تعتمد على أحدث المعايير الدولية البحرية في هذا الشأن، ويشمل ذلك وضع نظام ضريبي بحري موحد.

هذا وترفق اللجنة العلمية ببيان بالتوصيات التفصيلية لورش العمل المختلفة واللجنة العلمية لمؤتمر منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق.

ونصت التوصيات على دراسة جدوى تقييم مدي جاهزية الموانئ الواقعة على المسار الملاحي الأخضر Corridor Green وبحث سبل الإنضمام له.

كما تضمنت التوصيات ضرورة حث قناة السويس على البدء في تحول قناة السويس إلى **Maritime Green Corridor** .

وشملت التوصيات بالنسبة لمحور الإستثمار والتمويل ضرورة تشجيع صناديق الإستثمار السيادية العربية في الإشتراك في تكوين صندوق استثمار متخصص بهدف الإستثمار في الموانئ والأسطول العربي، بالإضافة إلى تشجيع الحكومات والمؤسسات العربية في الإستثمار في الموانئ الخضراء ويمكن تمويلها عن طريق اصدار سندات خضراء .

« تكريم المنتاركين في تنظيم مؤتمر " صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق " »



تقدم الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، ورئيس غرفة ملاحة الإسكندرية،

بأسمى آيات الشكر والتقدير للقائمين على تنظيم المؤتمر الذي عقد في ٢٨ سبتمبر الماضي، بالقاهرة، وذلك تحت عنوان " صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق " .

وأشار رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، أن هناك جهداً مشكوراً بُذل من اللجنة المشرفة على المؤتمر برئاسة اللواء محمود حاتم القاضي، بالإضافة إلى كافة المشاركين في خروج هذا الحدث إلى النور.



وقد تفضل الاستاذ/ محمد مصيلحي رئيس مجلس ادارة الغرفة، ورئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، بتوجيه الشكر والتقدير للسادة رؤساء ومقرري ورش العمل والمشاركين من الشركات و الأفراد الحضور علي إثراء المناقشات.

وتم تكريم السادة رؤساء ومقرري ورش العمل، وتكريم المهندس/مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي، وعضو مجلس ادارة الغرفة وعضو اللجنة المنظمة ، والمهندس/خالد بيومي عضو مجلس ادارة الغرفة وعضو اللجنة المنظمة للمؤتمر، وكذلك الاستاذ الدكتور/ هشام عرفات وزير النقل السابق ورئيس اللجنة العلمية للمؤتمر، واللواء ابراهيم يوسف مقرر اللجنة العلمية للمؤتمر.



وأشار إلى الأستاذ / محمد مصيلحي إلى أهمية عقد مثل هذه المؤتمرات التي تثري المناقشات حول قضايا العمل بسوق النقل البحري، سواء على مستوى العالم أو الوطن العربي أو السوق المصرية، ولما لها من أهمية لمتخذي القرار، خاصة أن المؤتمر خلال انعقاده في تلك الدورة شهد حضوراً لأكثر من ١٠ وزراء سابقين في مختلف التخصصات، بالإضافة إلى حضور مشرف من قبل قيادات وزارة النقل وهيئة قناة السويس، وقطاع النقل البحري، بالإضافة إلى هيئات الموانئ والغرف التجارية، فضلاً عن الشركات العامة والخاصة ذات الصلة بنشاط النقل والتجارة.

« خلال فاعليات اليوم البحري العالمي بالإسكندرية

وزير النقل يدعو القطاع الخاص للدخول في مشروعات الموانئ وتطوير الأسطول



دعا وزير النقل الفريق كامل الوزير الشركات المصرية بالدخول في تشغيل المشروعات بالموانئ المصرية، موضحاً أنه تلاحظ خلال الفترة الأخيرة أن معظم المشغلين للمحطات أصبحت أجنبية.

ورحب الفريق كامل الوزير بالأستاذ / محمد مصيلحي رئيس الغرفة المركزية ورئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، قائلاً " باعتبارها الغرفة الأم " ، أننا نرحب بدخول شركات مصرية، أو بالتحالف لتشغيل محطات جديدة سواء في نشاط الحاويات أو الصب الجاف التنظيف أو الصب السائل ، موضحاً أن الدولة تحملت تكلفة المحطات ويبقى عنصر التشغيل.

وأضاف خلال كلمته بمناسبة اليوم البحري العالمي، والذي نظمته الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالتعاون مع قطاع النقل البحري، أن الفترة الأخيرة شهدت توسعات لشركة هاتشسون بورت الصينية بالعديد من الموانئ، فضلاً عن دخول شركات جدد لأول مرة مثل cma الفرنسية بالإسكندرية، ويوروجيت بدمياط، وموانئ أبو ظبي، علاوة على تواجد شركات أجنبية قبل ذلك منها ميرسك وموانئ دبي العالمية.

ولفت إلى أن المشروعات لن تكون بنظام الطرح خلال الفترة المقبلة، خاصة أنها تعد إجراءات طويلة، موضحاً أن الشركة التي يمكنها تشغيل أي مشروع ولديها الملاءة المالية يمكن التعاقد معها بطريقة الإسناد المباشر.

وتابع " الوزير " أن هناك مساعي جديدة لاستعادة دور مصر في الأسطول الوطني ليكون قادراً على نقل معظم تجارة مصر الخارجية، بجانب تجارة الترانزيت، وذلك من خلال اقتناء سفن جديدة لكل من شركة الملاحه الوطنية، والقاهرة للعبارات، والجسر العربي، إلا أن هذا لن يكفي.

وأكد ضرورة قيام القطاع الخاص المصري باقتناء سفن جديدة، وذلك عبر التسهيلات التي تدرسها وزارة النقل حالياً، لفتح مزيد من الحوافز أمام القطاع الخاص ليتوسع في هذا المجال.

واعتبر أن تلك التسهيلات ستكون بمثابة الفرصة للقطاع الخاص للدخول باستثمارات قوية خلال الفترة المقبلة، سواء بشراء سفن جديدة، أو تشغيل مشروعات بالموانئ المصرية، خاصة أن الدولة قامت بكل ما عليها من تجهيز الأرصفة والممرات البحرية، وربط الموانئ المصرية بالمناطق الصناعية والمدن الكبرى عبر شبكة من الطرق الحديثة.

وأوضح الوزير على وجود تسهيلات ضخمة تمت مؤخراً لجذب تجارة وسياحة اليخوت، من خلال اطلاق منصة واحدة يشرف عليها قطاع النقل البحري، بهدف تسهيل كافة الاجراءات أمام هذه الصناعة، لجعل مصر ضمن أهم الدول الجاذبة لهذا النوع من الوحدات البحرية.



وزير النقل: مساع لتحويل موانئ مصر إلى صديقة للبيئة



كشف وزير النقل الفريق كامل الوزير، عن وجود العديد من المشروعات التي تقوم وزارة النقل بتطبيقها لتحويل الموانئ المصرية إلى موانئ خضراء وصديقة للبيئة، تماشياً مع الضوابط العالمية الصادرة في هذا الشأن.

وأضاف - خلال كلمته أمام مؤتمر اليوم البحري العالمي الذي عقد مساء اليوم بالإسكندرية - أن احتفال البحرية العالمية يأتي هذا العام تحت شعار تكنولوجيا جديدة، وهو ما يتم على أرض الواقع بالموانئ المصرية.

وأوضح أن العالم أدرك خطورة الانبعاثات الناتجة عن مختلف الأنشطة، خاصة الصناعية، موضحاً أن مصر لا تشارك في تلك الانبعاثات سوى نحو 0.6%، إلا أنها أحد المتضررين من تلك الانبعاثات عالمياً.

وأشار "الوزير" إلى أنه ضمن خطة التنمية المستدامة لمصر 2030 فقد سعت مصر لاستضافة قمة المناخ العالمية خلال نوفمبر المقبل لمناقشة قضايا المناخ مع كافة الجهات المعنية عالمياً.

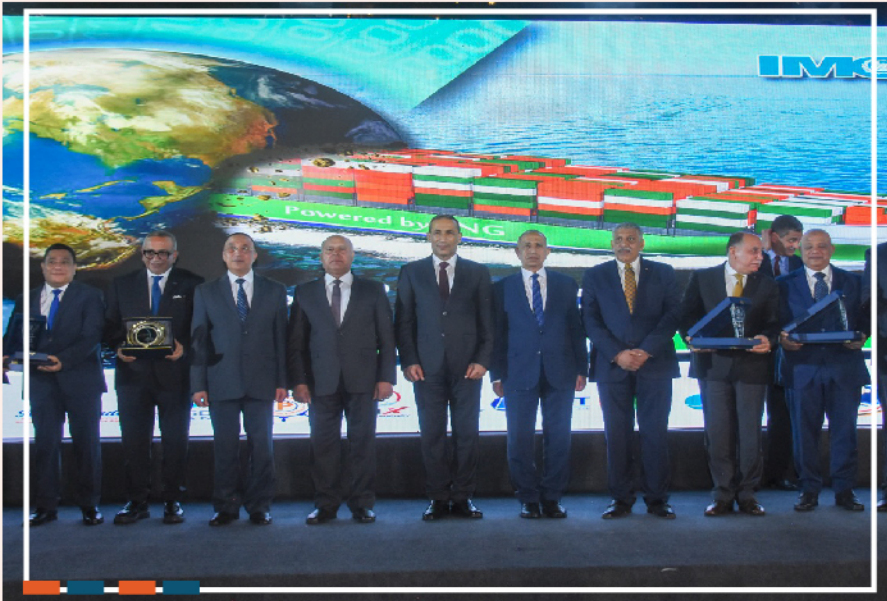
ولفت إلى أن قطاع النقل لا يشارك بالانبعاثات الدولية من ثاني أكسيد الكربون والغازات الأخرى سوى بنحو 3% بنحو مليار طن متري، مشيراً إلى أن الضوابط العالمية الصادرة في هذا الشأن تستهدف تقليل تلك الانبعاثات بواقع 40% حتى عام 2030 و70% حتى عام 2050 مقارنة مع الانبعاثات الناتجة عام 2008.

وأشار إلى أن وزارة النقل وضعت التطور التكنولوجي نصب عينها، خاصة في الإجراءات المتبعة بالشحن والتفريغ والاعتماد على النقل صديق البيئة من خلال زيادة الاعتماد على الطاقة الشمسية في توليد الكهرباء بالموانئ المصرية.

وأوضح كامل الوزير أنه خلال السنوات الأخيرة تم تطبيق ما يعرف بنظام (OPS) والذي تم تطبيقه لأول مرة في ميناء دمياط ثم ميناء الإسكندرية، والذي من خلاله يتم تطبيق نظام تزويد السفن المتراكمة على الأرصفة بالكهرباء (OpS) والذي يطبق منظومة الوصول الآتني للسفن بموانئ البحر المتوسط ويهدف إلى الوصول إلى صفر إنتظار خارجي للسفن (JIT).

كما تم تزويد الموانئ المصرية بأجهزة لقياس الانبعاثات بها، والعمل على التخلص على النفايات بطريقة تتفق مع المعايير البيئية العالمية.

ولفت إلى أن وزارة النقل قامت خلال السنوات الأخيرة بضخ مشروعات ضخمة في الموانئ والطرق والسكة الحديد بأحدث تكنولوجيا مطبقة في هذا المجال.





وإدراكا لذلك، يقدم مجتمع المنظمة مجموعة متنوعة من الخدمات البحرية لدعم إدارة السواحل والسلامة في البحر.

وأكدت المنظمة العالمية للأرصاد الجوية أن التأثيرات المتزايدة لتغير المناخ والطقس الأكثر تطرفا تجعل خدمات الأرصاد الجوية البحرية أكثر أهمية من أي وقت مضى.

" وقد تم التأكيد على ذلك مرة أخرى من خلال تعاقب الأعاصير المدارية مؤخرا في المحيط الأطلسي وشمال غرب المحيط الهادئ، مما أدى إلى ظروف شحن خطيرة. التنبؤات والتحذيرات ضرورية لحماية السفن وحمولاتها والبحارة".

وأكدت المنظمة التزامها بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر من خلال بث معلومات السلامة البحرية للأرصاد الجوية كجزء من النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية التابع للمنظمة البحرية الدولية.

من ناحية أخرى، أكد الاتحاد الدولي للاتصالات على أهمية الاتصالات بالنسبة للتشغيل الآمن لسلاسل التوريد البحرية العالمية. إذ تعتمد السفن والموانئ بشكل متزايد على رقمنة وتكامل الأنظمة التي تعتمد على الاتصال.

وقال نيكولاي فاسيليف، مدير إدارة الخدمات الأرضية بالاتحاد إن الاتصالات الموحدة والموثوقة بين السفن ومن السفن إلى الشاطئ تعد ضرورية بشكل متزايد لعمليات أمانة وفعالة من الناحية البيئية، مشيرا إلى أن توفر أحدث تقنيات الاتصال ضرورية لخلق قطاع نقل بحري مستدام.

ويعمل الاتحاد الدولي للاتصالات، بصفته وكالة الأمم المتحدة المتخصصة في تقنيات المعلومات والاتصالات -

ومع استمرار النقل البحري في ربط البشر، أكد "غوتيريش" على ضرورة أن يؤدي دورا أساسيا في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وبناء مستقبل عادل ومزدهر للناس والكوكب".

وأوضح أن هذا اليوم ليس مجرد احتفال، بل هو يمثل "مسارا يتخذ للمساعدة في تنفيذ خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030، التي حددت 17 هدفا من أهداف التنمية المستدامة، وخاصة الهدف 13 المتعلق بالعمل المناخي، والهدف 14 بشأن الاستخدام المستدام للمحيطات والبحار والموارد البحرية، و التاسع المتعلق بالصناعة والابتكار والبنية التحتية".

ودعا جميع أصحاب المصلحة في مختلف نواحي قطاع النقل البحري إلى العمل يدا بيد من أجل التوصل إلى حلول.

وأشار قائلا " يساورني الشعور بالحماس للإمكانيات التي يمكن أن يسهم بها موضوع هذا العام في الحوار العالمي بشأن مستقبل كوكبنا...لنواصل حوارنا ونستفيض فيه من أجل مستقبل أكثر مراعاة للبيئة وأكثر إنصافا واستدامة لقطاع النقل البحري".

كما تم تزويد الموانئ المصرية بأجهزة لقياس الانبعاثات بها ، والعمل على التخلص على النفايات بطريقة تتفق مع المعايير البيئية العالمية.

ولفت إلى أن وزارة النقل قامت خلال السنوات الأخيرة بضخ مشروعات ضخمة في الموانئ والطرق والسكة الحديد بأحدث تكنولوجيا مطبقة في هذا المجال.

من ناحية أخرى، أصدرت المنظمة العالمية للأرصاد الجوية منشورا جديدا بمناسبة يوم الملاحة البحرية تحدثت فيه عن أهمية الأرصاد الجوية البحرية لضمان السلامة في البحر.

ويسلط المنشور المصحوب بشريط فيديو الضوء على دور المنظمة وخدمات الأرصاد الجوية الوطنية والشركاء مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) في توفير التنبؤات والإنذارات المبكرة لإنقاذ الأرواح. ويغطي المحيط حوالي 70 % من سطح الأرض ويستخدم لنقل أكثر من 90 % من التجارة العالمية والحفاظ على 40 % من البشر الذين يعيشون على بعد 100 كيلومتر من الساحل.

بدوره، أشار الأمين العام للأمم المتحدة، أنطونيو غوتيريش، عبر رسالته للمؤتمر، إلى أن النقل البحري يمثل أكثر من 80 % من حجم التجارة العالمية.

وأضاف أن الحرب في أوكرانيا - ومبادرة البحر الأسود لنقل الحبوب - ذكرتنا بالدور الحيوي الذي يؤديه النقل البحري في إطعام سكان العالم.

وتابع إنه يبرز موضوع يوم الملاحة البحرية العالمي لهذا العام، وهو "التكنولوجيات الجديدة من أجل نقل بحري أكثر مراعاة للبيئة"، الحاجة إلى حلول مستدامة للنقل البحري تقلل من انبعاثات غازات الدفيئة، وتحمي البيئة، وتتماشى مع هدف 1,5 درجة مئوية المحدد في اتفاق باريس بشأن تغير المناخ.

وشدد الأمين العام على ضرورة أن يسرع القطاع البحري الخطى لإزالة الكربون، موضحا أنه بدون بدون اتخاذ إجراءات متضافرة، يتوقع أن تزيد الانبعاثات الناجمة عن النقل البحري بنسبة تصل إلى 250 % بحلول عام 2050 مقارنة مع مستويات عام 2008.

لذا يتعين على الحكومات والشركات الخاصة أن تعمل معا لتسخير التكنولوجيات المبتكرة مثل الرقمنة والأتمتة وإرساء انتقال عادل يشمل البلدان النامية ويشجع استخدام الطاقة المتجددة وأنواع الوقود البديل".

كما تم تزويد الموانئ المصرية بأجهزة لقياس الانبعاثات بها ، والعمل على التخلص على النفايات بطريقة تتفق مع المعايير البيئية العالمية.

ولفت إلى أن وزارة النقل قامت خلال السنوات الأخيرة بضخ مشروعات ضخمة في الموانئ والطرق والسكة الحديد بأحدث تكنولوجيا مطبقة في هذا المجال.

ووفقا للأمين العام، ستحدد السفن التي ستبحر هذا العقد ما إذا كان قطاع النقل البحري سيصل بالانبعاثات إلى مستوى الصفر بحلول عام 2050، قائلا "يجب أن تصبح السفن الخالية من الانبعاثات الأكثر ذكاء ومراعاة للبيئة الخيار المبدئي وأن تكون متاحة تجاريا للجميع بحلول عام 2030".

« خلال منشاركتة في احتفالية اليوم البحري العالمي

ميناء دمياط يفوز بجائزة أفضل ميناء في استخدام التكنولوجيا الحديثة الأكثر ملائمة للبيئة



وفي هذا المجال تم التعاون بين هيئة ميناء دمياط وجهاز شئون البيئة لإنشاء أول مرصد بيئي متكامل على مساحة 180م مربع داخل ميناء دمياط ، يعمل على القياسات البيئية المتنوعة و تم ربطه بالشبكة القومي

للرصد البيئي داخل مصر . ويتميز بأنه مرصد متكامل يتم من خلاله إجراء جميع القياسات البيئية المتعارف عليها دولياً .

هذا إضافة إلى عدد “ 2 “ محرقة بطاقة 4 طن / ساعة للتخلص من جميع المخلفات ، عدد “ 2 “ محطة معالجة لمياه الصرف الصحي.

كما تم تزويد ميناء دمياط بأحدث الوحدات البحرية والمعدات المساعدة لمكافحة التلوث البحري ، إلى جانب تدريب العاملين في مجال حماية البيئة البحرية بأحدث الوسائل والأساليب وفقاً لخطة طوارئ موضوعة مسبقاً بالتعاون مع هيئة السلامة البحرية وجهاز شئون البيئة.

وفي سياق متصل قامت هيئة ميناء دمياط بإتارة مبنى الرئاسة باللون الأزرق تزامناً مع الاحتفال باليوم البحري العالمي ، مشاركة منها لموانئ العالم وسعيًا لتوحيد المجتمع البحري العالمي وزيادة الوعي بأهمية النقل البحري في العالم.

الحديثة والتي كان لميناء دمياط السبق في تطبيقها بين الموانئ المصرية وعلى رأسها تطبيق منظومة التراكي الآني للسفن (JIT) ، ومنظومة إمداد السفن المتراكية بالطاقة الكهربائية (OPS) ، بغرض الحد من الانبعاثات الضارة بينيا من السفن ، هذا إلى جانب النجاح في إتمام ميكنة العمل بمحطة حاويات دمياط، والربط الشبكي بين مجتمع الميناء، والفاثورة الشاملة الموحدة ، والتوسعة في المنظومة الإلكترونية للتعرف على الشاحنات .

وفيما يخص جهود هيئة ميناء دمياط لحماية البيئة ، يتم تطبيق المعايير الدولية والمحلية لحماية البيئة في إطار منظومة متكاملة دائمة التحديث وفقاً لسياسات بيئية فعالة بالتعاون مع الجهات المعنية والتشاور مع مجتمع الميناء ، وفقاً لتوجيهات وزارة النقل ، بالتزامن مع قرب استضافة مصر لأعمال مؤتمر المناخ cop27

ولفت إلى أن وزارة النقل قامت خلال السنوات الأخيرة بضخ مشروعات ضخمة في الموانئ والطرق والسكة الحديد بأحدث تكنولوجيا مطبقة في هذا المجال.

تتويجا لجهود هيئة ميناء دمياط في إدارة وتطوير الأعمال وفقاً للمعايير البيئية السليمة ، فاز الميناء بجائزة (أفضل ميناء تجاري بحري في استخدام التكنولوجيا الحديثة الأكثر ملائمة للبيئة) .

جاء ذلك خلال الاحتفالية باليوم البحري العالمي 2022 التي أقيمت بالإسكندرية تحت شعار (تكنولوجيا جديدة من أجل نقل بحري أكثر ملائمة للبيئة) برعاية الفريق مهندس/ كامل الوزير.. وزير النقل والذي فاز بجائزة شخصية هذا العام خلال تلك الاحتفالية، وحضور قائد القوات البحرية، رئيس قطاع النقل البحري ، رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، هيئة قناة السويس، الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس ، ونيف من السفراء وخبراء النقل البحري والشخصيات العامة.

حيث قام الفريق مهندس كامل الوزير بتسليم الجائزة إلى اللواء بحري أ.ح/ أحمد عبد المعطي حواش رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط ، الذي أوضح أن فوز الميناء بتلك الجائزة جاء نتاج للنجاح الذي حققته الهيئة في مجال تطبيق عدد من المنظومات التكنولوجية