

كلمة التحرير



الدكتور الربان/ هشام هلال

قرار مهم لمجلس الإدارة بتنشيط العضوية بالجمعية وذلك بالمضي في اتجاهين، الأول كان بإنشاء جروب جديد على الواتساب يخدم هدفين التقارب والتعارف بين أعضاء الجمعية القدامى والجدد وحتى الذين لم يجددوا العضوية منذ فترة طويلة، والهدف الثاني هو الفائدة العلمية في مجالات العلوم المختلفة وبالأخص بالطبع المجال البحري، وهذا يحقق الهدف الأساسي للجمعية دون الخوض وكما اعتدنا في الجمعية في النواحي السياسية أو الدينية ونشكر الجميع للالتزام بقواعد الجمعية في النشر. وتبع هذا الاتجاه وعلى التوازي الاتجاه الثاني وهو إجراء لقاء تعارف يحضره كل من له اهتمام بالجمعية من الأعضاء أو ممن يرغبون بالتعرف إلى الجمعية وأعضائها عن قرب.

تقرر يوم التاسع من سبتمبر بمقر الجمعية لعقد اللقاء والذي حضره عدد كبير من الأعضاء والضيوف وقد بلغ عدد الحضور ٣٧ فرد، حيث بدأ اللقاء بكلمة قصيرة من رئيس الجمعية ثم قدم كل عضو في مجلس الإدارة نفسه للحضور وعقب ذلك من كل الحضور تقديم أنفسهم بعد ذلك إنتقل الجميع في استراحة ليس فقط لتناول المشروبات والمرطبات ولكن لزيادة أو اصر التعارف والتقارب، فبعد ان قدم كل شخص نفسه بالاسم والوظيفة ومجال الاهتمام أصبح هناك وقفات بين كل مجموعة في ذات الاهتمام او طبيعة العمل مما يؤكد الغرض الثاني من اللقاء وليس فقط التعارف بل ايضا لتبادل الخبرات في العمل وربما لإنشاء عمل مشترك بين المشاركين.

ثم بدأت جلسة الحوار برئاسة سيادة الربان/عاطف شريف نائب رئيس الجمعية وتم مناقشة كيفية تعظيم موارد الجمعية وارهاء الاعضاء حول انشطة الجمعية المختلفة، مع وعد بوجود نشاط ثقافي اجتماعي في القريب العاجل بتنظيم رحلة في أكتوبر ٢٣.

الملاح

The Navigator

العدد ١٢٤ أكتوبر ٢٠٢٣

❖ أقرأ في هذا العدد

- أنباء المنظمة البحرية الدولية.
- تعزيز تنافسية قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة (الجزء الثاني).
- أبطال الجو المجهولين.
- القانون الألماني الجديد للالتزام الخاص بسلاسل الامداد.
- من هنا وهناك.
- الأرشفة.
- التغلب على عوائق عدم الإستخدام الشائع لتكنولوجيا الواقع الافتراضي المُعزز (AVR) في تطبيقات الصناعة البحرية.
- أثر مجموعات العقود على نطاق اتفاق التحكيم.
- كوفيد ١٩ ما له وما عليه.
- مصر تعود من جديد ... الدولة البحرية.

هيئة التحرير

- دكتور/ هشام هلال رئيس هيئة التحرير
- ربان/ سامي أبو سمرة رئيس التحرير
- دكتور/ رفعت رشاد عضو التحرير
- دكتور/ سمير إبراهيم عضو التحرير
- دكتور / سامح راشد عضو التحرير
- الأستاذة/ إسراء رجب شعبان
- الأستاذة/ شروق سمير

أنباء المنظمة البحرية الدولية

New MENA Regional Presence Office in Egypt set to open by year end

إعداد

دكتور/ هشام محمود هلال

رئيس الجمعية العربية للملاحة

عميد معهد الدراسات العليا للشئون البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



٢٠٢٢ من قبل مجلس المنظمة البحرية الدولية في دورتها ١٢٨.

يوسع مكتب الإسكندرية شبكة مكاتب الحضور الإقليمي للمنظمة البحرية الدولية: كوت ديفوار (الفرنكوفونية) وغانا (الناطق بالإنجليزية) لغرب ووسط إفريقيا، وكينيا لشرق وجنوب إفريقيا، والفلبين لشرق آسيا. كما تمول المنظمة البحرية الدولية موظف تعاون تقني واحد داخل مجتمع المحيط الهادئ.

بالإضافة إلى ذلك، يتم تعزيز الوجود الإقليمي للمنظمة البحرية الدولية في منطقة البحر الكاريبي. بعد توقيع خطاب الاتفاق، سيتم إنشاء مكتب التواجد الإقليمي للمنظمة البحرية الدولية لمنطقة البحر الكاريبي في ترينيداد وتوباغو رسميًا هذا العام. حاليًا، يتم دعم منطقة البحر الكاريبي من قبل منسق إقليمي موجود في بورت أوف سين.

نتائج اجتماع لجنة السلامة البحرية رقم ١٠٧

عقدت لجنة السلامة البحرية دورتها رقم ١٠٧ في الفترة من ٣١ مايو إلى ٩ يونيو ٢٠٢٣، وتم تعميم تقريرها عن تلك الدورة تحت الرمز MSC 107/20 والملحق. تتناول هذه الوثيقة نتائج MSC 107 التي قد تكون ذات صلة بعمل اللجنة الفرعية. ومن هذه النتائج:

الإطار التنظيمي للحد الآمن من انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن

الفقرة (٨-١): وافقت اللجنة على أن تدرج في جدول أعمالها لفترة السنتين ٢٠٢٤-٢٠٢٥ نتائجًا مستمرًا بشأن "وضع إطار تنظيمي للسلامة لدعم خفض انبعاثات

من المقرر افتتاح مكتب التواجد الإقليمي الجديد (RPO) للمنظمة البحرية الدولية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA) في الإسكندرية، مصر ومن المقرر افتتاحه بحلول نهاية العام، بعد توقيع مذكرة تفاهم بين المنظمة البحرية الدولية ومصر.

وقد وقع الاتفاقية السيد Xiaojie Zhang مدير قسم التعاون الفني بالمنظمة البحرية الدولية واللواء البحري حسين الجزيري رئيس الهيئة المصرية للسلامة البحرية في مقر المنظمة البحرية الدولية بلندن. وحضر حفل التوقيع الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، كيتاك ليم، وسعادة السيد شريف كامل، والسفير المصري فوق العادة والمفوض، واللواء البحري رضا إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري، وممثلي مصر.

سيعزيز المكتب الإقليمي للاتصالات (RPO) تنفيذ برنامج التعاون الفني المتكامل التابع للمنظمة البحرية الدولية (ITCP) للدول العربية في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، مع الأخذ في الاعتبار ولايات الكيانات الإقليمية الحالية في البحر المتوسط (REMPEC) والبحر الأحمر. تشمل أهداف مذكرة التفاهم تحسين بناء القدرات المؤسسية والتنمية البحرية العامة في الدول العربية في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا؛ وتعزيز الاعتماد على الذات في المجال البحري على المستويات الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية.

تم اتخاذ قرار تعزيز وجود المنظمة البحرية الدولية في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA) من خلال إنشاء RPO من قبل لجنة التعاون الفني التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والسبعين في أكتوبر ٢٠٢٢. وقد تم اعتماد هذا لاحقًا في ديسمبر

الغازات الدفينة من السفن التي تستخدم التكنولوجيات الجديدة وأنواع الوقود البديلة"، وتعيين اللجنة باعتبارها الجهاز التنسيق، بالتعاون مع اللجان الفرعية CCC و HTW و III و SSE و SDC عندما تطلب اللجنة ذلك، ودعت لجنة حماية البيئة البحرية إلى النظر في كونها هيئة منتسبة (MSC 107/20، الفقرة ١٧.٦).

معالجة ضغط الوقت والعوامل التنظيمية المرتبطة به

الفقرة (٨-٢): بعد أن نظرت في الوثيقة MSC 107/17/14 (دومينيكا وآخرون)، تم اقتراح مخرج جديد لوضع إرشادات لمعالجة ضغط الوقت والعوامل التنظيمية ذات الصلة، تم الاتفاق على إدراج مخرج في جدول أعمال ما بعد فترة السنتين بشأن "وضع إرشادات لمعالجة ضغط الوقت والعوامل التنظيمية ذات الصلة"، مع الحاجة إلى جلسة واحدة لإكمال الناتج، وتعيين اللجنة الفرعية لـ HTW باعتبارها الجهاز التنسيق، بالتعاون مع اللجنة الفرعية الثالثة، عندما تطلبها اللجنة الفرعية (MSC 107/20 HTW، الفقرات ١٧.٢٢ و ١٧.٢٣).

منع فقدان الحاويات في البحر

الفقرة (٨-٣): نظرت دورة MSC 107 في الوثيقة MSC 107/17/12 (أستراليا وآخرون)، التي تقترح نظاماً جديداً بشأن منع فقدان الحاويات في البحر، ومعالجة هذه المسألة عن طريق التدابير المشتركة والمنسقة من قبل أجهزة المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة؛ وتقديم حالة الخسائر الأخيرة والعمل الحالي الذي تقوم به أجهزة المنظمة البحرية الدولية؛ مع التعليق على الوثيقة MSC 107/17/29 (الصين)، معرباً عن الدعم العام للناتج الجديد، مع تسليط الضوء على أن تكنولوجيا الكشف والتطبيق العملي لحاويات الشحن المفقودة لا تزال بحاجة إلى مزيد من المناقشة لتعزيز تحديد مواقع الحاويات المفقودة وتتبعها واستعادتها، بما في ذلك مناقشة حول تطبيق التكنولوجيات الجديدة (MSC 107/20، الفقرة ١٧.٣٦).

الفقرة (٨-٤): بعد النظر، وافقت اللجنة على أن تدرج في جدول أعمال فترة السنتين للجنة الفرعية CCC لفترة السنتين ٢٠٢٤-٢٠٢٥ و جدول الأعمال المؤقت للدورة العاشرة لـ CCC مخرجاً حول "وضع تدابير لمنع فقدان

الحاويات في البحر"، مع سنة الإنجاز المستهدفة هي ٢٠٢٥، تعيين اللجنة الفرعية التابعة لـ CCC كجهاز تنسيق، بالتعاون مع اللجان الفرعية لـ SDC و NCSR و HTW و III، بناءً على طلب اللجنة الفرعية CCC (MSC 107/20، الفقرة ١٧.٣٧).

المبادئ التوجيهية لتنسيق التاريخ لمختلف الشهادات

الصادرة بموجب صكوك المنظمة البحرية الدولية

الفقرة (٨-٥): نظرت اللجنة في الوثيقة MSC 107/17/15 (الصين)، التي تقترح نتيجة جديدة لوضع مبادئ توجيهية لتنسيق التاريخ لمختلف الشهادات الصادرة بموجب صكوك المنظمة البحرية الدولية (MSC 107/20، الفقرة ٤٠.١٧).

الفقرة (٨-٦): بعد النظر، وبعد ملاحظة الحاجة إلى حل لتحديد ومن أجل مواعيد تنسيقات التاريخ، وافقت اللجنة على أن تدرج في جدول أعمالها لما بعد فترة السنتين مخرجات بشأن "وضع مبادئ توجيهية لمواعيد تنسيق التاريخ لمختلف الشهادات الصادرة بموجب صكوك المنظمة البحرية الدولية"، مع الحاجة إلى عقد دورتين لاستكمال هذا البند، مع تخصيص البند الفرعي الثالث - اللجنة باعتبارها الجهاز المرتبط بها؛ ودعت لجنة FAL إلى التعاون بشأن هذا الناتج، مع الأخذ في الاعتبار خبرتها في مجال تنسيق البيانات (MSC 107/20، الفقرة ١٧.٤١).

الفقرة (٨-٧): بعد أن نظرت (الأمانة العامة)، في الوثيقة MSC 107/17/8 التي تحتوي على قائمة النواتج المقترحة لفترة السنتين ٢٠٢٤-٢٠٢٥، ومع الأخذ في الاعتبار أن SSE 9 و NCSR 10 قد تم عقدهما بعد إعداد هذه الوثيقة، وكذلك القرارات المتخذة في وقت سابق خلال هذه الدورة (MSC 107/20)، الفقرة ١٧.٨٣:

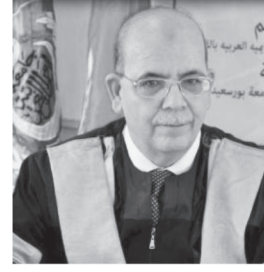
١. وافق على جدول أعماله لفترة السنتين ٢٠٢٤-٢٠٢٥، بصيغته المنقحة، و جدول أعماله لما بعد فترة السنتين، بصيغته المنقحة، على النحو المبين في المرفقين ٤١ و ٤٢، على التوالي، لإقرارهما من قبل المجلس؛ و
٢. دعا المجلس إلى ملاحظة أن الأمانة ستؤثر على أي تحديثات وتغييرات إضافية في القائمة الصادرة عن III 9 و 9 CCC، والتي ستجتمع بعد C 129.

تعزيز تنافسية قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة (الجزء الثاني)

اعداد

أ.د. محمد على ابراهيم

استاذ الاقتصاد -العميد الأسبق للمؤسس لكلية النقل الدولي واللوجستيات
المدير الأسبق لفرع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ببورسعيد

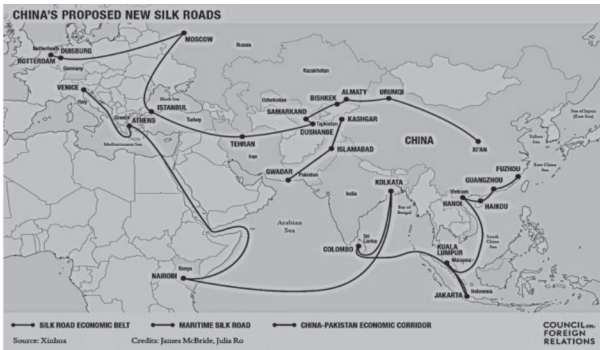


وتجدر الإشارة إلي أن، قناة بنما لا يمكنها منافسة قناة السويس في سفن الحاويات ذات الحمولات الكبيرة، إذ أن أقصى حمولة يمكن مرورها من قناة بنما بعد التوسعة، لا تتجاوز ١٢ ألف حاوية TEU، وهي تمثل نصف حمولة السفينة التي يمكنها المرور من قناة السويس، والتي تبلغ نحو ٢٤ ألف حاوية TEU.

يعتبر مشروع قناة نيكارا جوا مقترحا للربط بين المحيطين الأطلنطي والهادي، كبديل لقناة بنما، كما يمكنها استيعاب سفن ذات الحمولات التي تزيد عن ١٢ ألف حاوية TEU، وقد طرحت الصين مشروع تلك القناة، وشرعت في تنفيذه عام ٢٠١٦، إلا أن المشروع قد تعثر وتوقف بسبب صعوبات مالية في الشركة المنفذة.

طريق الحرير الجديد

المبادرة الصينية مبادرة الحزام والطريق تتكون من شقين: طريق بحري وطريق برى وسككي يربط قارات العالم على النحو الموضح بالشكل الآتي: -



والمفترض ان الطريق البحري يمر عبر قناة السويس، وقد نجحت إسرائيل في استقطاب الشركات الصينية لتنفيذ مشروع ايلات اشدود بتكلفة مقدارها ٥ مليار دولار بتمويل صيني، وكذا تطوير مينائي حيفا وشدود لتصبحا جزءا من

نظرا للأهمية المتزايدة لقناة السويس، فقد ظهر العديد من الطرق المنافسة والبديلة لقناة السويس والتي تشكل تحديا للقناة، بل وللأمن القومي المصري، الأمر الذي يتطلب دراسة تلك الطرق، وكيف يمكن تعزيز قدرة القناة على مواجهة تلك التحديات نستعرض في الجزء الثاني في عرض الطرق المنافسة والحلول المقترحة.

التطورات القائمة في قناة بنما وقناة نيكارا جوا

تعتبر قناة بنما من أهم الطرق المنافسة لقناة السويس، خاصة فيما يتعلق بحركة تجارة الحاويات المنقولة بين الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية وآسيا. تختصر قناة بنما حوالي ٢٠% إلى ٦٠% من المسافة التي تقطعها السفن للدوران حول قارة أمريكا الجنوبية، وهي تخدم حركة التجارة بين السواحل الشرقية والغربية للأميركتين، إلى جانب بعض المناطق الأخرى التي يمكن أن تؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس وهي: شمال شرق آسيا، شرق استراليا ونيوزيلندا، دول الساحل الغربي من أمريكا الشمالية والجنوبية، بعض دول الشرق الأوسط. ويوضح الجدول التالي الوفر في المسافة المحقق للسفن بين ميناء نيويورك وعدد من الموانئ في آسيا في حالة عبورها قناة السويس.

من ميناء نيويورك	قناة السويس	قناة بنما	الوفر
			ميل بحري %
الى ميناء هونغ كونج	١١٦٣٢	١١٣٠١	٣٣١ -
ليم تشابانج في تايلاند	١١٠٠٢	١٢٦٤٥	١٦٤٣ ١٣
سنغافورة	١٠٢٠٤	١٢٥٣٧	٢٣٣٣ ١٩
كولومبو	٨٦٠٠	١٤٠٧٣	٥٤٧٣ ٣٩

الصناعات طلبا إضافيا على خدمات المرور من قناة السويس مما يزيد من أهميتها ويدعم قدرتها التنافسية.

يمكن التمييز بين عدة أنشطة لوجستية:-

- ١- أنشطة لوجستية لخدمة الصناعة .
 - ٢- أنشطة لوجستية لخدمة التجارة العابرة .
 - ٣- أنشطة لوجستية لخدمة السفن العابرة.
- وجميع هذه الأنشطة يمكن ممارستها في إطار المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

تطوير المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس

بشكل عام مفهوم المنطقة الاقتصادية الخاصة هي منطقة جغرافية في دولة ما تكون مخصصة لتصدير البضائع إلى الدول الأخرى وتوفير الوظائف، وتستثنى المناطق الاقتصادية الخاصة من القوانين والتشريعات الاقتصادية، كالضرائب والجمارك وقوانين العمل والقيود القانونية الأخرى على الأعمال التجارية، أو على الأقل تخضع هذه المناطق إلى ترتيبات معينة خاصة بها، من حيث المعاملة الضريبية والتنظيمية.

المنطقة الاقتصادية لقناة السويس SCZ

تم تعديل قانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم ٢٧ لعام ٢٠١٥، بحيث أصبحت المنطقة الاقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس وموقعها العين السخنة جزءا من المنطقة الاقتصادية الخاصة لإقليم قناة السويس.

وطبقا للقرار الجمهوري رقم ٣٣٠ (لسنة ٢٠١٥) الذي نشر في الجريدة الرسمية في ٩ أغسطس ٢٠١٥، فإن مكونات المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تتضمن ما يلي:

مناطق فرعية:-

- العين السخنة.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية للعين السخنة، بمساحة قدرها ٢١٠ كم^٢.
- غرب القنطرة.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية غرب القنطرة، بمساحة قدرها ١٣.٦ كم^٢.
- شرق إسماعيلية.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية شرق إسماعيلية، بمساحة قدرها ٧١ كم^٢.
- شرق بورسعيد.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية شرق بورسعيد، بمساحة قدرها ٧٥.٥٢ كم^٢.

طريق الحرير ، كما ان السعودية والكويت بل والمغرب ايضا دخلوا فى اتفاقات مع الصين، ليصبحوا ضمن المشروع ، بالإضافة الى قيام الصين بتشغيل ميناء جوادر بباكستان، فضلا عن تضمن المشروع مد خط سكة حديد من شرق افريقيا لغربها ويتفادى المرور من قناة السويس، ناهيك عن تضمنه خط السكة الحديد الذى يربط الصين بأوروبا، بل ويصل الي لندن بالمملكة، ويربطها بنحو ١٥ مدينة اوربية ويبلغ طوله ١٢٠٠٠ كم، تستغرق الرحلة ١٧ يوما، بينما بالبحر تستغرق ٤٥ يوما، وتكلفة النقل بالسكة الحديد تزيد بنسبة ٣٠% عن النقل البحري.

ولا شك ان هذا الطريق سيمارس آثارا سلبية على حركة المرور فى قناة السويس، ليس من حيث حجم التجارة، ولكن من حيث القيمة، كما أنه يعتبر حلا وسطا بين النقل الجوي الأعلى تكلفة، والنقل البحري الأقل سرعة.

كيفية مواجهة التحديات التي تواجه قناة السويس

وازاء التحديات التى تفرضها الطرق البديلة والمنافسة، فان الأمر يتطلب وضع استراتيجية واضحة لمواجهةها، تقوم على استغلال تفرد القناة بموقع يجعلها Center of everywhere، حيث ان الدراسات قد أجمعت على أن العامل الرئيسي لجذب الاستثمار عالميا هو إمكانية الوصول للأسواق والعملاء. وهذا هو مناط التفرد في موقع قناة السويس ومن هنا تأتى أهمية استغلال هذا الموقع كمركز صناعي ولوجيستي عالمي لخلق طلب اضافى على خدمات المرور من قناة السويس، مما يرفع من قدرتها التنافسية في مواجهة الطرق البديلة والمنافسة. وترجع أهمية التحول إلى محور صناعي ولوجيستي، إلى انه يعظم إيرادات القناة من مصدرين اولهما:

١- تعظيم عوائد قناة السويس، حيث ان متوسط ايراد الحاوية حاليا كرسوم مرور يتراوح من ٩٠ الى ١٠٠ دولار، يقفز هذا الايراد الى ما يتراوح ما بين ٣٥٠٠ الى ٥ آلاف دولار، في حالة اجراء عمليات لوجستية وعمليات قيمة مضافة.

٢- خلق طلب إضافي على خدمات المرور في قناة السويس، ذلك أن توطن الصناعة في هذه المنطقة، يترتب عليه استيراد مستلزمات الإنتاج، وتصدير منتجات تلك الصناعات الى الخارج عبر القناة، وبالتالي تولد تلك

الموانئ التجارية:-

- ميناء السخنة.
- ميناء الأدبية.
- ميناء شرق بورسعيد.
- ميناء غرب بورسعيد.
- ميناء العريش.
- ميناء الطور.

اهداف المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

تتمثل اهداف تلك المنطقة فيما يلي:

- جذب الاستثمارات الاجنبية للمنطقة لإنشاء مشروعات صناعية وخدمية، قادرة على المنافسة إقليميا ودوليا .
- نقل وتوطين تكنولوجيا المتطورة .
- زيادة الصادرات وذلك لزيادة حصة مصر من التجارة العالمية.
- توفير فرص عمالة والارتقاء بالخبرات والمهارات الفنية المحلية.
- زيادة الدخل القومي.

ولتحقيق تلك الأهداف تقدم هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس، مجموعة من الحوافز المالية والتسهيلات الإجرائية، من بينها نظام الشباك الواحد.

حصاد التجارب الدولية في انشاء المناطق الاقتصادية الخاصة

تبين من مراجعة التجارب الدولية، ان المناطق الاقتصادية الخاصة، قد تسهم في زيادة الدخل كبيرة في الأجل الطويل، حيث تضاعف دخل الفرد في شينزن الى ١٠٠ ضعف خلال ٣٠ سنة، وتحولت من قرية صغيرة الى مدينة عالمية يسكنها ١٤ مليون.

كما أن يمكن ان تحقق المناطق الاقتصادية الخاصة أثارا حميدة على جذب الاستثمار والنمو وزيادة الصادرات، في مدى زمني قصير نسبيا، إذ أسفرت تجربة مقدونيا في الفترة من عام ٢٠٠٧ الى ٢٠١٤، عن زيادة الاستثمار في المنطقة الاقتصادية الخاصة من ٢٠ الى ٣٠% من إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد للدولة، بل وبلغ ٥١% عام ٢٠٠٩، وتمثل الصادرات من المنطقة الاقتصادية ٢٧% من إجمالي صادرات الدولة.

التحديات التي تواجه المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس

- عدم وجود إطار مؤسسي ملائم:

يسمح تشريع المنطقة الاقتصادية الخاصة بإنشاء مشروعات النقل واللوجستيات بقيود شديدة تتمثل في :

- إصدار قرار من رئيس الوزراء وإن تكون المشروعات كثيفة العمل.
- لم يضع قواعد تسهل إنشاء المناطق اللوجيستية وحسن سير العمل بها.
- لم يراع تنافسية المراكز اللوجستية بالمنطقة الخاصة مع المراكز اللوجيستية حول مصر.

■ لم يضمن حرية التجارة في هذه المنطقة.

- يضم مجلس الإدارة رئيس المنطقة وبعض الوزراء بحكم وظائفهم ومحافظي مدن القناة وبعض الخبراء، وبالرغم من ان المشروع ارتكز على اللوجستيات، لا يضم تشكيله أيا من خبراء اللوجستيات.

- عدم تأهيل عمالة فنية قادرة على المنافسة الدولية ومربوطة بسوق العمل.

- تبين من دراسة الحوافز الضريبية في المناطق الاقتصادية الخاصة في الدول المجاورة، عدم تنافسية الحوافز الاستثمارية المصرية.

- عدم تنافسية المعاملة الجمركية:

تخوف المستثمرين من الاستثمار فيها لتعارضها مع اتفاقيات التجارة الإقليمية، وكذا، التعارض بين المناطق الاقتصادية الخاصة واتفاقيات التجارة الإقليمية، الأمر الذي يؤدي إلي ما يلي :

- حرمان المناطق الاقتصادية الخاصة من مزايا الاتفاقيات الإقليمية، مما يضع قيودا على الاستثمار داخلها.
- منتجات المنطقة الاقتصادية تحظى بمعاملة تفضيلية، لإعفاءها من الضرائب والجمارك، وبالتالي يصبح المنتج المحلي أقل تنافسية.
- استفادة دول أخرى غير أعضاء في الاتفاقية، عبر التصدير للمناطق الاقتصادية وتغيير شهادة المنشأ.

أيضا زيادة غاطس قناة السويس طبقا لتطور سفن الأسطول العالمي ويتم عمل دراسات جدوى قبل التنفيذ مع الأخذ في الاعتبار تغير أنماط التجارة العالمية.

ابطال الجو مجهولين

إعداد

كابتن / دينا عبد الغني

بكالوريوس علوم مراقبة جوية ودبلوم في المراقبة الجوية
ممثلة لإدارة نظم السلامة الجوية (سلطة الطيران المدني)



الحدود الجوية للدولة المصرية كابطال حرس الحدود في حماية حدود الدولة.

والان يخطر على ذهن القارئ العديد من التساؤلات منها ما هي طبيعة المهنة؟ ما هي حدود مسؤولياتها؟ ما هي اللغة المستخدمة في التواصل ما بين المراقب والطيار؟ ما هي المخاطر؟ ولماذا تم تصنيفها من اخطر المهن عالميا واكثرها تحملا للضغوطات؟ ولما تعتبر من المهن الحساسة التي ترتقي الى مستوى الامن القومي؟ وما هي شروط الواجب توافرها في المراقب الجوي؟ والعديد من التساؤلات.

ان اول ظهور للمراقبة الجوية عام ١٩٢٩م، خلف ستار المطارات تقف صفوف متراصة من جيوش وابطال ضباط المراقبة الجوية المدنيين تعمل في تناسق كخلية النحل التي لا يرى منها غير العسل فقط، كما جرت العادة في رحلات الطيران الا يرى غير الطيارين والضيافة، ومع ازدياد الحركة الجوية اليومية وازدياد كثافة الطيارات في السماء اصبحت المهمة اصعب وادق كالجراح الذي يقوم بجراحة معقدة وحساسة، حيث انه حلقة الوصل بين الارض والسماء.

وكما اشرنا بالسابق ان المراقبة الجوية هو نظام التحكم الذي يدير الحركة الجوية والمسئول عن المنظومة الملاحية ومنع تصادم الطائرات وتوفير كافة المعلومات عن مسار الرحلة لضمان سلامة وصولها.

في داخل حدود المطارات والصالات وداخل اعلى مبني مصرح له بالارتفاع من موقع استراتيجي بالمطار يسمح له بالرؤية الكاملة في قمرة زجاجية دائرية من ٣٦٠ درجة نجد انه يجلس ضباط المراقبة الجوية لمتابعة حركة الطيران في الاجواء وفي ارض المطار وتحديد

مع تزايد الحركة الجوية اصبح الطيران هو شريان هذا العالم في التواصل ومن اكثر وسائل المواصلات فاعلية واكثر امانا، نظرا لما تحمله هذه الصناعة من دقة وانضباط، حيث ان الحركة الملاحية لم تكن في بدايات عهد الطيران بهذه الكثافة التي تشهدها من ازدحام في الاجواء، فقد كان وقتها اجراءات عملية الطيران تتم من قبل قائد الطائرة والملاح الجوي المتواجد في قمرة القيادة مع الطيار ومكاتب الارصدة الجوية في المحطات الارضية لمتابعة الارصاد والطقس والتقلبات الجوية.

ولكن مع تطور السفر جوا وتطور الصناعة كان لابد من ظهور نظام ملاحي محكم يتضمن الفصل بين الطائرات اثناء رحلاتها وهبوطها والعمل علي مستويات مختلفة بهدف توفير الامان وضمان السلامة وتأمين المجال الجوي بالكامل، والتي بدأ معها ظهور كادر خاص ومميز هو (المراقبة الجوية)، حيث انه اصبح المسئول الاول والاخير عن المنظومة الملاحية الجوية فهم الابطال الحقيقيون وراء المشهد الذين يعملون في الخفاء في نظام محكم بضوابط ومعايير مهنية واخلاقية دون التواني او التخاذل في اداء واجبهم وتحقيق غايتهم، حيث لقبتهم الكثير من الصحف والقنوات الاذاعية ومواقع التواصل الاجتماعي (ب حراس السماء - Guardians of the sky's).

حيث تقتضي هذه المهنة معايير فنية وقدرات خاصة ومتطلبات ومقاييس محددة في المراقب الجوي لتمكينه من اتخاذ القرار المناسب والصائب في الوقت المناسب دون تردد او احتمالية للخطأ، فخطأ بسيط قد يكلف الكثير من الارواح والممتلكات ويستوقفنا للفحص والدراسة لمئات السنين ولهذا اقتضت الامانة المهنية بتأمين

٥- مراقبة المنطقة (Area Control Center – ACC)



هذه الاقسام تشترك في المهام الاتية:

- تنظيم حركة الطائرات في التنقل والحركة في خط سير متجاورين او متعامدين او متتالين او متقاربين فيما بينهم بمسافات محددة زمنية او جغرافية يطبقها المراقب الجوي حسب التقنية التي يراها مناسبة للفصل بينهم وتختلف هذه الفواصل الزمنية او الفواصل البينية المعتمدة على المسافات طبقا لنوع والتكنيك المتبع والمستخدم للمراقب الجوي.
- منع التصادم بين الطائرات نهائيا عن طريق الفواصل المذكورة سابقا و بين الطائرات وأى عوائق اخرى في الجو وفي ارض المطارات.
- تشهيل و تسهيل الحركة الجوية عبورا بالجمال الجوى المصري و الملاحة من وإلى مطارات الجمهورية المعلنة و عبورا بالجمال الجوى المصري حيث يعتبر المجال الجوي المصري هو بوابة القارة الافريقية وبوابة القارة الاوروبية والقارة الاسيوية.
- توفير كافة نظم معلومات الطيران من خدمات استرشادية ومعلومات عن الطقس وتقلباته والخدمات الملاحية المقدمة في كل مطار من الاجهزة الملاحية المستخدمة ، نظم الملاحة الرдарية وغير الرдарية المستخدمة، اية معلومات تخص مطار الاقلاع والوصول.
- تقديم كافة المساعدات والاسترشادات وخدمات البحث والانقاذ في حالات الطوارئ.
- التعاون مع كافة الجهات السيادية والامنية في الدولة ومع سلطة الطيران المدني (السلطة التشريعية لقوانين الطيران في الدولة).

المسارات و اعطاء التعليمات والالتزام بالتشريعات ومتابعة الحركة الملاحية جوا وعلى ارض المطار لينظم ويتابع الحركة الجوية في انسيابية اقلاع وهبوط الطائرات مع تطبيق الفواصل فيما بينهم. حيث يتم تقسيم المراقبة الجوية الى عدة اقسام كلا حسب المهام والمسؤوليات الفينة و الادارية المطلوبة في كل قسم للتأكد من إحكام السيطرة والانضباط الكامل بالمنظومة الملاحية الجوية والارضية كالتالي:-

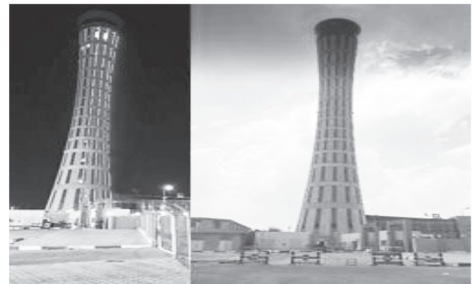
١- مراقب الانطلاق (Delivery Control –DEL)



٢- مراقب الحركة الارضية (Ground Control – (GND



٣- برج المراقبة (Aerodrome Control Tower – (TWR



٤- مراقب الاقتراب (Approach Control Unit – App Departure's Arrival's)



• سن القوانين وتشريعات التشغيل المحلية والالتزام بنظم السلامة الجوية اولا.

حيث ان الاعباء كثيرة والامانة المهنية تتطلب كثير من الضمانات السابق ذكرها والتي لا بد ان تتوافر في المراقب الجوي من حضور ذهني عالي، سرعة اتخاذ القرارات الحاسمة، الثبات الانفعالي، التركيز، الفراسة، شخصية قيادية من صناع القرار مع توافر ثقافة مهنية ولغوية عالية وقدرة ذهنية للتعامل مع الادوات والاجهزة والتقنيات الحديثة والمتطورة التي تتيح له التعامل مع متطلبات هذه المهنة وضوابطها ومسئولياتها. و يأتي هنا الجزء الاهم و السؤال الذي يطرح نفسه، ما هي اللغة المستخدمة في قطاع الطيران؟ وما هي ضوابط هذه اللغة؟

اهي اللغة العربية التي نستخدمها ام لغة بعينها يستخدمها المراقبين والطيارين فيما بينهم فقط كالكشفات والاكواد في الحروب ام انها لغة اختصاصية كلغة الاطباء والمهندسين وعلماء الفضاء هم فقط المستخدمين لها والناطقين بها؟!

في الواقع اللغة المستخدمة في الطيران عالميا طبقا لما هو منصوص عليه في تشريعات منظمة الطيران العالمية (ICAO) وطبقا للدول الاعضاء في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تم اعتماد اللغة الانجليزية التخصصية (Aviation English Language) كلغة الطيران الموحدة في قطاع الطيران المدني الدولي وعلي مستوى العالم و كل دول الاعضاء وطبقا لتشريعات الاتفاقية تم اصدار (DOC.9835)

(Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements)

اللغة الانجليزية في الطيران (Aviation English) هي لغة خاصة تستخدم في الاتصالات الجوية بين الطيارين ومراقبي الحركة الجوية او (اي شخص يعمل في صناعة الطيران) وتختلف هذه اللغة عن اللغة الانجليزية العادية حيث تتضمن مصطلحات وعبارات محددة تستخدم لوصف العمليات والاجراءات الخاصة بالطيران وايضا تستخدم لغة الطيران (Aviation Language) لتبادل المعلومات المهمة مثل خطط الرحلات، الظروف الجوية، تعليمات مراقبي الحركة

الجوية، اجراءات الطوارئ ومصطلحات تتعلق بالطيران مثل ارتفاع الطائرة واتجاهها وسرعتها بالاضافة الى المصطلحات التي تشير الى المواقع والطرق الجوية والانظمة الملاحية المستخدمة في الاتصالات الجوية.

ويجب على الطيارين ومراقبي الحركة الجوية والاشخاص الذين يعملون في هذا المجال ان يتلقوا تدريبا خاصا لاستخدام هذه اللغة الخاصة بالطيران بشكل فعال وصحيح ويجب عليهم الالتزام بالمعايير اللغوية والاسس العلمية الصارمة لقياسات هذه المهنة وهذه الصناعة والالتزام بما تنص عليه تشريعات منظمة الطيران العالمية فيما يخص اللغة ومستوى القبول ولياقة الطيارين والمراقبين اللغوية من خلال المتابعة المستمرة والامتحانات السنوية حسب مستوى اللغة المطلوب على الا يقل عن المستوى الرابع (Level 4 – ICAO) ويتم تعليم هذه اللغة والتدريب عليها و على اساسيتها في مدارس واكاديميات الطيران بمختلف مراحل التدريب النظري والعملية.

يتم نطق الاحرف الانجليزية في الاتصالات الجوية (Aviation Alphabet) باسماء خاصة (ابجدية صوتية قياسية) لتوحيد اللغة وتسهيل المحادثات وتجنب الالتباس وسوء الفهم والخطأ اللفظي بين المراقب والطيار حيث ان امان وسلامة الاجواء المصرية تقع على عاتقهم، وتم اعتمادها كلغة عالمية للطيران من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) منذ عام ١٩٥٦. بالاضافة الى الكثير من المصطلحات التي تستخدم في حالات الطوارئ والعبارات الشائعة والمتداولة لهم.

واخيرا و ليس اخرا كل ماسبق ماهو الانبذة بسيطة وتبسيط الضوء عن كيفية ادارة هذا المجال الحساس والذي يعد من ادق واهم قطاعات الدولة المدنية وعلى ابطال المراقبة الجوية حماة الوطن وحملة الامانة الجنود المجندة والمتراصة في البنيان المتين خلف الشاشات وفي اماكن ومراكز العمليات والازمات، يقومون بأداء الواجب على اكمل وجه وفي اوجه صورة البطولة لتحقيق وتوفير الامن والامان للمجال الجوي المصري بأكمله تحت راية حفظ الوطن وسلامة اراضيه واجوائه.

القانون الالمانى الجديد للالتزام الخاص بسلاسل الامداد

اعداد

دكتور محمد صلاح البنا

ادارة النقل الدولى واللوجيستيات

عضو الجمعية العربية للملاحة



حقوق الإنسان والحقوق البيئية من أجل الوفاء بالتزامات العناية الواجبة في سلاسل القيمة والتوريد العالمية. كما اقرت المانيا ان تطبيق القانون على الشركات سوف يكون كالتالى:

- بداية من عام ٢٠٢٣ الشركات الموجودة في ألمانيا التي يعمل بها أكثر من ٣٠٠٠ موظف أو الفروع المسجلة في ألمانيا للشركات الأجنبية التي يعمل بها أكثر من ٣٠٠٠ موظف.

- من عام ٢٠٢٤ الشركات الموجودة في ألمانيا التي يعمل بها أكثر من ١٠٠٠ موظف أو الفروع المسجلة في ألمانيا او الشركات الأجنبية التي يعمل بها أكثر من ١٠٠٠ موظف.

واذا كان هذا القانون قد طبق فى المانيا وجرى دراسته ايضا لتطبيقه فى بقية الدول الاوروبية لذا فقد حان الوقت للشركات الكبيرة وخاصة التى تتعامل مع الدول الاوروبية لاتخاذ نهج استباقي تجاه هذا القانون وضرورة الاجابة على الاسئلة السابقة لضمان استمرار عمل سلاسل الامداد الخاصة بها فى الاسواق العالمية . يضم ايضا هذا القانون مجموعة من المتطلبات القانونية وهو يحتوى على التزامات واسعة النطاق بالعناية الواجبة فيما يتعلق بتحليلات المخاطر والتدابير الوقائية والعلاجية وإجراءات الشكاوى أمام المحاكم الألمانية وايضا إعداد التقارير بالمخالفات.

ويوضح القسم الثانى من القانون حقوق الإنسان التي تتعلق بها التزامات العناية الواجبة وهي تشمل سلامة الحياة والصحة وحماية الأطفال والتحرر من عمل الأطفال والتحرر من العبودية والعمل القسري والتفرقة العنصرية.

ان الشركات الألمانية والشركات التابعة للشركات الأجنبية في ألمانيا التي تفشل في تكييف عملياتها

أقرت الحكومة الألمانية فى شهر يونيه ٢٠٢٢ مشروع قانون بشأن العناية الواجبة والالتزام للشركات لتجنب انتهاكات حقوق الإنسان في سلاسل التوريد والامداد وقد تم تمرير القانون الجديد المعروف باسم قانون العناية الواجبة لسلسلة التوريد. ان قانون العناية الواجبة لسلسلة التوريد هو فرصة لجعل المنافسة منافسة خضراء وايضا يقوم بتعزيز عمل سلاسل الامداد بشكل مستدام مما يعمل على توفير ميزة تنافسية طويلة الأجل وخاصة في الاسواق الدولية والاوروبية .

لكل شركة سوف تقوم بتطبيق هذا القانون فانه تم الزامهم بالاجابة على هذه الاسئلة:

اولا: ما مدى امتثال سلسلة التوريد العالمية الخاصة بكل شركة لحقوق الإنسان والحقوق البيئية؟

ثانيا: هل يمكن للشركاء التجاريين المباشرين أو غير المباشرين فى اى مرحلة من مراحل سلاسل الامداد الخاصة بالانتاج أن يقوموا بتوظيف عمالة من الأطفال أو اجبار الاطفال على العمل؟

ثالثا: هل قامت الشركة بوضع تدابير الصحة والسلامة المهنية المناسبة لبيئة العمل؟

رابعا: ما مدى استباقية تعامل الشركة مع إعادة التدوير والنفايات في عملية الإنتاج وايضا اجراءات الحفاظ على البيئة؟

خامسا: هل تطبق الشركة نظام اجور وساعات عمل عادلة ومناسبة بالنسبة للعمالة وتوفر للعمال بيئة عمل مناسبة ؟

وقد اعلنت المانيا انه سوف يتعين على الشركات من جميع القطاعات وفي جميع خطوات ومراحل ومقدمى خدمات سلاسل التوريد التعامل مع هذه القضايا بالتفصيل ومع غيرها من القضايا المتعلقة باحترام

وإجراءاتها مع القانون الجديد وتعديلاته القادمة سوف تواجه مخاطر مالية خطيرة هذا بخلاف الغرامات التي سوف تطبق وايضا الاضرار بالسمعة. هذه المخاطر والغرامات سوف تكون بسبب المصروفات القضائية المنفقة والتحقيقات الخاصة من قبل السلطات وتنفيذ الأوامر الرسمية من غلق أو وقف للنشاط والتهديد بالاستبعاد من الهيئات العامة والخاصة التابعة لها الشركات وايضا العقوبات والغرامات المالية ونشر هذه المخالفات في وسائل الاعلام مما يضر بسمعة الشركات والمؤسسات.

وقد اقرت السلطات الالمانية ان العواقب والعقوبات في حالة عدم التزام الشركات بهذا القانون إذا كانت الشركات التي يشملها نطاق القانون لا تمثل لمتطلباته فانها سوف تتحمل التالى:

- غرامات تصل إلى ٨٠٠ ألف يورو أو ما يساوى ٢٪ من متوسط مبيعاتها السنوية العالمية مع استثناء هذه الشركات من الفوز بالعقود والمناقصات العامة في ألمانيا لمدة تصل إلى ثلاث سنوات.

ما الذى يجب على الشركات عمله فى ظل تطبيق هذا القانون؟

عند التحضير لتنفيذ قانون العناية الواجبة وتشريعات الاتحاد الأوروبي المقبلة يجب على كل شركة ان تطرح على نفسها الأسئلة التالية لمعرفة مقدرتها على الالتزام بتطبيق القانون الجديد:

١- ما هي مخاطر حقوق الإنسان والبيئة الموجودة في سلاسل الامداد والقيمة للشركة؟

٢- كيف يمكن للشركة تلبية متطلبات التشريع والقانون الجديد بأكبر قدر ممكن من الاقتصاد والفعالية مع خلق قيمة مضافة للشركة؟

٣- كيف يمكن للشركة التأكد من أن شركائها في العمل يقومون أيضاً بتنفيذ هذه المتطلبات؟ كيف يمكن للشركة التأكد من تنفيذها في المعاملات فيما بينها؟

٤- كيف يمكن للشركة تقديم الدعم لتنفيذ قانون العناية الواجبة العامة سواء للموردين (في الداخل أو في الخارج) والشركات التي لدى الشركة علاقات تجارية معها؟

٥- ماذا على الشركة أن تفعل إذا ظهرت انتهاكات وعدم التزام في سلسلة التوريد لديها؟

٦- فيما يتعلق بالحوكمة كيف ينبغي أن تكون أنظمة الإدارة لدى الشركات مجهزة لتوفير إطار جيد للامتثال العالمي للمتطلبات القانونية الجديدة؟

٧- أي من عمليات وإجراءات الشركة الحالية في الحوكمة والمخاطر وإدارة سلسلة التوريد والشراء والامتثال تساعد بالفعل على تلبية متطلبات التشريعات المستقبلية وتطبيق القانون الجديد؟ هل ما زالت الشركة بحاجة إلى إجراء تحسينات وتعديلات للوفاء والالتزام بمتطلبات القانون؟

٨- ما هي الأدوات والمعايير التي تدعم الشركة في تحديد مخاطر حقوق الإنسان والبيئة في سلسلة القيمة والتوريد الدولية الخاصة؟

واخيرا نسأل ؟

- ماهو وضع الشركات المصرية صاحبة سلاسل الامداد والقيمة التى تتعامل مع الشركات الاوروبية وخاصة المانيا لانها اول من ستقوم بتطبيق هذا القانون؟

- هل يمكن لهذه الشركات الوفاء والالتزام بمتطلبات القانون الجديد والتى سوف يكون بتطبيقه لزاما عليها ان تفصح بمعلومات واجراءات ومراحل وهو المقصود بالشفافية فى تطبيق هذا القانون؟

- هل سوف تستطيع هذه الشركات ان تقوم بتعديل وتطوير مراحل سلاسل الامداد لديها لتتواءم مع قانون الالتزام الجديد وخاصة فى ظل الظروف الاقتصادية الحالية؟

- هل سوف تلتزم الشركات المصرية بتوفير بيئة صحية مناسبة للعمال وتلتزم بعدم استخدام اى مكون ضار بالبيئة وبصحة العمال داخل مراحل الانتاج فى سلاسل الامداد؟

اعتقد ان اجابة هذه الاسئلة لن تكون سهلة على الشركات ولكن فى النهاية من سيتعين عليه ان يظل فى موقعه واستمراره فى العمل ودخوله فى المنافسة فانه سيجب عليه ان يقوم بالالتزام بتطبيق معايير ومتطلبات وشروط قانون الالتزام الجديد أولا فان الخسارة سوف تكون كبيرة ولا يمكن تعويضها.



من هنا وهناك (هيئة تحرير النشرة)

وأكدت الشركة أنه سيتم مواصلة الخدمة عبر الخطين الملاحيين زيم و msc تقديم خدمات مباشرة متميزة بين شرق البحر الأبيض المتوسط وأوروبا. من ناحية أخرى، أعلنت شركة الاسكندرية لتداول الحاويات عن نجاحها في التعاقد مع الخط الملاحي العالمي ONE الياباني، وذلك بعد زيارة وفد من الخط الملاحي للشركة والتعرف على امكانيات الشركة واواناش التشغيل الحديثة وكذلك منظومة التداول.

وحسب مصدر مسئول بالشركة، فقد تم استقبال أول سفينه حاويات الخميس ٣١ اغسطس ٢٠٢٣ برصيف محطة الدخيلة. وخلال يوليو الماضي أعلنت شركة Ocean Network Express (ONE) المكون من تحالف ٣ خطوط يابانية عن إطلاق خدمة أسبوعية ملاحية جديدة تربط Adriatic Israel Butterfly Loop (AID) بين الموانئ المصرية (دمياط والإسكندرية) بموانئ البحر الأدرياتيكي وفلسطين المحتلة، ما يوفر لعملاء ONE تغطية واتصالاً ومرونة أكبر لخدماتهم بمصر والبحر الأدرياتيكي.

ومن المزمع تدشين الخدمة الجديدة منتصف أكتوبر المقبل، في إطار التوسع في الخدمات الملاحية وتغطية موانئ دول العالم بالتوازي مع تنمية الخط لأسطول السفن التي يمتلكها وعقد شراكات وتحالف مع خطوط ملاحية كبرى لإطلاق خدمات جديدة، لافتاً إلى أن الخدمة تم تصميمها لتوفير وقت عبور تنافسي إلى موانئ البحر الأدرياتيكي، ما يوفر للعملاء بديلاً تنافسياً للخدمات الموجودة في السوق، خاصة للبضائع المبردة التي ستبدأ موسماً تصديرها جديداً أكتوبر المقبل.

ادنوك توقع اتفاقية مع الصين



"ادنوك للغاز" توقع اتفاقية لتوريد غاز طبيعي للصين بقيمة ٥٥٠ مليون دولار أعلنت أدنوك للغاز الإماراتية، توقيع اتفاقية مع شركة بترول تشاينا الدولية الصينية لتوريد الغاز الطبيعي المسال بقيمة تتراوح بين ١.٦٥ مليار درهم وملياري درهم (٤٥٠ - ٥٥٠ مليون دولار).

وقالت أدنوك في بيان لبورصة أبوظبي، إنها تواصل التزامها بضمان إمدادات موثوقة ومستدامة واقتصادية من الغاز الطبيعي لتنمية الطلب المتنامي على هذا المورد الحيوي في الأسواق المحلية والعالمية، وفق وكالة أنباء العالم العربي. و"بترول تشاينا الدولية" وحدة تابعة لشركة بترول تشاينا المحدودة إحدى أبرز منتجي وموزعي النفط والغاز في الصين بحسب البيان.

خط MSC يعزز الخدمة السريعة VSA



بإضافة ميناء دمياط

أعلنت شركة البحر المتوسط للشحن MSC عن تعزيز خدمة VSA والتي تقوم بتشغيلها مع خط زيم العالمي وحسب بيان صادر عن الشركة الخميس، فإن الخدمة سيتم تعزيزها بداية من سبتمبر الجاري بخمس سفن وبسعة تصل إلى ٦٧٠٠ حاوية مكافئة، ليتم تشغيل ٣ منها عبر خط MSC وسفينتين عبر خط زيم.

كما سيتم تناوب الخدمة المحدثة ليكون عبر بوابة لندن - روتردام - هامبورج - أنتويرب - لوهافر - أشدود - حيفا - دمياط - فالنسيا - بوابة لندن، كما أنه من المقرر أن تكون السفينة الأولى هي ZIM Alabama voyage 29W ETA Ashdod في نهاية أغسطس ٢٠٢٣ وكذلك السفينة ETA Haifa.

من (أرشيف الجمعية)

الماضي والحاضر والمستقب منظومة زمنية متصلة، ومن فاتته الماضي لا يطمع في المستقبل، والجمعية بماضيها تعيش حاضرها وتصنع مستقبلها، وما نقرمه على هذه الصفحات شاهر إثبات لتواصل التاريخ.

وارفعت رشاو

الحفل السنوي ٢٠١٣

شخصية العام "اللواء أ.ح/ محمود حاتم القاضي"



مؤتمر ملاحه ٢٠٢٢

بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري

الحفل السنوي ٢٠١٨

شخصية العام "أ/ محمد مصيلحي"



التغلب علي عوائق عدم الإستخدام الشائع لتكنولوجيا الواقع الافتراضي المُعزز (AVR) في تطبيقات الصناعة البحرية

إعداد

الرُّبان / إسلام عبد الغني

عضو هيئة تدريس بكلية النقل البحري و التكنولوجيا
الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري



في القطاع البحري. وسنقوم الآن بتسليط الضوء على الأسباب الرئيسية التي تعترض تبني هذه التقنيات في الصناعة البحرية بشكل شائع:

• عائق التكلفة (Cost):

واحدة من الحواجز الرئيسية أمام انتشار تقنية الواقع الافتراضي المُعزز في الصناعة البحرية هي التكلفة المرتبطة بهذه التقنية. تنفيذ حلاً بتقنية الواقع الافتراضي المُعزز يتطلب استثماراً أولياً كبيراً في الأجهزة والبرمجيات والبنية التحتية. الأجهزة عالية الجودة لتقنية الواقع الافتراضي المُعزز يمكن أن تكون مكلفة، وحجم الصناعة البحرية الشاسع يزيد من عبء التكلفة.

علاوة على ذلك، قد تجد العديد من الشركات البحرية، وخاصة الشركات والمؤسسات الصغيرة، صعوبة في تخصيص موارد مالية كبيرة لأتمتة حلول الواقع الافتراضي المُعزز. قد يترددون في استثمار تقنية يرونها نسبياً غير مُجربة ضمن صناعتهم الخاصة. ونتيجة لذلك، تبقى التكلفة عائقاً كبيراً أمام اعتماد تقنية الواقع الافتراضي المُعزز في القطاع البحري.

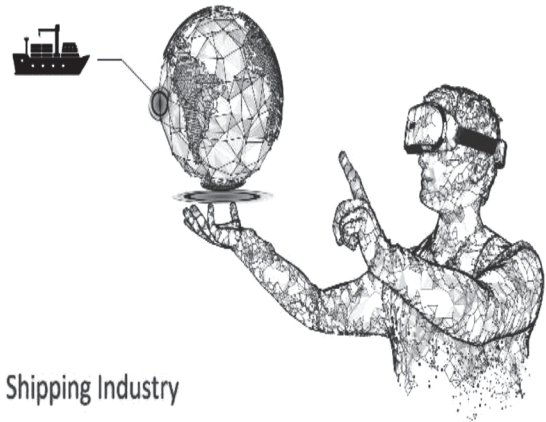
◀ التغلب علي عائق التكلفة:

يمكن لأصحاب المصلحة في هذا القطاع البحري إستكشاف فرص التعاون مع مزودي التكنولوجيا المُعززة لتطوير حلول أكثر تواجداً وقابلة للتوسيع في مجالات الواقع الافتراضي المُعزز، مصممة خصيصاً لتناسب إحتياجات وتطبيقات الصناعة البحرية.

القطاع البحري، الذي يشمل مجموعة واسعة من الأنشطة مثل الشحن والملاحة وغيرها من الأنشطة البحرية البعيدة، كان دائماً معروفاً بالاعتماد على ترسيخ الخبرة العملية وتطبيق أساليب التدريب التقليدية كجزء أساسي من تراثه وتطوره التاريخي.

ولكن مع تطور التكنولوجيا السريع، أصبحت الصناعات حول العالم تستكشف بنشاط إمكانية استغلال أدوات متطورة مثل الواقع الافتراضي المُعزز (AVR) لتحسين أساليب التدريب، وتعزيز مستويات السلامة، وتحسين الكفاءة التشغيلية.

يتعامل هذا التحول التكنولوجي مع مجموعة متنوعة من التحديات والفرص في القطاع البحري.



على الرغم من تقدم تكنولوجيا الواقع الافتراضي المُعزز (AVR) في مجموعة متنوعة من الصناعات، إلا أنها قد تواجه تحديات هامة تعيق إنتشارها الواسع

بشكل كبير. في نهاية المطاف، ستكون عبارة عن عدسة لاصقة على العين لن تكون ملحوظة حتى من مسافة قريبة.

● نقص الوعي (Lack of Awareness):

على الرغم من أنتشار تقنيات الواقع الافتراضي المُعزز في مختلف الصناعات، إلا أن هناك نقصاً في الوعي داخل القطاع البحري حول فوائد وتطبيقات هذه التقنيات. قد لا يكون العديد من المهنيين في المجال البحري على دراية تامة بكيفية أن تحدث تقنيات الواقع الافتراضي المُعزز ثورة في مجال التدريب والتعليم البحري، وتحسين معايير السلامة، وتحسين العمليات التشغيلية الملاحية.

يمكن أن ينجم هذا النقص في الوعي عن التعرض المحدود لحلول الواقع الافتراضي المُعزز داخل الصناعة البحرية أو عن إنعدام التواصل الملائم حول مزاياها المحتملة. ونتيجة لذلك، قد يتردد اتخاذ القرارات في استثمار تقنية لا يفهمونها تمامًا، مما يعيق بشكل إضافي انتشارها الواسع.

◀ للتغلب على عائق نقص الوعي:

تستطيع المؤتمرات وورش العمل والندوات المخصصة للصناعة البحرية أن تكون منصات لمزودي تقنيات الواقع المُعزز والواقع الافتراضي لعرض حلولهم وتنقيف المحترفين في المجال البحري حول الفوائد المحتملة.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن التعاون مع المؤسسات ومراكز التدريب البحرية لإدراج تقنيات الواقع المُعزز والواقع الافتراضي في مناهجهم التعليمية، مما يساعد على زيادة الوعي وتعزيز جودة القوى العاملة الجاهزة للمستقبل.

● أساليب التدريب التقليدية

:(Legacy Training Methods)

إعتمدت الصناعة البحرية لمدة طويلة على أساليب التدريب التقليدية، وقد أثبتت هذه الأساليب فعاليتها في

● تجربة المستخدم (User Experience):

عائق آخر حاسم يؤثر على قبول تقنيات الواقع الافتراضي المُعزز في الصناعة البحرية هو صعوبة الاستخدام وتجربة المستخدم العامة. تتضمن أساليب التدريب التقليدية غالبًا التعلم العملي، والذي قد يكون أكثر بديهية بالنسبة لأولئك الأفراد الذين اعتادوا على التعليم العملي.

على النقيض، تتطلب تقنية الواقع الافتراضي المُعزز من المستخدمين التعامل مع التكنولوجيا وقد تنطوي على منحني تعلم. الأقنعة الكبيرة، وحالات الدوار الحركي، وتأخر العرض هي بعض التحديات التي يمكن أن تعيق تجربة المستخدم السلسة، مما يؤدي إلى تردد في اعتماد هذه التقنيات.

علاوة على ذلك، قد يجد المهنيون في المجال البحري، خاصة الذين ينتمون إلى الفئات العمرية الأكبر، أنه من الأصعب التكيف مع بيئة التعلم الرقمية الجديدة. ومن المهم بمكان ضمان أن حلول الواقع الافتراضي المُعزز سهلة الاستخدام ومريحة وبديهية من أجل دمجها بنجاح في التدريب البحري وعمليات الصناعة البحرية.

Augmented Virtual Reality



◀ للتغلب على عائق تجربة المستخدم:

تطوير أجهزة الواقع الافتراضي المُعزز سهلة الاستخدام وخفيفة الوزن، مع تحسينات في التصميم البيئي وإمكانيات تتبع الحركة المتقدمة، يمكن أن يعزز بشكل كبير تجربة المستخدم. مع التقدم التكنولوجي والابتكار في مجال الأجهزة، سيتم تقليل حجم النظارة

العديد من الحالات. ونتيجة لذلك، يكون هناك مقاومة شائعة لاعتماد التقنيات الجديدة مثل الواقع المعزز والواقع الافتراضي، حيث يرون بعض المحترفين أنها تمثل تداعيات غير ضرورية على الممارسات التدريبية التقليدية المثبتة.

الانتماء والفعالية المفهومة لأساليب التدريب التقليدية يمكن أن تؤدي إلى تردد في قبول التغيير، مما يعيق تكامل حلول الواقع المعزز والواقع الافتراضي. علاوة على ذلك، يمكن أن يشعر بعض أصحاب المصلحة بالقلق من أن استبدال التدريب التقليدي بالكامل بالواقع المعزز والواقع الافتراضي قد يعرض التجربة العملية التي كانت ومازالت تعتبر حجر الزاوية في التعليم البحري للتهديد.

◀ للتغلب على عائق أساليب التدريب التقليدية:

يمكن اعتماد نهج تدريجي في دمج تقنيات الواقع المعزز والواقع الافتراضي. يسمح دمج عناصر من الواقع المعزز والواقع الافتراضي مع أساليب التدريب التقليدية بانتقال أكثر سلاسة، ويعرض تدريجياً فوائد التدريب الرقمي دون استبدال تماماً لأساليب التدريب المجربة عبر الزمن. من المهم أن يظهر كيف يمكن للواقع الافتراضي المعزز أن يكمل برامج التدريب الحالية ويعزز نتائج التعلم، وهذا سيكون أمراً حاسماً للحصول على قبول الصناعة.

• عدم وجود متطلبات تنظيمية من الحكومة

(No Regulatory Requirements from the Government):

في العديد من الصناعات، يُيسر اعتماد التقنيات الجديدة عبر اللوائح أو التوجيهات الحكومية التي تلزم أو تشجع على استخدامها. ومع ذلك، تفتقر الصناعة البحرية حالياً إلى لوائح أو متطلبات محددة تتعلق بدمج تقنيات الواقع المعزز والواقع الافتراضي في التدريب والممارسات التشغيلية البحرية.

يمكن أن يؤدي عدم وجود ضغط تنظيمي مثل هذا إلى بطء في عملية الاعتماد، حيث قد لا ترى الشركات

حاجة فورية للاستثمار في حلول الواقع المعزز والواقع الافتراضي. بالإضافة إلى ذلك، تعمل الصناعة البحرية على الصعيدين العالمي والإقليمي، والتنوع في اللوائح في مناطق مختلفة يمكن أن يخلق تعقيدات إضافية في تنفيذ ممارسات موحدة للواقع الافتراضي المعزز.

◀ للتغلب على عائق عدم وجود متطلبات تنظيمية من الحكومة:

يمكن للجمعيات الصناعية والهيئات التنظيمية في القطاع البحري أن تتعاون بفعالية من أجل وضع إرشادات موحدة تشجع على دمج حلول الواقع المعزز والواقع الافتراضي في مجالات التدريب والعمليات البحرية. بالتسليط الضوء على فوائد السلامة وتحسين الكفاءة وإمكانيات توفير التكاليف التي يمكن أن تقدمها تلك التقنيات، يمكن تشجيع الحكومات على دعم اعتماد هذه التكنولوجيا من خلال تقديم حوافز تنظيمية محددة.

◀ رغم إمكانيات الثورة التي تتحملها تقنيات الواقع المعزز والواقع الافتراضي لتحويل الصناعة البحرية عبر تحسين التدريب والسلامة والكفاءة التشغيلية، إلا أن اعتماد هذه التقنيات لا يزال محدوداً نظراً لعدة تحديات.

فمن تكلفة التنفيذ الباهظة، ومخاوف بشأن صعوبة الاستخدام وخبرة تجربة المستخدم، ونقص الوعي، والالتزام بأساليب التدريب التقليدية، وغياب متطلبات التنظيم الحكومي، هذه العوامل تشكل العوائق الرئيسية التي تحول دون تبني واسع لهذه التقنيات.

وللتغلب على هذه التحديات والعوائق الجماعية، يجب على مزودي التكنولوجيا والمؤسسات البحرية والحكومات والمحترفين في الصناعة التعاون بشكل فعال. عبر المبادرات التعاونية وحملات التوعية والتدريب في الدمج وتنظيم مستهدف، يمكن أن نمهد الطريق لتكولوجيات الواقع المعزز والواقع الافتراضي لتصبح أداة لا غنى عنها في الصناعة البحرية، وبالتالي نحقق مستقبل أكثر أمناً وكفاءة وتقدماً تكنولوجياً في عملياتنا البحرية.

أثر مجموعات العقود على نطاق اتفاق التحكيم

اعداد

الأستاذ الدكتور. عاطف الفقى

أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري بكلية الحقوق - جامعة المنوفية
ووكيل الكلية لشئون التعليم والطلاب



وقد اتجه الفقه الحديث إلى دراسة هذه الظاهرة فى صورتها تحت مسمى جامع هو (مجموعة العقود) وقد كشفت الدراسات عن وجود نوع من التبعية المتبادلة أحيانا والمنفردة أحيانا أخرى بين عقود المجموعة العقدية الواحدة الذى يجعل كل واحدا منها يصعب الفصل بين وحداته قانونيا او اقتصاديا الأمر الذى يجعل من أطرف كل عقد من عقود المجموعة اطرافا فى الكل الذى تمثله المجموعة دون حاجة لأن يكونوا أطرافا فى بقية العقود الداخلة فى المجموعة خلافا لما يفرضه منطق نسبية أثر العقود بمفهومه التقليدي المستقر.

بيد أن فكرة مجموعة العقود كفكرة مجموعة الشركات قد أثارت العديد من التساؤلات وعلى رأسها التساؤل بشأن اتساع نطاق شرط التحكيم المنصوص عليه فى أحد عقود المجموعة إلى أطراف ومنازعات عقد آخر من عقودها لم ينص على شرط التحكيم ولم يحل إليه وبمعنى آخر هل يمتد شرط التحكيم الوارد فى عقد من عقود المجموعة ليندمج فى غيرها من العقود الأخرى فى المجموعة فيذهب الجميع إلى التحكيم كأطراف متعددين فى القضية الواحدة أم يقتصر أثر اتفاق التحكيم على طرفي العقد الذى يحتويه ولا يمتد إلى غيره من أطراف العقود الأخرى الذين لم يوقعوا إليه ولم يحيلوا إلى شرط التحكيم الوارد به.

فمثلا إذا كان هناك عقد مقاوله طرفاه صاحب العمل والمقاول وعقد مقاوله من الباطن طرفاه المقاول والمقاول من الباطن وكان أحد العقدين يشتمل على شرط تحكيم غير منصوص عليه فى العقد الآخر أو مشار إليه فى الآخر فإذا لم يقم المقاول من الباطن بتنفيذ التزاماته فى عقد المقاوله من الباطن و اراد صاحب العمل الرجوع

امتدادا لفكرة مجموعة الشركات كإحدى الأفكار الكبرى الناجمة عن المشروعات الاقتصادية الكبيرة، ظهرت على السطح القانوني وفى الواقع العملي فكرة أخرى كبيرة، وهي فكرة مجموعة العقود فكثيرا ما تجتمع عدة عقود حول محل واحد، تتعاقب عليه ويكون محلا لكل منها، أو حول غرض واحد تصيغ أحدها الالتزامات المحققة له، وتسهم الأخرى فى تنفيذ هذه الالتزامات أو تساعد عليها أو تقدم الضمان اللازم لتمام تنفيذها.

وعلى هذا فإن مجموعة العقود تعرض فى صورتين الأولى (صورة المجموع العقدي)، وفيه تتضافر العقود المتعددة لتحقيق هدف واحد مشترك رغم اختلاف أطرافها، مكونة بذلك ائتلافا عقديا متناسقا، كما هو الحال فى العقود التى تربط عدة مقاولين أصليين بصاحب عمل واحد، أو العقود التى تربط عدة مقاولين من الباطن بمقاول أصلى واحد، أو العقود التى تربط مهندسين مدنيين معماريين وميكانيكيين بصاحب عمل واحد يشتركون فى وضع التصميمات لمشروع معين، وفى هذه الصورة توجد روابط بين أطراف متعددين فى أحد الجانبين أو كليهما.

والثانية (صورة سلسلة العقود) وفى هذه الصورة تتابع العقود على ذات المحل رغم اختلاف أطرافها مكونة بذلك سلسلة عقدية متصلة، كما هو الحال فى العقود المبرمة بين كل من صاحب العمل والمقاول الأصلي، وبين المقاول الأصلي مع مقاول الباطن الأول، وبين هذا الأخير ومقاول الباطن الثاني، وهكذا وفى هذه الصورة تتعلق العقود يعمل واحد أو بمشروع واحد بيد أنها تجمع أطراف متعددين.

مباشرة على المقول من الباطن بالضمان أو أن يطالبه بالتنفيذ أو أن يرجع عليه بالتعويض فهل يكون له وعليه أن يلجأ إلى التحكيم إنفاذا لشرط التحكيم المنصوص عليه في عقد الموقولة من الباطن رغم أنه ليس طرفا فيها ؟

وبالمثل إذا ما اراد المقول من الباطن الرجوع على صاحب العمل فهل له أن يلجأ إلى التحكيم إعمالا لشرط التحكيم المنصوص عليه في عقد الموقولة رغم أنه ليس طرفا فيه؟

ومثلا إذا كان هناك عقد إيجار لسفينة بين مالكةا المؤجر والمستأجر يحتوي شرط تحكيم ثم قام المستأجر بدوره بتأجيرها من الباطن لمستأجر آخر بموجب عقد إيجار من الباطن لا يحتوي شرط تحكيم ولم يشر إلى شرط التحكيم الوارد في المشاركة الأصلية فهل يمتد شرط التحكيم الوارد في المعارضة الأصلية ليندمج في مشاركة لإيجار من الباطن؟ وبالمثل إذا قام هذا المستأجر من الباطن بأبرام عقود نقل لشاحنين بموجب سندات شحن لا تحتوي على شرط التحكيم ولم تشر إلى شرط التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار الصادرة بموجبها فهل يمتد شرط تحكيم المشاركة ليشمل منازعات سندات الشحن؟

وأخيرا هل يمتد شرط التحكيم الوارد في عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن إلى المرسل إليه حامل سند الشحن بعد انتقاله إليه رغم أنه لم يكن طرفا فيه ولم يوقع عليه؟ إن الإجابة على هذه التساؤلات في مجال مجموعة العقود كانت أسهل من سابقتها مجموعة الشركات حيث استقرت القوانين الوطنية المتعلقة بالتحكيم والمعاهدات الدولية ذات الصلة والأحكام القضائية والتحكيمية على الانحياز إلى فكرة الأثر النسبي لاتفاق التحكيم كعقد عظيم الأثر لا تنصرف آثاره إلا إلى أطرافه الذين ارتضوا التحكيم لحل منازعاتهم والابتعاد عن فكرة الوحدة الاقتصادية لمجموعة العقود وذلك يرفض مد شرط التحكيم الوارد في عقد إلى غيره من عقود المجموعة إلا إذا أحال العقد الخالي من شرط التحكيم إلى العقد المتضمن شرط التحكيم أحال من شأنها أن تدمجه في العقد الأول وهو ما نعرض له في ثلاثة فروع

على النحو الآتي :

١- أثر مجموعة العقود على نطاق اتفاق التحكيم في المعاهدات والقوانين الوطنية

انحازت الاتفاقيات الدولية والقوانين التحكيمية الوطنية إلى رفض الامتداد التلقائي لشرط التحكيم الوارد في عقد من عقود المجموعة إلى غيره من العقود الآخر في المجموعة بحيث لا يلتزم بهذا الشرط إلا أطرافه الذين وقعوا على العقد الذي يحتويه، إلا إذا أشار العقد الذي يخلوا من شرط التحكيم إلى العقد الآخر الذي يحتويه على هذا الشرط وأحال إليه إحالة تفيد التزام أطراف هذا العقد الخالي من شرط التحكيم بهذا الشرط الموجود في العقد الآخر، فالمادة 2 / 22 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر (1978 هامبورج) تنص على أنه:

"إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصا على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم، وصدر سند شحن استنادا إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن شرطا واضحا أو صريحا يفيد أن هذا النص يلزم حامل سند الشحن، فلا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية".

٢- أثر مجموعة العقود على نطاق اتفاق التحكيم في القضاء الوطني والتحكيمي

استقر القضاء الوطني والتحكيمي على عدم مد شرط التحكيم الوارد في أحد العقود إلى غيره من عقود المجموعة إلا إذا أحال هذا العقد الخالي من شرط التحكيم إلى العقد المكمل على شرط التحكيم إحالة ادماج هذا في ذاك استنادا على فكرة الرضا باتفاق التحكيم وابتعادا عن فكرة الوحدة الاقتصادية لمجموعة العقود بيد أن القضاء قد اختلف بشأن طبيعة هذه الإحالة في العقد الخالي من شرط التحكيم إلى العقد الآخر المتضمن شرط التحكيم، وإذا ما كانت إحالة عامة إلى هذا العقد الآخر على الأقل دون تحديد، أو إحالة خاصة إلى شرط التحكيم الموجود به تحديدا كالاتي:

- الاكتفاء بالإحالة العامة لمد نطاق شرط التحكيم.
- وجوب الإحالة الخاصة لمد نطاق شرط التحكيم.

٣- موقف الفقه من أثر مجموعة العقود على نطاق اتفاق التحكيم

ذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن العقود التي تبرم متتابعة كسلسلة واحدة أو مترامنة في آن واحد بهدف تحقيق هدف واحد هو تنفيذ عملية عقدية واحدة ترتبط فيما بينها برابط واحد يجعلها متحدة في مصيرها. كما ذهب البعض إلى أن السلسلة العقدية، شأنها في ذلك شأن المجموع العقدي تدور حول مصلحة اقتصادية واحدة، الأمر الذي من شأنه أن يجعل من كل طرف في أي من هذه العقود طرفا في العقود الأخرى وعلى ذلك فإن من يدخل في تجمع مجموعة عقدية يكون قد ارتضى ضمنا كل النتائج المترتبة على كل ما أبرم من عقود، فيعتبر من ثم كما لو كان طرفا فيها في حدود ما يلتزم به في مواجهة الآخرين، وما يستفيد منه بشأنها، فينعكس ما يلحق بالعقد الأصلي من بطلان أو فسخ أو غير ذلك على باقي عقود المجموعة العقدية، كذلك ذهب البعض في نفس الاتجاه إلى القول بأن من أبرم عقدا من العقود التبعية يأخذ مركزا مماثلا للمستفيد من حوالة العقد الأصلي.

وفي الحقيقة فإننا لا نعترض على هذه الأقوال، بل إننا نتفق معها، وذلك في علاقة هذا العقد أو ذاك من عقود المجموعة ببقية العقود الأخرى، ولكننا إذا كنا نسلم بهذا الارتباط بين العقود من ناحية كافة شروطها وبنودها، فإننا نستثنى من هذه الشروط شروط التحكيم، وذلك لكون هذا الشرط يرتب بالنسبة للأطراف أثارا أخطر بكثير من بقية شروط العقد الأخرى إذ يأخذ الأطراف من أحضان قضائهم الوطني ليزج بهم أمام قضاء التحكيم.

وهذا الفصل بين شرط التحكيم الوارد في العقد وبقية شروط العقد الأخرى ليس بالأمر المستغرب في فقه التحكيم التجاري، بل إنه شيء معلوم تماما في هذا الشأن، وذلك فيما يعرف بمبدأ استقلال شرط التحكيم عن العقد الذي يحتويه، والذي يعنى اعتبار شرط التحكيم عقدا داخل العقد الذى يحتويه يستقل عنه وينفصل مصيره عن مصيره، وينأتى عن الطوارئ التي قد تحدث للعقد الأصلي، وتؤثر على وجوده أو صحته، مع ما يترتب على هذا الاستقلال من صحة شرط التحكيم واعطاء المحكم سلطة الفصل في صحة أو بطلان العقد

الأصلي، فضلا عن إمكانية اختلاف القانون المطبق على شرط التحكيم عن القانون المطبق على العقد الأصلي ولعل إرجاع الأمر بهذا الخصوص إلى إرادة أطراف العقد هو الواضح من أحكام القوانين التحكيمية والمعاهدات ذات الصلة والقضاء الوطني والتحكيمي حيث اتضح من هذه الأحكام أن إرجاع الحل إلى إرادة الأطراف كان أيسر فيما يخص مجموعة العقود عن مجموعة الشركات.

وخلاصة القول في هذه المسألة كما في غيرها من مسائل التحكيم التجاري متعدد الأطراف أننا بين مصليحتين: (الأولى) المصلحة الخاصة للأطراف المتمثلة في الحرية والاختيار والخصوصية، والتي تقتضي حولا فردية خاصة كتضييق نطاق شرط التحكيم، وتطبيق مبدأ القوة الإلزامية للعقود، والأثر النسبي للاتفاقات ورفض الضم الإلزامي للتحكيم.

(الثانية) المصلحة العامة المتمثلة في تجاوز الإرادة الفردية للأطراف، والتي تقتضي حولا مشتركة كاتساع نطاق شرط التحكيم والتغاضي عن مبدأ القوة الإلزامية للعقود والأثر النسبي للاتفاقات، وتقرير الضم الإلزامي للتحكيم، وتوفير الوقت والنفقات وتحقيقا لمصلحة العدالة في عدم تضارب الأحكام.

فإذا اتفقت المصلحتان المصلحة الخاصة والمصلحة العامة باتفاق الأطراف على التحكيم في كافة العقود التي يبرمونها سواء تم هذا الاتفاق بالنص على شروط تحكيم موحدة أو بالإحالة إليها بخصوصية وتحديد، للوصول إلى تحكيم تجارى متعدد الأطراف بمزاياه المعروفة، فلا بأس، أما إذا تعارضت المصلحتان فليس أمامنا في الوقت الراهن إلا تفضيل المصلحة الخاصة للأطراف على المصلحة العامة لأن هذه المصلحة هي التي انطلق منها التحكيم وقامت عليها فلسفته كنظام اختياري خاص لحل المنازعات التجارية. وهكذا نصل دائما إلى وجوب اهتمام الأطراف في مجموعات العقود بصياغة شروط التحكيم الواردة في عقودهم بشكل موحد يقرر اختيار التحكيم لحل منازعاتها أو امتداد هذه الشروط واتساع نطاق تطبيقها لتشمل المنازعات الناشئة عن غيرها من العقود الأخرى، وذلك للاستفادة من المزايا التي لا يمكن إنكارها للتحكيم التجاري متعدد الأطراف.

كوفيد - ١٩ ما له وما عليه

اعداد

ولاء عبد الرحمن أبو مسلم زهران

باحث وخبير بيئي وخبير تغير مناخ بمركز البحوث الزراعية
وزارة الزراعة المصرية



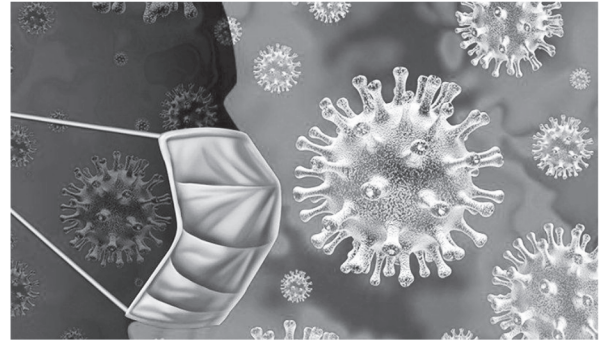
ثاني أكسيد الكربون (CO_2) الناجمة عن حرق الوقود الأحفوري بنسبة تصل إلى ٧٪ في عام ٢٠٢٠. وهذا يعتبر انخفاضاً كبيراً جداً في المقارنة مع الأعوام السابقة. من الجوانب البيئية الأخرى التي شهدت تحسناً خلال جائحة كوفيد-١٩ هو تراجع التلوث الهوائي. مع تقلص حركة المرور والنشاط الصناعي، تراجع انبعاث العوادم السامة والجسيمات العالقة في الهواء. وبالتالي، سجلت مدن عديدة حول العالم تحسناً في جودة الهواء وانخفاض مستويات التلوث.

ومع ذلك، يجب أن نفهم أن هذا التأثير الإيجابي على البيئة وتغير المناخ ناتج عن ظروف استثنائية ومؤقتة، ولا يمكن الاعتماد عليه كحلاً لمشكلة تغير المناخ على المدى الطويل. فعندما يتم استعادة النشاط الاقتصادي والصناعي إلى مستوياتها العادية، قد يعود انبعاث غازات الاحتباس الحراري إلى معدلاته السابقة.

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن ندرك أن تأثير جائحة كوفيد-١٩ على تخفيض انبعاثات الكربون ليس الطريقة المثلى للتعامل مع تغير المناخ. يجب أن نسعى إلى تطوير استراتيجيات دائمة للحد من انبعاثات الكربون والاستثمار في مصادر الطاقة المتجددة وتحسين كفاءة الطاقة وتشجيع الابتكار التكنولوجي.

على المستوى العالمي، يجب على الدول والمجتمع الدولي أن يعملوا سوياً لتحقيق اتفاقيات وتدابير قوية للتصدي لتغير المناخ والحد من انبعاثات الكربون. يجب على الدول تعزيز الالتزام باتفاقية باريس للمناخ وتنفيذ

تعتبر جائحة كوفيد-١٩ التي اجتاحت العالم عام ٢٠١٩ واستمر تأثيرها، من أكبر الأزمات العالمية التي شهدها العالم في القرن الحادي والعشرين. وعلى الرغم من الآثار السلبية العديدة لهذه الجائحة على الصحة العامة والاقتصادات الوطنية والعالمية، إلا أنها أيضاً أحدثت تأثيراً غير متوقع وإيجابي على البيئة وتغير المناخ.



التأثيرات الرئيسية لجائحة كوفيد-١٩

هو تراجع حاد في النشاط الاقتصادي والصناعي في معظم دول العالم، مما أدى إلى انخفاض في استهلاك الطاقة وإنتاج المنتجات والخدمات. ونتيجة لذلك، تراجعت كمية انبعاثات غازات الاحتباس الحراري في الغلاف الجوي بشكل ملحوظ.

تنبعث غازات الاحتباس الحراري من مصادر متعددة مثل حرق الوقود الأحفوري (النفط والفحم والغاز الطبيعي)، والصناعات الثقيلة، وحرق النفايات، والزراعة، وغيرها. ولكن مع تقلص النشاط الاقتصادي خلال فترة الإغلاق والتدابير الاحترازية لمكافحة انتشار الفيروس، تراجعت هذه الأنشطة بشكل كبير. وفقاً لتقرير صادر عن مؤسسة الطاقة الدولية، تراجعت انبعاثات

استراتيجيات تخفيض الانبعاثات وتحقيق الاستدامة البيئية في جميع القطاعات.

يمكننا أن نستفيد من تجاربنا خلال جائحة كوفيد-19 للتعامل مع تغير المناخ بشكل أفضل. يمكننا أن نعمل على تعزيز النوعية البيئية وتشجيع السلوكيات المستدامة في حياتنا اليومية. يجب أن ندرك أن حماية البيئة ومكافحة تغير المناخ ليست مهمة فردية، بل تتطلب تعاونًا عالميًا قويًا وجهودًا مشتركة للحفاظ على كوكبنا وضمان استدامته للأجيال القادمة.

بعض الاستراتيجيات التي يمكن اتباعها للحد من انبعاثات الكربون وتغير المناخ

- الاستثمار في الطاقة المتجددة: يجب زيادة الاستثمار في مصادر الطاقة المتجددة مثل الطاقة الشمسية والرياح والطاقة الحرارية، وتشجيع استخدامها على نطاق واسع. وتشمل هذه الاستراتيجية تطوير وتعزيز تكنولوجيا الطاقة المتجددة وتوفير التشجيعات المالية لتشجيع الشركات والأفراد على استخدامها.

- تحسين كفاءة الطاقة: يمكن تقليل انبعاثات الكربون عن طريق تحسين كفاءة استخدام الطاقة في المنازل والمباني والصناعات. يمكن ذلك من خلال تحديث الأجهزة والمعدات لتكون أكثر كفاءة في استهلاك الطاقة، وتطبيق مبادئ التصميم البيئي في البناء والتشييد، وتشجيع استخدام أنظمة الإضاءة الفعالة والمراقبة الذكية للاستهلاك.

- النقل المستدام: يمثل قطاع النقل مصدرًا كبيرًا لانبعاثات الكربون. يمكن تقليل هذه الانبعاثات من خلال تشجيع استخدام وسائل النقل العامة والدراجات والمشى بدلاً من السيارات الخاصة. يجب أيضًا تعزيز استخدام السيارات الكهربائية وتحسين كفاءة استهلاك الوقود للسيارات القائمة على الاحتراق.

- إدارة النفايات: يجب تعزيز إدارة النفايات المستدامة وتقليل النفايات العضوية المتحللة التي تُنتج غاز الميثان، وهو غاز ذو تأثير قوي على الاحتباس الحراري. يمكن تحقيق ذلك من خلال تعزيز إعادة التدوير والتحلل الحيوي والتحويل الحراري للنفايات.

- المزارعة المستدامة: يمكن تحقيق تقليل في انبعاثات الكربون من خلال تبني ممارسات زراعية مستدامة وذكية. يشمل ذلك استخدام تقنيات الزراعة المبتكرة لتقليل استخدام المبيدات الحشرية والأسمدة الكيميائية، وتحسين إدارة المياه الزراعية، وزراعة الغابات والمحاصيل التي تمتص الكربون من الجو.

- التوعية والتعليم: يجب تعزيز الوعي والتثقيف حول التغير المناخي وأثره على البيئة. يمكن أن تشمل هذه الاستراتيجيات توفير المعلومات والتوجيهات للأفراد والمجتمعات حول الخطوات التي يمكنهم اتخاذها للمساهمة في تقليل انبعاثات الكربون، بالإضافة إلى تشجيع الأبحاث والابتكار في مجالات تكنولوجيا البيئة والتنمية المستدامة.

- السياسات والتشريعات: يلعب الدور الحكومي دورًا هامًا في تحقيق الاستدامة البيئية. يمكن للحكومات تبني سياسات وتشريعات تشجع على تقليل انبعاثات الكربون وتعزيز الاستدامة، مثل فرض رسوم على انبعاثات الكربون، وتوفير التشجيعات المالية للشركات والأفراد الذين يستخدمون تقنيات نظيفة، وإنشاء معايير صارمة للحفاظ على البيئة وتقليل النفايات.

- التعاون الدولي: يجب تعزيز التعاون الدولي لمواجهة التحديات المشتركة للتغير المناخي. يمكن للدول والمنظمات الدولية العمل سويًا لتبادل المعرفة والتكنولوجيا والموارد المالية لتعزيز جهود التكيف مع التغير المناخي والحد من انبعاثات الكربون على المستوى العالمي.

وتعتبر الجهود المشتركة والمستدامة للأفراد والحكومات والمؤسسات هي المفتاح للتغلب على تحديات التغير المناخي وللمحد من انبعاثات الكربون

الدراسات التي توضح تأثير هذه الاستراتيجيات على تغير المناخ

- تقرير اللجنة الحكومية الخاصة بتغير المناخ (IPCC): يعتبر التقرير الذي تصدره اللجنة الحكومية الخاصة بتغير المناخ (IPCC) مرجعًا هامًا في هذا المجال. يستند التقرير إلى الأدلة العلمية ويقدم تقييمًا شاملاً لتأثير التغير

المناخي وخيارات التكيف والتخفيف من الانبعاثات. ويؤكد التقرير أن تبني استراتيجيات للحد من انبعاثات الكربون وتغير المناخ يمكن أن يسهم بشكل كبير في تقليل الارتفاع المتوقع في درجات الحرارة العالمية.

- نماذج النمو الاقتصادي المستدام: العديد من الدراسات المستقلة تقوم بتحليل تأثير تبني استراتيجيات الاستدامة على النمو الاقتصادي والانبعاثات. تشير بعض الدراسات إلى أن تحويل الاقتصادات إلى نماذج مستدامة يمكن أن يحقق فوائد اقتصادية طويلة الأجل ويقلل من التبعات السلبية لتغير المناخ. دراسات النسبة الكربونية للطاقة: تقوم دراسات النسبة الكربونية للطاقة بتحليل تأثير استخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة على انبعاثات الكربون. تشير هذه الدراسات إلى أن زيادة استخدام الطاقة المتجددة وتقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري يمكن أن يؤدي إلى تقليل كبير في انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

- النماذج المناخية: تستخدم النماذج المناخية لتحليل تأثير تغير المناخ ومختلف الاستراتيجيات المحتملة على نمط الطقس والتغيرات المناخية في المستقبل. تشير هذه النماذج إلى أن اتخاذ إجراءات للتكيف مع التغير المناخي والحد من انبعاثات الكربون يمكن أن يقلل من تأثيرات التغير المناخي السلبية.

يرجى ملاحظة أن الدراسات المذكورة أعلاه تشير جميعًا إلى أن تبني استراتيجيات للحد من انبعاثات الكربون وتغير المناخ يمكن أن يكون له تأثير إيجابي على تقليل زيادة درجات الحرارة العالمية ومع ذلك، يجب أن نلاحظ أن تأثير هذه الاستراتيجيات يعتمد على تنفيذها بشكل فعال وشامل، وعلى مدى تعاون الدول والمجتمعات العالمية في تحقيقها. كما أنه ينبغي أيضًا مراعاة العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في تنفيذ هذه الاستراتيجيات وتحقيق النتائج المرجوة

آليات يمكن استخدامها لتعزيز التعاون الدولي في مجال التغير المناخي

- المؤتمرات والقمم الدولية: تعقد مؤتمرات وقمم دولية تجمع بين قادة العالم وممثلي الدول لمناقشة التحديات

المشتركة في مجال التغير المناخي والبحث عن حلول مشتركة. من أمثلة هذه المؤتمرات، مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة للتغير المناخي (COP) الذي يعقد سنوياً ويجمع دول العالم للتفاوض على سياسات وإجراءات للتكيف والتخفيف.

- الشراكات الدولية: تشكل الشراكات الدولية بين الدول والمنظمات الدولية والقطاع الخاص والمجتمع المدني وسيلة فعالة لتبادل المعرفة والتكنولوجيا والموارد المالية لمواجهة التحديات المشتركة للتغير المناخي. يمكن أن تشمل هذه الشراكات المشاريع المشتركة والبرامج التعليمية والمبادرات البحثية.

- الاستثمار في التكنولوجيا النظيفة: يمكن للدول أن تعزز التعاون الدولي من خلال الاستثمار في التكنولوجيا النظيفة وتبادل المعرفة التكنولوجية. يمكن تشجيع التكنولوجيا النظيفة من خلال البرامج التحفيزية والشراكات التكنولوجية بين الدول.

- تبادل المعلومات والبيانات: يجب تعزيز تبادل المعلومات والبيانات المتعلقة بالتغير المناخي بين الدول. يمكن تحقيق ذلك من خلال إنشاء قواعد بيانات مشتركة ومنصات إلكترونية للمشاركة المستدامة للمعلومات.

- المساعدات والتمويل: يمكن استخدام الدعم المالي والمساعدات الدولية لتعزيز التعاون الدولي في مجال التغير المناخي. يمكن توجيه التمويل للدول النامية لتعزيز قدراتها في التكيف والتخفيف وتنفيذ مشاريع مستدامة.

- الشفافية والمساءلة: يجب تعزيز الشفافية والمساءلة في جهود التعاون الدولي في مجال التغير المناخي. يجب على الدول تبادل معلومات عن التقدم المحرز والتزاماتها وتقديم تقارير دورية عن جهودها في مواجهة التحديات المناخية وفي النهاية، يجب أن يكون هناك إرادة سياسية قوية والتزام من قبل الدول لتعزيز التعاون الدولي في مجال التغير المناخي. يتطلب ذلك التفاهم المشترك للتحديات المشتركة والعمل المشترك لتحقيق أهداف مستدامة وحماية كوكب الأرض للأجيال الحالية والمستقبلية.

مصر تعود من جديد ... الدولة البحرية

إعداد

الدكتور/ أيمن النحراوي

خبير وأستاذ اقتصاد النقل والتجارة الدولية واللوجيستيات



النقل الدولي متعدد الوسائط والتوزيع الشامل واللوجيستيات وسلاسل الإمداد، والتي ظهرت متواكبة مع التحول العالمي للهياكل الصناعية والتجارية نحو اقتصاديات الحجم. وأدى التوجه العالمي لتركيز الإنتاج والتوزيع وأسهمت في ذلك وفورات الحجم في عملية النقل والتي تولد عنها هبوط كبير في تكاليف النقل، ومع الاستفادة من إمكانيات تقسيم العمل على النطاق الدولي وهنا يبرز دور الميناء البحري في القدرة على تحقيق مستوى أداء مرتفع لنقل وتداول ومناولة البضائع والنقلات مع تقديم الخدمات اللوجيستية وخدمات القيمة المضافة. ويقوم نجاح الميناء البحري في الوقت الحالي على أساس توافر ميزة نسبية عالية إما في الإنتاجية في الخدمات المرتبطة بتداول البضائع أو توفير خدمات ذات قيمة مضافة عالية أو بمزيج من الاثنين ومن المعلوم أن الميزة النسبية في خدمات تداول البضائع تتعلق أساساً بعنصرين وهما التكلفة والوقت ويرتبط هذان العنصران باقتصاديات الحجم الكبير فكلما كان هناك توسعات في البنية الأساسية للميناء والمعدات المرتبطة به كلما زادت أحجام السفن المترددة وكلما قلت تكلفة النقل والتداول لوحدة المنقول من البضائع وبالذات بالنسبة لبضائع الحاويات وللبنائات الصب وهما يمثلان النسبة الأعلى للبضائع المتداولة في معظم الموانئ البحرية في العالم. وفي إطار المتغيرات الراهنة للاقتصاد العالمي تزايد دور الميناء البحري كحلقة رئيسية في منظومة النقل الدولي والاقليمي من خلال تكامل أعماله وأنشطته وخدماته مع الأنشطة الصناعية والزراعية والتصديرية والاستيرادية والتجميعية والتوزيعية الموجودة في المنطقة المتاخمة للميناء والتي يطلق عليها منطقة ظهير الميناء. إن ميناء روتردام يعد أحد أكبر الموانئ العالمية وهو الميناء الأول في أوروبا، ويعمل الميناء

بحكم الجغرافيا والتاريخ فإن مصر هي دولة بحرية عريقة، وبحكم الاستراتيجية والسياسة والاقتصاد فإن الواقع والمستقبل يحتم علينا ذلك ويفرضه، ولا سيما عندما يؤخذ في الاعتبار الموقع الجغرافي الفريد لمصر، متاخماً للطريق البحري العالمي بين الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وأستراليا من جهة وبين الشرق الأوسط وأوروبا من جهة أخرى، عبر قناة السويس أهم ممر ملاحى في العالم، وسواحل تمتد لقاربة ثلاثة آلاف كيلومتر على البحرين المتوسط والأحمر. إن الموانئ البحرية ونجاحها على المستوى الوطني والإقليمي والدولي هي مسألة هامة وذات أبعاد استراتيجية وسياسية واقتصادية كبرى، فهو مجال تستثمر فيه مليارات الدولارات وتتعلق به درجة عالية من المخاطر والمنافسة، على اعتبار أن القدرة التنافسية للميناء تجاه غيرها من الموانئ تنعكس في نجاحها أو فشلها في تحقيق أهدافها، وبالتالي قدرتها على البقاء والاستمرار. وعليه يجدر في هذا الصدد العمل على رسم استراتيجية بحرية مصرية تهدف إلى جعل الموانئ المصرية تتمتع بمركز تنافسي أفضل تجاه غيرها من الموانئ المنافسة بما يحقق أهدافها ولا سيما أن مصر تمتلك أكثر من ١٥ ميناء بحري تجاري، وعشرات الموانئ التخصصية والتعدينية والبتروولية والسياحية. لقد اعتمدت الموانئ العالمية الناجحة دوماً على وجود رؤية شاملة يتحقق من خلالها الارتباط بين الميناء وقطاعات الاقتصاد الوطني، من خلال تحديد مناطق ظهير محلي وإقليمي وعالمي، يخدمها الميناء بحيث أن نمو الأنشطة الإنتاجية والاقتصادية في هذه المناطق يعد في مقدمة العوامل لزيادة حركة النقل والتداول والمناولة والتخزين والاستيداع بالميناء، وخاصة مع تنوع الطرق والأشكال والأساليب المستخدمة في شحن البضائع والنقلات وتطبيق مفاهيم

تحت إدارة وإشراف الإدارة البلدية لمدينة روتردام والتي تتولى توفير البنية الأساسية والمرافق الرئيسية للميناء مثل الأرصفة والساحات والمخازن والمستودعات، وتقوم إدارة الميناء بتأجيرها للشركات من خلال عقود طويلة الأجل وبأسعار ثابتة، مع قيام القطاع الخاص بمسؤوليات إعداد وتنفيذ البنية الفوقية مثل الآلات والمعدات والأوناش اللازمة لتداول ومناولة البضائع والحاويات، وأسفرت هذه التوجهات الإدارية عن نجاح تشغيلي وتسويقي مشهود للميناء، جعله مرغوباً للشركات الأوروبية والعالمية الكبرى، كما جعله مقصداً لكبرى الخطوط الملاحية العالمية. وتتكامل مع تلك المناطق داخل وحول الميناء العديد من المراكز اللوجيستية المنتشرة في كافة أنحاء هولندا، بحيث يوجد ما يقدر عدده بحوالي ١٥٠٠ مركز لوجيستي متكامل مع الميناء، تتمتع معظمها بخاصية المواقع الحرة وتتفاعل هذه المواقع مع الإدارة الجمركية بأسلوب متكامل حيث تسمح الإدارة الجمركية لها بضمانات محددة الحصول على ترخيص للقيام ببعض المهام الأساسية للإدارة الجمركية بما يتيح إنهاء الإجراء الجمركي بسرعة ودقة عالية تسمح بتدفق حركة البضائع والحاويات دون أي عوائق إجرائية من وإلى داخل البلاد والدول المجاورة، بما يسمح بحركة النقل والشحن بأعلى درجة من درجات الكفاءة والأداء. فقد كان النمو الضخم في كميات البضائع وأعداد الحاويات المتداولة في ميناء روتردام بمثابة القاطرة التي أتاحت فرص العمل بأعداد كبيرة إضافة إلى مزيد من خدمات القيمة المضافة، ولقد قامت الخطط المختلفة لتطوير ميناء روتردام على توفير المساحات الضخمة من الأراضي اللازمة لمحطات تداول البضائع والحاويات، توفير البنية الأساسية الحديثة سواء للميناء أو لشبكات الربط مع الميناء. هكذا يمكن أن تستفيد الدروس من تجربته الناجحة في تحقيقه التكامل مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى بكامل أنواعها وقطاعاتها في داخل الميناء وفي منطقة الظهير، حيث يضم الميناء منطقة صناعية كبرى تضم العديد من المصانع في مجالات مختلفة، ففي مجال البتروكيماويات فقط هناك مصانع تابعة لأكثر من ٢٠ شركة عالمية لها فروع في المنطقة الصناعية بالميناء،

ومعظم انتاجها من الكيماويات ينقل إلى كافة أنحاء هولندا والدول الأوروبية المجاورة عن طريق خطوط الأنابيب، التي تمتد كشبكة كثيفة لنقل النفط الخام ومنتجات النفط والكيماويات، فضلاً عن التصدير إلى كل أنحاء العالم عن طريق السفن والناقلات المتخصصة. ويمكن في ذات الإطار تبين وجود العديد من مصانع الحديد والفولاذ على قناة بحر الشمال بالقرب من أمستردام اعتماداً على خام الحديد المستورد، أما إيندهوفن فهي مقر مجمع شركات الإلكترونيات والأجهزة الكهربائية، وتنتج مصانع أخرى سيارات الركوب وسيارات النقل والطائرات التجارية الصغيرة والآلات الصناعية، وتنتشر في جميع أنحاء البلاد الصناعات الغذائية من منتجات الزراعة والألبان التي تشتهر بها هولندا، وكذلك العديد من الصناعات الكيماوية لإنتاج الأدوية والأسمدة والدهانات والبلاستيك والمطاط الصناعي وصناعة النسيج بإنتاج المواد القطنية والصوفية والألياف الصناعية. ونحن إذ ننظر إلى تلك التجارب العالمية يحدونا الأمل في أن تشهد موانينا البحرية المزيد من التقدم والازدهار وأن تسهم في تحقيق الأهداف المنشودة منها من جذب الاستثمارات وفتح مجالات وأنشطة اقتصادية جديدة وتوليد الدخل وإيجاد فرص العمل، والمساهمة في نمو وتطوير الاقتصاد الوطني نحو التقدم والازدهار، حيث تقوم تنمية الموانئ المصرية على إنشاء وتطوير الأرصفة والمحطات المتخصصة في نوعيات محددة من البضائع لخدمة التجارة الخارجية المصرية وحركة الترانزيت العالمية، متكاملة مع شبكات الطرق البرية الكثيفة التي تمدها الدولة في كافة أنحاء مصر لربط الموانئ والمدن في أكبر عملية لمد الطرق في تاريخ مصر. إن أخطر ما يحيط بمجال الموانئ البحرية المصرية، يتعلق بالموانئ المنافسة في حيفا وأشدود في إسرائيل، وببيرو في اليونان، وليماسول ولارناكا في قبرص، وجوياتاورو في إيطاليا، وهي موانئ بحرية تنتهج من جانبها أيضاً سياسات تنافسية قوية تدعمها خطط استثمارية طموحة يتعين أخذها في الاعتبار، فلسنا وحدنا في هذا العالم القائم على الصراع والمنافسة.