

إنترناشيونال



International

# إنترناشيونال

مجلة اقتصادية بحرية دولية شاملة  
تصدر من الخليج شهريا  
وتوزع في جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال يناير 2008 / ذو الحجة 1428

# INTERNATIONAL



- اطلقت البحري العربي الثالث للتعاون التقني
- لقاء شعبة الشحن الدولي بسلطة الطيران المدني
- ميناء شرق بورسعيد عوامة التمويل والتطوير

❖ في محاولة لترميم ذاكرة الأمة

❖ لا وقت للكلام فقد حان وقت العمل - رسالة .. رسالة

❖ القرصنة البحرية بعد دخول قواعد ISPS محل التنفيذ



International JANUARY 2008 / Zu Alhejjah 1428

رحلات أكثر من ١٠٠ وجهة

في جدول التشغيل الجديد من ١٠ أكتوبر ٢٠٠٨

مع مصر للطيران

حالياً ٢٦ رحلة اسبوعياً بدلاً من ١٦ رحلة

يوميًا

الأحد / الثلاثاء / الخميس / الجمعة

السبت / الإثنين / الخميس

الأحد / الثلاثاء / الجمعة

السبت / الإثنين / الأربعاء

السبت / الإثنين / الأربعاء

السبت / الإثنين / الأربعاء

بانجكوك

بكين

اوزاكا

طوكيو

جوانزو

كوالالمبور

بومباي

للحجز والاستعلام رجاء الاتصال بمركز الخدمة التليفونية  
من أي محمول ١٧١٧ / ٠٩٠٠٧٠٠٠٠ من أي خط ارضي

نسعد بضيافتكم بأحدث طائرات مصر للطيران

مصر للطيران  
EGYPT AIR

www.egyptair.com

اول شركة طيران في الشرق الاوسط و أفريقيا و سابع شركة علميا

٢٠٠٨

انتر نيشونال نت  
الإسكلندية



## مؤتمر أنابوليس للسلام



عقد مؤتمر أنابوليس للسلام بالكانديبية البحرية الأمريكية حيث افتتحه الرئيس الأمريكى جردج بوش، وششارك فيه 40 دولة منها 16 دولة عربية على رأسها مصر والسعودية وفلسطين وسوريا، وقد ألقى الرئيس بوش كلمة الإفتتاح مؤكداً فيها أن الوقت مناسب للتوصل إلى إتفاق سلام بين الفلسطينيين والإسرائيليين إلا أن تحقيق هدف السلام لا يكون سهلاً، بل يحتاج إلى المزيد من العمل والجهد، ولذا يتعين أن يعمل الجانبان معاً من أجل سعيهما، كما أن هناك ثلاثة أسباب تدعو للتفاوض و هي:

- أن قيادات فلسطينية وإسرائيلية تصر على تحقيق السلام
  - أن المعركة جارية حالياً من أجل مستقبل الشرق الأوسط وأنه يتعين ألا تقدم النصر للمتطرفين
  - أن العالم يتقدم مدى الحاجة الملحة لدعم المفاوضات الفلسطينية الإسرائيلية
- وقد عقدت قبل أعمال المؤتمر قمة ثلاثية جمعت بين الرئيس بوش والرئيس الفلسطيني محمود عباس (أبو مازن) ورئيس وزراء إسرائيل إيهود أولمرت، كما أن الرئيس بوش حصل قبل عقد المؤتمر على تعهد مكتوب من عباس وأولمرت بإجراء مفاوضات جديدة حول قضايا أساسية من بينها وضع القدس، ومسير أكثر من أربعة ملايين لاجئ فلسطيني، والمستوطنات الإسرائيلية، وكذلك تقاسم موارد المياه المحدودة، وبعد 24 ساعة من إنتهاء المؤتمر إتفق أبو مازن وإيهود أولمرت على إستئناف أول مفاوضات رسمية بين الجانبين لوضع حد لترازم إستمتر أكثر من 60 عاماً.
- حيث إن مازن على البده الفورى المفاوضات الثابتة لمفاوضات بخصوص قضايا الوضع النهائي، وتعهد بالعمل من خلال إلتزامات خريطة الطريق لتحقيق الأمن وتنفيذ حكم القانون، وطالب إسرائيل بوقف أنشطته الإستيطانية ونقاط التفتيش والإخراج عن السجناء الفلسطينيين، وأكد على أنه لا يوجد أية ضمانات لإستكمال المباحثات للوصول إلى السلام، ولكن هناك مجتمعاً دولياً ومؤسسات دولية تريد السلام بالإضافة إلى المرجعيات الدولية ودعم عربى وإسلامى قوى وجدياً أمريكية.

• فرض إيهود أولمرت 3 لادات جديدة تكاد تتسلف تماماً وثيقة القاهرة، وأعلن أن الحرم القدسى "جبل الهيكل عند اليهود" خارج نطاق النقاش، وشهد على أن بلاده لن تترجم نواياها مع نهائى التوصل إلى إتفاق مع الفلسطينيين باى شكل من الأشكال وأنه سوف لا يتم تنفيذ أى إتفاق حتى ينفذ الفلسطينيون جميع متطلبات خريطة الطريق التى تتضمن تفكيك البنية التحتية للإرهاب فى كل من الضفة الغربية وغزة التى سيطرت عليه حركة حماس.

• ذكرت كوندوليزا رايس وزيرة الخارجية الأمريكية أن الطرفين الفلسطينى والإسرائيلى إتفقا على البده الفورى فى تنفيذ خطة الطريق لتحسين الأوضاع على الأرض لكليهما ووضع أسس حل الدولتين.

• أكد أحمد أبو الغيط وزير الخارجية المصرية فوراً قبول إسرائيل بإظهار رضى مستهدف لإنهاء المفاوضات بين الجانبين الفلسطينى والإسرائيلى، ووضع آية الشريعة، وتجديد الإستعمار الإسرائيلى بشكل كامل وبجميع صوره وأطلاق عدد كبير من الأسرى الفلسطينيين، وأن الدول العربية لن تقوم باى تطبيع مع إسرائيل إلا عبر إجراءات مقابل إجراءات حيث أن فلسفة المبادرة العربية تقوم على مبدأ الأرض مقابل السلام.

• أشار عمرو موسى الأمين العام للجامعة الدول العربية إلى أن المطالب من مؤتمر أنابوليس للسلام تقادى أخطاء الماضى، وعدم الإبطاء فى المفاوضات، وعدم الإخلاق بالمسار الوحيد للتسوية القائم على إقامة الدولة الفلسطينية واستنساب إسرائيل من جميع الأراضى العربية المحتلة بما فى ذلك القدس والجولان وما تبقى من الأراضى اللبناية تحت الإحتلال، وعقدت فقط تكون الدول العربية على إستعداد لإقامة علاقات طبيعية مع إسرائيل طبقاً لمبادرة السلام العربية.

إننا نأمل ونحن نستقبل عاماً جديداً فى التوصل إلى حل عادل وشامل يرضى كل الأطراف خاصة وأن مؤتمر أنابوليس يعتبر أكبر مؤتمر دولى يخص قضية الشرق الأوسط، ويستهدف فى المقام الأول تنفيذ رؤية بوش بشأن إقامة دولتين ديموقراطيتين تعيشان جنباً إلى جنب فى سلام خاصة وأن الولايات المتحدة الآن على تحقيق السلام بين الطرفين يعتبر جزء من مصالحها القومية، كما أن مصر سبق أن أوضحت أن مرجعيات أنابوليس يجب أن تعتمد على قواعد القانون الدولى، وقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة وأن خريطة الطريق تعد آية للتفريط.

إن الأمر يتطلب وجود تعهد دولى وآلية دولية لمتابعة ما يتم الإتفاق عليه بجانب سلسلة مكثفة من الجولات التفاوضية الهادفة إلى جميع المسائل الجوهرية التى يتم التفاوض بشأنها بين الجانبين الفلسطينى والإسرائيلى.

## أحمد السيد أحمد

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة  
Periodical International Economic Magazine  
AS&A Publishing Limited  
Registration No. 04761267  
Camden Road, Camden Town  
London N1R 9DR UK: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة  
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير  
سيد عبد المتعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية  
أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشأنى

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

المستشار القانونى  
محمد محمود بدر

الحامى بالنقض  
شرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير  
نشأت الديهى

سكرتير التحرير  
محمد البنهواى

المراسلون والمحروون  
جمهورية مصر العربية

• ريان أحمد بدوى

• السيد عبد المنير السيد

• شربن جلال منير

• عبد الرحيم مصطفى

• ميادة محمود

• ياسمين عبد المحيد

• الكاتيب  
السعودية - جدة

• مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية (مكسا)  
تليفون: (2) - (6533724) - (966)  
فاكس: (2) - (6533684) - (966)

دوريات إهداع

0096394231001  
0096343714536

ريان / رامى تحوف  
محمول  
فاكس

كندا  
• شريف صلاح مختار

تليفون: +1 - 4167250912

عنوان المراسلات  
القاهرة +2-0122586455  
Tel. إسكندرية+2-03-4275117  
Telefax.

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة  
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية  
E-mail: international\_p\_e\_m@yahoo.co.uk



# MINISTRY OF INVESTMENT HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT



ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

Render best services and facilities to container vessels.

Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.

Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.

Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

## CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m<sup>2</sup>
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.  
2 Mobile Cranes.  
7 Transtainer (RTG).  
34 Reach Stacker.  
47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m<sup>2</sup>
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m<sup>2</sup>

## CARGO HANDLING ACTIVITY

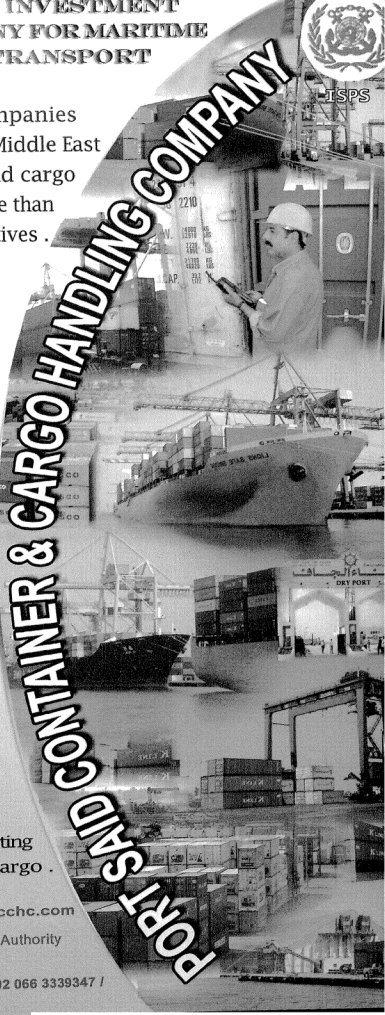
Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: [www.pscchc.com](http://www.pscchc.com) E-MAIL: [info@pscchc.com](mailto:info@pscchc.com)

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority  
Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239



**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

[www.mscegypt.com](http://www.mscegypt.com)

**m**  
**SC**  
**EGYPT**



**Daring to be different**

**Hot Line 19673 (19 MSC)**

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



# Royal Logistics

# رويال للخدمات اللوجستية



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر  
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي  
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخير الشحن الدولي يتحدثون

## رويال للخدمات اللوجستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون

## (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرّب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمانة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً للتفارق

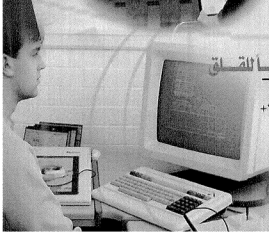
مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر  
ت: ٢٤١٩٩٤٤ - ٢٤١٨٤٤٣٣ - ٢٤١٨٤٣٢٣ - ٢٠٢ - ٢٤١٨٤٣٢٨ فاكس

مكتب الاسكندرية : ١٠ ش المتحف الروماني - المسلة - الدور الثاني  
ت: ٤٨٣٨٩٥١ - ٤٨٣٨٩٥٢ - ٤٨٣٨٩٥٣ فاكس ٢٠٣ - ٤٨٧٧٩٢

مكتب ميناء السفن العن السخنة - السويس  
ت: ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٥٠٠ - ٢٧١٠٥٠١ فاكس: ٢٧١٠٢٢١ - ٢٧١٠٥٠١

مكتب بورسعيد : ٢١ ش الجبتي - بورسعيد - مصر  
ت: ٣٣٥٢٩٤٠ - ٣٣٥٢٩٤١ - ٣٣٥٢٩٤٢ فاكس: ٢٠٦٦ - ٣٣٥٢٩٤٣

مكتب مطار القاهرة - مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤  
ت: ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٦٧١٤٦٩ فاكس: ٢٠٢ - ٢٦٧٠٦٧٢ - ٢٦٧٠٦٧١ داخلي ٢٠٤



# دركة الموانئ المصرية خلال شهر نوفمبر 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية  
خلال نوفمبر 2007

البيان	القيمة	الكمية	الوزن	العدد	العدد	العدد	العدد	العدد	العدد		
ميناة	238	4106.6	-	41.2	368.4	50.9	-	-	84.2	139.4	94.9
بورسعيد	458	498.1	271.1	68.3	148.7	-	1.5	-	11.3	120.8	15.1
شرق بورسعيد	88	543.1	513.7	29.4	-	-	-	-	-	-	-
الغردية	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الغردية	24	5	-	0.1	4.9	-	3.9	-	-	-	-
الغردية	63	296.1	-	10.2	285.9	94.8	0.2	2.4	3.6	0.1	184.8
سانجا	105	209.4	-	-	209.4	-	0.4	-	87	120.1	1.9
الغردية	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الغردية	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الغردية	136	13.9	-	-	13.9	-	0.7	0.7	0.4	6	6.1
الغردية	30	254.9	54.6	131.8	68.5	-	-	20.0	-	-	85.5
الإجمالي	1194	2220.5	839.4	281.0	1100.1	145.7	6.7	3.0	206.4	386.1	352.2

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات ميثاني الإسكندرية والدخيلة حتى 06-06-2008

## بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال نوفمبر 2007

البيان	القيمة	الكمية	الوزن	العدد	العدد	العدد	العدد	العدد	العدد		
ميناة	238	140.6	-	52.1	88.5	-	18.5	42.7	27.3	-	
بورسعيد	458	366.1	258.1	87.8	20.2	-	-	-	13.5	6.7	
شرق بورسعيد	88	592.7	547.6	45.1	-	-	-	-	-	-	
الغردية	46	101.2	-	-	101.2	-	-	-	99.5	1.7	
الغردية	24	16.2	-	-	16.2	-	1.1	-	4.4	8.9	1.8
الغردية	64	65.8	-	8.3	57.5	-	0.9	1.9	36.7	1.8	16.2
سانجا	105	24.5	-	-	24.5	-	0.1	-	17.6	4.2	2.6
الغردية	3	46.5	-	-	46.5	-	-	-	46.5	-	-
الغردية	3	11.1	-	-	11.1	-	-	8.2	-	-	2.9
الغردية	136	25.9	-	-	25.9	0.3	1.8	-	1.9	3.6	18.3
الغردية	30	155.1	2.3	56.7	96.1	-	-	84.5	-	-	11.6
الإجمالي	1194	1545.4	808.0	250.1	487.3	0.3	22.3	44.6	340.1	18.4	61.6

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات ميثاني الإسكندرية والدخيلة حتى 06-06-2008

## بيان بركة الكاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر نوفمبر 2007

البيان	العدد	العدد	العدد	العدد	العدد	العدد
وصول	146159	392	903	72485	9102	52391
مغادرة	86484	0	657	24592	9705	37181
الإجمالي	232643	392	1560	97077	18807	89572

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات ميثاني الإسكندرية والدخيلة حتى 06-06-2008

وزارة النقل  
قطاع النقل البحري

بك معلومات النقل البحري المصري  
4 شارع المطالسة - الإسكندرية

ت: ٤٨٩٤٥١ - ٤٨٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٩٤٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء.



### اجتمعت ائتمار لثلاثون

- أعلنت ليبيا والولايات المتحدة الأمريكية أن وزير الخارجية الليبي عبد الرحمن سلطو سلتقى مع نظيره الأمريكية كوندوليزا رايس في الولايات المتحدة يوم 3 يناير الجارى، وذلك بعدما أعلن الرئيس معمر القذافي رغبته في زيارة الولايات المتحدة على غرار جولته الأوروبية.

- تقرر إجراء الإنتخابات العامة في باكستان يوم 8 يناير الجارى، وقد أعلنت اللجنة العليا للإنتخابات أن أعداد المرشحين الذين سيخوضون هذه الإنتخابات قد تجاوز 63 ألف مرشح سوف يتنافسون على شغل 272 مقعداً بالبرلمان و 577 مقعداً بالجالس المحلية الباكستانية.

- تناقش الجمعية المصرية للبيئة المستثمرين ورجال الأعمال إقامة مشروعات استثمارية جديدة في كل من مصر وليبيا في المجالات الصناعية والتجارية والسياحية، وذلك في إطار اجتماعه الذى يعقد في طرابلس يوم 9 يناير الجارى.

- أعلن البيت الأبيض أن الرئيس الأمريكى جورج بوش سيوزر منطقة الشرق الأوسط في الفترة من 10 إلى 13 يناير الجارى، ولم يؤكد البيت الأبيض ما إذا كان بوش سيتوجه إلى إسرائيل.

- أجلت محكمة جنح مستأنف الزمة تأجيل نظر القضية المتهم فيها هويدا طه متولى الصمغية بقناة الجزيرة لجلسة 14 يناير الجارى لإستكمال مراعاة الدفاع.

- تقام بطولة الأمم الأفريقية لكرة القدم بغانا خلال الفترة من 20 يناير الجارى إلى 10 فبراير القادم.

- يعقد منتدى الجزائر الإقتصادي الثالث يوم 20 يناير الجارى تحت رعاية الرئيس الجزائرى عبد العزيز بوتفليقة، ويحضره عدد من المسؤولين الجزائريين والعرب والأجانب، ويناقش المنتدى أفاق الإقتصاد الجزائرى ومناخ الإستثمار وتطور الحوافز والقوانين وبرنامج التنمية ومشروعات الخصخصة وفرص الأعمال والإستثمار ويدور القطاع الخاص كشريك أساسى في التنمية.

- تبدأ أجازة نصف العام الدراسى بالنسبة لجميع المدارس الرسمية والخاصة يوم 26 يناير الجارى وحتى 7 فبراير القادم، وتستأنف الدراسة يوم 9 فبراير في كل المراحل التعليمية.

- تبدأ أعمال المؤتمر العالمى الأول للتنمية الموارد البشرية وسياسات الهجرة في تونس بإيطاليا في نهاية يناير الجارى، وقد رحب مصر بالدعوة التى وجهت إليها من قبل مؤسسة التدريب الأوروبية للمشاركة في أعمال هذا المؤتمر.

## خلال نوفمبر 2007

البيان	ميناة	بورسعيد	شرق بورسعيد	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية	الغردية
سان بشارع عامه	251	24	1	3	1	2	0	5	30	1.5	2.5	3	38	1098	-	-	-	-	-	-
سان صيد جاف	47	0	0	0	2	6	0	4	1	0	1	0	5	28	-	-	-	-	-	-
سان صيد حلال	51	0	0	0	1	0	0	26	0	1	0	0	4	19	-	-	-	-	-	-
حاويات	279	0	1	0	0	0	0	21	1	5	0	85	85	81	-	-	-	-	-	-
سان ركاب وسياحة	326	112	7	0	0	96	-14	0	4	5	0	0	57	1	-	-	-	-	-	-
سان اخرى	293	0	0	0	0	0	0	0	1	1	21	0	260	1	-	-	-	-	-	-
إجمالي عام	1247	136	9	3	3	105	44	30	63	24	46	88	458	238	-	-	-	-	-	-

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات ميثاني الإسكندرية والدخيلة حتى 06-06-2008

## بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية خلال نوفمبر 2007

ميناة	يوم تاليد		ميناة		ميناة	
	وزر	وزر	وزر	وزر	وزر	وزر
ميناة	7983	0	0	0	7983	4114
بورسعيد (ميناة)	82060	60320	29588	31443	21659	13140
شرق بورسعيد	13013	12283	61770	63811	7642	3763
الغردية	7	0	0	0	7	-
الغردية	1385	0	0	0	1379	541
الغردية	38991	5205	211	4994	13686	20978
الغردية	20099	18623	9569	98954	72326	42356

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات ميثاني الإسكندرية والدخيلة حتى 06-06-2008

# الملتقى البحرى العربى الثالث للتعاون التقتى



## ضمن فعاليات الملتقى البحرى العربى الثالث للتعاون التقتى وعنوانه

### "تحديات عصر العولمة وتطوير أداء النقل البحرى العربى"

تحت رعاية الأمين العام لجامعة الدول العربية السيد عمرو موسى الذى ينظمه مجمع المنظمة البحرية الدولية "IMO Compound" والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى خلال الفترة من 10-12 ديسمبر 2007 بفندق جرين بلازا بالإسكندرية.

#### كلمة رئيس الأكاديمية ورئيس الملتقى العربى الدكتور جمال مختار

أعرب الدكتور جمال مختار موضحاً بأن الأكاديمية على مدار تاريخها عانت العديد من التمزقات وورش العمل لفترة تزيد عن 35 عاماً إلا أن الملتقى العربى للتعاون التقتى الذى تشهده اليوم فاعليات حفل افتتاح دورته الثالثة يعتبر بحق من أهم المناسبات التى تقوم الأكاديمية بإعدادها إن لم يكن أهمها على الإطلاق، والأكاديمية منذ عام 1972 حتى نهاية عام 2007 على مدار 35 عاماً تعتبر واجهة مشرفة للدول العربية فى كافة المحافل البحرية الدولية من الناحية المالية والموارد البشرية مما أهلها لتنفيذ العديد من المشاريع البحرية المحلية والإقليمية والدولية وأن إكباتها الأكاديمية الحالية قد اهدت لها للدخول فى شراكة مع المنظمة البحرية الدولية من خلال مذكرة تفاهم تحتضن جمهورية مصر العربية والتي تم ترحيبها مرتين أخراً خلال أغسطس 2005 ولدة عامين.

ولأنه من نوعى سوروى إن أرى هذا التجمع العربى تحت راية جامعة الدول العربية وفى رحاب الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على أرض جمهورية مصر العربية لبدء مرحلة جديدة من التكاتف فى مواجهة الضغوط الدولية وهدفت واحد وهو خدمة قطاع النقل البحرى.

وبعدنا تم تكريم بعض سفن الدول العربية وسفينة العام 2007 كانت من نصيب شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن بالملكة العربية السعودية وأسم السفينة : سموروى هفوف والأساطيل العربية 2007 كانت من نصيب جمهورية مصر العربية متوسطة كفاءة 55,504

الملكة العربية السعودية متوسطة كفاءة 61,814

دولة الكويت متوسطة كفاءة 67,301

أما بالنسبة لشخصية العام فقد قامت لجنة التقييم على المستوى المحلى بمنع الدكتور أحمد عبد المنصف رئيس مجمع الجيوسايت والدكتور محمد طاهر جازارة المولى المحلى وأفضل شخصية عربية للنقل البحرى الوزير محمد لطفى منصور وشخصية العام الدولية الكاتين - أ. فيليد اوبروز - المدير السابق لقسم التعاون التقتى بالمنظمة البحرية الدولية.

#### وكانت الجلسة الأولى، وعنوانها متحدث الشرف بالملتقى:

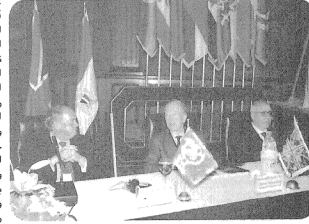
- برنامج التعاون التقتى للمنظمة البحرية الدولية وتفعيل دور الدول العربية لاستفادة منه والمشاركة فى إعدادها والتأها السيد دايفيد اوبروز - المدير البحرى لقسم التعاون التقتى بالمنظمة البحرية الدولية.
- النقل البحرى والوسائط - القاها د أحمد عبد المنصف - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

المناخ غير المسبوق للاجتماع تم اجتماع اللجنة تفعيل دور إستراتيجية النقل البحرى والسعى بها دوماً للإرتقاء، ومن ثم التنسيق بين كافة الإدارات فى المؤتمر لوضع الخطط والبرامج الهادفة حيث إننا نعيش عصر العولمة وترصد الإيجابيات والسلبيات ويجب أن نناقش ونفعل الإيجابيات ونهزم السلبيات، وبالتفاهم ما تقدم فإن الملتقى العربى الثالث يمثل أكبر تجمع عربى على أعلى مستوى وفى كافة المجالات ومن ثم فهو يجمع العناصر العاملة بالنقل البحرى العربى مجتمعهم. وقد تم تخصيص الملتقى البحرى الثالث لبحث الموضوعات التالية:

- أولاً: متابعتها أحدث التوافق والإتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.
- ثانياً: متابعة المستجدات على الساحة الدولية البحرية فى مجال صناعة النقل البحرى.
- ثالثاً: متطلبات جودة الآراء، فى عمل الإدارات البحرية العربية وهديات التصنيف الدولية.
- رابعاً: المستجدات على الساحة الدولية فى مجال البحث والإفتاد وإدارة الأزمات البحرية.
- خامساً: تخزين وإثراء العمل فى الشق البحرى تكريم شخصية العام وسفينة العام وكذلك أكفا أسطول بحرعى عربى.
- وبعدنا تحدث اللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى، مخرجاً من مصر طرف أساسى

بالنسبة للملتقى العربى والتي يهدها فى المقام الأول نجاح الملتقى وستسير دوماً سياسياً وأضحى فى خدمة الدول العربية وإن الإفتاقيات الدولية تنظم الآراء البحرى الدولى من خلال المنظمة البحرية الدولية وبعض مذكرات التاهم الإقليمية والدولية والدول العربية كلها يتطلع إلى تحقيق مراكز متقدمة فى المجال البحرى لاسيما أن الظروف الطبيعية الإستراتيجية حيا بها لله الدول العربية مثل النفط والغاز، ويخشى الدول العربية أن أصبحت أساطيلها فى تزايد ونظراً لأن التكلفة باهظة فمعتبر هذه الأساطيل حديثة ومتقدمة معصمة بالتكنولوجيا والدول العربية كانت تفتقرها وأما عن دور مصر فى الملتقى فإنها كانت مسابقة له وتعتبر فى الأولى فى التنسيق مع العرب والأمانة العامة للمنظمة ومصر هى المستفيدة والرعى الرئيسى للملتقى باعتبار مصر نبعاً أساسى من التقتى العربية.

وفى ضوء ما تم من نجاح فى المؤتمر الأول والثانى فى السنوات السابقة للملتقى العربى تم فعاليات الملتقى الثالث حيث قام الريان عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية لشئون المنظمة البحرية الدولية ورئيس اللجنة المنظمة لتقديم الملتقى، بحضور خبراء من أهم الشخصيات المتخصصة فى العالم فى المجال البحرى من إدارات بحرية وهديات وموانئ وشركات وخدمات بحرية ومعاهد بحرية مع خبراء المنظمة البحرية الدولية من الولايات المتحدة الأمريكية وأسبانيا ومصر والهند والدانمارك ومالطا والجزائر وحضور وفود من الأردن ولبنان وسلطنة عمان والملكة العربية السعودية واليمن والبحرين والكويت والسودان هذا وقد أقيم الملتقى من أجل خدمة المنطقة



العربية والأفريقية فى مجال التعاون التقتى العربى الدولى وبنفع أنشطته النقل البحرى العربى وأدائه الدولى بصوره فعالة وملاحظة التطورات المستجدة والمستحدث وتفعيل إستراتيجية الآراء البحرى العربى.

وهذا ما يعكسه دور مجمع المنظمة البحرية الدولية الذى أنشأته الأكاديمية عام 2005 من أجل هذا الصند.

هذا وقد افتتح الملتقى الريان عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية البحرية لشئون المنظمة البحرية الدولية ورئيس اللجنة المنظمة مرحباً بأعضاء المنظمة البحرية الدولية ويوفدوا المؤتمر موضحاً الدور الذى تلعبه الأكاديمية البحرية ومدى الخدمات التى تقدمها ونود المنظمة البحرية الدولية فى السعى والمبادرة لإثشاء مشروع المؤتمر الربط بين كافة الأجزاء المعنية والرطب بين الدول العربية فى تفعيل الملتقى موضحاً أن التعاون الفعلى أخذ شكلاً جديداً فى المؤتمر الأول والثانى وهذا شعبنا إلى الإهتمام والتعاونة ووضع موضع التنفيذ، وفى ظل هذا





# 3rd Arab Maritime Technical Co-operation Congress

## تحديات عصر العولمة وتطوير أداء النقل البحري العربي

### التوصيات

وفي ضوء فعاليات المنتدى عن كلمات ومحاضرات وأوراق عمل فقد توصل الحضور بالمنتدى إلى التوصيات التالية:

- أكد المنتدى على أهمية وحتمية توحيد الجهود بالدول العربية لمواجهة التطورات المتلاحقة في مجال النقل البحري الذي يعد من خلال خطة طموحة يقبها مجلس وزراء النقل العرب لتحقيق التطوير المنشود وخاصة فيما يلي:
  - متابعة المناظر والأزمات المستمرة وكذلك التكرار وذلك بضرورة إنشاء مركز لإدارة الأزمات ككيان متخصص حديثة لرصد ما يحدث وإنشاء مركز لإدارة المخاطر والأزمات .
  - Risk and Crisis Management Center
  - يمثل ضرورة ليكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن متابعة وإدارة المخاطر.
  - الأخذ بتجربة الخبرة التي يتيناها مؤتمر الوزراء المسؤولين عن النقل البحري والتي تتكامل مع برنامج التعاون التقني لأفريقيا عن سنة 2008 - 2009 ليكون مثالا يحتذى للتعاون الأقليمي للدول العربية والتنسيق مع المنظمة البحرية .
  - إن مصير الأسواق الصغيرة والإقتصاديات الضعيفة تتجه نحو التهميش المزاد ما لم تحسن أوضاعها لذا نوصي بضرورة تفعيل التعاون العربي وتنفيذ التكامل في مجال نقل الحاويات خاصة وتطوير دور الموانئ العربية كخطة من الحلقات اللوجيستية والإنتاجية نحو زيادة التوعية مع التكامل من خلال التوصية لمجلس وزراء النقل العرب.
  - بتوكل أطراف النقل البحري وصناعاته والحكومات المسؤولة بالتأكد على تطبيق منظومة نظام التعريف والمتابعة بعد المدي لمرافق LRTT في الوقت المناسب بناء على لوائح إنفاذية Solas التي تدخل حيز التنفيذ اعتباراً من أول يناير 2008 ومنظومة LRTT التي يجب أن تكون عاملة بتاريخ 31 ديسمبر 2008 .
  - التوصية بإنشاء الكوادر النسائية العاملة في المجال البحري وذلك عن طريق تنفيذ برامج تدريبية معتمدة من المنظمة البحرية الدولية على مستوى العالم العربي والشرق الأوسط والتعاون مع المنظمات النسائية دولياً لتبادل الخبرات والمعرفة.
  - المراجعة المستمرة من جانب السلطة البحرية المختصة بدرجة العلم مستوى عمل هيئة التصنيف المقدمة من جانبها وأن يكون عقد التقيؤض من نطاق التقيؤض بصيغته بعبارة محددة .
  - إن يكون لدولة العربية بصيغة عامة دوراً في كل من المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية (International Labour Organization) والى منظمة العمل الدولية ILO والى منظمة العمل العربية (International Labour Organization) ومنظمة العمل الدولية للتدريب إقليمياً لتدريب مهندسي دولة العلم ومهندسي دولة الميناء، والتفتيش على شرف إقامة البحارة على السفن وإصدار الشهادة وفقاً لإتفاقية العمل البحري 2006 .

### الجلسة الثانية، وعنوانها "الوثائق الدولية"

- الإنتاقيات الدولية الحديثة التي تختص بالعملية البحرية والقانون البحري
- السيد صلاح بوديلا مدير التدريب البحري يمكنه مكتب هيئة بؤولة الإسارات عن السيد رونالد إبناس - هيئة تصنيف الأوفيز البريطانية.
- تأثير العنصر البشري في تطوير النقل البحري والقانون البحري / لينو فاسالو - مدير الإدارة البحرية - مالطا.
- تطوير أداء النقل البحري والقانون البحري سماعة كريس هوروكس الرئيس السابق للهيئة البحرية الدولية ICS .

### الجلسة الثالثة، وعنوانها "صناعة النقل البحري"

- نفاذ الغاز - أهميتها ومتطلباتها في المنطقة العربية والقانون البحري/ أحمد شحاته - شركة أكو للغاز المران - LNG
- الحاويات- التنافس لم التكامل والقانون البحري / محمد عبد الفتاح - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، والمرأة في المجال البحري العربي والقانون البحري / عابليان الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري.

### الجلسة الرابعة، وعنوانها "متطلبات جودة الأداء"

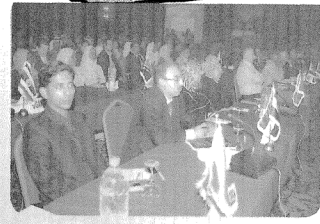
- الإدارة البحرية وعناصر تطويرها في ظل المتطلبات الدولية والقانون البحري السيد أندرياس نور سميت مدير السلطة البحرية الدانماركية.
- ميثاق التصنيف - متطلبات إنشاء هيئات تصنيف محلية/ عربية والقانون البحري / د. سوسيتا الثاب الأول رئيس هيئة التصنيف النرويجية .

### الجلسة الخامسة، وعنوانها "إدارة الأزمات"

- الحدث والإقناع والقانون البحري راند اليكس دالي - مركز البحث والإقناع - مالطا .
- نظام استنجان السفن بعيداً المدى LRTT والقانون البحري / باشا إستبان المدير التنفيذي للمنظمة الدولية للبحر للصناعة المتحركة IMSO والقانون البحري عنه مهندس أسامة الفتحي - الأكاديمي

- إدارة المخاطر والأزمات البحرية والقانون البحري سماعة الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والريان عماد اسلام نائب رئيس الأكاديمية لشؤون المنظمة البحرية الدولية وأخيراً المحقق والتوصيات والقانون البحري سماعة الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والفتحي .
- واختمت أعمال المؤتمر بعد التوصل إلى مذكرة التفاهم العربية في المجال البحري بخصوص تفعيل الأداة - مراسم التوقيع بالمرح الأيوبي والتي وقعت بين مصر والسودان وإيران والمشار إليها جميعا الحاجة الشديدة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وكذلك تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن ) في الخرطوم (مارس) ذلك لأهمية إيجاد آليات وأطر مناسبة لتفعيل التعاون العربي كما أشارت قرارات القمة العربية في دورتها العادية (18) في الخرطوم (مارس 2006) القرار رقم (351) ودور كل من مجلس التعاون لدول الخليج العربية (الجنة المعنية) والإتحاد المغاربي (الجنة المعنية) إضافة إلى لجان الأمم المتحدة الاقتصادية الأمريكية والوكالات المشاركة في اللجنة كذلك دور المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO والأكاديمية سماعة
- لتحقيق أهداف واضحة وملسومة على جانب تعزيز التعاون وتبادل المعلومات في ما بين الدول العربية مع التأكيد على أهمية الوصول إلى تكامل الأداء العربي.
- وإنطلاقاً على مما سبق تم التوصل إلى التفاهم التالي:

- الأداة الأولى : الأهداف
- الأداة الثانية : التعارف وحبود التطبيق
- الأداة الرابعة : الوثائق والإتفاقيات ذات الصلة



الأداة الخامسة : التنظيم  
 الأداة السادسة : آلية التمويل  
 الأداة السابعة : التسهيلات  
 الأداة الثامنة : الأحكام التنفيذية  
 ومؤخراً فقد تم التوقيع بالحروف الأولى باللغة العربية في مدينة الإسكندرية جمهورية مصر العربية بتاريخ الثاني عشر من ديسمبر عام 2007 م مع تسمية المغرض من قبل الدولة للتوقيع وموافقة مجمع المنظمة البحرية الدولية ونظلاً مذكرة التفاهم مفتوحة للإضمار إليها كتابياً من قبل الدول العربية حتى أول فبراير 2008.

# مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي

وليام مسعودي مساعدة المدير العام للمجلس

وتشريفه البضائع ومصلحة جمارك المطار  
ورئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوي بـعضو مجلس إدارة الشبحة

تغطية / محمد مصيلحي

• في لقاء مشترك نظمه أمين الشبخ رئيس لجنة الشحن الجوي لشعبة خدمات النقل الدولي والذي قام بتقديم اللقاء برئاسة اللواء مازن نديم رئيس الشبحة وذلك بين مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي وبين مسؤولى سلطة الطيران المدني بحضور أعضاء مجلس إدارة شركة مصر للطيران والهيئة الجديدة ومصلحة الجمارك بمطار القاهرة الجوى واللواء طيار أسعد درويش رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران وذلك فى جلسة تشهدها بحركة الشحن الجوي بمطار القاهرة وذلك يوم الإثنين الثالث من ديسمبر الماضى بحضور هيلوبوليس.

اللقاء اللواء مازن نديم رئيس مجلس إدارة الشبحة كلفه في بداية اللقاء قال فيها أن إنشاء شعبة خدمات النقل الدولي جاء إن تجرية شركات النقل الدولي في مصر في العمل بقواعد النقل الدولي متعدد الواصلات.

• وأضاف أن لآل هذه التجربة تبلورت عندما بادرت اللجنة التجارية بالإسكندرية منذ عام 1990 بتشكيل شعبة خدمات النقل وتمتيرت في الجهة الرسمية الوحيدة لقبول أعضاء من الشركات الراغبة في الحصول على عضوية الاتحاد العالمى لمطارات النقل الدولي الـ FIATA والتي يمثل أعضائها أكثر من 145 دولة من مختلف أنحاء العالم وزير عد أعضائها على 2858 شحنة على مستوى العالم.

وقدم المهندس مدحت القاضي سكرتير عام الشبحة عرضاً تفصيلياً عن أنشطة الشبحة وأشار إلى أن الشبحة تضم في عضويتها حالياً 350 شركة شحن وتعارض الشبحة أنشطتها من خلال مجموعة من الجان هي لجنة التحكيم والتوفيق ولجنة أعراف الهند ولجنة الشحن الجوي ولجنة الشحن البحرى ولجنة الضرائب والجمارك ولجنة التريب والتدريب العملى ولجنة الشئون القانونية ولجنة شئون العضوية ولجنة الإعلام ولجنة مشروع مبرك كل بالإضافة إلى لجنة متخصصة في مجال النقل الدولي متعدد الواصلات وقد أنشأت الشبحة موقعا متطورا على الإنترنت هو [www.eiffa.org](http://www.eiffa.org)

• وأكد أن الشبحة لها دور بارز في المشاركة في الأتمرات الدولية وتطبيق عدة مؤتمرات ومعارض دولية وساهمت في إنشاء جملة من الشبحة التابع لجامعة الدول العربية وتمنست إلى الشبحة شركات عملاقة تتجاوز رأس مالها مائة مليون جنيه وأعلن عن وجود لجنة جديدة تم إضافتها إلى لجان الفرقة وهي لجنة الشباب وتضم في عضويتها الشباب على 35 من عام 35.

وقال إن هناك نشاط مكثف لعدد من لجان الشبحة مثل لجنة التريب والتي تمثل العمود الفقري للشبحة وتقوم بعمل برامج تدريبية لأعضاء الشبحة ويتم عقد هذه الدورات في القاهرة والإسكندرية وهناك أكثر من دورة بالإضافة إلى مشروع مبرك كل تحت رعاية الشبحة وقد تمت تنمية هذا المشروع الذى بدأ في بورسعيد وتم تشغيله بعد أكبر من طلبه هذا المشروع في شركات الشحن الدولي وقد حان هذا المشروع على لقب أحسن مشروع على مستوى العالم.

في التعاون المشترك بين الحكومة والقطاع الخاص وأعلن عن وجود اتجاه لعمل فصلين في بورسعيد والقاهرة بدلا من فصل واحد لإستيعاب أكبر قدر من الطلبة لتفاهيمهم على العمل في مجال النقل الدولي.

• وقال اللواء أسعد درويش رئيس شركة مصر للطيران في كلمته أنه قبل تولي الفريق أحمد شفيق وزير الطيران لم تكن هناك إستراتيجية للشحن الجوي وهو ما دعا إلى الإستماعة ببيت خبرة عالمي في هذا المجال وبالتفم تم تطوير شركة مصر للطيران ووضعها على المسار الصحيح في حركة شحن البضائع جوا.

• وأعلن درويش عن افتتاح المبنى الثالث لمطار القاهرة الجوي (مبنى رقم 3) الذى سيتم إنتاچه العام الجالى 2008 وهناك أعمال تطوير لقرية البضائع.

• وخلال عرض بيان عن أنشطة الشركة أكد درويش أنه تم وضع خطط إستراتيجية تشمل خطة طويلة الأجل وأخرى قصيرة الأجل لتنشيط حجم المبيعات وريادة عدد الوكلاء ووضع سياسة بيعية مرنة وتطوير البنية التحتية وإعادة كتران مدرية والعمل على كسب رضا العملاء.

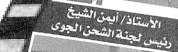
• وقال أن أسطول الشركة يضم حاليا أربعة طائرات وهناك إتجاه خلال المرحلة القادمة إلى ضم طائرات أخرى والمستهدف عام 2012 أن يصل عدد الطائرات إلى 24 طائرة مشيراً إلى أن 70% من البضائع يتم شحنها على طائرات الركاب و 30% على طائرات البضائع.

• وأضاف أن مرامح تطوير الشركة تشمل إنشاء مجمع البضائع في مدينة برج العرب وهناك مشروع لتطوير الشركة بالتعاون مع شركة إلفهانازا الإستشارية وتوجد لجنة مخصصة لمتابعة أعمال التطوير في الشركة برئاسة المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة.

• وتحدث مجدى العفوف مدير الشحن الجوي بمطار القاهرة فقال أنه تم توقيع عقد مع شركة فريوير عام 2005 لتطوير قرية البضائع وشبكت لجنة من شركات الطيران ووزارة التجارة وشبحة خدمات النقل الدولي وشركات الشحن والهدف من تحويل مطار القاهرة إلى مطار محورى.

• وأضافت السيدة جورجيت راتب رئيس الإدارة المركزية للمنطقة الجنوبية والوسطى إلى أن جمارك مطار القاهرة مستعدة لتطبيق كافة التسهيلات لشركات الشحن في سبيل الوصول بمطار القاهرة لأن يكون مطاراً محورياً والأمر يتوقف على مدى إستجابة هذه الشركات لأعمال التطوير وأعلنت أنه سيتم الإنتهاء من عمل المخطط الورقى وسيتم الإعتماد على النظام الإلكتروني وإنهاء التعامل بالنقود.

هذا وقد حضر هذا اللقاء عدد 220 عضو يمثلون 200 شركة شحن دولي.



الأستاذ / أمين الشبخ  
رئيس لجنة الشحن الجوي



اللواء / مازن نديم  
رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي



الأستاذ / مدحت القاضي  
سكرتير عام الشبحة



اللواء طيار / أسعد درويش  
رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للشحن الجوي



الأستاذ / محمد عباس  
مدير عام نظم إدارة السلامة  
وزارة الطيران المدني



الأستاذة / جورجيت راتب  
رئيس الإدارة المركزية  
للمنطقة الجنوبية والوسطى



سلطة الطيران المدني





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



## شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع ( 23 عاما )

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء ( البشرى - البيضاء - العامرية )  
لتخزين الحاويات والبضائع

ADDRESS : QUAY 49/64 PORT OF ALEXANDRIA  
P.O BOX EL-GOMROK-ALEXANDRIA-EGYPT  
TEL: 03 4800633- 480034 4873085  
FAX : 03 4862124 TELEX: 54566ACH UN  
WWW.alexcont.com  
Email: alexcont@alexcont.com



# Evergreen's Chairman sees the container market continuing to flourish unless it encounters unexpected catastrophes



**Speaking at the World Shipping Summit (China) 2007 on November 2 in Tianjin, Arnold Wang, Chairman of Evergreen Marine Corporation, addressed the audience on the subject "Growing Demand as Indicated by the Shipbuilding Orderbook".**

Noting that over the past decade, China's remarkable economic growth has brought structural changes to global container shipping and other related industries, including shipbuilding and terminal operations, Mr Wang reflected on the impressive statistics:

"In 2006, container throughput in all Chinese ports reached 80 million TEU, or around one-fifth of the global volume. For cargoes from Asia to Europe and North America, China's exports have accounted for more than half of market volumes. In 2006 China gained a market share of 65% in the Trans-Pacific eastbound trade, 71% with the inclusion of Hong Kong. In the Far East - Europe westbound market, a market share of 63% was recorded for exports from China alone and 72% with Hong Kong's contribution."

Mr Wang added that given the scale of China's economic development, it is hardly surprising that China is now having a significant influence on the overall shape of global container transport and other related industries. Turning to the subject of the global container ship newbuilding programme, Mr Wang continued:

"According to Clarkson's statistics, shipyards worldwide are expected to churn out 1,410 thousand TEU of tonnage in 2007 while in the latest building spree, vessels above 10,000 TEU have increased by a notable extent. In total, ship owners have spent \$51.2 billion on container vessels, including 114 vessels above 10,000 TEU. It is believed that more than 150 such ULCS will be added to orderbook by the end of this year."

BRS-Alphaliner's newbuilding statistics echo this development, said Mr Wang:

"The ULCS fleet above 10,000 TEU will grow from four to 152 ships in four years. All these gigantic vessels are expected to join the booming Far East - Europe trade."

Mr Wang said that some people might start to wonder whether such a huge delivery of tonnage will cause oversupply and lead to market meltdown, or whether the influx of new capacity will only serve to fulfill ever increasing demand.

He believes that in order to forecast market demand/supply, it is essential to analyze the growth in real slot capacity, which can be influenced by the following factors:

• **Limitations of actual loading**

Due to loading requirements or broken space caused by special cargo, a vessel's actual carrying capability will not reach its nominal capacity. These factors include over-weight, out-of-gauge (over-high and/or over-wide), and dangerous goods, etc. For a 4,000 TEU vessel, the effective slot space can fall to under 3200TEU when the above-mentioned factors are taken into consideration.

• **Replacement of ageing fleet**

Ageing vessels account for a notable share of

the total existing fleet. More than 5% of current tonnage would normally have been scrapped having reached the age of 25 years. In other words, one out of every 20 newbuildings will be used to fill the vacuum created by the disposal of ageing vessels.

In consideration of low productivity and high maintenance costs, the ageing fleet will be gradually renewed. With part of the newbuilding fleet reserved for the replacement of the ageing fleet, the growth of effective capacity supply will slow down as a result.

• **Capacity demand for feeder expansion**

To maintain the efficiency of the overall network, feeder services have to be upgraded in proportion to the expansion of mainline services. The tonnage requirement for feeder expansion will reduce the capacity growth of long-haul services.

For example, if a carrier were to deploy 10,000TEU vessels to upgrade an existing Far East - Europe service that was using 6,000 TEU ships, shifting the 6,000TEU vessels to replace 3,000TEU ships in a Far East - Mediterranean service. The 3,000TEU ships are then used to expand regional feeder networks. The cascading effects only supply 7,000 TEU of effective slots to the Far East - Europe (including Mediterranean) trade.

•• **Port congestion**

In the Far East, China in particular, the handling capacity and capability of container ports is being constantly upgraded in line with bullish cargo growth. In Europe, as in the US, there are also a number of major expansion plans but due to environmental concerns, lengthy consultations and public enquiries are creating major delays measured in years, not months. These bottleneck problems will gradually influence operational efficiency and restrain effective capacity growth.

•• **Longer trade routes**

On the one hand, the booming Far East - Europe market brings huge cargo volumes to carriers. But on the other hand, the longer trade route requires more vessels than other trades and imposes mitigating effects on actual capacity growth. With most ULCS newbuildings deployed on the Far East - Europe trade, the growth of effective slots will be slower than the nominal capacity increase, and this will help to stabilize the global container shipping market.

For instance, it takes four to five ships to run a Far East - US West Coast weekly loop but it requires eight to nine ships for a Far East - Europe weekly service. The deployment of eight 8,000TEU vessels can form two weekly services on the Far East - USWC trade and increase weekly capacity supply by 16,000TEU. In contrast, the same eight vessels can only constitute one weekly service when shifted to the Far East - Europe trade and reduce the capacity increase by half.

•• **Crowding-out effect of way cargo**

Long-haul services can also carry way-cargo, and

this dilute capacity supply for the main trade. For example, Far East - Europe services can serve the Red Sea market en route to Europe. Far East - US East Coast all-water services can carry cargo in transit to South America.

Mr Wang also commented on the relationship between global economic growth and container volumes:

"There used to be a proportional connection between the growth rates of global economic development and container volume. Under normal circumstances, the increase rate of container cargo is around 2.4 times that of economic growth. But due to the impact of outsourcing trends, the situation has started to change in recent years. The ratio climbed to 2.8 and 3.6 for 2000 and 2003 respectively. In 2004 and 2005, with the outsourcing trends more or less established, the ratio fell to the previous level. According to forecasts by the IMF (International Monetary Fund), the global economic growth rate will range between 4.2% and 4.3% during 2006 - 2010. Based on the cargo multiple of 2.4, global container cargo volumes are expected to increase by 10-11% in the coming years.

The pointers above indicate that cargo volumes will continue with stable growth while the tonnage supply will increase slower than expected. Therefore, it is believed that the container shipping market will continue to flourish unless the global economy is impacted by unexpected catastrophes."

Container shipping is an open and very competitive market, said Mr Wang:

"Changes in capacity demand and tonnage supply will directly influence freight rates and loading performances. Furthermore, this industry requires huge investments but only generates slim profits. In the last 10 years, fierce competition has driven the industry's profitability down to micro levels or even into frequent losses. Container shipping has become the least lucrative section of the whole logistic chain.

"For example, the industry achieved a record profit in 2004. But an American Shipper study revealed an average profit ratio of 10% in that prosperous year compared to 5% for a normal year. Given the limited profit margin, carriers' profit outcomes can easily turn negative when freight rates drop by 5% or costs increase by the same level.

"For the years to come, it is forecast that the development of the container shipping industry will continue along a rising path, based on continuous cargo growth and stable capacity increases."

"We believe that rational competition is the foundation on which we can create a win-win situation among competitors and conduct reciprocal business with customers. We are glad to join with other carriers to explore avenues whereby we can continue our contribution to the development of the global economy"



أسرة تحرير المجلة  
وجميع العاملين بها  
يهنئون



السيد اللواء/ ممدوح دراز  
على الثقة الغالية التي أولتها سيادته



القيادة السياسية  
بتعيين سيادته



رئيسا لهيئة موانئ البحر الأحمر  
متمنين لسيادته دوام التوفيق والنجاح

في ظل القيادة الرشيدة  
لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع  
تسعى لاستضافة الخط الملاحي Hapagloyd

لاهوراكسبريس  
تدخل حاويات دمياط



تراكت السفينة لاهوراكسبريس على رصيف الحاويات رقم ( 4 ) وهي تحمل جنسية ( هونغ كونج ) تابعة للخط الملاحي الألماني Hapagloyd ( هايج لويد ) يوم الخميس الموافق 2007/11/15م ، وتم العمل عليها يوم 2007/11/16م ، الساعة الرابعة صباحاً ، علماً بأن السفينة تعرضت لحادث نتيجة سوء الأحوال الجوية بالحيط الأطلنطي أثناء قدومها من ميناء نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية إلى ميناء بورسعيد مما أدى إلى سقوط عدد ( 32 ) حاوية بالبحر ووجدت تلافيات بالعديد من الحاويات على السفينة علماً بأن معظم الموانئ رفضت دخولها

مما أدى إلى إستئانة الخط الملاحي إلى شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع لتفخولها الميناء والتعامل معها ونظراً لظرفه العاملين بشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وإبداء روح التعاون من قبل الشركة وأفق السيد / رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب على دخول السفينة وقام سياحته بمتابعة العمل بنفسه على الرصيف المتراكمة عليه السفينة وتم التعامل مع جميع الحاويات المنطوق بها التفريق مع مراعاة عوامل الأمن والسلامة لجميع العاملين والسفينة والمعدات .



- اسم السفينة : لاهوراكسبريس  
جنسية السفينة : هونغ كونج ( Hapagloyd )  
الخط الملاحي : هايج لويد ( Hapagloyd )  
جنسية الخط الملاحي : ألماني ( HLK )  
التوكيل الملاحي : ميديفنت ( Medivent )  
رحلة السفينة : ميناء نيويورك ، ميناء بورسعيد  
كمية التفريغ : حوالي 400 حاوية  
مكان التحادث : المينحيط الأطلنطي  
صعد الحاويات : التي سقطت في المحيط 32 حاوية  
دخول ميناء دمياط : يوم 2007/11/15م



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م

# شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.



أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

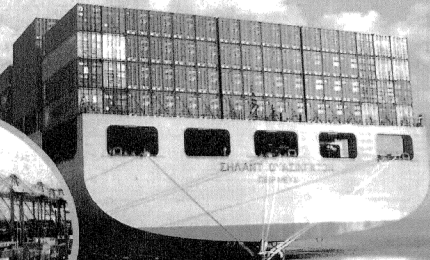
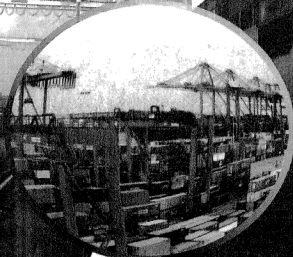
الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الاسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانئ العالم

نحن دائماً . . . . . بابتك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسي: داخل الدائرة الخمركية - ميناء دمياط

عنوان تقني: دمياطكوست دمياط

تليفون: ٢٩٠١٢٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١١٨ - ٥٧/٢٩٠١١٨

فاكس: ٥٧/٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي: ٢٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

e-mail: damietta@dchc.com.eg









# ومازال ملف الاجتماع الخامس والثلاثين لاتحاد الموانئ العربية مفتوحاً (الكوائف السعودية حاضراً ومستقبلاً)

## كلمة الدكتور خالد بن يوشيب رئيس المؤسسة العامة للموانئ السعودية



الحرص الاستراتيجي التامحة في الموانئ

تطور الآن أمام القطاع الخاص العديد من الشروعات المبرومة حالياً لإستثمار في جميع جوانب المملكة تقريباً بدءاً من تصديق بعض بنى الأصفحة والخطوط في ميناء جدة العزم لتطورها وزيادة قدراتها الإستراتيجية، واتجاه نحو إنشاء محطات جديدة للتواريات في كل من ميناء جدة الموانئ السعودية، والكبد عبر العزم وميناء ميناء نظام (BOT) ومشروع إنشاء ميناء رأس الزور في المنطقة الشرقية في المملكة التي سيخدمها الميناء الصناعي العميق في تلك المنطقة، علاوة على المناقصات الجديدة التي تم طرحها في بقية أقاليمها، بعض بنى الإسناد السريع حالياً في هذه الموانئ.

وكان العديد من الفرس الإستثمارية الواردة إلى المملكة أمام جميع الشركات المتخصصة لفعل في الموانئ السعودية بعد تنسيق مشروع البصرى البرى الذي يتكون من خط مد بطول حوالي 9590 كم يربط الشبكة الحالية من ميناء الرياض إلى ميناء جدة الإسلاسي خط أطول بطول حوالي 115 كم يربط ميناء الجبيل بالشبكة الحالية في ميناء الصام، ومشروع المنطقة الغربية التي يتضمن تنفيذ خطوط جديدة بطول 570 كم تربط ميناء مكة بالميناء القنوة وروية ميناء جدة وميناء ينبع، وهناك مشروع الخط الجبيل الذي يربط ميناء شمال المملكة مع المناسف والمغسفات والوكمات مع ميناء الجبيل الصناعي بطول 1300 كم تقريباً.

وعنى تنفيذ باقي المشروع ربط البحر الأحمر بالبحر العربي، وسيكون للجزر كثيراً كبيراً على نمو انماط النقل إلى إسواق المملكة وتنفيذ فورات في إستثمارات النقل، علاوة على خدمة البضائع الواردة من أسواق شرق آسيا عموماً عبر ميناء الكبد عبر العزم بالصام وأسواق أوروبا وأمريكا الشمالية عبر ميناء جدة الإسلاسي، أو أنه سيساهم في جذب مزيداً من التجارة العابرة (المناصفة) مما يعزز من مكانة مينائنا جدة الإسلاسي والكبد عبر العزم بالصام، وتحسينها إلى موانئ محورية في المنطقة.

توسع الموانئ السعودية في المرحلة المقبلة

جهدت المؤسسة العامة للموانئ التمهؤ الذي ينبغي أن تتبعه إدارة الموانئ في المرحلة المقبلة، وذلك من خلال ما يلي:

- متابعة التطورات التشريعية والتوجهات العالمية المتغيرة في صناعة النقل البرى التي تتطلب سرعة إتخاذ القرارات.
- تحقيق المعايير الإقتصادية في الإدارة والتنشيل.
- إنشاء الشركات المتخصصة أو المساهمة فيها لتوسع في أعمال التخصص والإسناد إلى القطاع الخاص.
- تحقيق الإستراتيجية الإقتصادية عبر تسريع أجور خدمات الخلفعة بشكل صحيح، بإستناد إلى معلومات مراكز التكلفة والإيراد والمشاركة في الأجور المحلية إقليمياً ودولياً.
- إنشاء محطات نقل وادارة المحطات للصناعة البحرية (البحر الأحمر) التي تحقق أقصى منفعة للإقتصاد الوطنى، وإسناد العبور التجارية بالشكل الذي يحقق المصلحة العامة القوية.
- القدرة على إستغلال حركة التغيرات العالمية التي ينتج عنها ولادة فرس جديدة لتقديم خدمات ذات ربحية عالية، وإستحداث أساليب جديدة لإستثمار تلك الفرص.
- مواجبة المنافسة العالمية القائمة بين موانئ المنطقة وبعض الموانئ العالمية، وذلك بفتح المرونة الكافية للمؤسسات الإستراتيجية والتشليات الوطنية، وبكاف تمهين مديرى الموانئ وتقييم أدائهم وضمان سلامة ومناسبة التنافس فيما بين موانئ المنطقة.
- جذب الكفاءات المتخصصة التي تتطلبها حاجة العمل وتنمية قدراتهم ومهارتهم وتوفير الإستقرار الوظيفى لهم على الإبداع والتفكير.

تحقيق عوائد عالية مجزية نتيجة زيادة الطلب على خدمات الموانئ وزيادة الإيرادات مما يساهم في تنوع مصادر الدخل الوطنى وفق الخرنج العامة للدولة وزيادة مواردها.

الخطوات التطويرية للموانئ العالمية،

أولاً الخطوات التطويرية التي تقوم بها من المهام التفضيلية، بحيث يصعب كل ميناء، بدءاً تجارة مستقلة - يتولى إصدار القرارات على مستوى إدارة الميناء، وتكون الموانئ مثل أي مؤسسة تجارية كبرى تتكلم من عدة أقسام، وتتبع المؤسسة العامة للشركة القابضة على الشركة الميناءى لكل ميناء، مثل السلطات والصلحيات والمساحات، وبمستصر دور المؤسسة في أنواع الخلفعة التي عادة ما يتم الإقرار بها من قبل الإدارة العليا في الشركة القابضة، بحيث تشمل أنشطتها وضع التخطيط والإستراتيجيات العامة للقطاع الموانئ لضمان إستيفاء الإستراتيجية والتشليات الوطنية، وبكاف تمهين مديرى الموانئ وتقييم أدائهم وضمان سلامة ومناسبة التنافس فيما بين موانئ المنطقة.

الإستمراري في تبسيط الإجراءات الإدارية والمستندية التي تؤديها الجهات المرتبطة بخدمات الموانئ وزيادة التنسيق مع الأجهزة الحكومية والجهات الأخرى ذات العلاقة، إتخاذ الخطوات التنفيذية لتنشيل المشروع السعودى لتبادل المعلومات (SAUDI-PORT)، والتي ينبغي إنجاز كافة عمليات الموانئ التكرينياً، وإستكمال الخطوات الخاصة بالتنسيق مع جميع في كل من ميناء، بدءاً من ميناء جدة الإسلاسي وميناء الكبد عبر العزم بالصام، فجميع موقوفى الموانئ الحكومية العاملة في الميناء، تحت سقف واحد، وبكاف الوكلاء اللاميين والخلفين المحركين لدى العلاقة بوضع الميناء.

تطوير أعمال المجالس الإستشارية في الموانئ، فوكالة منظومة التطوير لأساليب التشغيل والتحديث للموانئ، وذلك بإتاحة الفرصة لتنشيل كل القطاع الخاص بإضام معمل من الشركات المستثمرة في إدارة وتطوير الموانئ، وذلك عضوياً بالمجلس إختيار القطاع الخاص شركة إستراتيجى في إدارة وتشغيل وصيانة مرافق الموانئ السعودية.

- تأهيل الكوادر البشرية بصفة مستمرة لتكون قادرة على مواجبة كل الظروف التي تواجه الطلب على خدمات الموانئ وإدارة العمل في هذا القطاع بكفاءة وإقتدار، وإستقطاب المزيد من خريجي كلية علوم البحار المتخصصة في الأعمال البحرية التي لا تتفرق في سوق العمل السعودى والبيع بعمق للعمل في الموانئ وزيادة أعداد المهندسين الخارجه بالمعهد والكيان المتخصصة لاسيما في المجالات المتخصصة البحرية والبنية التي يحتاج إليها سوق العمل في الموانئ.

- وضع ضوابط جديدة لتنظيم تعثيث مغلخ وأمنته وكفاءة بواسطة الأمانة الفنية في جميع موانئ المملكة التي يتوارى بها محطات التكراب وذلك للحفاظ على سلامة الأرواح والممتلكات، وتنظيم حركة السفر عبر الموانئ السعودية.

- وضع الترتيبات اللازمة لإنشاء أندية للبحارة في موانئ المملكة، وذلك لتسهيل دخول وخروج وإقامة الطواقم الأجنبية العاملة القارية المملوكة وتنشيط حركة السياحة البحرية في الملكة.

كثافة الأختراعات التكنولوجية،

تحديث أساليب معالجة البضائع ورفع كفاءتها

تمهين أحدث معدات معالجة البضائع التي يمكنها التعامل مع أجيال السفن المتزايدة على طريق القطاع - الخاص

تنفيذ برنامج إحلال السفعات القديمة وتطوير معدات معالجة البضائع وإمالة العمر الإقتصادي لها، مع العرس على إدارة أعمال الصيانة الوقائية للأجهزة والعدات مطلة فترة العمد وفق برنامج زمنى محدد.

العمل على إسناد أعمال التكراب بالأمانة الفنية الجديدة في الموانئ إلى القطاع الخاص وتحت إشراف البحارة،

التوسع في إنشاء أعمال التكراب مختربات الأمانة الفنية الجديدة في الموانئ إلى القطاع الخاص، وقد تم تخصيص فقرة زمنية إستراتيجية (100.000) م.تر مربع بمنطقة الخفزة جنوب ميناء جدة الإسلاسي لإقامة مختربات لتجود الترحيل للقطا الخاص وتشمل مختربات لفحص الألفية وغيرها.

التوسع في تقديم الخدمات ذات القيمة المضافة،

- تهئية الميناءات الخاصة في الموانئ لخدمة التجارة البحرية بما فيها الصامات المولنية لتكن صادراتها قارة في المناسف في الأوساط الخارجية.

- التكرير على بناء الخدمات الإقتصادية لتجارة البحرية في موانئ الملكة وجعلها جاذبة لإستثمارات المحلية والأجنبية.

توفير خدمات متميزة للمستثمرين لإستيراد المواد الخام اللازمة لتلك الصامات لإستفادة الإقتصاد الوطنى من القيمة المضافة.

دراسة إمكانية زيادة كفاءة إمداد العائد الإقتصادى للموانئ

رفع الفعاليات الإقتصادية والتشغيلية لميناء جدة الإسلاسي والكبد عبر العزم بالصام، ورفع مستوى الأداء للخدمات في الموانئ المتأتمنية.

توفير خطوط الأمانة الفنية داخل ميناء الخليج العربى وفقط ناقل الكريت المذاب من شركة أرامكو السعودية إلى مرافق الشركة بميناء الكبد عبر العزم بالصام.

التوسع في إنشاء الموانئ الصناعية المتخصصة.

العمل على زيادة التنسيق والتعاون بين المؤسسة العامة للموانئ والهيئة الكفية للجبيل وينبع توفير مرافق لشركات القطاع الخاص في الأصفحة على مينائى الكبد عبر الصامات بالجبيل وينبع، وتوفير المساحات الكافية لإقامة الخزانات الزلرية لعمل تلك الشركات.

رفع مستوى أداء الخدمات في الموانئ الضفيرة

إنشاء محطات كفاءة في ميناء خفيا، ميناء الشمالى الغربى من الملكة.

دراسة تهيئة بعض الصامات وجعل الموانئ الضفيرة بيئة جاذبة للإستثمارات.

دراسة إمكانية الملكة لإستضافة المنحة في الموانئ الصغيرة.

إنشاء مصطلحات جديدة للتشليات

إستكمال مشروع إنشاء وتشغيل محطة الصيانة الجبيلية في منطقة إعادة التصدير بميناء جدة الإسلاسي.

إستكمال مشروع إنشاء محطة حفرة ثانية في ميناء الكبد عبر العزم بالصام.

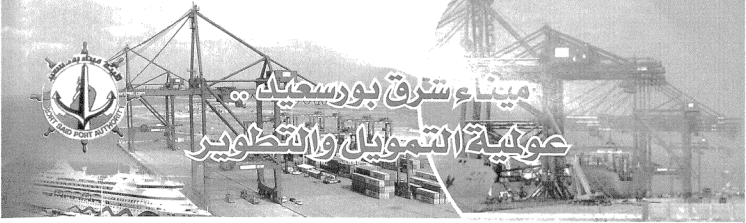
استكمال تنفيذ وتنسيق وتنظيم المشروعات الجبيلية والموانئ

مشروع ميناء رأس الزور في المنطقة الشرقية من الملكة سيخدم الموانئ الصناعية العنصرية في رأس الزور، ليكون المناسف في الملكة التي يفضخ إلى الإشراف المباشر من المؤسسة.

مشروع العزم الصامات على، وصيانة السفن ببنينا، ينبع التجاري، والذي يبنى متطلبات خطوط الملاحة البحرية من إصلاص وصيانة السفن والكالات.

بعد هذا العزم الجبيل من التطورات والمستجدات العالمية التي طرأت على صناعة النقل البحرى، وخطت المؤسسة العامة للموانئ أمانة لكافة تلك التطورات، والفرس والمشرومات التي تعتمز تنفيذها في المرحلة المقبلة والتي ستساهم في تمهين دور الموانئ السعودية في مواجبة المناسف مع الموانئ العالمية، على ما يمكن القول أن الترتيبات الحالية الخاصة في خط الموانئ وطبقات النقل الأخرى في الملكة ستؤدى إلى نمو الوضع الإقتصادى والإجماعى في الملكة بشكل عام، كما أن الفرس للشأخ أمام القطاع الخاص لمشاركة الدولة فى الإستثمار في تلك المجالات، سوف يؤمن، وذلك، فائدة طوية لأجل الجيل الحالى والأجيال القادمة.

انهى تحياتى وتقديرى لجهود الوحدة الإقتصادية لإتاحة لجامعة الدول العربية ولكم شكر وحرص وتمائم حكومة خادم الحرمين الشريفين على نجاح هذا القطاع.



# ميناء شرق بورسعيد عولمة التمويل والتطوير



بقلم / سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

**الآن أكثر من أي وقت عرفته الإقتصادات العالمية فيما مضى أنتجت العولمة مؤثرات وقوى ناقلة تضطلع بإعادة صياغة وتشكيل أسواق الإستثمارات الدولية على مستوى القواعد والطاقت الإنتاجية وعلى مستوى التدفقات الرأسمالية المالية والمعرفية والتكنولوجية وتعتبر تدفقات التمويل العولمية عن مدى أهمية الإستثمارات فى المشروعات التى تحقق مردودات أفضل وفى الأفطار الأكثر ضمانا واستقرارا لهذه الإستثمارات، وفضلا على ذلك فإن التمويل العالمى بات أكثر إهتماما بملوع القوى العاملة فى الدول المضيفة للإستثمار بتنمية الطاقات الإنتاجية بشقيها الكمي والنوعي لدعم تكامل النمو على الصعيد الكوبكى**

المكان أن تدخل به الحكمة المصرية إلى ساحة الشراكة الدولية دون الحديث عن الخصخصة التى تتم أحيانا على نحو متعطل بفكر إلى الحسابات الإقتصادية والإجتماعية التى توازن فيها إعتبرات الحاضر مع إعتبرات المستقبل من الهام أن تعرف أن تدفق روس الأموال عبر الحدود الدولية خلال عقد وثيف منذ 1995 قد تضاعف ثلاثة أضعاف ببلغ 6.4 تريليون دولار بما نسبته 14.5% من جملة التواتج المحلية الدولية. يقضى هذا التحول الهام هنا أن نعاود النظر على كيفية صياغة إستراتيجية جديدة لإدارة الإقتصاد القومى مع إيلاء الأهمية القصوى للقطاع ورشادة إستراتيجية إقتصادية وإنتاجية ومن ضمن أهمها الطاقات الإنتاجية اللواتى، كيف يمكن إن يصور المستقبل لعدد هذين الصنمين الإستراتيجيين فى حوزة المنافسة العالمية؟

**أولا،** بالخصوص بشأن الفرص البديلة ليد الميناء، أن يخرج من شرقه العتقة وبمده الزمان إلى شمال شرق المدينة لإطلاق فى ظهوره من عند بنائه الصيد إلى داخل البحر المتوسط بتردم مساحه من مياه إكتساب إمدتات أرضية بيقام عليها الميناء .

**ثانياً،** أن تتم تصاميم الميناء ليكون ميناء حاويات وليس محطة حاويات مع الأخذ فى الحسبان أن سفن الحاويات من حوزة 10 آلاف حاوية متساو الآن وستزال إلى الجار سفن من حوزة 15 و 12 ألف حاوية. هذه الفاتحة الضخمة (ULCS – ULTRA – LARGE) تتطلب موانئ فائقة العمورية.

**ثالثاً،** أن لا ينجرخ الميناء من الإختراط فى حروب المنافسات السلبية حدث إن سياسة خفض الأسعار إن تعينهما على تحقيق فوائض تعزز من تمويل التطور والإرتقاء. بالآداء اللوجستى. الأخرى إن يتحول الميناء إلى واجة إستثمارية وخدمة العملاء على أساس السعر العادل للخدمات ذات الجودة المرتفعة والزمن القياسي.

**رابعاً،** وفى هذا السياق العملى فانه من الأهمية بمكان أن يصمم الميناء الشرقى والغربى فائقة إنتاجية متقدمة ومشتركة ومتكافئة على أسس من التعاون ليجل بورسعيد قلبا محوريا جاذبا لبضائع الأقطرية الدولية.

المعادلة الآن أصبحت ذات بعدين بعدما الأول هو الطاقات التمويلية وبمدها الثانى هو التراكمات الرأسمالية (السلطات الإستثمارية) وواقفنا الإقتصادى فى مصر نتجح كفته صوب الحد الثانى من هذه المعادلة بكثير مما يعيل شطر الحد الأول إلا أن إفتتاح المعادلة على عناصر وعوامل أخرى لدينا فى مصر أضفى عليها ثراء، فى مجالات أخرى من ضمنها الموقع الجيوستراتيجى والموضع الجيوبيومورفى . حيث ينطوى الأول على قدرة لإيضاح إمكانيات التنمية بنيامينيات المقومات كما أن الثانى يوسع إن يرسم خطوط المعطيات للنمو فى المستقبل فمع بداية القرن الحادى والعشرين قدم مهنور شرق بورسعيد وسائل جديدة وأوات حديثة لإعادة رسم خريطة الإستثمار وجول أعمال جديدة لتطوير فعاليات اقتصاد الموانئ إعتادوا على التمويل الأجنبى والخبرة العملية الفارغية والشراكة المصرية فى هذين الجانبين

وكان ذلك بمثابة عنصر مساهم (instrumental) يحتاج قطاع اقتصاد النقل البحرى والهندسات التجارية البحرية إلى حد كبير، فمصر فى سياق إدراك مراكز التجارة الحرة والعولمة تمثل حلقة وصل ومعدور إرتكاز ومجاز ومحنة استقبال بقطعة إطلاق لخدمات الطرق القصيرة (Short-haul services) وخدمات الطرق الطويلة (Long – haul services) ( ) إلى مواقع جمعة على خرائط العالم .

التوازن الدقيق ما بين الإستثمار العاد والتخطيط الإستراتيجى يتطلب معطيات مضافة أخرى إلى ميزات المكانة والى الإستثمار يقوم على رفق معنفة المدى والخصاميات الأثر إستمرار وإدرا للزمرايا والمنافع وفى إطار ذلك فإن الطلب الموجة لإستهلاك الناتج اللوجستى تعدد أنماط السفن ومشحونات البضائع على أساس أعاد الأولى وأحجام الثانية . والعرض (الإستثمار) الإنتاجى تعدد الموانئ؛ بشبكة مترافقة وخدماتها التوريمية . فاسفن الأمهات Mother ships والسفن الروافق Feeder ships لابد أن تعتمد بدورها على الموانئ المحورية (الأمهات) والموانئ الرافدية الموزعة على شبكات النقل الثانوية؛ بالنسبة للإستثمارات الإنتاجية فى الموانئ هناك أربعة نماذج من التمويل (التتمية):

**خاصاً،** وفق تنبؤات صندوق النقد الدولى فإن معدلات زيادة البضائع المحواة ستبلغ زهاء 2.5 مرة عن معدلات النمو الإقتصادى الدولية، لذا فإن توافر البنى التحتية ومنظومة الخدمات اللوجستية والهياكل الإدارية فى الميناء من سيجهلها قطبى تواعيد قدرات تنافسية متميزة **سابعاً،** وفيما يتعلق بسياسات التخطيط المتكامل زهاء 400 مليون حاوية أى ما نسبته 20% فيما بلغ نصيب مصر 3.6 مليون حاوية ما نسبته 4.5% من رقم الصين.

**سابعاً،** وبموازاة ذلك، فإن معدلات النمو فى الخطوط التجارية ما بين جنوب شرق آسيا وقارة أوربا وقناة السويس طريق مفضلة لهذه السفن ذات الأبعاد واليها. **الأولاد،** يتعين على المينائين على مجال التعاون فيما بينها والنفاضة على المستوى الدولى إدراك أن معدلات النقل البحرى على الطاقات ربحاً على سفلة اللوجيستيات بالنسبة للتقالل إذ يرتد عددها من 10% إلى 15% ومعنى ذلك أنها مصلحة حسابية لأي تقايات سواء فى زيادة المروفقات أو تراجع سوق الوائالين ومن مصلحة المينائين زيادة مرات تردد السفن عليها وتعاظم أعداد الحاويات التى يتم تداولها فيها واستمرار شخ التمويل الدولى فى إستثمارتها.

- 1 – إستثمار خارجى وتمويل محلى
- 2 – إستثمار محلى بتمويل محلى
- 3 – إستثمار خارجى بتمويل خارجى
- 4 – إستثمار محلى بتمويل مشترك

ويعد ميناء شرق بورسعيد من النوع الأخير على أساس التلالى الإقتصادى Economic Convergence

وبكما أن المحورية ذات الخدمات والتسهيلات اللوجستية الفائقة تسعى دائماً إلى إمتلاك أدوات ووسائل حديثة لإنتاج أفضله تحرص كذلك على حيازة وسائل وطرق متقدمة للتسويق . فهذا هو الوجه الأخرى للمنافسة والتطوير وهذه هى البنى التحتية التركيبى Structural growth وكذلك بناء قاعة السيطرة Governance ميناء شرق بورسعيد بكل ما فى محاور إنتاجية ومقومات فائقة وإختلاعات وإعادة عمال متكافئة ما من معادلة تنمية قطا إلى إستثمار النقل البحرى الدولى.

لكن هذه المعادلة لا يمكن إغفال هدفاً أساسياً يكمن فى الرافعة والقوة الكامنة فى وهو الميناء الذى كان الكائنات اللوجستية يوسعها محاً أن يستمد أهمية إستراتيجية من ميزة وقوعها على ميجل / مخرج قناة السويس وهما معاً بقدرورها تزخج فعاليات قناة السويس بإعتبارها طريقاً للتجارة الدولية وأداة لجوسيتية من أدوات الإقتصاد العولمى . التصور الأكثر إقترباً من واقع التطورات العولمية هو أن الخرائط التى رسمها فى العمر 138 عاماً – من

# مواجهة التحديات لصناعة النقل البحري

الجزء الأخير

عميد بحري متقاعد، عبد العزيز أبو طالب

**ذكرنا في العدد السابق أن صناعة النقل البحري يمكن وصفها كواحدة من أكبر الأعمال المثيرة في العالم وتطرقنا إلى التعرف على الظروف والتحديات التي تواجهها صناعة النقل البحري ومنها :**



**تقليل الانبعاثات الغازية الضارة للجو من السفن والآثار الضارة بالبيئة البحرية وكذا تحسين عمليات بناء السفن وتخريدها ونستكمل في هذا العدد بعض الظروف والتحديات كتوفير الأيدي العاملة في البحر وضافات الموانئ والبنيات الأساسية فيها والقوانين البحرية الدولية في مواجهة القوانين الإقليمية المحلية وتعديل طاقات النقل لمواجهة أنماط التجارة الدولية والأمان والحذرف في سلسلة العمل البحري ومراقبة عمل إدارة شركات النقل البحري**

## 6 - القوانين البحرية الدولية في مواجهة القوانين الإقليمية والمحلية

إن اختلاف القوانين البحرية الدولية عن القوانين البحرية الإقليمية والمحلية تعتبر قضية حساسة مهمة للصناعة فقد ظلت منظمة BIMCO حازمة ومبيدة لقيام المنظمة البحرية الدولية IMO بصياغة القوانين والقواعد البحرية لصناعة النقل البحري الدولية. وقامت منظمة IMO بجهود كبيرة لتحسين سبل أبحاثها وتقليل الفترات بين إصدار معاهدة دولية وبين بدء تنفيذها، رغم أن الكثير يبقى متعلقاً بالدول الأعضاء في المنظمة لتنفيذ متطلبات هذه المعاهدات.

وإن الكثير الآن هو زيادة القوانين البحرية الإقليمية والمحلية التي تخالف هذا النظام الدولي سواء كانت عن طريق قوانين عن الإنبعاثات الغازية من السفن أو المواصفات الخاصة للسفن التي تقترب أو تدخل في نطاق منطقة إقليمية والتي تجرم الذين يخالفونها. وهذا قد تختلف بعض المتطلبات الإقليمية عن المتطلبات الدولية. وهناك الكثير من النقل حول هذا الإجراء.

**7 - تعديل طاقات النقل لمواجهة أنماط التجارة الدولية**  
إن الأمر يحتاج أن تقوم سلطات الموانئ في العالم والمكومات بتحمل حقائق احتياجات عملاء موانئها وانتظار زيارتها. إن يقوم قطاع البناء كذا بلبية هذه الاحتياجات. وقد يحتاج الأمر إلى زيادة الاستثمار في اللذين يستخدمون خدمات الميناء وبين هؤلاء الذين يقومون بتوفيرها. وذلك لتحقيق الحلال الأشمل لمواجهة تغيرات أنماط التجارة.

ومن الأفضل النظر إلى بعض التغييرات الرئيسية في أنماط التجارة الدولية مثل الهند والبرازيل وذلك لمعرفة ما يمكن أن تفعله هذه الأحداث على صناعة النقل البحري لتوفير الخدمات لها.

## 8 - الأمان والحذرف في سلسلة العمل البحري

إن هذه الصفيط على الموانئ والنقل البحري يحدث متتافاً مع مطلب جديد إضطرابي للأمان في سلسلة العمل البحري التي يتصلب قبحى ملزم بمواعيد محسوبة وأمان البضائع المنقولة على السفن، لنع إلى أكثرها هي وسلامة وتأمين البضائع المنقولة عبراً. وعلى الصناعة أن تعدل نفسها لهذه المطالب لأنها ليست لديها خياراً آخر لختمه العملاء الذين يهجم ذلك كما يهجم وصول بضائهم في الأوقات المحددة، وهم سيقبلون القوم على الناقلين عندما لا تتحقق لهم مطالبهم.

وفي الوقت الحاضر فإن المثال لهذا ما حدث السفينة NAPOLI فإنه بعد أيام قليلة من الحادث الذي أصابها فإن مصنع للجمع السيارات التي كانت بضاعة على ظهر السفينة المنكوبة قد أوقف نشاطه. لهذا فإن الجميع لديهم الحق في التساؤل عن مدى إنكتمام الإصناف على النقل البحري لإعطائه مسئولية نقل بضائهم. وهذا يحدث أيضاً في سوق ناقلات النفط، حيث يعتمد العملاء على حسن تأمين تشغيل سفنهم ويوصل بضائهم في أمان وفي المواعيد المحددة لها.

## 9 - مراقبة عمل إدارات شركات النقل البحري

إن علينا أن نعمل بأشواط الشايفين والعمل بالأخلاقيات المعروفة والإتزام وعمل كل شيء صحيح وإذا لم نبين أننا محترمين وأتانا نعمل بمسئولية وأمانة وسلام وحذر، فإن العملاء لن يتعاملوا معنا، ويجب ألا نقع في فخ الإقتران بل مجرد إستفراخ شهادات الصلاحيات والأوراق الرسمية المطلوبة هو المطلب الوحيد. لهذا علينا أن نعمل بل بعد وأن نتحقق دائماً من صلاحيات العمل فحن في عالم تحصل فيه عقوبات الشغل في العمل إلى غرامات مالية كبيرة إلى جوار فقدان الثقة في إدارة الشركة الملاحة. وحتى عقوبات جنائية عليها.

\*\*\*

## 4 - توفير الأيدي العاملة في البحر

قد يفكر المرء أن إمكان الحصول على أيدي العمل في البحر يمكن أن يكون معزول من القيود والتحديات الكثيرة والتي تواجهها الصناعة. لكن صورة الصناعة ومشاعر الجماهير تجاهها تثير على قدره الصناعة على تشغيل السفن كامل زمومة. والصناعات التي تساهم في نظافة البيئة تجذب إليها الأيدي العاملة أكثر من غيرها من الصناعات والشباب في هذه الأيام يهتمون بهذه الأمور عند اختيارهم المهنة التي يرادولونها في مجدى حياتهم.

كما أن الحاجة إلى توفير الأيدي العاملة في البحر من الراغبين والمدربين جيداً، أصبحت واحدة من أهم القضايا التي تواجهها الصناعة. فقد مضى الوقت الذي كانت فيه الصناعة تهتم باختيار أرخص الأيدي لتشغيل السفن الرخيصة. والآن أصبحت السفن الحديثة الغالية تعمل في أنحاء العالم ويحرص المنظمون والشعوب على أمور السلامة. وأصبحت تستحق أفضل الأيدي لتشغيلها وليس هناك بديل لهذا.

ومنذ سنوات حذرت منظمة BIMCO من إحتمال حدوث نقص في توفير الأيدي العاملة التي تحتاجها الصناعة، كما حدث على النوهوس والتوريب البحري. لكن هذه التحذيرات لم تلاقى الإهتمام الواجب وأصبح الوضع يعد سنوات هو عدم توفير الأيدي العاملة في البحر بسبب نقص التمنية في السيمينات والتأمينات مما أوجد مشاكل خطيرة اليوم حيث يتفقد العاملون القادسي عن عدم توفير الكداف المالي للى الخبرة ليأولوا محلهم نتيجة المجهود في السيمينات والتأمينات.

ومن المهم أن نتذكر أننا لا نستطيع الحصول على أفراد للعمل في البحر وقت ما نشاء إذا حدث نقص في هؤلاء المهنيين كما يجب أن نتذكر الحاجة إلى كل لديهم الخبرة في البحر للعمل في الوظائف البرية التي تشرف وتتساعد على تشغيل السفن. وكذا الحاجة إلى بناء حياة جيدة لمهنة العمل في البحر ونحتفظ بأفضلها. وهذه مشكلة عالية لنا في صناعة دولية. والمهم أن نتذكر أن الخبرة والمهارة البحرية التي يحصل عليها الأفراد على ظهر السفن هي التي تغذي جميع قطاعات العمل البحري.

وفي السنوات القليلة الماضية، أجزمتنا الإتصالات اللازمة والتي تساعد على إظهار أهمية الصناعة البحرية، وأظهرنا أهمية تمنية الأيدي النابية الراغبة في العمل البحري وأن هؤلاء البحريين سيكونون أولى الناس بالعمل في الوظائف في البر مما بين أن هناك حياة طويلة للمهنة البحرية.

كما نستحق الإشارة أن أفضل الناس لن ينجذبوا للصناعة إذا كان يعملون في البحر إلا بظروف العاملة التي تلائمهم جيداً عندما يزدرون الموانئ الأجنبية على ظهر سفنهم. أو يتعرضون للمقويات الزائدة من الحد إذا شاء حظهم وتورطوا في حوادث. ومرة أخرى، فإن حسن معاملة العاملين في البحر يعتبر من العناصر الهامة التي يجب أن تتحلل بها الدول الساحلية ذات الجودة QUALITY COSTAL STATES- QCS

## 5 - طاقات الموانئ والبنيات الأساسية فيها

لاشك أن طاقات الموانئ والبنيات الأساسية فيها من الأمور الضرورية والهامة نظراً لنمو الأساطيل في العالم وزيادة أحجام السفن وزيادة إستخداماتها، وأن الأساطيل في تشغيل السفن الكبيرة تتحدى الموانئ الحالية وبالتالي الأساسية.

من الصعب أن نقلل الآن عن سنة 2007 عندما نتعرض لتأريير منظمة BIMCO عن أحوال الموانئ أن تكلف أن 70 نائة حسب تنتظر مراسي خارج ميناء دميرير الفحم في أستراليا، وأن موانئ هامة في أوروبا مخصصة لإستقبال سفن الخطوط الملاحية تلاقى تأخيرات كثيرة بسبب قدراتها المحدودة والإزدحام في الألبية الأساسية. في كما أن من الصعب معرفة أننا في يومنا هذا نضادف عدم توافر الأسفن للسن في معظم الموانئ وأن سفنا كبيرة تصميبها بآثار وتلفيات في المرات الملاحة ليخسر الموانئ. ولاشك أن هذه المشاؤون يوضوح عند تقديرين على البلد ساطحية ذات جودة QCS ما لا.



لواء بحرى

أحمد منصور العربى



ريان

عاطف مرونى



## الجمعية البحرية المصرية تقيم ندوة بعنوان

تفتية / محمد صابر

# (دور محطة الحاويات فى إدارة الأزمات المتعلقة بالسفن المحواة)

يعد تداول الحاويات من العوامل الخطرة التى تجابهها الموانئ البحرية وشركات الحاويات بالأخص حيث تستخدم شركات الحاويات وسائل أكثر ليونة ومرونة فى التعامل وذلك مع كل سفينة حاويات على حدة وذلك لخصوصية وتصميم وحجم وحمولة وأوزان السفن والحاويات التى تحملها على ظهرها ومجاهاة تلك المخاطر والتصدى لها من العوامل الأساسية والرئيسية ومن ضمن هذه العوامل نشر الوعى والتدريب والتحديث واقامة المؤتمرات والندوات فى ذلك الصدد .

وهذا ما دعا الجمعية البحرية المصرية بعدة ندوة بعنوان (دور محطة الحاويات فى إدارة الأزمات المتعلقة بالسفن المحواة) وذلك بحضور لواء بحرى/ أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع والريان/ عاطف حسن مرونى والمعلمين بقطاع النقل البحرى وافتتح الندوة البرهان عاطف حيث صرح بأن شركات الحاويات أخذت أبعاد كبيرة وكثيرة حيث أصبحت بعض الشركات تستأجر بوأخر، ولوجيستيات الحاويات بدأت تظهر كمجموعة وأصبح لها خطوط وبنج، وكان للنول الثامية بكثير من البوك نور فعال فى تمويل كثير من الشركات وبدأت تنخل لعبه الحاويات فى الأخرى مما دعا أيضاً شركات الملاقلين (أو المسفرة) بالمعنى الأصعب فى التخلل فى الأخرى وبدأت عملية الروافد والشراى الجديد الحوفاً الأول أن الناقلين والبنوك أصبحوا من الضدمات المكشلة للنقل وبدوا مع ملاك السفن وبنخوا اللعبة وهى تسليم الكونتينر للتعامل بعقره والمكاسب أصبحت مضاعفة لثلاثة أضعاف وحتى تتم عملية التوازن يجب أن يُحد حتى لا تضيق الأرصنام والخبرة أمام عن الاحتكار فأصبح سائداً وملموها ويجب أن نتصدى له وكل تأخر نسبي فى هذه الأمور يزيد من الفجوة ويصعب حل المشكلة فيجب أن نتصدى لهذه المشاكل التى تجابهها وأن نبقى على أرض صلبة بعيداً عن إزواج الإختصاصات بل التكامل النسبي وأخيراً ليس للتعمال إلا بنصائح العمل داخل الموانئ والعمل القائم، وتحدث اللواء /أحمد منصور العربى موضحاً بأنه مضى سنة كاملة داخل شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع حيث أنه يعتبر نفسه جديد العهد بها وكان السؤال الأصعب فى قبال إقامة الندوة فى أن يعطى تصورا للندوة التى عاشرها ومدى الأزمات التى واجهها وأعان بعدها أنه تم التعرف على أكبر مشكلة واجهها وكيفية التعامل معها، وهى أنه فيجب إتصال من أحد الخطوط التابعة للشركة يفيد بدخول سفينة ITAL FLORIDA (إيطالية) وبها مشكلة كبيرة ويجب أن نتعامل معها ويعد لي بيض الصور، والتي ذهبت أيضاً للتكوير وكانت صور بسيطة للحدث وقلنا سنحل المشكلة إن شاء الله وأختلط معنا الأراء وتداخلت وجهات نظر متعددة ومهتابة وكان الريان عاطف على قائمة الشركة وكان لي الحق فى أن أقبل السفينة أولاً ألقبها حيث كانت السفينة فى أسوأ حال من تساقط بعض الحاويات وهى أتت من البحر وتعلق بقية الحاويات فى الهواى على السفينة منتظرين تساقطهم وكانت هذه السفينة وكان الريان عاطف مع الحاويات وتعتبر هذه السفينة من السفن متعددة وهذه الرحلة كانت الرحلة الثانية لها، وكل ما خلر يبالى بعد الإستشارات والإستعانة بأهل الخبرة فى خدمة العميل وكيفية إخراج الحاويات والبضاعة المحواة بها على أكمل وجه بغض النظر عن الرجحية والعائد ولا أتحدث بمصطلح الإبتداء للسفينة حيث إنها ستأتى بدوائر حمراء وشاكلة، ومن المؤشرات الخطيرة وعلى درجة

عالية من الخطورة هى أن سفن باكملها توضع فى البحر وهناك مصانع كاملة تاتى لنا لنقلها ويتم نقلها بالفعل على هذه السفن وكان الربى فى الأمر فى هذه السفينة أنها مرت بطجان وموانئ ولم يبركوا أمرها وما أصابها ودخلت إلى ميناء الإسكندرية وهى على هذا الحال وماذا تفعل لو كنت مكانى سؤال يطرح نفسه؟ وبدخول السفينة على رصيف 96 أريكتا لو حاوية سقطت سندس الرصيف ولكننا شركنا فريق عمل من مهندسين وفنيين وبناشرين وعمال وقمنا بتجهيز الحطافى وعربات الإسعاف وكل عوامل الأمان اللازمة واتخاذ قرارات الإبتداء أو بشكل مردود يحقق مصالح الشركة وفى نفس الوقت تقدم خدمة العميل وعلى الوجه الأخرى لو تلتقت بعض الحاويات مستسبب مشاكل مع التأمين وبنادى الحماية وغيرها ومن هنا يتبين لنا أهمية العنصر البحرى بالمحطة وهم خريجي الكلية البحرية والأكاديمية الحربية ونحن لنإنقاذ السفينة وما عليها فإقامة وبالإستعانة بأهل الخبرة لإبتداء قرار واهتدينا بعدما للأصول بعد ما تخلت الأراء هل ستحمل الحاويات من جانب البحر أم البر والأرصفة وهل ستحمل بشكل أفقى أو عميل أو فى الإتجاه العاكس وكنا نعمل بانهازل فقط وهذا لضمان وتأمين العمل على السفينة حيث أنه إستحالة العمل ليلاً ونظماً مع قبطان السفينة فى أن يحافظ على توازن السفينة بعقر الاستطاع فمنا عن العمالة الأساسية البنية التحتية فكانت عنصر رئيسى فى هذا العمل وعملوا على أكمل وجه لإنقاذ السفينة وما عليها واستغرق العمل حوالى 5 أيام تم رفع 120 كونتينر وهى إجمالى ما كان على السفينة أما ما تم تساقطه فحوالى 42 كونتينر وقد سقطت قبل دخول الميناء، وكانت هناك حاويات مفتوحة ومتداخلة مع بعضها ومن هنا ومن هذه السفينة وبعد العمل عليها فقد اكتسبنا الخبرات الكافية للتعامل على أية سفينة مشابهة فهى رسالة تذكيرية ونسعى دائماً لخدمة العميل حتى ترسل بضائته بمن وسلامة وحتى لو واجهنا أية مشكلة يجب أن نتصدى لها وفى مدياننا وقد شهدنا خبرات حاصلت حينئذى لهذه الحالة وهذا يدل على أن الأمر واقع ووارد ويجب أن ندرس هذا الأمر فى الفترة المقبلة حتى تصبح أكثر أمناً ويعدها فوجئت بجريدة رسمية تعلن أن سفينة محطة بالنفجرات دخلت الميناء، وشركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع وقتت مئمت حاوية أثناء العمل ونحن إيتىنا محطة بالنفجرات ودهشت لهذا الأمر والباحث فيه ويرجعوا لهذه السفينة وإلى هذه الحاوية إذ بها محطة ببارود وصواريخ أعياذ اليلاد والمناسبات.

وختاماً فإننا نضم أصواتنا مع صوت الريان عاطف فى أن اللواء أحمد منصور العربى كان له الحق فى رفض دخول السفينة لأنها سوف تاتى بجواقب وخيمة للميناء وللشركة ولكنه رجل شجاع إستطاع أن يتخذ قرار بمشاوره أهل الخبرة فى أن يدخل السفينة ويتعامل معها والأمر التام، الدروس المستفادة التى اكتسبتها الشركة والعاملين فى التعامل بها من هذه السفينة ونشكر كل من ساهم فى إنقاذها.

## عودة إلى برنامج الخصخصة

# الخصخصة وبعدها الإجتماعي



تعنى حلمه الخصخصة تحويل المملكية العامة للدولة إلى المملكية الخاصة التي يملكها ويديرها القطاع الخاص وهذا يعني تقليص دور الدولة في المجال الاقتصادي وإفساح المجال للقطاع الخاص لزيادة دوره في النشاط الاقتصادي.

ولقد شهدت السنوات الماضية عودة إلى برنامج الخصخصة وبعدها الإجتماعي وأكبر في النشاط الاقتصادي وبالتالي تقليص دور الدولة في هذا النشاط وتم ذلك في العديد من الدول سواء المتقدمة أو المتأخرة.

هناك علاج حاسم ونجاح لمشكلة العمالة في ظل الخصخصة تتمثل مسؤليته الدولة حيث تكون ملزمة بإيجاد فرص عمل بدلية للعمالة الزائدة التي سوف يتم الإستغناء عنها ولقد نجحت وزارة التوظيف إلى أسهل الحلول من حيث ترميم العمالة الزائدة بنظام المعاش المبكر حيث خصصت جزءاً من حصيلة التمويل للمعاش المبكر حيث يحصل العامل على مبلغ من المال طوال فترة العمل بشروط معينة من حيث السن وتركت مسؤولية تشغيل العامل له نفسه فهي مشكلته.

وإذا كان من الشروط الجوهرية للخصخصة التوسع في الإنتاج والتطوير وزيادة الإستثمار فلماذا لا يكون ضمن شروط الخصخصة إستيعاب جزء من العمالة الزائدة في التوسعات التي يلزمها هذا الماكين الجدد.

وكان على الدولة أن تفتح جزءاً من حصيلة الخصخصة لإنشاء مشروعات جديدة بمشاركة القطاع الخاص وذلك ليتمكن خلق فرص عمل جديدة وحقيقية لزيادة التشغيل سواء أكانت مؤقتة أو دائمة.

لإستنباط حلول جديدة وحقيقية لزيادة التشغيل سواء أكانت مؤقتة أو دائمة. ولتحقيق ذلك يمكن الإستعانة بوزارة القوى العاملة بزيادة أن يكون لها دور إيجابي في عملية التشغيل بحصر الخلافات الناتجة عن طريق إدارتها والعمل بالمحافظات وشروطها ومساعدة من يتم الإستعانة بهم وتوجيههم لفرص العمل المتاحة كما تتولى إيداع برامج التدريب القائمة حالياً أو تلك التي يتم إنشاؤها وبرامج التدريب التحويلي حيث يتم تدريب العاملين لإكتساب مهارات جديدة.

وما يوجد ذكره أن على الأجهزة المسؤولة عن وضع السياسة الاقتصادية سواء وزارة الإستثمار أو الصناعة أو البنك المركزي وغيرها مراقبة ما تم نقله للقطاع الخاص حيث أنه في القطاع الخاص الخاصة الأجنبية منه ينتهج سياسته الخاصة التي لا تتماشى في بعض الأحيان مع التنمية الاقتصادية المحددة دولتها ولقد طبقته الدولة ذلك عندما إستثمرت الشركات الكابضة وزعمت الشركات العامة عليها بما يسمى الشركات التابعة حيث إستبعدت الدولة بعض الشركات من تبعية الشركات الكابضة واحتفظت بوصفها في تبعيةها للوزراء المختصين.

وكان المفترض أن تبدأ في ذلك الخصخصة الوحدات التي تحقق خسائر وتصل مبدأ على الدولة ولم يتم ذلك إنتشاراً إلى أن يتم إعادة هيكلتها وتم ذلك في بعض الشركات الخاسرة وقيل أنها تحولت من الخسارة إلى المكسب وغير حقيقي لأن هذا التحول تم بمعالجات حسابية ما أنزل الله بها من سلطان حيث تم زيادة الإيرادات التحويلية ولم يتم إعادة الهيكلية عن طريق التشغيل. - يتطلب الأمر أن يكون القانونيون على تنفيذ سياسة الخصخصة على مستوى عمل ولا الخبرة والكفاءة والذمارة وأن يكونوا من الذين شهدت لهم أعمالهم لا أن تكون شهدت عليهم وأن يقوموا بعملية التقييم للوحدات على أساس إقتصادي سليم وفعال حيث يتم البينة بالمقاييس العادلة لا أن يتم البيع بأسعار أقل

من القيمة الحقيقية كان يتم بيع الوحدة بقيمة أقل من قيمة الأرض التي تشغلها وضرورة مراعاة أن يتم البيع للجانبيين بالقيمة المناسبة خاصة في ظل القيمة الترشبية التي ال إليها الجنيه المصري، وما يجدر ذكره أننا نثابها في الإنفراج للخصخصة إلى أن إنخفضت قيمة الجنيه واندفعنا بشدة إلى بيع الوحدات ما كان ينبغي على حال بيعها خاصة في التوقيت التي تم البيع فيه.

3 - الرعي الجماعية لسياسة الخصخصة حيث أن السائد بيننا هو سياسة أو ثقافة القطاع العام وفي الدولة أن تبدل جهداً كبير لنشر سياسة أو ثقافة القطاع الخاص بين المواطنين بكافة فئاتهم سواء العاملين في مواقع الإنتاج أو المواطنين المستثمرين.

4 - الإستفادة من تجارب الدول التي سبقتنا في مجال الخصخصة والإستثمار بإيجابياتها وإبتعاد عن سلبياتها لا أن تبدأ من حيث بدأ الآخرون.

5 - دراسة الطاقة الإستيعابية لسوق الحلية أي التحليل الفائق لقوى العرض والطلب وتحديد المناطق الإقليمية التي يشتري فيها الخصخصة وتلك التي يتطلب المحافظة عليها حفاظاً على الأمن القومي.

### النتائج الإجتماعية للخصخصة:

من أهم آثار الخصخصة البعد الإجتماعي لها حيث يلزم أخذها في الإعتبار كأولوية أولى خاصة آثارها على العمالة والتكاليف الإجتماعية ضمن المفترض أن الخصخصة ما يتم عنها من رفع الكفاءة وتحقيق معدلات نمو أعلى وفتح أفق أرحب للمواطنين وتمكين الدولة من توجيه موارد أكبر للأغراض الإجتماعية بما يحقق العدالة بشكل أفضل فإن لها سلبياتها حيث أنها تؤدي إلى توسيع الفجوة في توزيع الدخل بين فئات المجتمع وأن الطبقة الماكنة تزداد ثروتها حسب الطبقات الأخرى للمجتمع يساعدها في ذلك نظام الأجور والعمل وغيره من القوانين التي تسمح للطبقة الماكنة بحرية كبيرة في تلك المجالات.

ومن أهم سلبياتها تأثيرها على العاملين حيث أن تأثير الخصخصة على العاملين وأوضاعهم تمثل العقبة الرئيسية في نقل المملكية للقطاع الخاص حيث كان يتم توزيع الفرجين إلى الأجهزة الحكومية ووحدات القطاع العام دون النظر إلى الإعتبارات الاقتصادية مما أدى إلى تضخم أعداد العاملين دون أن ترتب على ذلك إنتاج حقيقي مما أدى إلى زيادة البطالة الإمتعانة وفي حالة الخصخصة فإنها تؤدي بالضرورة إلى الإقتطاع من أعداد كبيرة من العاملين لأن هذه العمالة تمثل طبقة فقيرة وهو وضع لا يتماشى ولا يتفق مع نظم الإنتاج والعمل في القطاع الخاص الذي يتطلب بالضرورة زيادة الإنتاج وإحكام النظام ورفع الإنتاجية ويتم أن يكون

ولقد تم الإتجاه للخصخصة لرغبة الدولة في تخفيف الضغوط المالية والإئتمانية والتخلص من الأعباء التي تتحملها الدولة في مواجهة المشروعات الخاصة الخاسرة منها وبالتالي تخفيف أعباء التمويل والخصخصة لا تعنى تخلي الدولة عن دورها الإقتصادي بل على العكس فإن الدولة دوراً هاماً في تحقيق التوازن الإقتصادي وضبط أداء المجتمع عن طريق الوسائل والسياسات المتعددة التي تتخذها لتحقيق مصالح جميع أفراد المجتمع خاصة إعادة توزيع الدخل القومي.

### وللخصخصة أساليب عديدة نذكر منها:

- 1 - بيع بعض مشروعات القطاع العام للقطاع الخاص كليا أو جزئياً
- 2 - بيع الوحدات عن طريق تمك العاملين بالوحدات الإنتاجية لها
- 3 - الخصخصة بحق الإنتاج لفترة زمنية يحددها القانون والذي بدأت وزارة الإستثمار في تطبيقه حديثاً.
- 4 - زيادة رأس المال بمشاركة القطاع الخاص (الستشر الرئسي)
- 5 - الخصخصة بالأدارة أي إدارة مشروعات القطاع العام بأسلوب القطاع الخاص

ولابد أن الخصخصة تواجه دائماً بمعارضة شديدة خاصة من القانونيين والعاملين بالوحدات المرخصتها بل وكذا من طبقات المجتمع التي نشأوا في ظل هيمنة المملكية على إدارة النشاط الاقتصادي

### ضوابط الخصخصة

للخصخصة ضوابط ينبغي الأخذ بها وتطبيقها بدقة وشفافية ليضمن تحقيق الأهداف المرجوة منها خاصة تحرير الإقتصاد والإصلاح الإقتصادي وبقيا على أهم هذه الضوابط:

- 1 - إختيار الوحدات التي ينبغي خصصتها حيث يجب أن يكون لها الدولة الإحتفاظ بها لأنها تمثل دوراً حيوياً وإستراتيجياً لإدارة الدولة أوتحتها لازمة للحفاظ على التوازن الإئتماني والبيانات محدودة الدخل ولقد طبقته الدولة ذلك عندما إستثمرت الشركات الكابضة وزعمت الشركات العامة عليها بما يسمى الشركات التابعة حيث إستبعدت الدولة بعض الشركات من تبعية الشركات الكابضة واحتفظت بوصفها في تبعيةها للوزراء المختصين.
- 2 - وكان المفترض أن تبدأ في ذلك الخصخصة الوحدات التي تحقق خسائر وتصل مبدأ على الدولة ولم يتم ذلك إنتشاراً إلى أن يتم إعادة هيكلتها وتم ذلك في بعض الشركات الخاسرة وقيل أنها تحولت من الخسارة إلى المكسب وغير حقيقي لأن هذا التحول تم بمعالجات حسابية ما أنزل الله بها من سلطان حيث تم زيادة الإيرادات التحويلية ولم يتم إعادة الهيكلية عن طريق التشغيل.
- 3 - يتطلب الأمر أن يكون القانونيون على تنفيذ سياسة الخصخصة على مستوى عمل ولا الخبرة والكفاءة والذمارة وأن يكونوا من الذين شهدت لهم أعمالهم لا أن تكون شهدت عليهم وأن يقوموا بعملية التقييم للوحدات على أساس إقتصادي سليم وفعال حيث يتم البينة بالمقاييس العادلة لا أن يتم البيع بأسعار أقل



# ماذا تعرف عن الشركات متعددة الجنسيات؟



1 - الحجم

اختلفت الآراء حول تعريف وتسمية هذه الشركات ولم يتوصل السياسيون ولا الاقتصاديون ولا علماء اللغة إلى وضع تعريف شامل ومختصر أو اسم واضح يكون محل اتفاق يرضى كل من حاول الاتفاق على هذه التسمية. ويرجع أسباب هذا إلى اختلاف النظرة إلى تلك الشركات التي قد توصف بكونها متعددة الجنسيات أو عابرة للحدود القومية أو الدولية أو الوطنية ذات الألقاق الدولي - كما أطلقت عليها عدة تعريفات منها أنها تمارس نشاطاتها في أكثر من بلد - أي أنها تسيطر على عدة وحدات إنتاجية للعديد من السلع والخدمات وتسيطر على منافذ التوزيع في كثير من البلدان - أو التي تستثمر مباشرة في عدة بلدان أو هي التي يكون الساهمون في رأسمالها وفي إدارتها يتبنون من إحدى عدة جنسيات - ولربط بين كل تلك التعريفات التي هي صحيحة في جوهرها - يمكن الانطلاق من نقطتين هما:

2 - الطبيعة متعددة الجنسية لعمل تلك الشركات

## بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي

الجانبية للعجم فهو كالف برفده في جله مقياساً للشركات متعددة الجنسيات - مع أن أغلب تلك الشركات هي ذات أحجام عملاقة مثل شركة جنرال موتورز وشركة فورد ومعظم شركات النفط وغيرها. فإذن هناك شركات صغيرة نسبياً إلا أنها متعددة الجنسيات أما بالنسبة لتعدد الجنسيات كالمعروف فإنه بالنسبة للذين لا يعتبرونها قومية أو وطنية فإنهم يركزون على أنها إنتاج في عدة بلدان أو عدة وحدات الإنتاج التي تتناقل منها - سواء فيما يتعلق برأسامها التي يملكها مساهمون يتبنون إلى كثير من البلدان - أما فيما يتعلق بعديويها الذين لهم جنسيات مختلفة وكذلك فيما يتعلق ببيئتها التنظيمية وإستراتيجيتها وتخطيطها التي وضع على المستوى المالي - فإن الشركات في نظر هؤلاء مستقلة تماماً عن بلدها الأصلي وعن البلدان المضيفين وذلك فهي ليست ذات ولاء قومي وتعتبر العالم بأسره ميداناً مختلف نشاطاتها - أما الذين يعتبرونها قومية فإنهم يركزون على أنها شركات وطنية كبرى إضطررت إلى الحدود القومية وأثناء شركات فرعية في عدة بلدان بسبب التطور الهائل التي يهله إقتصاد بلدها الأصلي من ناحية وإضغمة ذلك الإقتصاد نفسه من ناحية أخرى بحيث ينقل ولواعظ النهائي لبلدها الأصلي.

والغريب مفهوماً الشركات المتعددة الجنسيات وتوصيفه بشكل أكبر إلى الحقيقة التي يرزق التناقض الظاهري الذي قد يبدو القارئ في التعريف السابقين أي البعض من خبراء الإقتصاد ضرورة ذكر أنواع الشركات متعددة الجنسيات وأسباب إنتشارها فقسماً إلى عدة أقسام هي :

أ - الشركات متعددة الجنسيات الأولية

ب - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيجية التجارية

ج - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيجية التكنولوجية

د - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيجية التكنولوجية والمالية

وتوضيح لمياً على ما هي عدة هذه الشركات فنقول:

أ - الشركات متعددة الجنسيات الأولية

سميت هذه الشركات بالأولية لأن أغلب نشاطها ينحصر أساساً في القطاعات الأولية (الزراعة من المناجم) مثل إستخراج النفط ومختلف المعادن أو الزراعة أو الإنتاج الزراعي. وهذه الشركات هي الشكل الأول والبسيط للشركات متعددة الجنسيات - ويرجع وجودها إلى القرنين السابع عشر والثامن عشر ويعضها مازال حتى الآن يفتقر على رأس أقرى الشركات متعددة الجنسيات.

ب - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيجية التجارية

وهذا الشكل السائد حالياً في العالم - حيث أن أكثر من 90% من الشركات العاملة في الأسواق العالمية يرمي إلى تزويد الأسواق المحلية (الوطنية والإقليمية) لتلك البلدان بأسلع المشابهة التي تنتجها الشركات الأولى فقرار الإستثمار التجاري ليدل على الفرق الجوهري في عاكسة الطلب الموجودة في بلد الأسواق وهي كذلك يرتبط أساساً بتعدد الدول لإنتاج.

ج - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيجية التكنولوجية

تميز عن سابقتها بكونها تعتمد على إنشاء وحدات إنتاجية بكل ما أنتجته من معني على التناقض الدولي والقطبي بتظيم الإنتاج دولياً مثل ما هو الحال في تنظيم إنتاج السيارات والمنتجات الإلكترونية والتلفزيونية وغيرها بين عدة شركات فرعية - تختص كل منها بمسعى جزء من المنتج النهائي ويرتكب العناصر التكنولوجية التي تقامها وحدات الإنتاج التابعة للشركة الأم - وفي هذه الحالة فإن غاية الإنتاج في البلدان الخسيفة ليس التسويق والتجارة في كل البلدان - وإنما تصدير الأجزاء المنتجة فيها لتركب في الشركة الأم الأصلية - أي بالقرب من الأسواق التي يتوافر فيها ذلك الكوون على المنتج النهائي الذي يجتهد عن ذلك بيميزة علامة المصنع الدول للتمتعة صناعياً.

وبذلك تكون تلك الشركات قد خلقت نظاماً لإنتاج ينتقل فيه المنتجات الجزءة ويستد السلع النهائية حسب أسعار تعددها الدوائر المختصة في الشركة الأم والأجزاء المتكون وذلك نظمت تلك نسبة كبيرة من التجارة الدولية من نواتج السوق الآن لانتقال رؤوس الأموال والأفراق والتمثيلية (التكنولوجية) بل فقط بين دوائر الإنتاج التام في الشركة للمتعدد الجنسيات وضعت نطاق نشاطها فالتنتاج تعبر حدود الأمم وساهم في المباديات الدولية.

د - الشركات متعددة الجنسيات ذات الإستراتيجية التكنولوجية المالية

وهي شركات المسقول التي سكنوا لها الهيمنة خلال السنوات القليلة الماضية حسب تقدير الخبراء الاقتصاديين وغيرهم من الخبراء الأساسية لهذه الشركات تعتمد على الشركات المتعددة الجنسيات ستخرج منتجاً مشتركاً في وقت الإنتاج بسبب أن سوق اللقمة صناعياً سطره كسطة في المسقول على قطاع الخدمات والفروع التي تتطلب رصيدها عالياً من العلم والتقنية المتطورة جداً - لأن الدول

الخشيفة التي هي في الغالب الأعم من الدول النامية تستعمل تدريجياً إلى السيطرة قومية على عملية الإنتاج الصناعي إلا فإن تلك الشركات تستعمل إلى مؤسسات في العلم والمهارة والتقنية Know-How ، وبراءات الإختراع والتسيير الإداري - كما أن نشاطات ما يسمى بالشركات الجنسية الإستراتيجية ستطور بشكل أسرع من النشاطات الصناعية وكما أن تحويل الإستثمارات الصناعية في الخارج خاصة بالبورس ستبقى المكنة المالية للشركات المتعددة الجنسيات وعلاقتها بقطاع المصرفي، وتخصصت تلك التجمعات في تقديم الخدمات والإشراف على المشاريع على العمليات الإنتاجية الدولية خاصة في الدول النامية بواسطة تقديم التمويل والتحويلات والتكنولوجيا من خلال الأسواق المالية والتقنية غير المتطورة من خلال الأسواق المالية والتقنية الدولية التي لا تستطيع الدول مراقبتها إلا في حدود ضيقة.

ولك ذلك فإن الشركات متعددة الجنسيات دور كبير في أحداث التنمية - لذلك فإن علماء الإقتصاد والسياسة والإدارة شعروا على تبعية هذه الشركات من حيث نشاطها وتخطيط هيكلها التكنولوجية وجاروا أن يتعرفوا على أوجه نشاطها التكنولوجية والتزايد الأسراع وأن يدرسوا ذلك الظل المتنامية والمسترة لعملها في هذا البلد والعديد من الأنظمة الإقتصادية والسياسي العالمي كخاصة في ظل اعتمادها ظاهرة العولمة إلى الدول النامية خصوصاً بعد بزوغ شركات متعددة الجنسيات تنتمي إلى دول أسبوية مثل اليابان وكوريا والصين والهند والبرازيل واليابان والنيوزيلاندا وسنغافورة على الساحة العالمية بدأ من أوائل التسعينيات في القرن العشرين والتي أتجه أغلبها إلى المجالات الصناعية والتكنولوجية والخدمية عكس الشركات الغربية متعددة الجنسيات التي تحس أن أغلب إستثماراتها إلى بعض الدول من العالم الثالث لإنتاج سلع غذائية أو كحالية لتلبية الإستقلال المحلي دون توجيهها للتصدير الخارجي أو لإستخراج البترول والمواد الخام التي يتم تصديرها مباشرة لعدد هذه الشركات وذلك مع حظيت الشركات الغربية متعددة الجنسيات بدور كبير في التنمية بينما لم تحظ الشركات الأمريكية بتسويق وافر من الدراسات العربية التي تكشف مدى مساهمتها في التنمية الدولية العربية ومن أهمها أن دور الشركات المتعددة الجنسيات في الدول النامية يؤدي إلى زيادة عملية نقل التكنولوجيا إلى هذه الدول والتي تتضمن نقل الأساليب وخلق الإنتاج التكنولوجية المنبثقة في الدول الأم إلى هذه الشركات كما أن إمتداد نشاط الشركات في الدول النامية يؤدي إلى زيادة دور هذه الشركات في توفير فرص العمالة بهذه الدول فالشركات متعددة الجنسيات عند قيامها بالنشاط والعمل في الدول النامية تقوم بخلق فرص العمالة والتوظيف لم تكن متاحة من قبل.

ويجب أن نلاحظ أن نشاط الشركات متعددة الجنسيات في الدول النامية إلى زيادة دورها في عملية النظم والمهارات الإدارية إلى هذه الدول حيث أن نشاط الشركات متعددة الجنسيات يتضمن القيام بأنشطة تنظيمية (كبناء، فروع محلية وشركات مشتركة وغيرها) وهذه الأنشطة تيسر وفقاً للأنظمة متطورة نسبياً عما هو معروف في الدول النامية وبالتالي في ميدان إدارة الأفراد وإدارة الإنتاج وإدارة شؤون العمالة والتسويق وغيرها ولا يقتصر هذا الأمر على نشاط الشركات متعددة الجنسيات في الدول النامية يؤدي إلى زيادة دورها في تحسين ميزان المدفوعات في هذه الدول حيث تقوم الشركات متعددة الجنسيات في إمداد بلدانها وعملها في الدول النامية إنتاج سلع وتقديم خدمات بحدودها فقط على المستوى المحلي في هذه الدول أو على المستوى الإقليمي لإحلال سلع وخدمات متماثلة مع تلك البورادات كما أنها في مرحلة أعلى من نشاطها تقوم بتوجيه الإنتاج للتصدير مما يؤدي بدوره إلى تحسين ميزان المدفوعات الدول النامية وبالتالي إلى تحسين أداء النظام الإقتصادي وزيادة معدلات التنمية فيها عموماً.

الشركات متعددة الجنسيات وسعيها إلى تحقيق أعلى معدل عائد ممكنة

وعند الحديث عن تحليل دور الشركات متعددة الجنسيات في تنمية الدول النامية التي تعمل فيها فإنتا نقول إن دور الشركات في الدول النامية يرتبط بحجم التكلفة التي تدفعها الشركات للعمل في تلك البلدان بالإضافة إلى فعالية إستخدامها لموارد المتاحة لديها فكما تكثرت الشركات من تليل لكافة الإنتاج التي تقوم به في الدول النامية كلما تكثرت من تحفيز وتنشيط التنمية المرتبطة بزيادة الأجر وتيسير الحصول على التكنولوجيا المتقدمة وتوفير فرص العمل لمئات المباحثين عنها وتميزت موارد الدول الخسيفة من خبرات وموسم عمركم غير خالية عن علة على مسبق فإن على الدول النامية ذات التكنولوجية إستقانتها من أنشطة الشركات العاملة لديها من خلال إعجابات والأنشطة الإقتصادية ذات الأولوية والتي يمكن من خلالها دفع عملية التنمية لديها وتوجيه الشركات متعددة الجنسيات للإستثمار فيها وبضمن لهذه الدول توفر فرص عمل إضافية لمواطنيها والمحافظة على البيئة من التلوث ونقل ممارسات ونظم جديدة في العمل الإداري والمالي فيها ونقل التكنولوجيا الخاصة بخلق وفنون الإنتاج والتصنيع وتميزت الشركات والتصدير الإقتصادية لها دولياً.

وتعددت أسباب أرجو أن أكون وفقت في عرض الموضوع المطلوب وطرق تعدد الشركات العرض المخضّر الوافي



# **MAHONEY**

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT  
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said

**Head Office:**

31, Sultan Hussein St.  
21519 Alexandria, Egypt.

P.O. Box: 629

Tel.: +203 4831000 (6 Lines)

Fax: +203 4832000

[www.mahoneyegypt.com](http://www.mahoneyegypt.com)



The Arab Academy for Science, Technology  
& Maritime Transport (AASTMT)

Molde University College

# Diploma in International Transport & Logistics Program

This Diploma Course is conducted by The Arab Academy for Science and technology & Maritime Transport (AASTMT)

In Collaboration with:

Molde University College – Molde – Norway

15<sup>th</sup>, Course (2008-2009)

Program Contents

- Logistics & Supply Chain Management.
- Logistics Operation Management.
- Maritime Economics.
- Shipping Management.
- Port Logistics & Management.
- Cross Cultural Management.
- Chartering & Shipbroker.
- Air Freight Management.
- Multimodal Transport & Freight Forwarding.
- International Transport Law.
- International Marine Insurance.
- International Technology in Maritime Industry.
- Electronic Commerce.
- Dissertation Work.

Course Duration

The course starts on November 2<sup>nd</sup>, 2008 and ends on May 28<sup>th</sup>, 2009.

The Diploma is a seven-month course of 5 days per week

“Evening classes.”

Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport

P.O.Box: 1029 Alexandria, Egypt

Fax: (203) 5482517

Web Site: [www.iitl.aast.edu](http://www.iitl.aast.edu)

Tel: (203) 5482419 – 5482517

Email: [it16@hotmail.com](mailto:it16@hotmail.com)





**FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)**  
"MOUSELHY BROS"



**YANG MING LINE**

**YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT**

**WEEKLY SERVICES**

**Direct Calls**

**From & To**

**- FAR EAST.**

**- U.S.A.**

**- NORTH EUROPE .**

**- WEST & EAST MED.**



**[www.finmarshipping.com](http://www.finmarshipping.com)**

**Address : 3, Fernand Addah Str. El-Messalah, Ramleh Station**  
**Phones : (002-03) 48 61239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500**

**Fax : (002-03) 48 40 757**



**SOKHNA  
LIVESTOCK  
COMPANY**

ميناو السخنة

## PRESENTATION OF THE SOKHNA LIVESTOCK COMPANY

THE CONSUMER MARKETS IN EGYPT AND IN THE REGION DEMAND FOR QUALITY BEEF PRODUCTS AT COMPETITIVE PRICES:

- TENDER
- HEALTHY
- SAFE

CONTINUOUS AND RELIABLE SUPPLY

TO MEET THIS SPECIFIC DEMAND, SOKHNA LIVESTOCK COMPANY HAS STARTED UP THE FOLLOWING PRODUCTION SCHEME.

### PURCHASE:

THE SLC BUYS LIVE ANIMALS FROM DIFFERENT COUNTRIES TO AVOID AND SPREAD THE RISK OF INTERRUPTION OF SUPPLY DUE TO CLOSURE OF BORDERS FROM ANY COUNTRY FOR POLITICAL AND VETERINARIAN REASONS AND TO BENEFIT FROM PRICE COMPETITION.

WE BUY ONLY SELECTED ANIMALS MEETING OUR QUALITY SYSTEM:- HEALTHY, QUALITY AND WEIGHT.

THE PURCHASED ANIMALS ARE OF DIFFERENT WEIGHTS.

GROUP 1 FROM 250-300 KG

GROUP 2 FROM 300-350 KG

GROUP 3 FROM 400-450 KG.

AT 450 KG THE ANIMALS ARE SLAUGHTER READY

CONTROL AT LOADING POINT ON QUANTITY AND QUALITY ARE MADE BY AN INDEPENDENT SURVEY ORGANISATION AND OUR OWN QUALIFIED VETERINARY STAFF.

### SHIPPING

OUR OWN OR OTHER VESSELS WITH HIGH STANDARD FACILITIES GUARANTEE THE HEALTHY AND SAFE TRANSPORT OF THE ANIMALS.

ENOUGH SPACE, CAREFUL SELECTED FEED AND THE ATTENDANCE OF OUR VETERINARIANS ON BOARD ARE ESSENTIAL FOR ANIMAL WELFARE.

### FEEDLOT

EACH GROUP OF ANIMALS IS HOUSED IN SEPARATED PENS IN OUR FEEDLOT.

MANAGING THE FEEDLOT IS CONSIDERED A SCIENCE.

THE PLANNING OF FEEDING IS BASED ON THE COMBINATION OF THE WEIGHT OF THE ANIMALS AND THE PRE-CALCULATED KEEPING TIME.

BY THIS WE ARE ABLE TO MAINTAIN A HEALTHY STOCK POSITION AT THE FEEDLOT AND GUARANTEE A CONTINUOUS SUPPLY TO THE SLAUGHTERHOUSE.

A SPECIAL FEEDING PROGRAM IS IMPLEMENTED TO OBTAIN MARBLE AND TENDER MEAT.

COST CONTROL AND WEIGHT GAIN ARE REGULARLY CHECKED.

### IN SHORT:

1-THE WAY OF KEEPING. (HEALTH AND ANIMAL WELFARE)

2-THE WAY OF TIMING AND PLANNING

3-THE FEEDING BASED ON QUANTITY - QUALITY AND COMPOSITION

ALL THESE FACTORS ARE DETERMINING THE QUALITY OF THE MEAT.

CONTINUOUS MONITORING OF THE WHOLE PROCESS

BY NUTRITIONISTS AND LABORATORIUM TESTING IS ESSENTIAL TO ACHIEVE THE BEST RESULTS

WE ARE WORKING ON CERTIFICATION FOR HACCP AND ISO QUALITY MANAGEMENT BY AN ACCREDITED ORGANISATION.

### SLAUGHTERHOUSE

THE SLAUGHTERHOUSE IS A MODERN FACILITY WITH THE LATEST TECHNOLOGY EQUIPMENT AND WITH HIGH HYGIENIC STANDARDS. THE SLAUGHTERING IS HALAL.

DAILY BACTERIOLOGICAL CHECKS BY THE LABORATORIUM AND A CONTINUOUS MONITORING OF THE WHOLE PRODUCTION PROCESS ARE MADE TO GUARANTEE ALL ASPECTS OF FOOD SAFETY AT THE HIGHEST STANDARD.

WE ARE WORKING ON CERTIFICATION FOR HACCP AND ISO QUALITY MANAGEMENT BY AN ACCREDITED ORGANISATION.

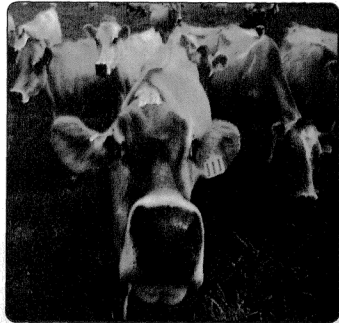
### TRANSPORT

WE ARE INVESTING IN OUR OWN TRUCKS TO GUARANTEE "JUST IN TIME" DELIVERY.

THROUGH THE WHOLE PROCESS FROM PURCHASE OF ANIMALS TO THE DELIVERY TO THE CONSUMER TRACEABILITY IS GUARANTEED.

### THE AIMS OF SOKHNA LIVESTOCK COMPANY ARE

- 1 - CONSUMER SATISFACTION IS ACHIEVED WITH THE BEST END PRODUCT.
- 2 - CONTINUAL IMPROVEMENT OF THE PROCESS.
- 3- COST CONTROL AND EFFICIENCY THROUGH THE WHOLE PRODUCTION PROCESS ARE THE BASIS TO BE COMPETITIVE ON THE MARKET.
- 4 - OUR TEAM AND A GOOD PLANNING ARE THE BASIS FOR RELIABILITY.



## زيارة وفد المعهد القانوني للوجيستيات والنقل لشمال أمريكا شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن

يعد المعهد القانوني للوجيستيات والنقل لشمال أمريكا (CHARTERED INSTITUTE FOR LOGISTICS & TRANSPORT NORTH AMERICA "CILTNA")

من المعاهد المتخصصة في مجال اللوجيستيات والنقل على مستوى العالم حيث يقوم بإجراء الدراسات التحليلية في هذا المجال، إضافة إلى تأهيل وتدريب المهتمين بهذا المجال ومنح شهادات عضوية قانونية وشهادات زمامة للأعضاء المقر الرئيسي للمعهد بإنجلترا وله فروع في عدد 29 دولة على مستوى العالم. في إطار نظام تعاون مشترك بين فرع المعهد بشمال أمريكا وشركة أميرال مانجمنت كوربوريشن (إحدى شركات مجموعة أميرال) وعلى ضوء نتائج زيارة سابقة تمت العام الماضي لشركة تنمية ميناء الإسكندرية، وعلى ضوء اهتمام من جانب وزارة النقل بكندا، فقد زار وفد رفيع المستوى ضم كل من السيد/ كيث بنر - رئيس مجلس الإدارة والكتور/ حازم غنيم - المدير التنفيذي للمعهد بزيارة لمصر خلال الفترة 1 - 11 ديسمبر 2007م بهدف دراسة إمكانات تعزيز حركة النقل العالمية من دول الشرق الأقصى وموانئ أمريكا الشمالية (لكندا والولايات المتحدة الأمريكية) عبر قناة السويس.



وقد رافق الضيوف أثناء الزيارة من جانب مجموعة أميرال السيد اللواء بحري/ عاصم السيد أحمد وذلك طبقاً للبرنامج المعد والذي شمل لقاء مع السيد اللواء/ محمد البنا - رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات المسؤولة عن إدارة وتشغيل مستودع بيانات حركة التجارة المصرية حيث تم إبرام بروتوكول تعاون مشترك لتبادل بيانات حركة التجارة التي تهم الجهتين بصورة دورية.

كما شمل البرنامج زيارة لهيئة قناة السويس حيث تم عقد اجتماع مطول مع سيادة الفريق/ أحمد علي فاضل - رئيس الهيئة ومجموعة من المتخصصين بإدارة التخطيط والبحوث والدراسات بالهيئة للاطلاع على معدلات نقل البضائع القادمة من الشرق

الأقصى والتعرف على الخطط المستقبلية للهيئة لتنشيط حركة العبور المتجه إلى دول أمريكا الشمالية، وقد أسفر اللقاء عن عقد بروتوكول تعاون بين الجهتين لتبادل البيانات وتعزيز سبل تنشيط حركة النقل عبر قناة السويس إلى موانئ أمريكا الشمالية.



د/ أحمد عبد المنصّر



الأواء/ محمد البنا

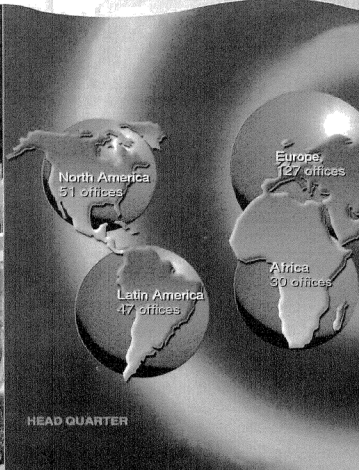
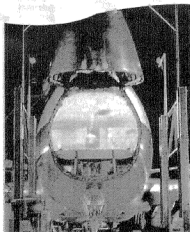
وقد اختتم الضيوف البرنامج بزيارة معهد النقل الدولي واللوجيستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية حيث تم مناقشة الموضوعات الخاصة بالبرامج الدراسية وكيفية تبادل بيانات تلك البرامج والتعاون بين الجهتين.



# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

*world of*  
**PANALPINA**  
on 6 Continents



HEAD QUARTER



### Services Offered in

#### IMPORT & EXPORT

Arrange of Air and Ocean freight shipments from almost anywhere in the world under complete supervision. Coordination and handling of Cross-trade shipments for customers in Egypt

#### PROJECT AND PLANT TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

#### IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: [mail@afifiworld.com](mailto:mail@afifiworld.com)  
web site: [www.afifiworld.com](http://www.afifiworld.com)

TEL: +2(03)5905730  
+2(03)5928123  
FAX: +2(03)5923797  
+2(03)5901521



# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج ماريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية  
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

### شركتنا :-

تتميز خدماتنا بالشركات التي تقدم الخدمات اللوجستية في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري لتغطية المناطق الحرة  
 • تم الترخيص لعمالنا بمسودع ايداع جمركي عام لتعمل على تنفيذ العمود من ميناء الإسكندرية خاصة بمواني الجمهورية الصناعية  
 • تمتلك الشركة أحدث معدات التناول المطورة بعلوم التخزين أو  
 • الخفيفة ومركبة التناول التفاضلي لتتكون الأوامر المستمرة والكفاءة  
 العالية .

• تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع  
 المدني لضمان سلامة مصالح عملائنا .  
 • إدارة وافية ومدربة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

• تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع  
 الواردة والتزيت للعملاء .  
 • توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات  
 كبيرة .  
 • مجزة ساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلجة والمبردة .  
 • تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لاي عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .  
 • إمكانية السحب الجزئي للإرسال حسب الحاجة بدون حد أقصى .

• تفريغ مضمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة  
 الفارغ فور التفريغ مما يوفر للمعمل غرامات التأخير .  
 • استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .  
 • تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة  
 والمرونة .  
 • بما مخصص جمركي متكامل لمتابعة الاجراءات الجمركية في أسرع وقت  
 وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

### موقعنا :-

• الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )  
 القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo  
 Desert Road - King Mariot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
 إسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج ماريوط - الإسكندرية

ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

## وضع حجر الأساس لإنشاء محطة حاويات شركته ديمياط الدولية للموانئ

قام وزير النقل المهندس/ محمد لطفي منصور بوضع حجر الأساس واحتفالاً ببدء أعمال الحفر لإنشاء الرصيف البحري الجديد لخط الحاويات العملاقة بميناء ديمياط باستثمارات تبلغ 650 مليون دولار على مساحة مليون م2 بطول 2300 وصق 17 من لخدمة سفن الجيل الخامس والسادس.

وقد حضر المهندس/ محمد لطفي منصور إن ميناء ديمياط واحد من الموانئ المصرية المحورية الهامة في منطقة الشرق الأوسط بموقعه الإستراتيجي بالقرب من قناة السويس مما يساهم في إنخفاض تكلفة تداول الحاويات به عن باقي الموانئ الأوروبية وجذب كبرى الخطوط الملاحة العالمية، لذلك فإنشاء المحطة الجديدة يساهف من طاقة الميناء في تداول الحاويات لتصل إلى 4 مليون حاوية مكافئة خلال عامين.

وأضاف وزير النقل أنه "ستتم افتتاح المحطة مرحلياً في نهاية عام 2008 مع استكمال جميع أعمال الية التحتية وأرصفة المحطة في منتصف عام 2009".

و أكد وزير النقل تنفيذ البرنامج الاستثماري للرئيس محمد حسني مبارك وكجزء من إستراتيجية الوزارة جاء إنشاء هذه المحطة لجنب ميزان الإستثمارات الجديدة كثيفة العمالة حتى تستفاد منها في توفير أكثر من 8000 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة لإنشاء محافظة دمياط والمحافظة الجاورية".



توقيع اتفاقية المساهمين الشركاء بشروع محطة حاويات الشركة الدولية للموانئ



إعطاء إشارة حفر في مشروع محطة حاويات الشركة الدولية بميناء ديمياط



وضع حجر الأساس لإنشاء محطة حاويات الشركة الدولية للموانئ

استقبل اللواء / حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء ديمياط الدكتور / على السمان سكرتير عام الجمعية الأوروبية المصرية لإعلام الاقتصاد ورئيس لجنة الحوار والعلاقات الإنشائية.

وقد شاهد الدكتور / السمان عرضاً مرئياً وسموعاً عن ميناء ديمياط تعرف من خلاله على أهمية الميناء عالمياً وحجم التداول والميزرات العالمية التي يتفرد بها. كما ناقش مع اللواء / الهرميل الحد الكبير الذي تم في اليوم السابق لزيارة والذي قام خلاله السيد المهندس/ وزير النقل بوضع حجر الأساس وإعطاء إشارة البدء لإنشاء أكبر محطة لتداول الحاويات في الشرق الأوسط والتي تستضيف لميناء الميزد من الأهمية والتعظيم على الصعيد العالمي.

كما إصطحبه رئيس الهيئة لزيارة مركز الإدارة الآلية بالميناء والذي يتم من خلاله التنسيق بين المستثمرين والتعامل مع الميناء من جانب وجميع الجهات العاملة بالميناء والمنتملة في تلك الإدارة من جانب آخر وهو ما نطلق عليه التعامل من خلال نافذة واحدة.

كما زار الدكتور/ السمان الإدارة البحرية بالميناء وشاهد من خلال برج إدارة حركة السفن أحدث الأجهزة الرادارية والإلكترونية المستخدمة في إرشاد وتراكي السفن بالميناء

وقد أبدى سيادته إعجاباه بالتطور الهائل الذي تتبته إدارة الميناء والذي يضع ميناء ديمياط في مصاف الموانئ العالمية.



اللواء حسين الهرميل والدكتور على السمان يهتما مركز الإدارة الآلية بميناء ديمياط

## زيارة لجنة الإدارة المحلية لمجلس الشعب لدمياط

في إطار زيارته محافظة ديمياط قامت لجنة الإدارة المحلية بمجلس الشعب بزيارة ميناء ديمياط. وكان السادة النواب والتي نارت حول حجم العمل في إنساقال اللجنة التي أسسها الأستاذ/ شوقي عبد التتاول وبالمناه والتسهيلات التي تمنحها الهيئة التعليمية اللواء بحري/ حسين الهرميل رئيس مجلس لجنه الزيد من الإستثمار وحجم العائد الذي يأت من ميناء ديمياط وألقها بعض أعضاء مجلس يققه الميناء للاقتصاد القومي المصري وكذلك الأثر الإيجابي من محافظة ديمياط وقدم لهم بقاعة التفرات البيئي المشروعات القائمة بالميناء.

و بعد ذلك أصطحب رئيس الهيئة وفد السادة نواب الشعب في زيارة لمركز الإدارة الآلية بالميناء والذي شرف بإلتقاء حسين الهرميل رئيس الجمهورية في ديسمبر من عام 2004 والذي جعل ميناء ديمياط أول ميناء يوضع حجر الأساس وإعطاء إشارة البدء في الحفر حكومي يدار إلكترونياً في مصر.

و بعد ذلك أصطحب أعضاء اللجنة بجولة بالميناء، ولزوا خلالها مينش إدارة حركة السفن (برج الإرشاد) لإدارة الميناء والذي إنعكس على نمو الأفاء وأقبال المستثمرين على إقامة المشروعات بإعجابهم ميناء واعد.

كما طالبوا بصورية أن تتكفل كل هذه المشروعات على المجتمع المحلي بدمياط وأن يكون التنسيق في هذا الشأن مستمراً مع المحافظة والجانس المحلية. كما تمتنا للميناء الميزد من التقدم والنمو.

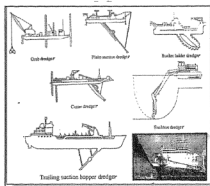


اللواء حسين الهرميل مع لجنة الإدارة المحلية بمجلس الشعب في زيارته لميناء ديمياط

## بعض اتجاهات تكنولوجيا أعمال التطوير بالموانئ.

### Some Technology Trends for Port Development.

إعداد : مهندس / محمد رمزي عوض  
”مهندس موانئ وشواطئ“



شكل (1) أنواع الكراكات المستخدمة لتكريب الأنواع المختلفة من تربة القاع



شكل (2) تصديق الأعماق للمناطق المطلوب تكريبها بناء على نتائج الرفع المساحي الهيدروجرافي



شكل (3) التحكم في دقة أعمال التكريب عن طريق الأنظمة المساحية والموقعية الحديثة



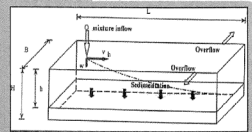
شكل (4) نموذج لأعمال النقل لتكريب التربة المكربة الى مواقع الرفع خلف الأرضفة



شكل (5) إنشاء/تكوين مناطق الرفع خلف الأرضفة من نواتج التكريب باستخدام المعدات الأرضفة



شكل (6) أساسيات لدراسة تأثير العوامل الهيدروميكانيكية على أعمال معدلات التكريب



تعتبر أعمال التكريب (Dredging) والرفع (Reclamation) من أقدم الأعمال التطويرية التي عرفتها الإنسانية في تاريخها القديم، ففي عهد الفراعنة شهدت مصر أعمالاً تكريبية عديدة باستخدام الوسائل التكنولوجية المتاحة في ذلك الوقت، وظهر أثر ذلك جلياً على أنطمة وقنوات الري المتطورة في ذلك الوقت بالبلاد، وبالنسبة لأعمال التكريب للأغراض الملاحية، فقد تم أيضاً إجراء العديد من الأعمال في ذلك المجال، والمرافق البحرية التي تركها الفراعنة شاهدة على تقدم صهرهم التكنولوجي المنغل في هذا المجال، وفي العصر الحديث، فقد تطورت تكنولوجيا أعمال التكريب والرفع لأغراض التطوير البحري بصورة كبيرة وظهر العديد من الأنواع الكراكات المستخدمة لأحدث التقنيات التكنولوجية في هذا المجال.

وتعتبر هذه الأعمال من أهم العوامل المحددة لإختيار البديل المناسب من البدائل المقترحة لتشطيطات ميناء أوإيات جديد، ويكون ذلك الإختيار بوجود شرط أساسي وهو التوازن بين كميات الحفر والردم (Balance Between Cut and Fill). وتتم عمليات التكريب بواسطة الكراكات والتي تختلف من حيث النوع والوظيفة تبعاً لطبيعة التربة المركرة، وتقسّم الكراكات إلى نوعين أساسيين (الأول هو الكراكات الميكانيكية والثاني هو الكراكات الهيدروليكية)، وبالنسبة للكراكات الميكانيكية (Mechanical Dredgers) فتشتمل أنواع [Bucket Ladder] و هي لتكريب الكميات المحدودة، وتراوح أحجام ال Buckets بين (30 لتر وحتى 0012 لتر)، ويختلف ال Bucket المستخدم تبعاً لنوع التربة المركرة (رملية / طينية / صخور صغيرة غير صلبة)، ونوع ال [Grape Dredger (Clamshell)] و هي من أكثر الكراكات شيوعاً في العالم، وتراوح أحجام ال [Grapes] بين (1 3م وحتى 002 3م)، يختلف ال [Grape] المستخدم تبعاً لنوع التربة المركرة (رملية / طينية / صخور صغيرة مفتتة)، ونوع [Dipper and (Backhoe/Front Shovel)] ال Dredger [ و فيها حجم ال (Buckets متغيرة حتى (20 3 م) وعمق التكريب بواسطتها محدود (15 م) وقد يصل إلى 25 م للتربة الناعمة / رملية / طينية. أما الكراكات الهيدروليكية (Hydraulic Dredgers) فتشتمل أنواع

[ Plain Suction Dredgers ] ومنها (Stand Plain) & (Barge Loading Suction) و (Dust Pan) & (Deep Suction) و (Suction)، وهي أنواعها عموماً مناسبة للتربة الغير متماسكة (Non-Cohesive Soil) وبمكثتها التكريب بالمياه العميقة حتى عمق (100م)، ونوع [ Cutter Dredger ] و هي مزودة بقواطع لقطع التربة ثم شفطها بمضخة. يمكنها تكريب جميع أنواع التربة (بما فيها التربة الصخرية)، وتمتاز بالقدرة في أعمال التكريب، ويلاحظ إختلاف القواطع المستخدمة و ذلك للأسنان الخاصة بها بإختلاف نوع التربة المركرة. (Cutter Teeth) و نوع [ Trailing Suction Hopper Dredger] و (Propelled) و بها خزان (Hopper) لتخزين المواد المركرة و أبواباً سفلية للإلقاء ناتج التكريب بالمنطقة المخصصة لذلك (Dumping Area)، وهي تمتاز بإمكانية التكريب في البحر المفتوح (في وجود الأمواج - وخاصة أمواج Swell الطويلة)، وتقدر سعتها بحجم ال (Hopper) والتي يتراوح بين بضع المئات وحتى (33000 3م)، وهذا ويختلف تكلفة ال (3م) تبعاً لنوع التربة المركرة، وتعتبر تكلفة التكريب ال (3م) من الصغر في الأكثر سعراً، وبالنسبة لأعمال الرفع (خلف الأرضفة أو لتخليق مساحات أرضية للبناء) فيستخدم تكثيك (Rain Bowing) والشكل (1) يوضح نموذج لأنواع الكراكات وأساليب التكريب المختلفة المتعارف عليها عالمياً.

وتعتبر أعمال الرفع المساحي الهيدروجرافي قبل وبعد إجراء أعمال التكريب من العوامل الأساسية لتقدير الكميات المركرة (من طريق الحساب باستخدام المناسب/الاعماق قبل وبعد التكريب) والتأكد من الوصول إلى المناسب التصميمية المطلوبة بعد نهائيتها، وخاصة بالنسبة لأعمال التكريب الخاصة بالموانئ، وبقوار الأرضفة، والتي تتطلب دقة عالية لأعمال كل من قناة الإقتراب ومنطقة الفوض و دائرة الدوران، الأشكال من رقم (2) وحتى رقم (6) توضح بعض العناصر الأساسية لأعمال تكنولوجيا التكريب الحديثة لأعمال التطوير البحري بالموانئ.



# في محاولة لترميم ذاكرة الأمة في ضيافة مجلس محكم

ملف العدد

32 33



تد مرص الآن بمرحلة دقيقة وحاسمة على كافة المستويات ويصفا البعض بأنها مرحلة "الإحصار الكبرى" على مر التاريخ حيث تأكل الدور المصري اقليميا ودوليا وتضارفت حزم الأزمات الداخلية تسهر صفحات داخلية غير مسبوقة بينما يقف الفريق الخري على الطرف الثاني من النهر يصفون نفس المرحلة بأنها "الأزدواج الكبرى" حيث الإستقرار والهدوء والعمل في صمت وبين هذا الرأى وذلك تتسع الرؤى وتتشعب الآراء وتمتد مساحة الخلاف وتشابك المصالح ويختلط الشأن العام بالشأن الخاص وحدث الزواج المرحوم حيث شهدت الساحة المصرية أكثر من حالة "زواج محرّم" بين السلطة والثروة بيد أن الجميع "يعسبون أنهم يحسنون صنعا" وما أكثر الذين يجهلون الحق فمصر نتاج إلى لحظة صدق وقولة حق فمصر كانت ولن تفتنى بما كانت ومصر أصبحت ولن نيكى على ما أصبحت لكننا نعاول أن نرسم "صورة" أن للتمسح الطريق .. طريق الحق والعقيدة .. وقد يكون هذا الطريق طريق دليل بشخص جديده ، وقد يكون الطريق المقصود هو نفس الطريق العالي ولكن بشعور جديدة ومرجعيات مغايرة وقد فصل إلى مانريد وكل مانريد وهو وطن قوى ينادل احترام العالم ويكتسب ولاه وانتماء كل المواطنين وإنما على يقين بأن خريطة الطريق المفقود موجودة داخل مصر ويمكن بقدر من الإخلاص والعمل الجاد أن نصل إليها من خلال الأقوس في عقول وقلوب بعض النخب الذين يمثاؤون الضمير الحي لهذا الوطن واليوم نتقى مع شخصية رائعة متزنة متوازنة صاحبا لا يعرف اليأس ولم يتسرب إليه الإحباط صاحب قلم رشيق وفكر عميق وأحكام موضوعية له أكثر من ثلاثين كتاب متنوع في التاريخ والأدب والإعلام والصحافة وأشهرها .

- سرقة ملك مصر
- رؤساء الوزراء بالوثائق السرية البريطانية والامريكية
- مصر والسودان - الانفصال بالوثائق السرية البريطانية
- التاريخ السرى لمصر
- سقوط النظام في أربعة أيام
- زواج مجرم
- من قتل حسن البنا
- عندما تحكم المرأة

الإنتخابات الأمريكية والأسترالية وأما محاضر الحكومة المصرية فلا تعرفها .  
والغرض أن تضع مصر قاعدة ونظام بعد فترة من الزمن تندمج الحكومة 30 سنة أو أكثر أو أقل المهم أن يكون هناك نظام وقواعد محددة وواضحة حتى يتم إيمان الوثائق للناس ليتمكن كتابة التاريخ من جميع الزوايا والرؤى .  
إننا نريد وجد لجنة للتاريخ لكن مهمتها ليست كتابة التاريخ لأن مهمتها الأساسية هو تجميع وإداعة الوثائق لعرضها على الناس .  
وأننا كثرى أن نأقوم بإرسال من يجمع لنا الوثائق من إنجلترا كانت تحكم مصر . لئلا كان لابد من إحضار كل وثيقة تخص مصر ليقوم بعرضها على الناس وإلى الآن لم يحدث ذلك .  
ولأنى أحد عمل ذلك ولا وزارة الثقافة ولا وزارة الإعلام ولا وزارة التعليم والاحتى الجامعات .  
فكل هذه الجهات مفسرة فيما يتعلق بالتاريخ المصرى .  
إننى تحب أن الوثائق البريطانية حيث وجدت أن بعض الزعماء المصريين الذين اعتبرتهم أبطال وطنيين لم يكونوا كذلك .  
وبعض الناس الجبيلين من أساتذة الجامعة أو من الطلاب كانوا أبطالاً ولا تتخيل مدى بطولتهم وتضحياتهم ومدى كرمية الإنجليز لهم .  
إننا نريد أن يظهر التاريخ القيقى الحق الذى سيبرز أبطالاً مجهولين ، هؤلاء من الممكن أن يكونوا وأمل للقباب .  
© © سلات الأستاذ / محسن محمد  
كيف ترى مصر  
مصر الشعب / مصر الأرض  
هل تراه في مكانها الطبيعي ومكانها اللاتقة ؟  
يقول الأستاذ / محسن محمد  
القول السائد الآن أن مصر تحتل من دورها وأنا رأيى جدياً أن تحتل من دورها ولكن هذا الدور كان يرتبط بإلتزامات كبيرة فمن دخلت حروباً عديدة وفقاً لإلتزاماتها وضربية لريادتها وتغلبت لدورها .

كافة الوثائق وقد لك فهاك بعض الوثائق يقومون بإخفائها وذلك لإعتبارات معينة كالمصالح العليا البلاد .  
واضرب مثلاً من الواقع لبعض الوثائق التى تم حجبها فعلاً عندما مضى مقرر بالوثائق الألمانية من الصحراء الكبرية كان الإنجليز يخطون لتدمير جمع الكبارى والجسور والطرق والقلاع وإبراق مصر وذلك لمنع تقدم الألمان وذلك أخفى الإنجليز هذه الوثائق .  
وأنا عرفت بعض تلك الوثائق عن طريق حوار دارين السفير البريطانى والسفير الأمريكى .  
وقامت أمريكا بإداعة بعض تلك الوثائق لكم مازالت إنجلترا حتى اللحظة ترفض إداعة أى من تلك الوثائق التى اكتشف خطط إنجلترا لتدمير مصر لو تقدمت القوات الألمانية .  
والهدف من إخفاء تلك الوثائق عن الشعب المصرى وهو إخفاء الحقيقة التى تمتصها الشعب المصرى حيث كانت إنجلترا تخطط لتدمير وتخريب مصر والإنجليز لا يريدون خسارة الشعب المصرى وهناك وثائق قليلة جدا مازالت على الكتمان ويرفض الإنجليز إداعتها .  
وأشهر هذه الوثائق ما يتعلق لقتل حسن البنا حيث يرفض الإنجليز رفضاً قاطعاً إداعة وقائع هذا الفروع ، وكانت مصر حينئذ فى يد الإنجليز وكانت المخابرات فى أيديهم كذلك وذلك فى 1984 .  
وهنا وثائق كثيرة .. الحكومة المصرية .. الحكومة المصرية لم تقم بإداعة أى شئ نقلاً عن 23 يوليو سجن أن هناك بعض الوثائق أذيعت من وجهة بعض الثوار ولكن ماذا حدث بالضب من عام 1952 وحتى وفاة عبدالناصر لاتعرف أشياء كثيرة .  
ماهى الدالوات التى حصلت ؟  
لكن المخابرات التى حصلت فى قصة الإصلاح الزراعى ؟  
من تاريخ مصر أن تعرف كيف كان يفكر الثوار وهل الإصلاح الزراعى أقام مصر أم لا ؟  
أشياء كثيرة جداً لا نعلمها  
حيث أننا نتطلع على محاضر الحكومة المصرية فيه غير متاحة .  
على العكس إنك تستطيع أن تحصل على محاضر الحكومات

إله الكاتب الصحفى الكبير المرحوم " محسن محمد " أهلاً ومرحباً بسلامتك  
بدأة  
في معظم كتابتك التاريخية تكثف من خلالها العديد من الأسرار التى أسرت بشكل أو بآخر في مجريات الأحداث لا يتضح أن مجيوات خارقة قد بدأت من أجل الحصول على تلك الوثائق التى تزيد وتكبد وتفسر وتلك العديد من الشفراء المغاضبة برأى سياستك .  
من مكتب تاريخ هذا الوطن ؟  
وكيف تسجل الأحداث التاريخية بدونوضوح ؟  
وبكف نخسى التاريخ من التزوير والاداء، الشخصية ؟  
أليس من الواجب أن يكون هناك جهه مسؤولة عن كتابة التاريخ وتسجيل ومتابعة كل الأحداث  
يقول الأستاذ محسن محمد موفهما .  
إننى أرى أن منطقة أو هيئة تقتض بكتابة التاريخ شئ خاطئ تماماً .. لماذا ؟  
لان تلك الجهة اللغو بها كتابة التاريخ ستكون ضحية لإختلافات الزواى بين الأعضاء .  
لذلك أرى أن مهمة تلك الجهة المعنية بتاريخ مصر هو جمع الوثائق - وثائق التاريخ المصرى وتقوم بتقديمها لكاتب التاريخ ليقوم كل كاتبه بكتابة التاريخ من الزاوية التى يراها .  
وكما تقول دشار  
إننا نستطيع فى المستقبل لكننا نستطيع تحقيق المامسى  
لذلك أستطيع في حدث بالفضل وانتهى الأمر لكن تحصل الآن هناك بعض المؤرخين وغيرهم الماضى والنسبية المذكرات فهى فى أظف الأحيان محاولات من جانب كتابتها لإظهار بطولته أو إبراز إيمته من الورم والغرض لا يتم إلا كتابة الوثائق ولكن كيف يتم كتابة تلك الوثائق ؟  
فى إنجلترا وفرنسا وأمريكا مثلاً يتم كتابة الوثائق التاريخية بعد مرور فترة من الزمن معلومة للجميع فى إنجلترا مثلاً يتم كتابة الوثائق التاريخية بعد مرور 25 سنة + 25 سنة + 25 سنة + 25 سنة  
فى 1969 يتم كتابتها بعد 26 سنة من خلال الإفراج من





# حقوق الإنسان .. ذلك الحلم الإنساني المستحيل

”ما الإنسان دون حرية بامل باننا ؟ قوى لى كيف استطيع انه احبك انه لم اكن حراً“ الشاعر الاسباني لوركا  
ريان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحري

## ذكرنا في العدد السابق الحدث وتداعياته وانتهاكات حقوق الإنسان وفي هذا العدد نستكمل التشريعية الدولية لحقوق الإنسان واليوم العالمى -

**المادة 22** ، تحتوي على المبدأ الحاكم للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي لاغنى عنها لكرامته ونمو شخصيته  
**المادة 23-27** ، تعترف بحق كل إنسان في العمل وفي الراحة وفي أوقات الفراغ ومستوى معيشة لائق والحق في التعليم والمشاركة في حياة المجتمع الثقافية  
**المادة 28-30** ، تعتبر الركائز الأساسية لبقاء بالحقوق وهو ما يشكل مضمون فكرة النظام العام الواجب احترام

### اليوم العالمى لحقوق الإنسان

يوم يحتفل في العالم (10 ديسمبر من كل عام) بذكر من قبيل التذكير بهذه الحقوق الضامنة والمتكئة في ركان العالم الرابع.

### الإتفاقيات والمواثيق والإعلانات الدولية

هنالك العديد من الإتفاقيات والمواثيق والإعلانات الدولية ذات الصلة بحقوق الإنسان والحريات أهمها:

- الإعلان الفرنسي لحقوق الإنسان والمواطن 1789
- إتفاقية منع جريمة الإبادة الجماعية 1948
- إتفاقيات جنيف الأربع لضمان الحقوق في فترات الحروب 1949
- الإتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان الأساسية 1950
- إعلان حقوق الطفل 1959
- إعلان الأمم المتحدة للقضاء على جميع أشكال التمييز العنصرى 1963
- الإتفاقية الأفريقية لحقوق الإنسان 1967
- الإعلان الخاص بحماية الأطفال والنساء في حالات الطوارئ والنزاعات المسلحة 1974
- إعلان حقوق المرأة 1979
- الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب 1981
- الإتفاقية الدولية لمناهضة التعذيب 1984
- الميثاق العربي لحقوق الإنسان 1994

### المنظمات الدولية لحقوق الإنسان

أهم المنظمات الدولية المعنية بالدفاع عن حقوق الإنسان ومراقبة أوضاعها في مختلف أنحاء العالم هي:

- منظمة العفو الدولية
- اللجنة على رأس هذه المنظمات وهي تابعة للأمم المتحدة ومقرها العاصمة البريطانية لندن
- المفوضية السامية لحقوق الإنسان High Commissioner For Human Rights
- الأكرخ تخصصاً وارتباطاً بحقوق الإنسان وهي تابعة للأمم المتحدة وإنشأت عام 1993 وتمثلت وظيفتها في حماية جميع حقوق الإنسان والتطبيق العملي للمعايير المتعارف عليها عالمياً وضمان أن حقوق الإنسان هي حقوق عالمية غير قابلة للتجزئة ولها متكاملة ومتراصة ومقرها نيويورك
- اللصليب الأحمر الدولي International Committee Of The Red Cross
- منظمة مستقلة يعتبر بمثابة الجهة الأكثر اختصاصاً في شؤون المعتقلين في النزاعات المسلحة ودرجة الإلتزام بالحقوق القانونية والإنسانية ولكن قانون إنشائه يمنعه من إعلان ما يتوصل إليه من حقائق والإكتفاء بإبلاغ سلطات الإقتال بتوصياته ومقرها العاصمة السويسرية جنيف وعمره يناهز 142 عاماً وتقدم أعمالاً للإغاثة والمساعدات الإنسانية

تتكون الشرعية الدولية لحقوق الإنسان من ثلاثة وثائق هي:  
**الوثيقة الأولى**، الإعلان العالمي لحقوق الإنسان  
universal Declaration for human Rights  
**الوثيقة الثانية**، العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية  
International on civil and political Rights  
**الوثيقة الثالثة**، العهد الدولي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية  
International conventans on economic,



### Social and cultural Rights

حقوق الإنسان عالية لأنها:

- يكرزها الأساسية هي الكرامة الإنسانية
- تخاطب الناس كافة دون تمييز
- أساسها المشترك واحد وهو مبادئ العدل التي لها طبيعة عالمية
- نتائجها تاريخي طويل وثقافهم وإحكامك بين ثقافات وحضارات الأمم كافة
- شأن مشترك بين جميع أعضاء دول العالم (192 دولة)
- تشكل اللغة المشتركة للإنسان
- وجرى تصنيف الجرائم الدولية إلى ثلاث مجموعات رئيسية:  
الأولى جرائم الحرب War crimes  
الثانية جرائم إبادة الجنس genocide  
الثالثة جرائم في حق الإنسانية Crimes against Humanity

### الإعلان العالمي لحقوق الإنسان

أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 10 ديسمبر 1948 ويشتمل على نبياجة (صفحة واحدة) ومجموعة المواد (خمس صفحات) وقد إحتوى على 30 مادة كرس فيها المواد من 1 إلى 21 للحقوق المدنية والسياسية وخصصت المواد من 22 إلى 27 للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وتعتبر المواد من 28 إلى 30 النظام العام الواجب الإحترام ووصف الإعلان بالعالمي وليس الدولي كان وصف مقصوداً لأنه يوسع من نطاق هذا الإلجاء ويجعل منها حقاً عالمياً

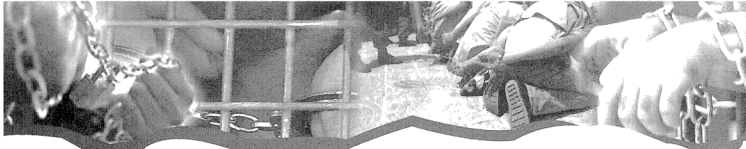
**مادة 1** ، تحتوي على المبدأ الفلسفي الشامل "يولد جميع الناس أحراراً ومتساوين في الكرامة وفي الحق"

**مادة 2** ، تنص على "يتمتع منبأ بأن كل صور التمييز بسبب العنصر أو الجنس أو اللغة أو الدين أو الرأى السياسى أو الطيبة الإجتماعية أو أى وضع آخر"

**مادة 3** ، تعطى لكل إنسان الحق في الحياة والحرية وسلامة شخصيته

**المواد 4 - 21** ،

- تحرم تماماً العبودية والرق وتجارة العبيد وممارسة التعذيب أو المعاملة غير الإنسانية والعقوبات القاسية والمهطه للكرامة.
- تعطى الإنسان الحق في الإعراف القانونى به والحق في الحماية المتساوية له من جانب القانون وبالتالي بالحق في اللجوء للقضاء العادل مع توفير كل الضمانات الضرورية للدفاع عنه والحق في إعتبار كل منهم بريئاً حتى تثبت إدابته وعدم جواز الإعتقال والحجز التعسفى والحق -
- تعطى الإنسان الحق في حرية التنقل والفكر والوجدان والدين والرأى والتعبير والحق في تكوين الجمعيات وعقد الإجتماعات
- إرادة الشعب هي مصدر سلطة الحكومة ويجوز عن هذه الإرادة بإنتخابات دورية نزيهة تجرى بالإقتراع السرى وعلى قدم المساواة بين الجميع
- شجب العبودية والإستعمار وحق كل شعب في تقرير مصيره



## • لجنة حقوق الإنسان بالأمم المتحدة (53 دولة) Human Rights Committee

ويج العالم بالمنظمات والكيانات النظرية والإقليمية والدولية المدافعة عن حقوق الإنسان والسامية وراء تحقيقه جميعها تنخرط في فعاليات وتحركات لا تهدأ لتحقيق هذا الهدف إن لم يكن موجوداً وتوسيعه وترسيخ ثقافة إن كان وليداً وحمائمه من العتب ومحاولات التصفيق إن كان قائماً

## • منظمة هيومان رايتس ووتش Human Rights Watch

أهم المنظمات المستقلة غير الحكومية ومقرها في نيويورك وبدأت نشاطها عام 1978 بدعمها مساهمات الأفراد والمؤسسات الخاصة في شتى أنحاء العالم ولا تقل أي أموال من الحكومات سواء بشكل مباشر أو غير مباشر وتجرى تحقيقات منهجية منتظمة بشأن انتهاكات حقوق الإنسان في نحو سبعين دولة وتتصدى لما قد يحدث من انتهاكات لحقوق الإنسان في زمان ومكان وقبعتها وتمتعت بمصداقية عالية وتعتبر مصدراً أساسياً للمعلومات المعنيين بحقوق الإنسان

• ولقد تضامف عدد منظمات حقوق الإنسان عشرات المرات خلال العقدين الأخيرين وجدير بالتسجيل أنه تم إنشاء المجلس القومي لحقوق الإنسان في مصر في يناير 2004 (25 عضواً) وأنه استحدثت وزارة لحقوق الإنسان في اليمن

## • جوائز حقوق الإنسان

توجد العديد من الجوائز للنشطين في مجال حقوق الإنسان أهمها:

### • جائزة نوبل للسلام

تمنح سنوياً ومنذ عام 1984 لتكريم الأفراد الذين يبذلون جهوداً كبيرة في نضالهم ضد الانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان

• جائزة بوريغوفسكي للحرية

تمنح سنوياً (قيمتها 25 ألف دولار) لأي فرد أو منظمة غير حكومية من أي دولة في العالم لتكريم أي جهد متميز في مجال تعزيز وحماية حقوق الإنسان وتنمية الديمقراطية.

### • جائزة ألانغ المانغ للسلام

تمنح لتكريم المدافعين عن حقوق الإنسان الذين ساهموا بشكل بارز وعن طريق العمل السلمى في تعزيز أو حماية الحقوق التي نص عليها الإعلان العالمي لحقوق الإنسان

## آليات الحماية الدولية لحقوق الإنسان

أصبحت حقوق الإنسان وكيانها الشغل الشاغل للدول والمجتمع المدني والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية لأن حقوق الإنسان في الحقوق المتصلة في الطبيعة البشرية والتي لا يتسنى من دونها أن تعيش الحياة البرية وقد تعاطف الاهتمام نتيجة عوامل ستة هي:

**العامل الأول:** دور التنظيم الدولي في إصدار العديد من القرارات والتوصيل إلى العديد من الاتفاقيات التي تتناول تلك الحقوق وضماها منها وكيفية المتع بها وذلك بأسلوب تفصيلي متزايد وإنشاء آليات حماية عديدة في هذا الصدد

**العامل الثاني:** بروز المنظمات غير الحكومية العاملة في مجال رصد ومتابعة حقوق الإنسان في كل الدول ولإنتقاد الحكومات لتقصيرها أو عجزها أو تقاعسها أو إنتهاكها لحقوق الإنسان

**العامل الثالث:** ظهور الوعي لدى الأفراد بحقوقهم نتيجة تعامل عدة منها الدور الإعلاني العالمي عبر الفضائيات ونشاط الجمعيات والمعاهد والمراكز العالمية في تدريس حقوق الإنسان

**العامل الرابع:** الصورة الخارجية التي تسعى الدول لإظهارها عن نفسها في المجتمع الدولي

**العامل الخامس:** خشية الدول من التشهير بها أو توقيف عقوبات عليها من المنظمات الدولية نتيجة إنتهاكات حقوق الإنسان من بين مواطنيها.

**العامل السادس:** عمل الدول للحصول على معونات ومساعدات دولية والتي أصبحت الآن أكثر إرتباطاً بمبدأ المشروطية للتصلي بإحترام حقوق الإنسان

وفي دراسة أكاديمية (عام 2005) للدكتور نبيل مصطفى خليل بعنوان آليات الحماية الدولية لحقوق الإنسان (1100 صفحة) يقول:

• ما زالت حقوق الإنسان دون تحقيق الحد الأدنى منها في الكثير من الدول العربية بما في ذلك مصر.

• تختلف الوعي المصري العام في معرفة طبيعية حقوق الإنسان وأهميتها وكيفية حمايتها أو مجرد المطالبة بها.

• عبارة حقوق الإنسان تمثل المؤسسات والبيئات الحكومية التنفيذية أما لغزاً غير مفهوم

وأما عبارة مزججة لا يربطون في سماعها

• ضياع الكثير من الحقوق المنصوص عليها دستورياً نتيجة إجراءات التقاضي المعقدة والطويلة والتي في حالة صدور أحكام قضائية نهائية لا يتم تنفيذها بالقر الكافي أو السرعة الكافية مما يعني فعلياً ضياع الكثير من الحقوق.

• القوانين التي صدرت في عهد متعاقبة إختصاصات سياسية أو أمنية ونحو ذلك مما يطول الحديث عن تعوق فعالية حقوق الإنسان

• أوصى المشاركون في المؤتمر الثالث للإصلاح العربي الذي نظمه منتدى الحوار والإصلاح بمكتبة الإسكندرية (مارس 2006) بضرورة الإهتمام بقضايا حقوق الإنسان وتأسيس قيمتها ومفاهيمها ونشر ثقافتها وإدراج مفاهيم الديمقراطية والحقوقية في المناهج الدراسية.

• في مسعى حديث لحد من جموح إدارة الرئيس جورج بوش نحو عمليات التعذيب المرعبة والمفرغة قررت الجمعية الأمريكية للطب النفسي الكبرى في العالم المتخصصة في الطب النفسي لعمليات التعذيب (148 عضواً) في 18 أغسطس 2007 منع أعضاء الجمعية من المشاركة في عمليات الإستجواب التي تحدث فيها ممارسات غير مقبولة.

• بعد سلسلة من الإنتقادات اللاذعة قدم البرنو جوتزاليس وزير العدل الأمريكي إستقالته

إلى الرئيس الأمريكي جورج بوش (27 أغسطس 2007) وكان جوتزاليس من مهندسي مجموعة القوانين سيئة السمعة المتعلقة بحدود الإهزاب كما أنه قام بإعادة تعريف كلمة (التعذيب) بشكل سمح بإساءة معاملة وتعذيب معتقلي سجن أبو غريب في العراق على يد

جنود أمريكيين وأقر بأن محتجزين معتقل جواتانامو لا يتمتعون بالحقوق التي تنص عليها إتفاقية جنيف مما أدى إلى مهاجمته من قبل أنصار الحقوق المدنية والعديد من أعضاء الكونغرس فاضطر إلى الإستقالة

• عقدت منظمة اليونسكو التابعة للأمم المتحدة (Unesco)

United Nations educational, Scientific and Cultural Organization

مؤتمراً في العاصمة النمساوية فيينا طلبت في بتدريس مادة حقوق الإنسان في المدارس من أجل تربية الأجيال على مبادئ حقوق الإنسان ولكي تصبح ثقافة حقوق الإنسان جزءاً من نسيج الثقافة القومية.

## حقوق الإنسان في الدول العربية

أولاً: تضمن التقرير السنوي الأول للمجلس القومي المصري لحقوق الإنسان (أبريل 2005) سبعون توصية أهمها:

- 1- المطالبة بإلغاء حالة الطوارئ
  - 2- تصفية موقف المعتقلين السياسيين
  - 3- تشديد عقوبات التعذيب
  - 4- إدخال ثقافة حقوق الإنسان في المناهج الدراسية
  - 5- تحسين أوضاع حقوق الإنسان في مصر وضمان الإلتزام بالإتفاقيات الدولية بهذا الشأن.
  - 6- التفتيش الدوري لوزارة العدل على السجون
- ثانياً: إنتقد التقرير السنوي للمنظمة العربية لحقوق الإنسان في الوطن العربي لعام 2007 لمدة من أبريل 2006 إلى مارس 2007 (خمس أقسام على إمتداد 350 صفحة من القطع الكبير)

• إستمرار عزوف بعض البلدان العربية عن إستكمال إنضمامها للإتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان

• فشل معظمها في إنجاز المواصلة الواجبة بمقتضى إلتزاماتها مع التشريعات والممارسات

• أذان التقرير إصدار تشريعات مجافية لحقوق الإنسان بيحج كعقوبة الإهزاب وبدواعي الأمن ومن تشريعات جديدة تضع قيوداً إضافية على الحقوق الأساسية والحريات العامة

• حيث أن الهجس الأثني يبيع إستخدام كل الوسائل خارج إطار القانون

• وصف التقرير الإنتهاكات بحق الأسماء التي شهدتها المنقطة العربية خلال العقد الماضي على الإطلاق فتعمرات الإصلاح البرلطة عادت القوانين الإستثنائية وتراجعت الحريات أكثر وأكثر في غالبية البلدان العربية (22 دولة) ولا يتم هناك إلا إستثناء واحد هو موريتانيا.

• أشار التقرير إلى أن يتم إستخدام وسائل غير ديموقراطية لإسكات المعارضة كما يتم إستخدام المؤسسات البيروقراطية في تحقيق أهداف غير ديموقراطية

• رصد التقرير تضاعف على إنتهاكات الحريات والرأى والأمان الشخصي مشيراً إلى أنها إستهدفت المفارحين السياسيين وبداه الإصلاح البيروقراطي والمدافعين عن حقوق الإنسان

• بالإضافة إلى إستمرار المحاكمات الإستثنائية وخاصة وإحالة المدنيين إلى المحاكمات في



الاف العرب والمسلمين لعليات اعتقال عشوائى واسعة نفذها مكتب التحقيقات الفيدرالى ٢٥٤١ ويفول إن الإجابات الجاهزة على السنة مسئولى الإدارة الأمريكية في كل القنابات الصحفية والتلفزيونية في أن التفرغ الإسلامى يكره الحرة والديموقراطية وهى إجابة ساذجة وليس هذا هو واقع الأمر بالتحديد

« وجهت وزارة الصناعة الأسبانية رسالة إلى رئيسه بلديه مدينة صغيرة في جنوب أسبانياً إسمها «لوس بياريس» سألته فيها عما إذا كانت المدينة ترغب في نصب برج لإخلائها ضمن شبكة الهاتف المحمول وحين إستطلعت رئيسه البلدية ثانياً سانتا جو أعضاء المجلس البلدى حول الأمر وجدتهم مختلفين في صده بين مؤيد معارض وعن ثم فإنها لم تجد مفراً من طرح الموضوع للإستفتاء عليه وحينذاك قالت إنها لا تريد أن تنتخذ قرارها قبل أن تطمن إلى أن الأغلبية تؤيده وأن إتخابها لا يحول لها الحق في الإنفراد برأى فيما يمس راحة الناس مسألة فهمى فريدى جريدة الأهرام 28 أغسطس 2007 وهذا هو سلوك طبيعي في المجتمعات الديموقراطية التي يستمد فيها السياسيون شرعيتهم من رضا الناس وتأييدهم بالديموقراطية هي أفضل نظام حكم توصلت إليه الإنسانية حتى اليوم وما قرره آيات قرآنية بقولها وتشاروه في الأمر آل عمران 158

..... وأريد أن أنهى هذا الموضوع بثلاثة أسئلة:

**السؤال الأول:** هل يرتفع الإنسان فوق نزوات ومصالحه ومنافعه وأهدافه المادية؟  
**السؤال الثاني:** هل ترتفع الدول عن الصراعات الحشوية الواقعة التي تحركها وقبل كل شئ مصالح والأموال؟

**السؤال الثالث:** كيف يمكن تطبيق النصوص الخاصة بحقوق الإنسان؟  
ولئى أن يأتي هذا اليوم البعيد سنظل حقوق الإنسان مجرد ذلك العلم الإنسانى المستحيل الذى يحتاج إلى عمر نوح ومسير أيوب  
وربما يسألنى أحد لماذا «العلم»  
وجوابى هو: على المتضرر أن يرفع يديه إلى السماء ويشكو حاله إلى الله سبحانه وتعالى ويقول في سره: حسبي الله ونعم الوكيل !!!!!!

العسكرية فضلاً عن حالات الدم والإعتقال التي لا تحلى بحقوق الإنسان الكثير من الأهمية.

« أوسع التمييز أنه لم يطرأ أى تطور إيجابي على أوضاع السجن ومراكز الاحتجاز التي تقال ظاهرة التعذيب وسوء المعاملة تابعاً أساسياً فيها  
« سجل التطوير ارتفاع حدة الإنتهاكات لافتاً إلى أن المصفيين وأصحاب الرأى لا يزالون عرضة للملاحقة الأمنية والقضائية فضلاً عن إستمرار منع السيارات السلمية وتقييد حركة الإجتماعات بقرارات أمنية وأحكام قضائية بالإضافة إلى إستمرار الحظر على تكوين الأحزاب السياسية في بلدان عربية  
« تابع التقرير الحالة العربية على الصعيد القانوني والحقوق الأساسية والحريات العامة والحقوق الاقتصادية والإجتماعية وحقوق الفئات الخاصة موضحاً أن المنطقة العربية هي منطقة يؤس ديموقراطى وحقوقى شديد رغم كل المظاهر المعلنة والبيانات التي تدعى غير ذلك  
« وضمان التقدير نظام الكفيل في دول الخليج الذى يعد علناً في مواجهة حماية العمال وضمن حقوقهم

### عين على الديموقراطية

« قال الملك الأسباني خوان كارلوس في حوار مع محمد حسين فيكل (كتاب زياره جديدة التاريخ) « إن الملك الذى يعترض على إرادة شعب ليس أمامه إلا يقدم رأسه للفصله قبل أن يطلب بها الصفيين إن الملك لا يحق له أن يردد غير ما يردد شعبه إن إحترامى الأول للستور ولا يحق للملك أن يكون له آراء أو إحتياجات في الستور

« يذكر تاريخ الألب العربى المحاكمة التي أقيمت للذكور طه حسين (1889 - 1973) بسبب كتابه (في الشعر الجاهلى) وإنتسمر فيها ويكيل النائب العام محمد نور منحاراً إلى حرية الفكر والتعبير ورفض الوصاية على الفكر من أى جهة وينكر تاريخ حياتنا الثقافية أن يخاف العقاب ويقف في البرلمان المصرى يدافع عن حق طه حسين في أن يكتب ويفكر رغم إخلافه سياسياً معه كما هدد أحمد لطفي السيد بالإستقالة من منصبه كرئيس للجامعة المصرية إذا من أهدمهم طه حسين بسوء  
« يشرف الصفح الأمريكى ماثيوبريجنسكى في كتابه (الحصن الأمريكى) كيف تمرض

**معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر نوفمبر 2007)**

البيان	عدد البلاغات المبرجة	متوسط زمن الإخراج			عدد التكميم
		العمل اليومي	الاجمالي	معدل التكميم	
المركز للظفر بالاسكندرية	2117	3.16 ساعة	45 ساعة	76.16 ساعة	192
المركز للظفر بالدخلة	5808	1.5 ساعة	49.5 ساعة	84 ساعة	4
لائحة الويسنة بالبحرية	3033	0.54 ساعة	1.52 ساعة	4.64 ساعة	8
الإدارة المركزية الثانية	1552	1.16 ساعة	1.10 ساعة	3.37 ساعة	180

**شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع**  
**... أدراك لمفهوم المنافسة**

بدأت شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع نشاطها في تداول الحاويات منذ عام 1984 لتكون أول شركة وطنية لتداول الحاويات تعمل في خدمة تجارة مصر الخارجية . ونظراً لإنتهاج الدولة تطبيق سياسة السوق المفتوح والمنافسة وتطوير الأداء فقد بدأت الشركة بالفعل في أعداد نفسها للمنافسة مع الشركات العاملة في نفس المجال الموانئ المصرية ويعتمد هذا الإعداد على ثلاثة محاور وهي تطوير كل من المعدات وأساليب التداول والوارد البشرية مما ينعكس على وضعها المتقدم داخل السوق المصري . ونظراً لأن نشاط الشركة الرئيسي هو تجارة مصر فختمتها تتصلمت مسئولية قومية بعدم تحميل أعباء مالية على المصدرين والمستوردين وبالتالي تضع نصب أعينها تقليل التكلفة برفع أسعارها للتطوير الجارى . ورغم وجود محطات منافسة تعمل حالياً في نفس المجال علاوة على ما يستجد من كيانات جديدة لتتسع مساحة المنافسة إلا أن شركة الإسكندرية لتداول الحاويات تحقق معدلات نمو مرتفعة تتناسب مع معدلات نمو الناتج القومي حيث حققت الشركة معدلات للنمو خلال عام 2006/2007 وصل حوالي ( 14.5 % ) وسياسة التطوير التي تنتهجها الشركة تعتمد على خطط استراتيجية تم إعدادها لهذا الغرض .

## دعوة جديدة للعلاقات التجارية بين مصر وفرنسا

### ثلاث زوارم مصريين في باريس



الأستاذ / حسن إبراهيم

الثلاث لفرنسا نظراً لتلحاج مصر إلى الخبرات والتكنولوجيا الفرنسية الحديثة وأضاف أنه سيتم تفعيل البروتوكولات الموقعة سابقاً بين مصر وفرنسا في مجال صناعة الغزل والنسيج وأيضاً تدريب العمالة في صناعة الأثاث والمقاولات والملابس الجاهزة ومن المعروف أن هناك تعاون تام بين مصر وفرنسا في مجال تصميم الأزياء والبروتوكولات ستؤدى إلى تطوير التعليم وخدمة قطاع التصنيع في الملابس الجاهزة.

ويذكر أن المجلس الرئاسي المصري الفرنسي للأعمال تم إنشاؤه في القاهرة في شهر أبريل /نيسان من العام الماضي بين الرئيس حسني مبارك والرئيس السابق جاك شيراك وذلك خلال زيارة الرئيس شيراك إلى مصر. والجلس مكون من 20 رجل أعمال مصري و20 فرنسي ويهدف إلى دراسة الملفات الإستراتيجية ويبحث المشروعات الاقتصادية والتجارية والإستثمارات لتطوير العلاقات الثنائية.

وصرح حسن إبراهيم أن عدد من أعضاء المجلس الرئاسي المصري الفرنسي للأعمال سيقتدون وتعترا صحفياً بحضور سفير فرنسا والمستشار الاقتصادي في مصر لشرح تفاصيل الأهداف من عقد لقاء باريس.

عن حسن بنهام ، مدير المكتب الصحفي الاقليمي لوكالة بيوغرافانس المستشار الاعلامي للمجلس الرئاسي المصري الفرنسي للأعمال. ان ائى إجتماع موسع للمجلس عقد في فرنسا في الفترة من 5 إلى 7 ديسمبر، بحضور ثلاث وزراء مصريين وهم المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، والمكثور طارق كاسل ، وزير الاتصالات ، والمهندس محمد منصور ، وزير النقل والمواصلات ، وأضاف أن وفد رفيع المستوى وعدد كبير من رجال الأعمال من مختلف القطاعات وافقوا السادة الوزراء لبحث سبل تطوير وتنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية الثنائية وعرض فرص الإستثمار في مصر .

وعقد السادة الوزراء والرفاقون جلسات مع مسئولين جمعية الشركات الفرنسية (MEDEF) ومع قادة غرفة التجارة والصناعة لمدينة باريس في مقر الغرفة في العاصمة الفرنسية.

وأكد أن موسى ، رئيس المجلس الرئاسي المصري الفرنسي للأعمال على أهمية زيارة الوزراء

## حلوة جديدة مع شركة جاهز الالوجيستى كسى المصرية



السيد / محمد حاتم القاضى

في لقاء مع السيد اللواء بحرى/ محمود حاتم القاضى رئيس مجلس ادارة مجموعة شركات كادام صرح بأن شركة جاولوجيستى كسى المصرية للنقل الدولى متعدد الوسائط إحدى شركات المجموعة سوف تبدأ في تشغيل ساحاتها خارج ميناء دمياط والملاصقة للبوابة الرئيسية في استقبال الحاويات القارية والبضائع مع إمكانية القيام بعمليات نقل الفواجر وتقديم كشوف الإستخلاص.

وقد أضاف المهندس/ مدحت القاضى نائب رئيس مجلس الإدارة أن هذا بمثابة المرحلة الأولى لتوسعات الشركة في إطار تقديم الخدمة اللوجيستية الشاملة. كما أن هذه الساحة ستساعد في زيادة حجم الصادرات مع تقليل النفقات الخاصة بها نظراً للملاصقة لميناء مع توافر كافة التسهيلات بها من وسائل الإتصال.

محمود حاتم القاضى

## محطات وأخبار

### الإسكندرية عاصمة الثقافة الإسلامية

يتم بدء فعاليات الأنشطة الثقافية بمحافظة الإسكندرية بعد إختيارها عاصمة للثقافة الإسلامية لعام 2008 وذلك لتلبية لدعوة عادل لبيب محافظ الإسكندرية ، وقد أكد الدكتور محمود حمدى زقزوق وزير الأوقاف أن هذا الإختيار يعد تتويجا لتاريخه الثقافي والحضارى لهذه المدينة التى ظلت عبر التاريخ ملتقى للثقافات والحضارات ومسجرا للتواصل الثقافي بين الشرق والغرب.

### بعض جهود الأنتربول الدولى

عقد مؤتمر مجموعة دمج جهود مكافحة الإرهاب بالشرق الأوسط بقاعة المؤتمرات الدولية حيث حضره ممثلو 40 دولة عربية وأجنبية، وقد بحث حبيب العدل وزير الداخلية المصرى مع رونالد نويل السكرتير العام للمنظمة الدولية للشرطة الجنائية جهود الأنتربول الدولى على مستوى دول الشرق الأوسط والتعاون مع الأنتربول المصرى.

### الخط الثالث لمترو الأنفاق

تم الإتفاق على قرض فرنسى بقيمة 280 مليون يورو لتمويل المرحلة الأولى من الخط الثالث لمترو أنفاق القاهرة الذى يصل من العتبة إلى العباسية بطول 3.3 كيلو متر ، وينتهى العمل بهذه المرحلة عام 2011، وقد صرح الدكتور مفيد شهاب وزير الشؤون القانونية والجناس النيابة - بعد موافقة مجلس الشعب على إتفاقية القرض - بأن هذا المشروع يأتى في إطار تنفيذ البرنامج الإنتخابى للرئيس حسنى مبارك ويستهدف نقل 250 ألف راكب يوميا.

### أدنى الأعوام فى تاريخ الأرض

أكدت وكالة الأرصاد الجوية اليابانية في تقرير لها أن عام 2007 الماضى كان أدنى الأعوام فى تاريخ الكرة الأرضية منذ أن بدأ الإنسان في تسجيل درجات الحرارة عام 1880، ويرجع سبب ذلك بالطبع لظاهرة ارتفاع درجات الحرارة وأن متوسط درجة حرارة سطح الأرض من يناير إلى نوفمبر الماضى كان أعلى ما كان عليه في العام الأسبق في كل المناطق بإستثناء جنوب أمريكا الجنوبية.

## أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يشاطرون

السيد القبطان / عبد المنعم العيونى  
كبير مرشدى هيئة قناة السويس  
ومدير عام شركة سوميد سابقا  
الأحزان لوهاة  
السيدة الفاضلة / سونيا العيونى  
مؤسسة جمعية إسكندرية الخيرية  
رئيسة رابطة السيدات الإنجليزيات  
بالأسكندرية



British Ladies Group

رئيسة نادى سيدات إسكندرية A. W. A  
Alexandria Women Association  
للفقيدة الرحمة وللأسرة خالص العزاء

# القرصنة الإلكترونية - بعد دخول قواعد ISPS محل التنفيذ

دكتور ريان مدحت خلوصي مستشار القاذون البحري بميناء جدة الإسلامي



ماذا بعد دخول ISPS القواعد الدولية لتأمين السفن والموانئ عام 2004 ؟ جاءت هذه القواعد كما جاء الفصل الحادي عشر من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر ليضع ترتيبات مهينة تعين إتخاذها للتصدي للإعدادات التي تهدد أمن السفن. وقد نصت المادة 6 من الفصل الحادي عشر على وجوب أن تزود السفن بنظام إنذار يرسل إشارته التحذيرية للسلطات في البر لإبلاغهم بأن السفينة مهددة أمنياً. كما وضعت القواعد تسلسلاً لسريان هذا البلاغ الذي سيصل إلى أقرب سلطات ساحلية من السفينة.

ومع ذلك فإنمازالت الإحصاءات تشير إلى أن هجوماً القرصانية على السفن في إزداد مطرد وإن كانت الإحصاءات تبين الحوادث التي تم التبليغ عنها إلا أن هناك حوادث أخرى لم يتم التبليغ عنها ترفع من الإحصائيات المعال عنها.

كانت في مقالات سابقة قد وصفت حوادث الهجوم بواسطة القرصانية في مناطق كثيرة من العالم شملت جنوب شرقه والطرقات الشمالي من مسوهره وبنديسيا وبالقرب من سنغافورا. وكنت قد بينت في هذه الحوادث أنواع الأسلحة التي كان القرصانية يستعملونها كما أظهرت كذلك للأساليب التي يستعملها الرابنة مقاومة

**الهجوم بواسطة القرصانية البحرية** غلبه هذا الحوادث قبل عام 2004 أي قبل دخول قواعد ISPS محل التنفيذ. في هذا المقال يعلو التساؤل ماذا الآن في عام 2009 ؟

## الأسلحة التي يستعملها القرصانية

كان القرصنة في الماضي أي قبل عام 2004 يحملون أسلحة هجومية غالباً وديفاعية إلى حد ما وذلك لعدم وجود أن السفن التجارية خلال الهجوم سبلن قدر مسلحة وأنهم لم يملكو دفاعاً قوياً من الطاقم السفينة بل قد يستسلم لهم ويمن السفينة حماية لطاقمه وخيفاً من أي مقاومة تكون نتيجتها الخلق للأرواح لذلك الكثير من حوادث الهجوم كانت تتم بواسطة قراصنة يحملون (المخارم) الفخار والمسدات ويضعوا القرصان بين ثنايا تلك السفينة وعند وصوله إلى بعض سفن يأخذ أحد أفراد الطاقم رديئة إلى أن تم عليه السطو وفي حوادث أخرى كانوا يستعملون الأسلحة التارية الخفيفة أو البنادق النصف الأيه. وللإحاطة أن الأراج من السفينة الصاب مقامة لبدء الأتراج من الأسلحة وقدأتمها. أما إذا فالقرصانية يتوقعون وصول التحذيرات الصادرة من السفينة إلى السلطات الساحلية التي يبوروا مسترقد اللقاء الخفيفة والبقرض عليهم. وعليهم مقاومة هذه السلطات بكل عنف تجنب البقرض عليهم.

لذلك أصبح القرصانية في حاجة إلى أسلحة تارية هجومية أيضاً بل قداعية بالآكثر فاستبدلوا أسلحتهم التقليدية السابق ذكرها على بلسلحة تارية أقوى وذلك لكي تمكنهم من الهجوم الحرس والطاقم على عتيف ذلك فالأسلحة شائعة الإستعمال بواسطة القرصانية البحريةن الأرمابرين وبنادق الصلح الأتراج بل من النصف إلى فهم يستعملون الآن الصلح الأتراج AK 47- وكذلك الذلاذات الصاروخية Rocket Propelled 50 Caliber rifles (RPG) grenade ويختطف هذه الأسلحة في خبوتها عن تلك التي كانت تستخدم في الماضي في عدة وجوه أو يرميها في أخترق الأرواح بدن السفينة الصاب فأنها ما يخترق حديد إلى الصلب لسافة شائبة ويقوم أي ما يزيد على (150 ليتر) ومنها ما يتخذ لعتريون بوصة (خمسة) ليترين ومنها ما يوزن على ذلك. لذلك تمثل هذه الأسلحة خطورة على السفن التجارية عامة وقلات البترول على وجه الخصوص.

هذا من جهة ومن جهة أخرى كانت السفن التارية التي يستعملها القرصانية في الماضي ذات مة قصير . أما الآن بعد أن شاع إستعمالها للأسلحة التارية المذكورة أعلاه التي وصل مداها إلى 10 كيل الأمتار بل وأبعضها يتجاوز مده المئين أصبح الهجوم بواسطة القرصانية أشد خطورة مما كان عليه من قبل كما أن دفاعهم أصبح أشد قوة مما بخلاف ما تهدد هذه الأسلحة من إندفاع الأرواح وتعرض السفينة للقرص.

## السفن التي يستعملها القرصانية

دائماً يستعمل القرصانية سفناً صغيرة وسريعة، وذلك لتمكينهم من المناورة السريعة والهرب عند الزوم وقد أظهرت إحصاءات الحوادث أن بعض القرصانية كانوا يستقلون القوارب الخاطئة. هذه السفن من السفن الصغيرة التي يصعب المسابلق لها في الصعوبات البحرية. وقد تم شتأها أن تزود إكتشاف السفينة المعرضة لهجوم القرصانية لسفينة القرصانية ومن ثم يتأخر إصدار السفينة لإشارتها التحذيرية وبالتالي يتأخر وصول الإشارات التحذيرية إلى أقرب سلطات ساحلية وعلى ذلك يتأخر أيضاً خروج السلطات الساحلية للبقرض على القرصانية. وقد يتمك القرصانية من أداء مهمتهم والفرار قبل وصول الإنقاذ إليهم. ولا يخاف ذلك نستطيع جوهين إعدامها تم نهاراً والأراج من قبل بالبنادق للهجوم نهاراً المبعوثه عن عم عدم تمكن السفينة المعرضة للهجوم من إكتشاف سفينة القرصانية الصغيرة مبكراً حتى كما نعلم نحن اللاحون أنه سبب كبره الأرض لن نستطيع التارية الكبيرة المعرضة للهجوم من إكتشاف سفينة القرصانية الصغيرة أو قارب القرصانية الذي يسطو خلفاً بين الأتراج بينما يستطيع القرصانية بسقيتهم السفينة أو إكتشاف السفينة الكبيرة بسبب ارتقامها وإبوابها وأبوابها ماربها عمياً. حتى هنا قد أثبتت التجارب أنه حتى يستعمل الإنقاذ الكبري وبنادق وهي الظروف الجوية المثالية يتراوح مده إكتشاف وإزالة القوارب الصغيرة بين 5-4 ميل بحري . أما في الأحوال الجوية السيئة عدم وجود غمام أو رؤية الأتراج أو عدم وجود أمواج أو توجو بحري سيقل دمن إلى أقل من ذلك بكثير. إذا أضفنا إلى ذلك سرعة سفينة القرصانية لا نصلح لنا قصر الفترة الزمنية بين لحظة الإكتشاف

ولحظة الهجوم، وطبيعة الحال إذا كان الهجوم من الأمام مستقل هذه الفترة الزمنية بين لحظة إكتشاف سفينة القرصانية ولحظة الهجوم أخذاً في الإعتبار كساعة المشتركة للسفنتين التي في بعض دقائق خلالها ستطلب السفينة الإنقاذ وفي فترة زمنية في فترة كساعة لإشارة التحذيرية وتلقها وتحرك السلطات للبقرض على القرصانية قبل شن هجومهم.

## لماذا يشن القرصانية هجومهم ليلاً ؟

إذا أضفنا إلى الصعوبات الجوية التي تواجهها السفن المعرضة لهجوم القرصانية صعوبة أخرى وهي تقليل القرصانية الهجوم ليلاً لا نضع لنا في الصعوبات التي تواجهها السفن البحرية في المناطق المعرضة لهجوم القرصانية. ذلك أنه ليلاً لن نتبع المراقبة الصبيرة حتى في الظروف الجوية المثالية إكتشاف القوارب الصغيرة على نفس الأسبق لنا ذكره هنا. عتاراً حتى أن مدى رؤية الأتراج الملاحية السفن الصبيرة لن يتعدى المئين هذا بإفتراش إضافة القراصنة للأتراج الملاحية لسفنتهم. ولكن طبيعياً أن القرصانية يظنون جنوع أتم سفنهم والأتراج الملاحية خاصة على ذلك فلن تستطيع السفن المعرضة لهجوم بالمئين الجردة أو يستعمل القوارب الكبري binocular . على ذلك فالمسلب الجردب إكتشاف سفن القرصانية الصغيرة هو إكتشافها في شاشة الرادار، وهنا تظهر صعوبة أخرى إذا كانت السفينة التي يستعملها القرصانية من الفيبرجلاس فلن تظهر على شاشة الرادار. حتى في هذه الحالة فالمسفن والقوارب الصغيرة تختفي داخل تشويش البحر وتشويش الأمطار على شاشة الرادار.

لذلك يتمك لنا من هجوم القرصانية ليلاً يضيف صعوبة أخرى إلى الصعوبات المذكورة عليه من شأنها تأخير وصول الإشارات التحذيرية ومن ثم تأخير وصول الإذاعة إلى السفينة المهاجمة بواسطة القرصانية.

## هل تتجح مقاومة القرصانية للهجوم ؟

كنت في مقالات سابقة قد وصفت بعض الأحداث التي تجت فيها بعض السفن في مقاومة القرصانية وفهمتم إلى الفرار وكانت الأساليب التي إستعملتها هؤلاء الرابنة هي توجيه خرطوم إطفاء، الحراق إلى قوارب القرصانية حيث أت المياه المنذفة تمت ضغط على من خرطوم الإطفاء إلى إبعاد القرصانية والفرار. والسؤال الآن هل تصلح هذه الطريقة بعد الأسلوب بعد إستعمال القرصانية للأسلحة التارية التي يتعدى مداها مئات الأمتار. فالسؤال الآن أيها أريد من القذبة الصابرة من الأسلحة التارية السابق لنا وصفها عليه أم المياه المنذفة من خرطوم الإطفاء. بطبيعة الحال يستطيع القرصانية بأسلحتهم ذات المدى الأبعد توجيه قذباتهم إلى السفينة دون تعرضهم لرش المياه . لا شك أن هذا الأسلوب نجح في الماضي ويمكن أن ينجح في المستقبل مع قوارب صغيرة على أسلحة تارية خفيفة ولكن من الصعب نجاحها في مواجهة الأسلحة التارية الآتية المستعملة حديثاً.

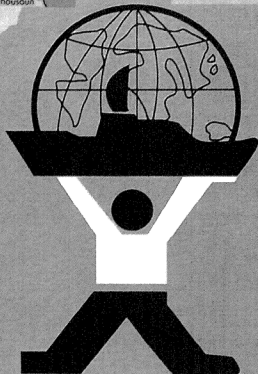
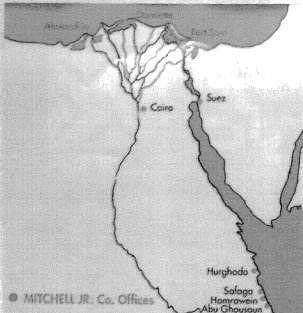
وقد أوضحت في مقالات سابقة من تحليلنا لحوادث الهجوم بواسطة القرصانية أن بعض ربانة السفن إستطاعوا إدخال الرعب في نفوس القرصانية باستعمال المناورة المفاجئة السؤال الآن أيهما أسرع في إستجابتها للخطر السفينة القوارب الشاحنة شتة كاملة أو السفينة الصغيرة ذات السرعة العالية. وسؤال آخر أيهما أسرع في إستجابة دفنها السفينة ذات القاطس العميق البحرة في مياه عمق وبالسفن العميق ذات القاطس العميق أم السفينة الصغيرة السريعة ذات القاطس الضليل؟

بطبيعة الحال لن تتمكن الكبيرة العملاقة من إستجابة لديها أسرع من السفينة الصغيرة ذات السرعة العالية. على ذلك إذا هاجم القرصانية سفنهم الصغيرة السفينة السفن العملاقة لن يتمكن من السرعة العالية الأخرية من عمل المناورة المفاجئة لبعمال الرعب في نفوس القرصانية. إذا كانت أساليب المفاومة السابق ذكرها قد نجحت ويمكن نجاحها في بعض الحالات إلا أنها لن تنجح في حالات أخرى . تعرض السفن الصغيرة يتضح لنا أنه حتى في تلك القواعد الخاصة بتأمين السفن والموانئ ISPS مارات مشكلة القرصانية البحرية والقارص وإحصاءات فيها الدليل على ذلك

## MITCHELL JR. SERVICES

- \* Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports
- \* Dispatch Cargo (Loading / Discharging)
- \* Ready to replenish bunker - lubeoil

*The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance*



# Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217  
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN

Email: mitjrson@idsc.net.eg  
mitjrson@bec-online.com

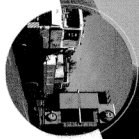
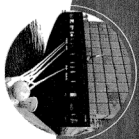
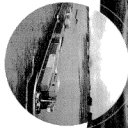
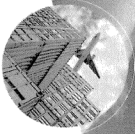
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



# أربكوتراانس

لخدمات ووح النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل المتكامل سهلاً و ذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فرع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد حجازي - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ امبارج  
تليفون: ٨٧٧١٠٨٧٧، ٣٣٤٠٣٣٤، ٢٣٣٤٠٢٣٣ (خط موبايل: ٣٩٢٠٠٧٢، فاكس: ١٢٣٩٢٠٠٧٢، ٣٣٤٥٠٧٦١ - ٣٣٤٥٠٧٦٣  
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg





# لهندسية للحاويات

ش.م.م.

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

### خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعتيق والتستيف والنقل والتشظيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

### خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشويين الحاويات الفسارغة

© Art Link



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سبابا باشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

# HMM

## HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



### EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang	
<b>EASTBOUND</b>	WH 602	002 E	23-Dec	25-Dec	27-Dec	<b>1-Jan</b>	13-Jan	18-Jan	23-Jan	25-Jan	27-Jan	2-Feb
	WH 603	001 E	30-Dec	1-Jan	3-Jan	<b>8-Jan</b>	20-Jan	25-Jan	30-Jan	1-Feb	3-Feb	9-Feb
	Sirius	063 E	6-Jan	8-Jan	10-Jan	<b>15-Jan</b>	27-Jan	1-Feb	6-Feb	8-Feb	10-Feb	16-Feb
	S. F. EXPRESS	028 E	13-Jan	15-Jan	17-Jan	<b>22-Jan</b>	3-Feb	8-Feb	13-Feb	15-Feb	17-Feb	23-Feb
	Kuala Lumpur	007 E	20-Jan	22-Jan	24-Jan	<b>29-Jan</b>	10-Feb	15-Feb	20-Feb	22-Feb	24-Feb	1-Mar
	Lynx	042 E	27-Jan	29-Jan	31-Jan	<b>5-Feb</b>	17-Feb	22-Feb	27-Feb	29-Feb	2-Mar	8-Mar
	BK Express	027 E	3-Feb	5-Feb	7-Feb	<b>12-Feb</b>	24-Feb	29-Feb	5-Mar	7-Mar	9-Mar	15-Mar
	WH 601	004 E	10-Feb	12-Feb	14-Feb	<b>19-Feb</b>	2-Mar	7-Mar	12-Mar	14-Mar	16-Mar	22-Mar
	WH 602	003 E	17-Feb	19-Feb	21-Feb	<b>26-Feb</b>	9-Mar	14-Mar	19-Mar	21-Mar	23-Mar	29-Mar
	WH 603	002 E	24-Feb	26-Feb	28-Feb	<b>4-Mar</b>	16-Mar	21-Mar	26-Mar	28-Mar	30-Mar	5-Apr

	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos	
<b>WESTBOUND</b>	Sirius	063 W	12-Dec	14-Dec	16-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	<b>2-Jan</b>	6-Jan	8-Jan	10-Jan
	S. F. EXPRESS	027 W	19-Dec	21-Dec	23-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	<b>9-Jan</b>	13-Jan	15-Jan	17-Jan
	Kuala Lumpur	006 W	26-Dec	28-Dec	30-Dec	31-Dec	3-Jan	5-Jan	<b>16-Jan</b>	20-Jan	22-Jan	24-Jan
	Lynx	042 W	2-Jan	4-Jan	6-Jan	7-Jan	10-Jan	12-Jan	<b>23-Jan</b>	27-Jan	29-Jan	31-Jan
	BK Express	026 W	9-Jan	11-Jan	13-Jan	14-Jan	17-Jan	19-Jan	<b>30-Jan</b>	3-Feb	5-Feb	7-Feb
	WH 601	003 W	16-Jan	18-Jan	20-Jan	21-Jan	24-Jan	26-Jan	<b>6-Feb</b>	10-Feb	12-Feb	14-Feb
	WH 602	003 W	23-Jan	25-Jan	27-Jan	28-Jan	31-Jan	2-Feb	<b>13-Feb</b>	17-Feb	19-Feb	21-Feb
	WH 603	002 W	30-Jan	1-Feb	3-Feb	4-Feb	7-Feb	9-Feb	<b>20-Feb</b>	24-Feb	26-Feb	28-Feb
	Sirius	064 W	6-Feb	8-Feb	10-Feb	11-Feb	14-Feb	16-Feb	<b>27-Feb</b>	2-Mar	4-Mar	6-Mar
	S. F. EXPRESS	028 W	13-Feb	15-Feb	17-Feb	18-Feb	21-Feb	23-Feb	<b>5-Mar</b>	9-Mar	11-Mar	13-Mar

**\* VIA SINGAPORE**

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haifa, Ho Chi Minh, Jakarta, Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang, Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

**\* VIA HONG KONG**

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai

**\* VIA SHANGHAI**

Nanjing

**FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT**

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 33450216 Fax: 02 33445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 0663344018 Fax: 066 3344017

Feeder Connections

[www.kadmar.com](http://www.kadmar.com)

# لا وقت للكلام فقد حان وقت العمل رسالة .. رسالة



رسالة .. انها مجرد رسالة

حقا انها رسالة يجب علينا أن نقوم بها ونؤديها تجاه أنفسنا وأوطاننا وديننا رسالة تمثل ديننا في أمتنا يجب أن نؤديها طائعين بكل قناعة بأننا لا نفضل إلا الواجب <sup>1</sup> إنني قررت أن أبدأ في عمل شيء ما له صفة الإيجابية بعيدا عن الرضى والثثرة وبلا ضجيج أو صراخ، إنني على يقين أن الوقت يمر والعمر يبدأ ويتلصق بين أيدينا وكذلك الأمل والطموح يبدأ والياس وسيجتأ على كل شيء لذلك قررت أن أبدأ في العمل وأكف عن الكلام فالكلام أبدا لن يغير من الأماهر شيئا وإذا استمر الوضع كذلك فسوف نستمر في الكلام إلى ما لا نهاية

الوصول إلى تغيير حقيقي في كيفية أداء العملية التعليمية إن هناك مسورا مقطوعة في شتى المجالات يجب أن نقوم بإصلاحها وفورا وتعاون من الجميع إن مشكلة البطالة هي أم المشاكل وهي بيت الداء ولكن لن نستطيع حل تلك المشاكل بالكلام لابد من حلول غير تقليدية يشارك فيها الجميع إن الصناعات الصغيرة التي تتلامح مع البيئة المحلية تجد طريقا للتطور بحق وبمساعدة من رجال الأعمال والموسرين إن قضية البطالة بدأت تفتق بظلالها على أبن المجتمع فالشباب العاطل لا يتورع عن ارتكاب أخطاء الجرائم في سبيل سيطرة بانجو !!! إنني أعرف العديد والعديد من الجرائم التي يشهدها لها الوالدان وكلها نتيجة سوء التربية وفشل العملية التعليمية وتفتش المظاهر السلبية للبطالة إن مركز ( رسالة ) سبتيني كل تلك القضايا في دائرة صغيرة من هذا الوطن الكبير هي (مديرية التحرير ) إنني بدأت ولن أترجع بإنان الله وأدعو الجميع للمشاركة وأمد يدي للجميع طالبا العون والمشورة والدعاء والتناجح والتوفيق.

أنني قررت إنشاء مركز( رسالة ) لكي أبدأ منه رحلة كفاح أطنها لن تنتهي ومن خلال هذا المركز سوف أبدأ العمل الحقيقي الذي طالما حلمت به <sup>2</sup> سيكون هذا المركز بمثابة حجر سالفه في بحيرة راكدة حتى تحترق الأمواج في كل الاتجاهات إنني وضعت جدولاً للأولويات حتى نعمل من خلال خطة مدروسة وألا نتوه وسط الأثواء والأصعاب إن التقييم والصحة والبحث العلمي وقدم العمل وإرساء مبادئ الحق والعدل واحترام الآخر والتفكير على الحوار وإعادة تشكيل وجدان المواطن المصري وهذا هو محور اهتمام ( رسالة ) ولكن كيف السبيل؟؟ وهل درجة النجاح مضمونة؟؟ لقد أيقنت أن السبيل الوحيد وأماسي هو أن أبدأ أما النجاح أو الفشل فلا شأن لي به على الإطلاق !! كل ما على أن أبدأ وأسمى وليس على أن أدرك النجاح إن مركز رسالة سيكون إيجابيا سائدا في القرى والنجوع والغرب وسبوج الشوارع والحارات والأقضية ستحدث مع الجميع وسنقدم يدى للجمع وسنطلب مساهمة الجميع إن كل انسان لديه ما يعطيه .. هناك من يملك العقل وحسن التفكير وهناك من يملك القوة البدنية وهناك من يملك العلم وهناك من يملك المال وهناك من يملك السلطة وهناك من يملك حب الناس وهناك من يحب الخير والانتخابات ولكنه سيكون قريبا من الساسة بكافة ميولهم واتجاهاتهم من أجل خدمة أغراض المركز الذي يركز على البناء لا الهدم، يركز على التعاون لا التشرذم يركز على الوحدة لا الفرقة يركز على الاتفاق لا الاختلاف يركز على الإهتمام وحب الوطن من خلال العمل لا من خلال الشعارات الجوفاء إن أحوال التعليم لاتعدو إلا إلى الإحباط فخرج الجامعة لا يعرف الفارق بين بعض الحروف الهجائية والحوال الصحة لا تدعو إلا إلى الأكم والرعب !! كنت في جلسة مع الأساتذ الدكتور محمود المنبتي أستاذ الأورام ومدير مركز زراعة الأعضاء بجامعة عين شمس وأوضح لي أن نسبة أمراض القلب في مصر أصبحت من أعلى النسب في العالم وخصوصا بين الشباب كما أن أمراض الكبد خصوصا فيروسي (سي) يعاني منه ما لا يقل عن 10 % من الشعب المصري بمعنى أن هناك حوالي 8 ملايين مصري مصابون بأمراض الكبد .. يقول الدكتور المنبتي ( حتما مصاب منهم ما لا يقل عن 25% بفشل كبدى .. هذا الفشل لا علاج له الا الزراعة — زراعة الأعضاء - وكل الكمائيات المتاحة الآن لا تتعدى 200000 حالة من أصل 2 مليون يعنى ذلك أن هناك موت محقق كلين و 800 ألف نتيجة مرض واحد وهو الكبد البوائى والسلبية المنتشرة والفيضى الصارخة والإحباط المستشري بين الشباب ليس كل هذا يحتاج إلى عمل وعمل جاه مخلص!!!!!!

## فيما يبدو

- \*\*\* ما حدث في موضوع موظفى الضرائب العقارية من تجمع وتنسيق وصلاية هؤلاء الموظفين
- \*\*\* ما حدث من الوزير الفتوة . كما وصفه الصديق جدى مينا شفاة الله .
- وما حدث .. كما قالت الصحف .. من تدخل الرئيس بنفسه لحل المشكلة
- كل ما حدث ليس في مصلحة مصر ويحتاج إلى دراسة صادقة لإستخلاص العبر
- \*\*\* ماذا يحدث في سوق الأسمت
- سؤال يطرح نفسه بعد صفقة لانراج التي أستحوذت على المصرية للأسمت
- \*\*\* من المسئول عن خرق الشباب المصرى الهارب من حجم الداخل على سواحل الأبيض المتوسط؟
- يبعد أنة لا أحد مسئول ولن يكون هناك أحد مسئول طالما لا يوجد مسئول !!!
- \*\*\* يا بكتو نظيف
- إياك والدمع .. إياك والدمع .. إنني أدعوك من قلبى إلى النزول الى الشارع الحقيقي لمعرفة ماذا أقصد من كلمة ( إياك )
- (فلا ) (الدمع عمره ما يبقى ميه )

إن مركز رسالة سيبدأ بحملة توعية بين المواطنين وهذا هو السبيل الوحيد لمواجهة هجمات أمراض الكبد الليفية ، إننا قادرين على فتح حوار يجمع بين أركان العملية التعليمية من أجل

# الأطفال المعرّضون للخطر قبلية موقوتة.

## فمن المسؤول؟

بقلم / وسام غنيم



- من هم الأطفال المعرضين للخطر
- الاتفاقيات الدولية لحقوق الطفل
- أهم أنواع المخاطر والعنف ضد الأطفال في مصر
- دور الجمعيات الأهلية في حماية هؤلاء الأطفال من الإساءة والعنف
- دور اليونسيف في قضية هؤلاء الأطفال
- كيفية معالجة المشكلة

يقدر عدد مصر من مصر ما بين 600 ألف و مليون طفل ويعتبر اليهم مصدر إزعاج المجتمع ولكن هم في الحقيقة ضحايا المجتمع إشتدت الظروف عليهم فتحتملهم أطفال محرومين ومن هنا نتطرق في هذا العدد لعرض هذه القضية بالتفصيل وكيفية معالجتها: نبدأً بالتعريف الصحيح لهم :

الأطفال المعرضون للخطر (بحسب تعريف المادة 1 من إتفاقيات حقوق الطفل) هم الأطفال من سن الولادة حتى عمر 18 سنة الذين يتعرضون لأي نوع من أنواع الأفعال أو الإساءة أو الحرمان أو الإستهلال أو العنف أو التمييز أو الأساءة بما يشمل الأطفال فاقدى الرعاية الأسرية والعاملون في ظروف صعبة وفي سن مبكر والماعقون والأيتام وأطفال الشوارع أو المتسربون من خطر الإدمان أو الأطفال الإناث والمتأثرين بأفعال العنف أو ممن يحرمهم قهرهم من أبني الحقوق التعليمية والصحية والحماية و الأمان الإجتماعي.

- ويعد إستعراضنا تعريف الأطفال المعرضين للخطر سوف نجد أننا بحاجة لمعرفة حقوق الطفل نفسه تبعاً للإتفاقيات الدولية وفي كالتالي :

• صدك دولي يحدد التزامات الدول ويوفر الحد الأدنى لمستوى الدولة والقانون والأسرة والمجتمع تجاه الطفل .

• إطار قانوني وسياسي وأخلاقي لحماية حقوق الطفل بشكل متكامل

• مناهج على تنفيذ حقوق الطفل لتنظيم به الدول المصدقة عليها

• أما عن المبادئ الأساسية الحاكمة للإتفاقيات الدولية لحقوق الطفل

- عدم التمييز
- المصلحة الفضلى للطفل
- بقاء الطفل وحمايته ونماه
- مشاركة الطفل وإحترام آرائه

وتحتوي الإتفاقية في مجموعة أساسية من الحقوق :

- 1 - الحق الدنية والحريات
- 2 - البيئة المناسبة والرعاية اليدية
- 3 - الصحة الأساسية والرعاية
- 4 - التعليم والأشغلة الثقافية والترفيهية
- 5 - تدابير الحماية الخاصة

**أشكال العنف ضد الطفل**

العنف البدني : هو الإستخدام المتعمد للقوة البدنية ضد الطفل مما يلحق أى بصحة الطفل أو حياته أو نموه أو كرامته

ويمارس هذا العنف في ( المنزل / الشارع / المدرسة / أماكن العمل / دور الرعاية والأحداث)

• **العنف الجسدي** : اشراك الطفل في علاقات جنسية قسرية ، وفي الغالب يتعرض الطفل لاعتداءات الجسدي من قبل الأشخاص والعائين أو الأطفال .

• **العنف النفسي** : التحقير من شأن الطفل - التمييز العرقي والديني واللوني - المعاملة العدائية - تحديد الحركة .

• **العنف** : إهمال الرعاية الصحية والبيئية والتطعيمية والتنميط النفسية .

دور الجمعيات الأهلية في حماية الأطفال المعرضين للخطر

تكافئ الجمعيات الأهلية مع الحكومة لوضع برنامج حماية الأطفال المعرضين للخطر في الإستراتيجية

وهذا الإستراتيجية يهدف إلى رعاية وحماية الأطفال كفراد في المجتمع المصري يجب أن نوفر لهم بيئة صحية ليصبحوا حياة كريمة ليصبحوا مواطنين صالحين .

الجمعية الأهلية للأطفال

جمعية سيدى جابر/جمعية سيدى ال السلام/جمعية الكشافة البحرية/جمعية الرعاية الإجتماعية بمرسى/جمعية الرماية/جمعية ميرة الشهيد الطيار عثمان محرم/جمعية خدمة الظاهرية/جمعية المرأة والتنمية/جمعية السلام للتلميذة.

**التدفع العام للرفع**

إقامة إطار حماية للأطفال المعرضين للخطر بمحافظة الإسكندرية تحت مظلة حكومية وبمشاركة منظمات دولية وجمعيات أهلية ومنظمات المجتمع المدني وذلك من خلال آلية متابعة الأطفال على مستوى الوزارة والمحلى ورسد الحالات المعرضة للخطر ودراستها.

يقدم هذه الجمعيات بتدريب وأعاد فريق من الأخصائين الإجتماعيين القانونيين على التواصل مع هؤلاء الأطفال ورسد جميع البيانات الهامة حولهم لمعالجتها سواء أطفال تعرضوا للعنف بالإسرة في المنزل والورش والمدارس والأشغال المختلفة حيث تشمل الحماية الجماعية الأهلية الآن إلى البحث عن الطول الجزرية للمشكلة من جلسات إستماع ونوبات وورش عمل وكذلك عمل

أبحاث وإستمارات أستبيان لوضع تقرير هام حول معالجة هذه المشكلة .

- دور اليونسيف فى التصدي قضية الأطفال المعرضين للخطر

قامت اليونسيف بوضع الخطوط التوجيهية الأخلاقية الخاصة بالمواد الاعلامية المنطلة بالأطفال والتي يسترشدها بها الاعمال الكتابة عن الأطفال وكما على-

• السعى وراء معايير التمييز من ناحية اللغة والصياغة عند الكتابة عن قضايا الأطفال

• تفتادى إصدار برامج أو نشر صور تجول على المساحة المخصصة للأطفال في وسائل الاعلام وتتضمن معلومات تلحق الضرر بهم

• تفتادى إستخدام النماذج النمطية والعروض المثيرة للترويج للمواد السطيفية عن الأطفال

• دراسة نتائج نشر أى مادة بخصوص الأطفال دراسة دقيقة وأية والحد من أية أضرار تلحق بالأطفال بحيث تكون في أضيق نطاق ممكن

• ولا ننسى أن نذكر أن اليونسيف من هيئات الدعم الفني والمعين لإقامة برنامج حماية الطفل المعرض للخطر وذلك بالاشتراك مع شركاء ( الجمع العربي الإناء المدن - مبادرة حماية الأطفال ) حيث تسعى اليونسيف إلى تنفيذ مبادرات على مستوى المحافظات المختلفة في صعيد مصر والقاهرة واليونسيف تتناول حماية الطفل بشكل متكامل .

• وتعود اليونسيف إلى وضع تشرحات وسياسات من شأنها أن تحمي الأطفال كما تقدم الدعم لمبادرات لرصد الأطفال المعرضين للإستهلال والإساءة وتقديم الخدمات اللازمة بمآبهم من الخطر وتم إنشاء مركز إعادة تأهيل أمهات الشوارع (من سن 13 إلى 21سنة) والمظالم وهو أول مركز من نوعه ينشأ في مصر - وتعمل اليونسيف تحت مظلة المجلس القومي للمرأة والأمومة من أجل التفتي عن عادة ختان الإناث والخطر التي يتعرض لهم هؤلاء الفتيات .

• **كيفية معالجة المشكلة**

اعداد قاعدة بيانات عن الأطفال المعرضين للخطر وسوف يتم وضع نظام التجميع ونشر هذه المعلومات على السمتوى الحكلى كما سيتم إستخدام البحوث في دعم الدعوة ومناصرة القضايا لدى صانعى القرار وقادة الرأى ووسائل الاعلام (اليونسيف)

**آلية الرقابة والحماية**

سوف تدمع اليونسيف الحكومة والمجتمع المدني في وضع إطار قانونى سليم لحماية ابرعاف

سيتتم تدريب المهين الحكوميين والنمطاري غير الحكومية المحلية ويخبرهم من القاضين برعاية

الأطفال على آليات الحماية من منظور يتفق معالمق

سيتتم وضع خطة جرد الطفل على مدار 24 ساعة ويديره المجلس القومي للطفولة والأمومة

سيتتم تدريب أئلك الذين لهم إتصال مباشر بالأطفال مثل الشرطة وموظفى المؤسسات وذلك بالتعاون بين مكتب الأمم المتحدة المعنى بالخدوات والجريمة والمجلس القومي للطفولة والأمومة

وزارة الصحة والسكان وبرامج الأمم المتحدة الإنمائي

سيتتم ائلك على وزارة الصحة بشأن عم ختان الإناث

دعم الفتيات المفقطة لأطفال الشوارع مع التركيز على الفتيات وأمهات الشوارع الفتيات

والشباب وتزويدهم باندع النفسي والإجتماعى وإعادة التأهيل والخدمات التعليمية والمهنية

السعى وراء رفع المواطنين بالمعلومات ومواد العرض وتدريب العاملين بوسائل الاعلام حول

ضرورة البعد عن العنف داخل الأسرة وفى المدارس وحماية الأطفال من الإستغلال الجنسى

وكذلك ختان الإناث

وأخيراً ستعمل اليونسيف بحلول عام 2011 بالوصول لنظام وطنى كامل لحماية الطفل ( الطفل العامل / أطفال الشوارع / المعرضين للخطر ) (.....)

وإيصال كافة الخدمات للأطفال المعرضين للخطر

# الأسرة الملكية .. وإراحة النصارى عن كتب التاريخ المنسية

بقلم ولاء حمزة

الحلقة الأولى

هناك حالة عراك سياسي مع تحجيط في الأفكار أصابت معظم المصريين عقب أذاعة ميثاق فاروق في شهر رمضان الماضي فما فرئاد طوال حياتنا في كتب التاريخ من ظلم وجشع وقهر الملك كاشي وما طالعنا عليه د. لميس جابر مؤلفة أساميل كان شئ آخر حيث تم التركيز على الملك الإنسان مع إظهار تميز المنزعة الوطنية في هذه الفترة مما أضحى فريدة من نوعها في الشارع المصري حيث ظهرت منات المواقف اللاعنصرية الخاصة بالأسرة الملكية ومنها من يطالب بحق الأمير أحمد فؤاد في العودة إلى مصر والشعب المصري كان يانتظر هذه الصحوة لإراحة النصارى والتمنيب عن الحقيقة في كتب التاريخ المنسية .. عبر العصور القادمة سوف نسلط الأضواء على الوجه الآخر من حياة الأسرة الملكية عبر الروايات والمواقف المختلفة حيث أن تشويه وتزييف التاريخ يعد جرماً ارتكب في حق كل المصريين.

وفي القاهرة شمع جثمان فؤاد في عربة عسكرية بدون نساء .. أو زهور من قصر عابدين إلى مسجد فرانك على سفح الطلعة حيث يردد أجداده وعندما وصل النصارى إلى المسجد ذبح الجنود سبعة من الطيران بعد الجنازة البسيطة التي تدفق عليها أعداد غفيرة من المصريين في شوارع القاهرة سائحين : عاش فاروق .. ملك مصر والسودان " وكان الملك فؤاد المثل الأعلى لوالده فاروق مما أدى إلى تلقى نيا وفاته بحزن وأسى شديد وتوافقت عليه بقرعات التعازي الرسمية سواء من داخل بريطانيا أو خارجها وبجر رسمياً من زملائه .. وجدير بالذكر الإذاعة بالبعد الرابع الذي أصدره جريدة الاستور في أكتوبر الماضي والتي تناول قصة الملك فاروق مع كتابات عبدة الصلبيين المدميين تحت عنوان "الملك فاروق من العرش إلى النفي" وقد تم الإشارة فيه إلى أنه عندما تحدد ميغام سفر الملك إلى مصر - القاهرة في 30 إبريل التي فاروق قبل أن يغادر بريطانيا بـ إيراد الثامن ويوجد " كما كان في وداعه وزير الخارجية البريطاني.

**- سعة الألق وشفاة الصكر وراء حفاوة الاستقبال،**  
أختار الملك فاروق الباهرة المصرية "النيل" عند عودته لمر بعد رحلته العلمية من أوروبا وكانت تلك الباهرة لتزك لشكره للتحاح وهي إحدى شركات بنك مصر وقد فعل ذلك لأنه رأى أن ذلك يدعم نزعته الوطنية كما سبقته هذه المرة حملة إعلامية كبيرة تطلعت إلى الإستفسادات التي عادت على الملك من دراسته في أوروبا وأن ذلك أدى سمة أفقه وثقافة فكرة وسرعة خاطره وقد كان نتيجة ذلك أن أسبقته الشب بصفوة مبالغ فيها.

**- الملكة فريدة والهدايا الملكية القيمة،**  
في أول زيارة قام بها الملك فاروق لسراى وأخطبت مملكة فريدة - سافيتازيا في الأصل قبله معه ثلث هدايا : خاتم الخطوبة ونقش الخاتم الذي كان الملك فؤاد الألق سبق أن حمله الملكة الأم (الملك نازلي) عند خطبتها ووراة الباشوية لواند خطبته ووراة الشواش الأكبر من نيشان الكمال لواء خطبته.

وكان حفل قران الملك فاروق والملكة فريدة فيل ظهر الفيس 20 يناير 1938 بقصر القبة حيث تجمع معظم النبلاء والأمراء والوزراء ورجال الدولة المشاركة في الاحتفال الذي لم يضره سوى جلالة الملك ويوسف باشا ذو الفقار والد الملكة ووكيلها وشاهدى الزواج وفضيلة الآمام الأكبر ورئيس محكمة مصر الشرعية فضيلة الشيخ (محمد مصطفى المرغاني) الذي عقد القران أما الشاهدان فهما على ما حار باشا وسعيد ذو الفقار باشا.

ويعد عقد القران تم توزيع على ميس ثمانية على المدعون وتوزيع شيلان كتشيمر فخمة على أصحاب الفضيلة العلماء .. بمنذ خطوبة الملكة فريدة للملك فاروق والهدايا الملكية تواتت عليها حيث قدم لها فاروق في عيد ميلادها السادس عشر سيارة كابولييه وقدم لها فيما بعد مصمفاً ثنياً يعتبر تحفة فنية تادرة بخلاف الهدايا البوسية التي كان يعبت بها من الزهور التادرة والفواكه الحديثة الطهور والطوبور والأسماك التي يصطادها بنفسه.

فاروق لم يشرب الخمر إطلاقاً بشهادة الملكة فريدة - صرحت الملكة فريدة مؤخراً لصديقته لوتسي بعد الكرم بأن الملك فاروق لم يكن فاسداً كما قيل وناع على نطاق واسع حيث قالت: لقد عرفت من شقيقى الملكة فريدة سعيد و شريف ذو الفقار أن ذلك غير صحيح بل قالت في حديثها عن الخمر إطلاقاً لكن ربما لعب القمار بآلة مما يشتر أيضاً ما قاتله إلى الملكة فريدة التي نعت عنه أنه كان يزد نساء كما صورته المسامحة والسيمتا والدراما وقد تكن هذه الأمور من إهتاماته أو من حيلة خفية التخمينية.



الملكة نازلي أثناء الحوار مع الصحفية الأمريكية

**لملك فؤاد كان يشار من تليفزيون:**  
نيويورك عام 1922 استناعت مسجلة أمريكية أن تختزن لخصام المفروض على الملك نازلي رينة حاكم مصر في ذلك الوقت أجرت المحرر الكاتبة والصحفية الأمريكية "جريس ميستون" حيث حدثت معها في قضايا الحكم المرأة وأيضا رأيها في زوجها من كل الصراخ وفيها يلي أجزاء من هذا الحوار:

تقول الصحفية الأمريكية : لم تكن عيني تقع على جمال الملك الساحر الخائب حتى أخذت فلم أملك إلا أن أقول : إننى أدرك الآن يا صاحبة الجلالة لماذا يصير الملك على أن يحبه من لقاء الناس والصحفيين ويضحك الكثرة عالية مريحة رفعت على الفوف الكثرة بيننا وقال في أسلوب طبيعى رقيق: أه ياسميتي .. ولكن يجب ألا تقولى هذا للملك .. بل يجب أن تؤكدي له اننى أستطيع الخروج ومقابلة الناس في أمان فهو غير .. غير جدا جدا .. وضحك وقتها له : له حق .. وعلى كل فإن الرجال جميعا في هذا سواء واستطردت الملكة نازلي : لا .. ليس إلى هذا .. بل ويهذه المناسبة أخبرنى : هل اخترتوا مقاس من أمريكا تليفونيا يورى فيه المنكومن بعضهم ؟ (تصعد التليفزيون) وقتها له : بل لماذا ؟ استغربت في الضحك وقال : جاشي الملك منذ بضعة أيام تلقا مهنوما وقال لي : لقد اخترتوا في أمريكا تليفونيا يورى فيه المنكومن بعضهم بعضاً وأنه سيجمع في العالم قريبا وهذه السئلة تشطه إذ لا بدرى له بسبح بإذخاله في القصر أم يمنع دخوله هنا .. تصومين.. إنه غير إلى درجة ولا تلاق.



زفاف الملك فاروق الأول على الملكة فريدة 20 يناير 1938م

وقالت الصحفية بعد لحظات من الصمت : إننى أرى الحرية قائمة إلى نساء مصر فردت في الفور : إن الحرية قائمة بلا شك ولكنها قائمة بهد وأنا فرحة بها وأدعو الله سبحانه وسعياً ألا يأتيني فورية نفس مصير أميرى وأن تستمتع لحرية فستطيع أن تتزوج من تريد وتساغر وتذهب تجنى الأمل الذي لا أستطيعه أنا .. إن فورية ستأخذ لثرى لا مناص ..

**عاش فاروق .. ملك مصر والسودان**  
أش الملك فاروق لفترة في فيلا منزلة بضاحية بيستون فيل إحدى ضواحي لندن حيث تلقى مكاتبة أنغية من القاهرة عقب وفاة والده الملك فؤاد وكانت لتحدت ووالته الملكة "نازلي" الذي أخبرته بصوت ختنتي من شدة الكياء : "لقد أصبحت الملكة فاللك وإد ملك مصر كان قد توفي أثر أزمة قلبية وفرغينا من الفم وكان الملك فاروق يجيب منزله الكون من طوابق على مدار نصف العام من أجل الدراسة كان يذهب مرتين في الأسبوع فقط إلى الكناديبية العسكرية الملكية في "وليوش" في فترة الظهيرة وكان فاروق الأبن الوحيد لوالده ولم يتمكن من حضوره جرة وفاة والده لأن الشرعية الإسلامية تحث على عبادة جثة الوالدين مما اقتضى دفنه قبل مرور 24 ساعة من وفاته.

الأمير فاروق يتف على أبواب قصر السلامك بالأسكندرية

## .. إعلان الحرب على الحمام بتيويورك ولندن وسويسرا

قرر عضو مجلس مدينة نيويورك اعلان الحرب على الحمام الذي يتساقط زواى من ميدان نيويورك إلى تقديع الطعام له وقال انه دعا لسن قانون بغرض غرامة ألف دولار على من يقدم طعاما للحمام وقال ان فضلات الحمام تشكل خطراً على ارضية المكان كما ان تسبب امراضاً وفي لندن أيضاً قام رئيس بلدية لندن بإغلاق محال بيع الصوب اما لوس انجلوس فاتفقت حلا آخر بتقديم سائل يمنع التخصيب للحمام القاتلين من اعادة وفي بارزل بسويسرا يقوم عمال الصحة بسرقة بيض الحمام ويضعون بدلاً منه بيضاً مرغافاً لخداع الحمام الكبير والاسماك به.

## نصائح للمرأة

كيف تتخلصي من الهالات السوداء فتحت صينيكي:

- 1 - إستخدمي شرائح الخيار والبطاطس ككدمات على عينيك لمدة لا تقل عن 15 دقيقة.
- 2 - إستخدمي أكياس الشاي أيضاً ككدمات لمدة نصف ساعة
- 3 - إستخدمي زيت اللوز المر يبيد فحل الدم
- 4 - تجنبى السهر وشرب الشاي والقهوة والتدخين



تاريخ ميلادك يحدد طويقتك في الشراء

- امرأة (أغسطس - ديسمبر - إبريل)  
سخي وكريمة وهي امرأة مشهورة في الشراء وسريعة التثر بجمال العروض .  
امرأة (أبريل - أكتوبر - مارس)  
امرأة تنظم أمورها المالية جيداً في لحظة وتشتري ما تريد فقط  
امرأة (فبراير - يونيو - نوفمبر)  
امرأة تنتظر الوكازين دائماً الفاشرة لديهن متعة  
امرأة (مايو - يناير - سبتمبر)  
امرأة لا تشتري إلا المهم والمفيد فقلبيها دائماً إحساس المحافظة على الأموال.  
أقنعة لتنعيم وتبيض وترطيب ومما لجة جميع أنواع البشرة

فئة الطعام للبشرة الحبيبة:

تستخدم الطعام لتضيق مسام الوجه لمفعوليها القابض البشرة  
تهرس ثمره طعام ويضاف بشر قشر ليمون وصبره ويوضع القناع على  
البشرة لمدة ربع ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر.

فئة الموز للبشرة النضحية

تهرس ثمرة موز وتخلط مع الطيب ثم توزع على البشرة .  
التركيز على أماكن التجاعيد ويرك لمدة 15 دقيقة ثم يشطف  
بالماء الفاتر (البشرة الجاه والبيدين) للنعومة والحوية.

فئة التفاح للعلاج المسام الواسعة

تستخدم لعلاج جيوب الوجه والمسام الواسعة وحرق الشمس  
تدهن البشرة أولاً بزيت الزيتون ثم يخلط التفاح بالماء ثم يوضع  
على البشرة لمدة 20 دقيقة ثم يشطف الوجه بالماء الفاتر.

فئة التفاح للبشرة الجاهة

2 ملعقة صغيرة ملح يقلب على 2 ملعقة ملح نخل ويطحن عليه  
ملعقة تناوع ملحون طازج ثم يضاف لمعتين حليب ويوضع القناع  
على البشرة لمدة ثلاثين دقيقة ثم يشطف الوجه بالماء البارد.

فئة الجزر للبشرة الحساسة

يتم وضع نصف جزر متوسط الحجم وربع ملعقة صل  
ويترك على البشرة لمدة ربع ساعة وذلك لتحسين لون البشرة  
وصفائها .

وصفة لشد البشرة

قطع خيار وبيض البضير دقيق نشا نصف حبه أفوكادو عصير حامض تخلط في الخلاط  
وتوضع على الوجه والرقبة والبيدين لمدة عشر دقائق ثم يغسل بماء دافئ ثم يارد .

فئة الحبوب المناسه للبشرة الجاهة:

بعجن مقدار من الحمص كافي لملئ الوجه والرقبة ويرتك على الوجه والرقبة حتى يجف ويغسل  
مفيد أيضاً إذ أنه يذهب إسفرار البشرة ويحمر لونه .

## الضحك .. ريشة الوقاية من الإنفلونزا والزكام

أثبتت دراسة علمية حديثة أن الضحك يساعد على زيادة نشاط مادة حيوية في الجسم تقاوم الفيروسات وتحد من نشاطها من بينها تلك الخاصة بالزكام والإنفلونزا فالضحك أفضل سلاح ضد التوتر العصبي الذي يدمر مناعة الجسم ويفتح الباب أمام غزو الميكروبات والأمراض وتختص ريشة الوقاية من الإنفلونزا في الضحك من 50 إلى 100 مرة يومياً فيبعد الضحك تترخي العضلات مرة أخرى ويترنخ المخ مادة أندورفين وهي مهدئ طبيعي يتيح لأعضاء الجسم ممارسة وطائفة بكفاءة كبيرة.

## حكيم العدة:

• كن في الحياة .. فرج بعد ضيق .. أو العكس .

## أقوال مأثورة:

- أخفادي من يجهولني أشعر بانني عجوز وإنما مجرد زوج لديهم "برناردشو"  
- المرأة الكارودة .. تستمرج الرجل برجيها للسهة بأشواكها. "أرسطو"  
- لا تتوقع من العلب لابتنا كرتنا ، إننا نكر لنا توقفاً عن العلب "برناردشو"  
- لا توجد أم تحب أن تكون ابنتها طويلة السنان مثلها . "الرواني الفرنسي بلزان"

## • أسرار حلقة للخرغان !!

حلفت النرويجيانية إبملي ويش 27 عاماً رفاً مجرداً لنساء في جز الصوف عندما قامت بجز أصواف 541 خروفا في تسع ساعات وجاء نية الرقم القياسي في جز الصوف من أهم فقرات نشرات الأخبار المحلية بتيويورلاند .



## هسات:

• أنا أميناً فلا دين لي لأمانة له.  
- إذا أنبت فاعتبر وإذا أنبت إليك فافتخر بالمعرة بيان العقل، والمغفرة برهان الضفل.  
- كن متواضعاً ولا تتكبر ولا تفتخر على أحد

## • من عالم الآثار:

إبلا (بال): من عجائب الدنيا السبع عبارة عن حدائق معلقة وبرج بناه الملك نبوخذ نصر عام 560 قبل الميلاد ليترجو في عروساً من أهل الجبل فلم يجد أفضل من مدينة بابل في سهل العراق التي تتميز بيئتها جبلية خضراء يبلغ ارتفاع البرج 75 قدماً أما العروس التي أقامت من أجلها فهي أنة ملك "أيديا" في تركيا..

## • التيقاض المخادع !!

سارعت الشرطة اللاتينية بطيعة استغافلة جارة إحدى العائلات زعمت أنها سمعت صراخ طفل ينادي والدته مراراً من دون أن تجيب وعندما وصلت الشرطة للعثور وجدوا بيدها محتجزة في قفص نرأسها يسرور ويعتعد الجملة الجديوة التي تعلمتها !!!



## الأبراج والحب :

### برج الجدي " 22 ديسمبر - 20 يناير "

ليس من السهل في نخل موارد الجدي إقامة العلاقات الإنسانية والماعطفية بينه وبين الناس فهو يكتف مشاعره وأحاسيسه ويكفي وراء قسوته وعاملته ورومانسية خفية لا يسمح لها بأن تتحكم به وتسيطر عليه فهو واقعي وموضوعي فيالإحترام العميق والشور والواجب والإخلاص والرباط العائلي أشياء تأتي في المرتبة الأولى في مفهومه إذ لا يشكل عندك عدواً أساسياً الزواج فهو يتكيف مع الأمر الواقع.

### الرجل الجدي موقفه من المرأة :

يعمل الرجل الجدي من أجل تحقيق أهدافه الواضحة بثبات واستمرارية طموح جداً ويعتمد على المرأة التي يحبها ويودعها أن تساعد على شق طريقه في الحياة الإستقرار هو همه الأول والأخير ويعمل بكل مقلته من أجل توفير الأجل والأفضل والأحسن لزوجته وماعتها.

### المرأة الجدي موقفها من الرجل :

المرأة الجدي حساسة جداً ، لينة ، رزينة، محافظة واقعية إلى أبعد الحدود فولانية الأعصاب تنتعم بموهبة عظيمة في التنظيم والإدارة وأذا أراد أن يساعد على شق ما من حبيبها تظهر له ضلعها وأسنانها لكل رغباته لثقتة بانها امرأة ضعيفة بحاجة إلى المساعدة ويتهو من الرجل القادر على إنقاذها من المشاكل التي تعترضها ويخلصها أنها تسعى إلى أهدافها وريغياتها من خلال الرجل بكل هدوء وإتزان.





# مصر تتألق في

## الدورة الرياضية العربية الحادية عشر

### مصر



لاعبات الجيمناز الإيقاعي بمصر يحصدن جميع الميداليات الذهبية



السيدات والسادة الذين شرفوا حضور البطولة

انتهت الدورة الرياضية العربية الحادية عشر مصر 2007 بتنظيمها الناجح وكانت بطولة الجيمناز الإيقاعي في أبهى صورها كالمعاد وأشركت في البطولة كل من الأردن - تونس - سوريا - قطر - مصر وكانت البطولة تحت إشراف السيدة البلغارية ماريا جيجوفا خبيرة إلتحاد الدولي للجيمناز والأستاذة نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية بإلتحاد العربي للجيمناز والأستاذة عبير أبو العز رئيس الحكام والدكتورة ماجدة اسماعيل مقررة اللجنة عن الإلتحاد المصري للجيمناز.

وقد شرف البطولة حضور الأستاذ سيف أبو عادل رئيس الإلتحاد العربي للجيمناز والأستاذ محمد البياتي رئيس الإلتحاد الإفريقي وعضو الإلتحاد الدولي للجيمناز والأستاذ عبد الرحمن الشطري رئيس الإلتحاد الآسيوي للجيمناز والأستاذ يوسف النبايع رئيس الإلتحاد السوري للجيمناز والأستاذ خليل علوش رئيس الإلتحاد الفلسطيني للجيمناز والأستاذ محمد الاسمهم السكرتير العام للإلتحاد العربي للدكتور وجدى أبو المعاطي رئيس الإلتحاد المصري للجيمناز وعضو اللجنة الأولمبية .

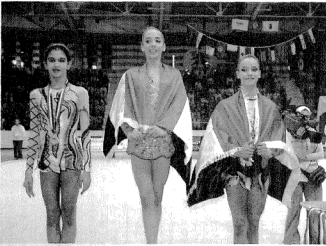
وكان من بين الحضور الدكتورة هدايات حسنين عضو مجلس إدارة الإلتحاد العربي للجيمناز وكل من الأستاذ ادهم كامل - الأستاذة ياسمين سمير - اللواء نظمي نديم - دكتورة هالة سلامة - دكتور محمد العربي شمعون (أعضاء مجلس إدارة الإلتحاد المصري للجيمناز) .  
وقام بالتحكيم كل من: دكتورة فهيم نشأت - دكتورة منى عبد العال - دكتورة غانم البطل - الأستاذة ياسمين يوسف - الأستاذة نادين حسنى - الأستاذة سارة غنيم (من مصر) والأستاذة سهام أورقلى والأستاذة سراب خليل (من سوريا) .  
وكانت لجنة المواصفات مكونة من الأستاذ خالد الديب والأستاذ أحمد

رجب

وفيما يلي نتائج البطولة:

نتيجة الضرب:

- مركز الأول فريق مصر
- مركز الثاني فريق سوريا
- مركز الثالث فريق تونس



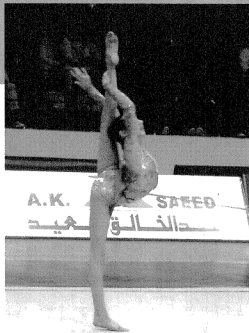
١- ياسمين رستم، ٢- هبة البوريني، ٣- فاطمة الشيخ على





## مصر تتألق في

### الدورة الرياضية العربية الحادية عشر



اللاعبة ياسمين رستم



ياسمين رستم - هبة البوريني - فاطمة الشيخ على - ماريز فريد شوقي

#### نتيجة الفردي العام:

المركز الأول	هبة البوريني - مصر
المركز الثاني	ياسمين رستم - مصر
المركز الثالث	ماريز فريد شوقي - مصر
المركز الثالث م	فاطمة الشيخ على - سوريا

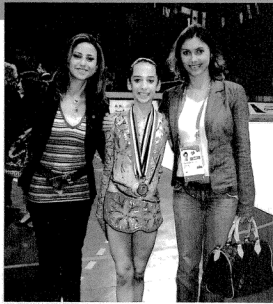
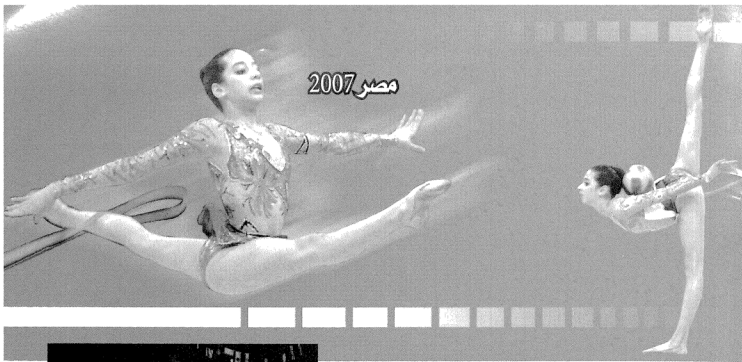
#### نتيجة فردي الأدوات:

الاصيل :	
المركز الأول	ياسمين رستم - مصر
المركز الثاني	هبة البوريني - مصر
المركز الثالث	فاطمة الشيخ على - سوريا
الشريط :	
المركز الأول	هبة البوريني - مصر
المركز الثاني	ياسمين رستم - مصر
المركز الثالث	فاطمة الشيخ على - سوريا
الطاوق :	
المركز الأول	هبة البوريني - مصر
المركز الثاني	ماريز فريد شوقي - مصر
المركز الثالث	ليلى كموون - تونس
الكورة:	
المركز الأول	ياسمين رستم - مصر
المركز الثاني	هبة البوريني - مصر
المركز الثالث	فاطمة الشيخ على - سوريا



اللاعبتان المتألفتان هبة البوريني وياسمين رستم

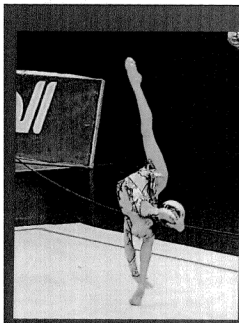




اللاعبة ياسمين رستم مع مديرتها لينأ منير وياسمين سمير  
عضو مجلس إدارة الإتحاد المصري للجمباز



الفردى العام



اللاعبة  
سارة رستم  
أثناء قيامها بأداء عرض  
بالكرة قبل بداية  
البطولة

## تهنئة

(أسرة تحرير المجلة وزملاء العمل والمجتمع  
البحري يهنئون السيد/ المهندس الخبير  
البحري خبيرى الخولى والسيد/ الريان  
الخبير البحرى داوود العاصى  
على اجتيازهما دورات التحكم تحت رعاية  
غرفة التحكم المصرية بالإسكندرية  
(وقيدهما محكم دولى ب )



السيد الريان الخبير البحرى  
داوود العاصى



السيد المهندس الخبير البحرى  
خبيرى الخولى

أسرة تحرير المجلة  
وجميع العاملين بها  
يهنئون

السيد النائب  
محمد مصيلحي

برئاسة نادى الاتحاد

السكندرى

ويتمنون لسيدته ونادى  
الاتحاد الإزدهار والنجاح



## مجتمع إنترناشيونال



تم فى حفل بهيج زفاف منى بسبوى على المحاسب  
محمد السيد محمود . اجمل التهانى للعروسين  
طنط فبى وعمو عبد السلام



تم بمشية الله تعالى خطوبة المهندس / احمد الجدى  
على الانسة / عاليه العطوى وجميع العاملين بالهيئة  
العامه لوانى بورسعيد يتمنون لهم حياة سعيدة



أحتفل بزفاف مجدى الشايط بالقوات البحرية نجل  
المواء بحرى / ابراهيم صديق نائب رئيس الهيئة العامة  
لوانى بورسعيد على الانسة مها الف مبروك وأسرة  
تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتهما



( الخبير البحرى خبيرى الخولى )  
والأسرة يهنئون بجلهم احمد  
خبيرى وحرمة منى الشامى بالمولود  
والحفيد الاول طاهر احمد



سلمى عبد الكريم



من جدو  
علاء للأمرأة  
علياء وليد



هدير محمد السافورى



الزميسل محمد ابراهيم بمجموعة أميرال  
يهنئ محمد عبد الرضى وعموسه بالزفاف  
السعيد والفض مبروك



فدى محمد صبرى



سمر عبد الكريم

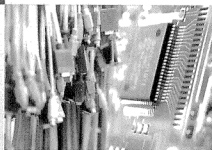


سهيلة عبد الكريم



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED  
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341

Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77

Website: [amc.amiral.com](http://amc.amiral.com) Email: [sales@amc.amiral.com](mailto:sales@amc.amiral.com)

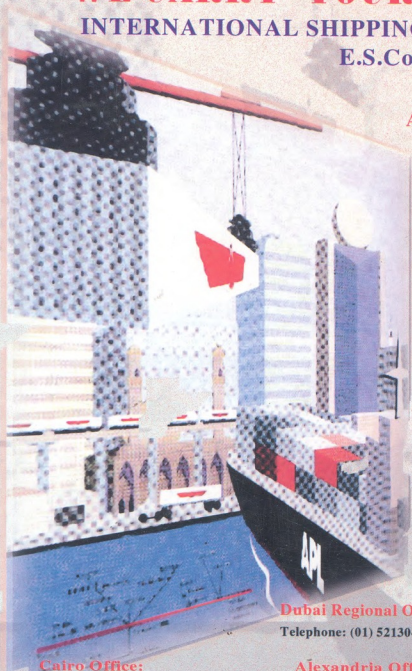
# WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.  
E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world



**Dubai Regional Office:**

Telephone: (01) 521304

**Suez Office:**

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

**Cairo Office:**

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

**Alexandria Office :**

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

**Port Said Office:**

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943