

ص ٢ : ٣

أكثر من ١٥٠ عاماً من الإنجاز...محطات خالدة في تاريخ القناة

ص ٤ : ٥

قناة السويس الجديدة ... إنجازات وحقائق

ص ٦

٢٠٢٠ ... إنجازات رغم الجائحة

ص ٧ : ١١

قناة السويس تدعم أسطول الكراكات بكراكاتين جديدتين

ص ١٢ : ١٥

قناة السويس تبني أسطول سفن الصيد المصري

ص ١٦ : ٢١

قاطرات ولنشات جديدة تنضم لأسطول الهيئة في وقت قياسي

ص ٢٢ : ٢٥

التطوير الشامل للمجرى الملاحي يتصدر إنجازات قناة السويس في ٢٠٢٠

ص ٢٦ : ٣١

المتحف العالمي لقناة السويس.. توثيق للإرادة المصرية

ص ٣٢ : ٣٣

هيئة قناة السويس تحول استراحة ديليسبس لفندق عالمي

ص ٢٤ : ٣٥

مبنى الإرشاد ... أحد الرموز المعمارية بالإسماعيلية يستعيد رونقه من جديد

ص ٣٦ : ٣٧

تطوير مبنى القبة التاريخي الشاهد على سجل بطولات بورسعيد الباسلة

ص ٣٨ : ٤١

ستاد القناة الدولي ... صرح رياضي جديد بمنطقة القناة

ص ٤٢ : ٤٥

التحول الرقمي بالهيئة نموذج ناجح للرقمنة على مستوى المؤسسات

ص ٤٦ : ٤٩

مجمع المحاكيات بالهيئة...مركز متكامل للتدريب البحري بتقنيات عالمية

ص ٥٠ : ٥١

مركز طباعة قناة السويس.. صرح كبير مجهز بأحدث الآلات والمعدات

ص ٥٣ : ٥٤

رفع كفاءة المراكز الطبيعية... وتوريد وحدة جديدة للقلب والقسطرة

ص ٥٥ : ٥٦

هيئة قناة السويس توفر ٢٣٢٥ وحدة سكنية لأرباب المعاشات بمحافظات القناة الثلاث

ص ٥٧ : ٥٩

قناة السويس تدعم خدمات تنقية المياه بمدن القناة بثلاثة محطات إضافية

ص ٦٠ : ٦٢

قناة السويس المجرى الأكثر كفاءة لاستيعاب أسطول السفن العالمي

ص ٦٣ : ٦٤

إشادات دولية واحتفاء عالمي بأداء القناة رغم الجائحة

# أكثر من

# ١٥٠ عاماً من الإنجاز

## محطات خالدة في تاريخ القناة



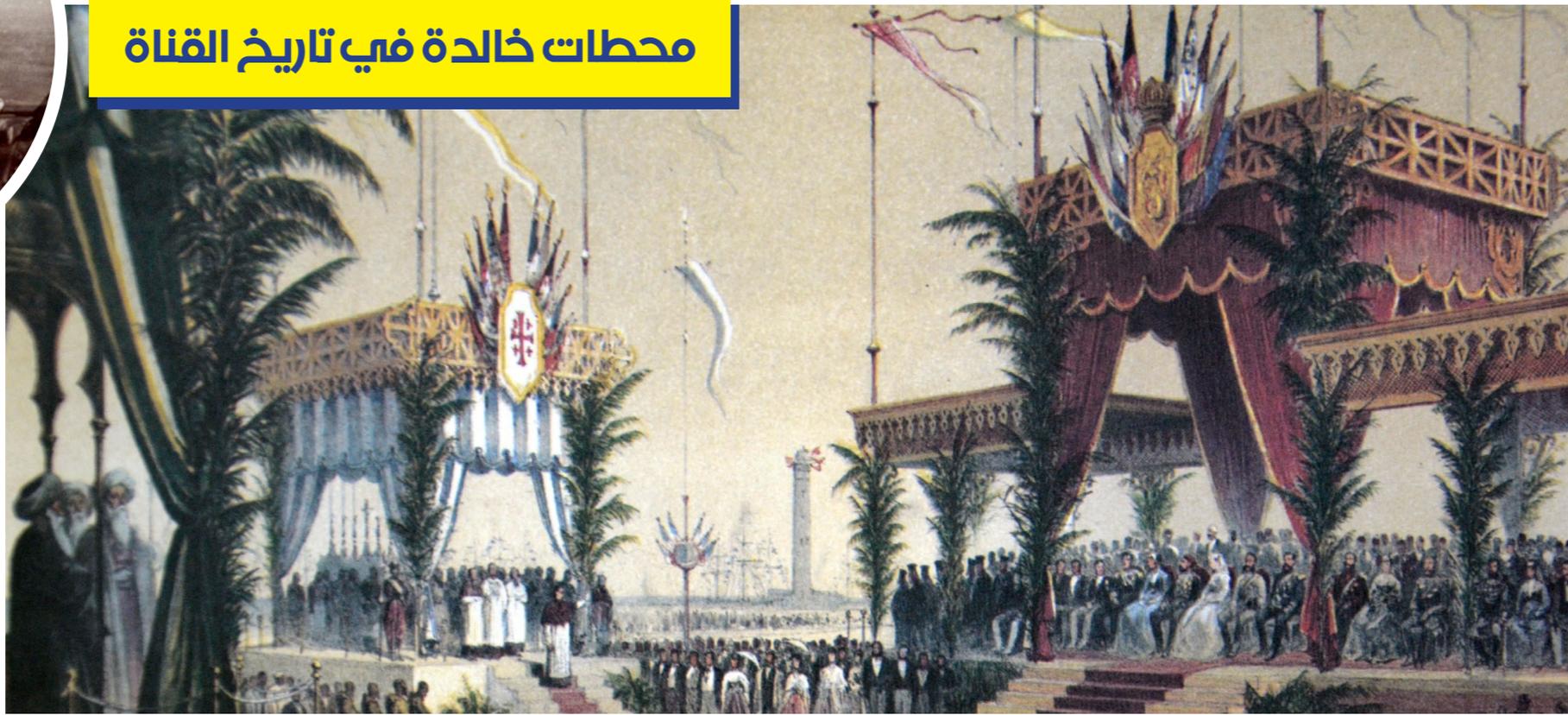
وجميع العاملين بالهيئة الذين ضربوا أروع المثل في البطولة وانكار الذات.

وظلت القناة تعمل بكامل طاقتها وكفاءتها حتى شنت إسرائيل عدوانها الغاشم على مصر في الخامس من يونيو عام ١٩٦٧، وتوقفت الملاحة في قناة السويس ثماني سنوات خسر العالم خلالها ما يزيد عن ثلاثة عشر مليار دولار بمعدل الف وسبعمائة مليون دولار سنوياً وفقاً لإحصائيات الأمم المتحدة آنذاك، وخسرت مصر ألفاً وخمسمائة مليون جنيه تمثلت في رسوم العبور، وقيمة ما دمرته الحرب من معدات ومهمات وشبكات الإتصال والمنشآت.

إلى أن جاءت اللحظة الحاسمة حينما اتخذ الرئيس الراحل محمد أنور السادات قراره الشجاع ببدء حرب التحرير واستعادة الكرامة في السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣. ورفع علم مصر خفاقاً على الضفة الشرقية للقناة.

وعقب النصر كان أول قرار سياسي هو عودة الملاحة للقناة وبدأت ملحمة حقيقة لتطهير قناة السويس وإزالة ما بها من الغام وقدائف وسفن غارقة وفي الخامس من يونيو عام ١٩٧٥ احتفلت مصر بعودة الملاحة من جديد.. لتقوم القناة بدورها كرابط بين الشعوب والحضارات.

ثم توالى مشروعات تطوير المجرى الملاحي وأحدثها مشروع قناة السويس الجديدة عام ٢٠١٥.



قدرة مصر على إدارتها وهي مؤامرة الإنسحاب الجماعي للمرشدين والموظفين والعمال الأجانب من العمل بالقناة.

ففي الرابع عشر من سبتمبر بلغ عدد المرشدين الأجانب المنسحبين ١٥٥ مرشداً من أصل ٢٠٧، ولم يتبق سوى ٥٢ مرشداً منهم ٢٨ مرشداً مصرياً، وأحد عشر مرشداً يونانياً رفضوا المشاركة في الانسحاب، وثلاثة من جنسيات مختلفة.

كما انسحب ٢٢٦ موظف فني إداري من إجمالي ٨٠٥ إلا أن الإدارة المصرية كانت قد أعدت العدة لذلك، فعززت جهاز الإرشاد لديها بـ ٦٨ مرشداً من العناصر الجديدة من السلاح البحري والمرشدين التجاريين المصريين وبعض الأجانب. واجتازت مصر الأزمة ببسالة أبنائها من المرشدين ورجال التحركات

الناصر أن استقلال مصر لا يمكن أن يكتمل إلا باستعادة قناة السويس وعودتها لأصحابها الشرعيين، فقد خفرت القناة بأيدٍ مصرية وفي أرض مصرية، إلا أن عائداتها كانت تصب في البنوك الأجنبية حتى صارت شركة القناة دولة داخل الدولة.

كلف عبد الناصر محمود يونس بقيادة عملية التأميم ومعه عدد من اخلص الرجال لتلك المهمة المحفوفة بالمخاطر، وانتظروا كلمته السر (ديليسييس) التي كررها عبد الناصر أربعة عشر مرة ليتأكد من استقبال مجموعة التأميم للأمر. وفي الحال توجهت مجموعات التأميم للاستيلاء على منشآت شركة القناة ومبانيها الرئيسية. في ذلك الوقت كانت هناك مؤامرة لتعطيل العمل بالقناة وإظهار عدم

باهظاً بلغ ٨.٤ مليون فرنك فرنسي. استفادت شركة القناة من ذلك التعويض الكبير واستقدمت الشركات العالمية المتخصصة في الحفر، التي ابتكرت الكراكات والآلات التي لم يرى العالم مثيلاً لها في ذلك الزمان.

بعد عشر سنوات من العمل الشاق والتضحيات الجسيمة، افتتحت القناة للملاحة العالمية في السابع عشر من نوفمبر سنة ١٨٦٩ في حفل أسطوري دُعي إليه ملوك وأباطرة العالم، وكان على رأس الحاضرين الإمبراطورة «أوجيني» إمبراطورة فرنسا وإمبراطور النمسا وكبار السفراء والدبلوماسيين الأوروبيين. وفي عام ١٩٥٢ قام الضباط الأحرار بثورة يوليو المجيدة، وتنازل الملك فاروق عن العرش، ومنذ ذلك التاريخ عادت مصر للمصريين ورأى عبد

فردينان دي ليسبس) أن يستغل صداقته القديمة بالوالي الجديد، وحصل منه في ٢٠ نوفمبر ١٨٥٤ على الامتياز الأول لحفر القناة، ثم الامتياز الثاني في ٥ يناير سنة ١٨٥٦.

اشترك في حفر القناة ما يقرب من مليون مصري فيما كان تعداد مصر آنذاك ما يقبل عن خمسمائة مليون نسمة، واستشهد أثناء الحفر ما يقرب من ١٠٠ ألف مصري نتيجة لعدم توافر الاحتياجات الأساسية من طعام وشراب وماوى وانتشار الأمراض وقسوة الصحراء.

ولإيقاف السخرة واسترداد بعض الأراضي التي سبق أن وهبتها مصر للشركة، دفعت مصر ثمنها

قناة السويس... ذلك الحلم القديم الذي راود الباب الأباطرة والفرعانيين على مر العصور. إنها قدر مصر التي وهبها الله عبقرية المكان والزمان، وكأنما كتب على مصر وشعبها أن يحملوا هذه الأمانة من أجل الإنسانية جمعاء.

تعود فكرة إنشاء قناة لربط البحرين الأحمر والمتوسط إلى ما يقرب من أربعة آلاف عام، حينما حفر الفرعون المصري «سنوسرت الثالث» أول قناة لربط البحرين عبر نهر النيل مستخدماً الفرع البالوزي الذي يمر بالقرب من منطقة القناة ونظراً لأهمية تلك القناة أعيد حفرها ٦ مرات على مدار ستة وعشرين قرناً من الزمان، كان آخرها قناة أمير المؤمنين عمر بن الخطاب التي أنشأها عمرو بن العاص عقب الفتح الإسلامي لمصر سنة ٦٤٢ م.

وفي العصر الحديث عاد حلم القناة من جديد مع قدوم الحملة الفرنسية على مصر حين كلف نابليون بوناپرت المهندس «لويير» كبير مهندسي الطرق بعمل دراسة للمشروع، إلا أن الدراسة أثبتت بطريق الخطأ ارتفاع منسوب مياه البحر الأحمر عن البحر الأبيض بـ ٨,٥ متراً، وبذلك ألغى مشروع القناة أيام الحملة الفرنسية.

وفي عام ١٨٥٤ تولى محمد سعيد باشا حكم مصر، واستطاع الدبلوماسي الفرنسي



## قناة السويس الجديدة



### المشروع

إنشاء قناة السويس الجديدة من الكم ٦٠ إلى الكم ٩٥ (ترقيم القناة) بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفرجات البحيرات الكبرى والبلاط بطول إجمالي ٣٧ كم (إجمالي أطوال المشروع ٧٢ كم)

إنشاء قناة جديدة موازية وتعظيم الاستفادة من القناة وتفرجاتها الحالية بهدف تحقيق أكبر نسبة من الأزواجية لتسيير السفن في الاتجاهين بدون توقف في مناطق انتظار داخل القناة ويقلل من زمن عبور السفن المارة، ويزيد من قدرتها الاستيعابية لمرور السفن في ظل النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل وارتباطا بمشروع التنمية بمنطقة قناة السويس ويرفع درجة الثقة في القناة كأفضل ممر ملاحى عالمى ويقلل من

### فكرة المشروع

قيمة الفكر في قنوات بديلة تنافسية بالعالم والمنطقة كما يرفع أيضا درجة الثقة في استعداد مصر لإنجاح مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس وينعكس كل ما سبق على زيادة الدخل القومي المصرى من العملة الصعبة ويصب في خزينة الدولة مباشرة وإتاحة أكبر عدد من فرص العمل للشباب المصري وخلق مجتمعات عمرانية جديدة.

زيادة الدخل القومي المصرى من العملة الصعبة. تحقيق أكبر نسبة من الأزواجية في قناة السويس وزيادتها لنسبة ٥٠٪ من طول المجرى الملاحى. تقليل زمن العبور ليكون ١١ ساعة بدلا من ١٨ ساعة لاقفلة الشمال. تقليل زمن الانتظار للسفن ليكون ٣ ساعات في أسوأ الظروف بدلا من (٨ إلى ١١ ساعة) مما ينعكس على تقليل تكاليف الرحلة البحرية لملاك السفن و يرفع من درجة تامين قناة السويس. الإسهام في زيادة

### أهداف المشروع

الطلب على استخدام القناة كمر ملاحى رئيسى عالمى ويرفع من درجة تصنيفها. زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن في القناة لجابهة النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل. خطوة هامة على الطريق لإنجاح مشروع محور التنمية بمنطقة قناة السويس ودفع عجلة الاقتصاد القومى المصرى لتحويل مصر إلى مركز تجارى ولوجيستى عالمى.

زيادة الدخل القومي المصرى من العملة الصعبة. تحقيق أكبر نسبة من الأزواجية في قناة السويس وزيادتها لنسبة ٥٠٪ من طول المجرى الملاحى. تقليل زمن العبور ليكون ١١ ساعة بدلا من ١٨ ساعة لاقفلة الشمال. تقليل زمن الانتظار للسفن ليكون ٣ ساعات في أسوأ الظروف بدلا من (٨ إلى ١١ ساعة) مما ينعكس على تقليل تكاليف الرحلة البحرية لملاك السفن و يرفع من درجة تامين قناة السويس. الإسهام في زيادة

### العائد و النتائج من المشروع

الانعكاس الإيجابي المباشر على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة. زيادة فرص العمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة مع خلق مجتمعات عمرانية جديدة. تعظيم القدرات التنافسية للقناة وتميزها على القنوات المماثلة رفع درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحى نتيجة زيادة معدلات الأمان الملاحى أثناء مرور السفن.

زيادة القدرة الاستيعابية للقناة لتكون ٩٧ سفينة قياسية عام ٢٠٢٢ بدلا من ٤٩ سفينة عام ٢٠١٤. تحقيق العبور المباشر دون توقف لعدد ٤٥ سفينة فى كلا الاتجاهين مع إمكانية السماح لعبور السفن حتى غاطس ٦٦ قدم في جميع أجزاء القناة. زيادة عائد قناة السويس بنسبة ٢٥٩٪ عام ٢٠٢٢ ليكون ١٢,٢٢٦ مليار دولار مقارنة بالعائد الحالى ٥,٣ مليار دولار مما يؤدي إلى

### إنجازات وحقائق

- التفرجات الغربية للبحيرات الكبرى حوالي ٢٧ كيلومتر
- التفرجة الغربية للبلاط حوالي ١٠ كيلومتر
- حفر المجرى الملاحى الموازي بطول حوالي ٢٥ كيلومتر بالمواصفات التالية:
- عرض صفحة الماء ٣١٧ متر
- عمق التكريك ٢٤ متر ( ليسمح بعبور سفن حتى غاطس ٦٦ قدم).

- كيلومتر طولي بتكلفه تقديريته ٥٠٠ مليون جنيه.
- تبلغ إجمالي كميات أعمال التكريك ٢٤٢ مليون متر مكعب بتكلفه تقديريته ١٥ مليار جنيه.
- بيانات الأعمال التي سيتم تنفيذها ١- توسيع وتعميق التفرجات الغربية الحالية لعمق ٢٤ متر ليسمح لعبور سفن حتى غاطس ٦٦ قدم وتشمل:

#### مدة التنفيذ

تبلغ مدة تنفيذ المشروع ١٢ شهر (سنة واحدة).

#### أعمال الحفر الجاف

تبلغ كمية أعمال الحفر على الناشر ٢٥٨ مليون متر مكعب بتكلفه تقديريته ٤ مليار جنيه.

#### أعمال التكريك

تبلغ أطوال التكريكات ١٠٠

# كراكات

## هيئة قناة السويس

### وحدات بحرية ضخمة وخبرات متراكمة

## ٢٠٢٠... عام من الإنجازات رغم الجائحة

المجرى الملاحي، وتطوير الأسطول البحري للقناة. من جهة أخرى، تكشف قناة السويس جهودها على تعظيم المواد وتنمية الأصول والتي تتكاتف مع المسؤولية الاجتماعية للهيئة ك أحد المحاور الرئيسية لاستراتيجية الهيئة، كما تعكف الهيئة على تنفيذ خطة التحول الرقمي كمحور رابع بالاستراتيجية الطموحة، والتي تتضمن تفعيل التطبيقات الرقمية وتعميمها في كافة المعاملات والخدمات المقدمة للعملاء، حيث تم إنشاء مركزي البيانات الرقمية في الإسماعيلية وبورفؤاد، بهدف تطبيق منظومة الشبكة الموحدة للربط بين كافة مواقع الهيئة في مدن القناة الثلاث، بما يعزز من العوائد الاستثمارية وحسن إدارة موارد الهيئة.

إدارة الأزمات، حيث سجلت إحصائيات الملاحة بقناة السويس إيرادات بلغت ٥,٦١ مليار دولار خلال العام الماضي وهو ثالث أعلى إيراد سنوي في تاريخ القناة، وذلك نتاج عبور ١٨٨٢٩ سفينة باجمالي حمولات صافية قدرها ١,١٧ مليار طن، وهي ثاني أعلى حمولة سنوية صافية في تاريخ القناة. وتنفيذا لتوجيهات القيادة السياسية، لم يقتصر تركيز قناة السويس على عبور هذه التحديات بجدارة فقط خلال عام ٢٠٢٠، بل أحرزت تقدما ملموسا على صعيد تنفيذ استراتيجية متكاملة تمتد حتى عام ٢٠٢٣، وتستهدف الارتقاء بإيرادات وقدرات وأصول وكفاءة منظومة العمل بالهيئة. وتستند هذه الاستراتيجية على ٤ محاور رئيسية تصبو إلى تعزيز تصنيف القناة عالميا يأتي في مقدمتها استمرار العمل على تطوير وصيانة

تتجلى كفاءة المؤسسات العملاقة في الحفاظ على توازنها في خضم الأزمات، حقيقة نجحت هيئة قناة السويس في تحقيق ما هو أبعد منها بإحراز إنجازات قوية ملموسة على أرض الواقع خلال عام واحد كان على الأصعب على مدار تاريخها في ظل التحديات التي فرضتها جائحة فيروس كورونا المستجد «COVID-19» على العالم أجمع. فعلى الرغم من جائحة فيروس كورونا المستجد، نجحت قناة السويس في التعامل باحترافية متناهية مع الأزمة والحفاظ على استمرار العمل بالمجرى الملاحي الذي يشكل شريان الحياة للتجارة العالمية، وذلك بالتوازي مع الالتزام الكامل بتطبيق الإجراءات الاحترازية بالتنسيق مع وزارة الصحة. واجتازت الهيئة خلال عام ٢٠٢٠ حزمة من التحديات بنجاح منقطع النظير، وقدمت دروسا عملية في كيفية

## أبرز المشروعات القومية التي شاركت بها كراكات الهيئة:

### تطهير البحيرات المصرية

بتكليفات مباشرة من السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية، تولت إدارة الكراكات بالهيئة مهام الإشراف والمتابعة لأعمال تطهير عدد من البحيرات المصرية لما تمتلكه من خبرات متراكمة في مجال التكريك، وأبرزها (بحيرة التمساح - بحيرة البردويل - بحيرة مريوط - بحيرة المنزلة)

### أعمال تطوير المجرى الملاحي بالقناة

تكريك وتعميق تفريجة بورسعيد الغربية تعميق وتوسيع مداخل ومخارج تفريجة البلاح الغربية المشاركة في تكريك مشروع الجراجات الجديدة

### المواصفات الفنية للكراكة

- الطول الكلي للكراكة: ٤٧,٤ مترًا  
- العرض: ٢٣ مترًا  
- العمق: ٧,٧ متر  
- الغاطس: ٥,٥ متر  
- الإنتاجية: ٣٦٠ متر مكعب من الرمال/الساعة على طول ٤ كم

## قناة السويس تدعم أسطول الكراكات بكراتين جديدتين «الكراكة مهاب ميمش» و«الكراكة» حسين طنطاوي»

### الكراكاتان الجديدتان هما الأحدث والأكبر في الشرق الأوسط

الكراكتين من العمل في جميع أنواع التربة الرملية والطينية والصخرية.

**كما أن الكراكتين مثاليان** للغاية للعمل في قناة السويس حيث يصل أقصى عمق حفر للكراكة ٣٥ مترًا، وهو ما يغطي احتياجات القناة والتي يبلغ عمقها ٢٤,٥ مترًا، بالإضافة إلى أن الكراكتين الجديدتان تتطابقان مع تصميم الكراكة مشهور، ولكن باختلاف الأبعاد والقدرات، كما يستطيعان العمل لمدة ٢٤ ساعة متواصلة في كافة الأحوال الجوية.

**ولا يقتصر دور كراكات هيئة قناة السويس على خدمة المجرى الملاحي للقناة فقط،** فبخلاف دورها البطولي في إنجاز مشروع قناة السويس الجديدة، وأعمال الصيانة الدورية، عكفت كراكات الهيئة خلال الفترة الماضية على توسيع قاعدة عملها خارج نطاق المجرى الملاحي للقناة.

أسطول كراكات الهيئة، ونقطتها انطلاق لخدمة الأهداف القومية واستراتيجية العمل التي تصبو إلى رفع كفاءة القناة والحفاظ على تنافسيتها من خلال الاضطلاع بأعمال الصيانة الدورية وتنفيذ مشروعات التطوير المستمرة بالمجرى الملاحي، علاوة على كونها نقلت نوعية لتلبية الحاجة الماسة لتوطين تكنولوجيا التكريك المتطورة وتعظيم الاستفادة من الخبرات المتراكمة لرجال إدارة الكراكات بالهيئة في هذا المجال للمشاركة في تنفيذ المشروعات القومية المختلفة وأبرزها الخطة القومية لتطوير الموانئ وتطهير البحيرات.

**وتعد الكراكاتان الجديدتان الأكبر في الشرق الأوسط في الوقت الحالي من حيث القدرة الكلية للكراكة والتي تبلغ ٢٩١٩٠ كيلوات، كما تتميز الكراكاتان بحفار بقدرة ٤٨٠٠ كيلوات، وهو ما يمكن**

في إطار سعيها الدائم والمستمر لتطوير بنيتها التحتية وتطوير أدواتها، لمواكبة التطورات في صناعة النقل البحري، تكشف هيئة قناة السويس من جهودها في تطوير أسطولها البحري، كأحد أهداف استراتيجية الهيئة ٢٠٢٢ لتعزيز التصنيف العالمي للقناة. **وفق** تقنيات هي الأكثر تطوراً في مجال بناء الكراكات ونتاجاً للتعاون المثمر مع ترسانة رويال IHC الهولندية الشركة العالمية الرائدة، تم التعاقد على بناء كراكتين جديدتين ليكونا الأحدث والأكبر في الشرق الأوسط، وصممت الكراكتين «مهاب ميمش» و«حسين طنطاوي» خصيصاً لتلائم احتياجات العمل في القناة ومشروعات التطوير المستمرة بالمجرى الملاحي.

**الكراكاتان الجديدتان تعدان إضافة قوية نحو تعزيز قدرات**

تشارك كراكات الهيئته في جهود تطوير الموانئ المصرية بتعميق وتطوير أبعادها لزيادة قدرتها على استقبال السفن العملاقة ذات العواطس الكبيرة، شملت تلك الموانئ ( ميناء شرق بورسعيد - ميناء دمياط - رصيف تصدير الفوسفات بميناء السنخنة ) ، كما تتولى إدارة الكراكات بالهيئة مهام الإشراف والمتابعة لبعض أعمال تطوير الموانئ ومنها ( ميناء جرجوب ميناء الأدبيته - ميناء أبو قير - ميناء رأس بناس - ميناء الإسكندرية ) .

### تطهير نهر النيل

مشروع إحياء النقل النهري بالتعاون مع وزارة النقل لتخفيف الكثافة المرورية بزا وتنفيذا للخطة القومية وتقليل معدلات استهلاك المحركات عن طريق تجهيز مجرى نهر النيل بالمساعدات الملاحية (الشمندورات) المصنعة بالهيئة، علاوة على تنفيذ أعمال التكريك التي تؤمن مرور وحدات بحرية داخل مجرى النيل بالإضافة إلى إنشاء عدد من المعديات والكباري العائمة بين ضفتي النهر.

ورغم تحديات أزمة فيروس كورونا لم تتوقف الجهود، وانتهت بالفعل أعمال بناء الكراكات «مهاب مميش» وهولندا وتستعد الكراكات حاليا لبدء تجارب التكريك بالقناة بعد وصولها بسلامة الله لأرض الوطن، فيما تستعد الكراكات الثانية «حسين طنطاوي» والتي تماثلها في المواصفات والإمكانات لبدء تجارب التكريك بهولندا خلال الأسابيع المقبلة ومن المتوقع وصولها لأرض الوطن خلال العام الجاري

## الانتهاء من بناء ٣٤ سفينة صيد متطورة وفق أحدث التقنيات العالمية

ثلاجات عملاقة، فضلاً عن توفير غرف إعاشة مجهزة لطواقم السفن. ولرفع كفاءتها الإنتاجية والتشغيلية تم تزويد سفن الصيد بالعديد من التقنيات المتطورة، على رأسها أجهزة التحديد الدقيق لأماكن تجمع الأسماك عن بعد، والتي تتيح اصطياد أكبر كمية من الأسماك، بالتوازي مع تحقيق وفورات في الطاقة المستهلكة، وترشيد وقت وجهد طواقم السفن، وهو ما يرفع الكفاءة الاقتصادية للسفن. يفتح المشروع القومي لتطوير أسطول سفن الصيد المصري آفاقاً جديدة أمام شركات هيئة قناة السويس للتوسع في نشاط البناء في إطار استراتيجيتها الهئية لتطوير شركاتها وإعادة هيكلتها ورفع كفاءتها الإنتاجية، وتحقيق الاستغلال الأمثل للإمكانيات والمعدات المتوفرة، وتوظيف الطاقات البشرية والعمالة المدربة في تنفيذ المشروعات القومية ذات المردود الإيجابي على أداء الشركات والاقتصاد القومي في الوقت ذاته

تنفيذاً لتوجيهات السيد الرئيس عبدالفتاح السيسي رئيس الجمهورية بتطوير وتحديث أسطول سفن الصيد المصري، نجحت هيئة قناة السويس في الانتهاء من بناء وتجهيز ٣٤ سفينة صيد ضمن المرحلة الأولى بالمشروع القومي الذي يستهدف بناء ١٠٠ سفينة صيد حديثة مجهزة بأحدث ما توصلت إليه تكنولوجيا الإبحار في المياه العميقة بالبحر المفتوح، بهدف توفير فرص عمل جديدة للشباب، وتحقيق الاكتفاء الذاتي من البروتين الحيواني، وتحقيق قيمة مضافة لتنمية الاقتصاد المصري لمصرنا العظيمة. تولت الشركات التابعة للهيئة مهمة بناء سفن الصيد وفقاً للمواصفات والمعايير الدولية، وبالاعتماد على أحدث الأنظمة التكنولوجية المتطورة للاتصالات والملاحة علاوة على أنظمة الأمان ومكافحة الحرائق، والأنظمة الحديثة لتحلية مياه البحر للحصول على مياه صالحة للشرب، وأنظمة إنتاج الثلج لحفظ الأسماك داخل

قناة السويس تبني

أسطول سفن الصيد المصري



### المواصفات الفنية

- الطول ٢٣,٩ م والعرض ٧,٢٠ م
- والغاطس ٣,٢٠ م والعمق ٣,٨٥ متر
- سرعة الإبحار ١٠ عقدة
- سعة تنكات الوقود ٣٥ م
- سعة تنكات المياه العذبة ١١ م
- سعة التخزين ١٠٠ م

### مواصفات السفينة

- سفينة صيد تعمل بنظام الجر الخلفي
- السفينة قادرة على العمل في البحر المتوسط
- السرعة أثناء الشد ٥ عقدة
- ثلاجة حفظ أسماك
- رفاص من طراز تقليدي بقطر ١٤٠٠ مم.
- ماكينة رئيسية قدرة ٧٠٠ حصان، تصنيع شركة اسكانيا السويدية.

## مراحل تصنيع سفن الصيد

### مرحلة التصميم

صممت سفن الصيد بمعرفة قسم التصميم بترسانة بورسعيد البحرية

### مرحلة التشطيبات الداخلية وتركيب المهمات

ويتم خلالها الانتهاء من التشطيبات الداخلية التي تشمل (غرفة الإعاشة\_غرفة القيادة وذلك بالتوازي مع تركيب المهمات مثل (ماكينة الثلج\_تحلية مياه البحر\_الثلاجات ICE MAKER

### مرحلة التجارب

وتشمل كل من تجارب الرصيف ثم تجارب البحر، يليها استلام السفن.

### مرحلة بناء البدن

تتضمن هذه المرحلة استلام الحديد وتقطيعه ثم إعداد المواصفات ومراجعة التصميمات، ويليهما تجميع البلوكات الخاصة بالبدن.

### مرحلة التشطيبات النهائية

يتم خلالها معالجة البدن ثم مراحل الدهان (أربعة مراحل)

### الأجهزة الملاحية

- بوصلة ملاحية
- الرادار VHF الرئيسية
- محطة HF/MF رئيسية
- جهاز اتصال داخلي
- جهاز اتصال محمول
- معدات قياس طقس بحري
- تحديد المواقع الملاحية ورسم الخرائط
- جهاز قياس الأعماق ECHO SOUNDER
- جهاز سونار
- جهاز القمر الصناعي ( ثريا )
- جهاز تحديد أماكن السفن (GPS)
- نظام التعريف الآلي ( AIS )

### المهمات والتجهيزات

- . ونش ذات قدرة مناسبة لرفع وجر الأسماك.
- . سونار لتحديد أماكن تجمع الأسماك.
- . نظام توليد طاقة كهربائية
- . نظام إنتاج للثلج المجروش بقدرة ٥ طن في اليوم، من إنتاج شركة RECOM الهولندية.
- . نظام تحلية مياه البحر لإنتاج مياه صالحة للشرب بطاقة ٣٥١ / اليوم من إنتاج شركة WATERTEC الألمانية.
- . أنظمة الاتصالات والملاحة وأجهزة إنقاذ ومكافحة حريق طبقا للقانون المصري للسلامة البحرية.

### الإعاشة

- تتسع السفينة لإعاشة طاقم مكون من ١٤ فرداً ( ٣ كابينة / ٤ فرد ) ( ١ كابينة / ٢ فرد )
- السفينة مزودة بمطبخ مجهز دورة مياه كاملة بمستلزماتها

# قاطرات جديدة

تنضم لأسطول الهيئة

## القاطرات الجديدة تفتح آفاقاً أرحب لازدهار نشاط البناء بترسانة بورسعيد البحرية

### في وقت قياسي



توليد أساسية قدرة كل منها ١٢٠ كيلو وات، وعدد واحد ماكينة توليد طواريء بقدرة ٣٢ كيلو وات تصنيع شركة فولفو السويدية. القاطرة مزودة بعدد ٢ رفاص من طراز VOITH الألمانية القاطرة مزودة بنظام حريق

خارجي عبارة عن عدد ٢ ظلمية حريق مركبة على الماكينة الرئيسية + عدد ٢ مدفع حريق بقدرة ١٢٠٠ متر مكعب / ساعة في حالة استخدام المياه وقدرة ٢٠٠ متر مكعب / ساعة في حالة استخدام الرغوى.

#### بيانات ونش المخطاف

ونش مخطاف مزدوج مناسب لقطر ٢٤ مم  
قدرة الرفع ٣,٣ طن عند سرعة من صفر حتى ١٠ متر / الثانية  
قدرة الرفع / ثابت ٥ طن

#### بيانات ونش الشد

قدرة شد ٢٢ طن عند سرعة ١٤ / ٠ م / د (سرعة منخفضة)  
١٠ طن عند سرعة ٤٠ / ٠ م / د (سرعة عالية)

#### بيانات طلبات الحريق الخارجي

عدد ٢ ظلمية حريق مركبة على الماكينة الرئيسية قدرة كل منها ١٤٠٠ متر مكعب / الساعة  
عدد ٢ مدفع حريق بقدرة ١٢٠٠ متر مكعب / الساعة في حالة استخدام المياه  
قدرة ٣٠٠ متر مكعب / ساعة في حالة استخدام الرغوى لإمكانية إطفاء حريق البترول.

#### بيانات ونش السطح

أقصى حمولة: ٦,٦ طن  
بيانات ونش / لنش الإنقاذ (معتمد من هيئة السلامة الدولية SOLAS)

#### لنش الإنقاذ

حمولة ٦ أفراد  
الأبعاد: ٤,٥ سلطان ١,٨ م  
السرعة ٦ عقدة  
ونش الإنقاذ  
الحمولة الآمنة: ١,٢ طن  
أقصى بعد ٤ متر

واطفاء الحرائق. القاطرات الأربعة هي «عبد الحميد يوسف» و«مصطفى محمود» و«علي شلبي» و«لطفى جاد الله»، وتم تصميمها لتلائم احتياجات العمل في القناة والموانئ المصرية، حيث تبلغ قوة شد القاطرة ٧٠ طن.

#### التصميم

تولى قسم التصميم بترسانة بورسعيد البحرية عمل التصميمات الخاصة بالقاطرات الجديدة باستخدام برنامج «AVEVA MARINE» وتحديد كافة مواصفات المهمات والخامات والرسومات التنفيذية.

#### هيئة الإشراف الدولية

قامت هيئة الإشراف الإنجليزية LR باعتماد الرسومات ومتابعة أعمال البناء لإصدار كافة الشهادات المطلوبة طبقاً لقانون السلامة البحرية.

#### المواصفات الفنية للقاطرات الجديدة

طول القاطرة ٢٥,٨٧ متر  
العرض ١٢,٥ متر  
الغاطس ٥,٧٥ متر  
السرعة ١٢ عقدة

#### المعدات

القاطرة مزودة بعدد ٢ ماكينة رئيسية قدرة كل منها ٢٦٤٠ كيلو وات (تصنيع شركة DAIHATSU اليابانية) القاطرة مزودة بعدد ٢ ماكينات

تعكف هيئة قناة السويس على تطبيق خطة متكاملة لتطوير خدماتها اللوجيستية والبحرية المقدمة للسفن العابرة في إطار دعم مواردها وتعزيز تنافسيتها والحفاظ على مكانتها الرائدة ضمن استراتيجية الهيئة ٢٠٢٣، ويتصدر تطوير الأسطول البحري للقناة أولويات العمل بالهيئة في الأونة الأخيرة بما يتماشى مع توجيهات القيادة السياسية بضرورة مواكبة التطور التكنولوجي المتسارع في مجال صناعة الوحدات البحرية المعاونة، وتلبية للحاجة الماسة لتدعيم الأسطول البحري بالهيئة بوحدات جديدة.

ونجحت ترسانة بورسعيد البحرية في الانتهاء من بناء أربع قاطرات عملاقة من طراز صاحب بقوة شد ٧٠ طن، تم الانتهاء من تشطيب وتجارب قاطرتين وهما «عبد الحميد يوسف» و«مصطفى محمود»، وجار الانتهاء من تشطيب القاطرتين «علي شلبي» و«لطفى جاد الله» ومن المتوقع الانتهاء منهما قبل نهاية العام الجاري بمشيئة الله.

القاطرة : وحدة بحرية معاونة تستخدم في قطر وإرشاد السفن العملاقة أثناء عبورها بقناة السويس أو للتراكي بالموانئ، كما تستخدم في أعمال الإنقاذ

مصطفى محمود واسم البطل اللواء لطفي جاد الله على القاطرتين الباقيتين وذلك في إطار التعاون والتنسيق بين هيئة قناة السويس والقوات البحرية حيث تقوم الهيئة ببناء القاطرتين لصالح القوات البحرية.

وفي إطار ما اعتادته الهيئة من تكريم رموزها وتخليد أسماءهم وقصص نجاحهم، حملت القاطرات الجديدة أسماء اثنين من رموز الهيئة وهما المرحوم دكتور مهندس عبد الحميد يوسف والمرحوم المهندس علي شلبي، فيما تم إطلاق اسم الشهيد

### عبد الحميد يوسف

يوسف وهو المستشار السابق لرئيس هيئة قناة السويس وأحد القامات الهندسية المرموقة في تاريخ هيئة قناة السويس والذي تدرج في المناصب وضرب مثالا يحتذى به في الوطنية والعلم والتواضع طوال مسيرته العملية

### علي شلبي

مدير إدارة الترسانات الأسبق بالهيئة، وهو أحد رموز الهيئة وقاماتها، بدء العمل في الهيئة عام ١٩٦٣ في قسم بناء السفن بترسانة بورسعيد البحرية وتدرج في المناصب، وكان له دوراً هاماً في تطوير ترسانة بورسعيد البحرية

### مصطفى محمود

الشهيد البطل رائد بحري مصطفى محمود هو أحد أبطال العملية الشاملة بسيناء كان قد نال الشهادة في شهر مارس من العام الماضي إثر مواجهات مع العناصر الإرهابية.

### لطفي جاد الله

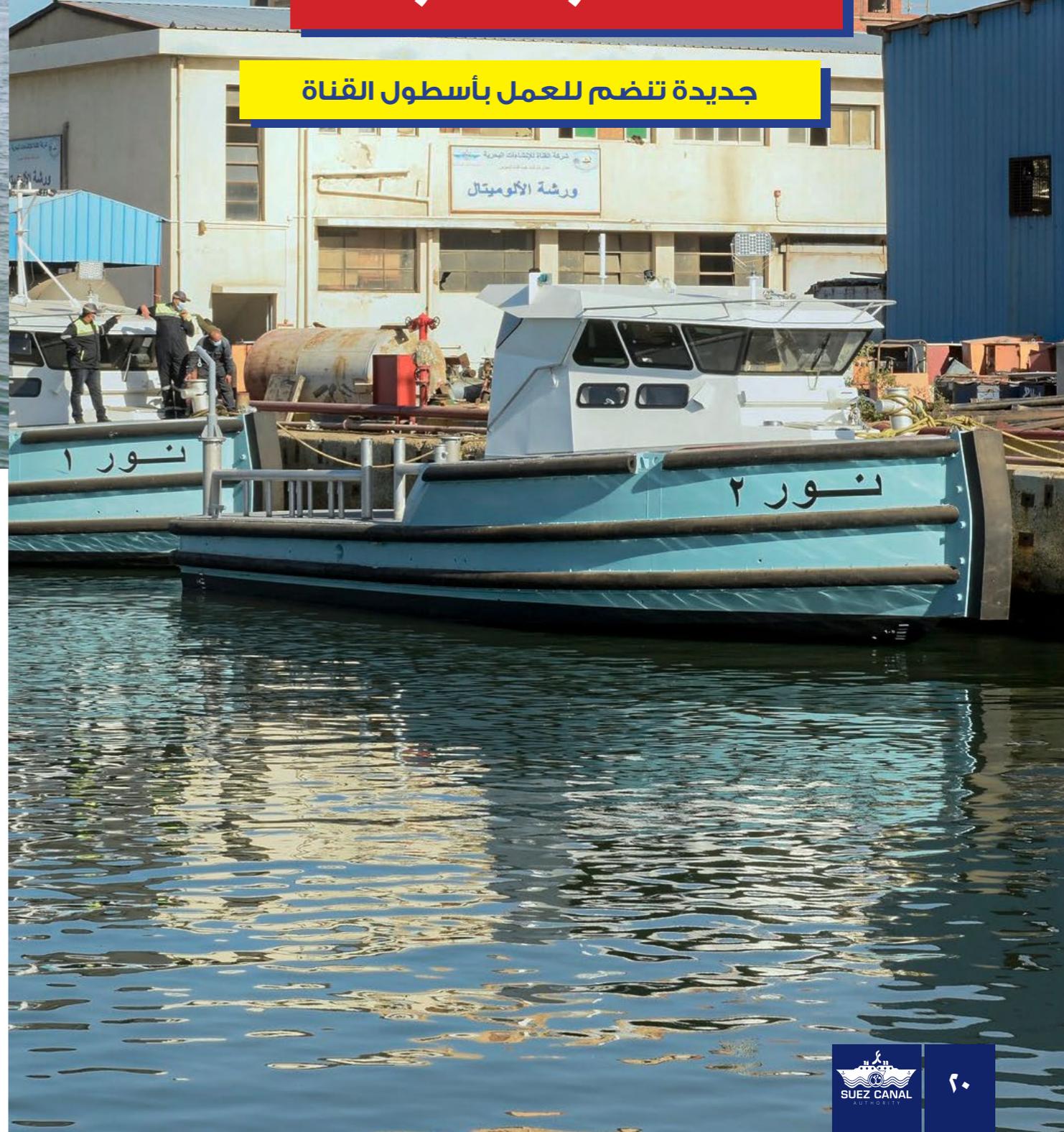
وهو أحد أبطال القوات البحرية الذي شارك وطاقمه في ملحمة تدمير المدمرة الإسرائيلية إيلات في ٢١ أكتوبر ١٩٦٧ وهو صاحب الضربة الثانية التي أدت إلى إغراقها، ليسطر هو وزملاؤه بحروف من نور بطولة اتخذت عيداً للقوات البحرية عبر التاريخ





## لانشات و قاطرات

جديدة تنضم للعمل بأسطول القناة



لدخولها الخدمة. كما تضمنت الخطة بناء قاطرتين (نور ١ - نور ٢) بقوة شد ٨ طن بشركة القناة للإنشاءات البحرية، لصالح شركة الرباط وأنوار السفن، يبلغ طول القاطرة الواحدة ١٤ متراً، وعرضها حوالي ٥ متراً، ويقدر عمق الغاطس ١,٩ متراً، فيما تصل سرعتها إلى ١٥ عقدة، فيما تعكف شركة التمساح لبناء السفن على بناء قاطرتين بقوة شد ٩ طن للمساعدة في أعمال الشمندورات ونقل الزيوت والمعدات للقاطرات الرئيسية، علاوة على القيام بأعمال الخدمة والمساعدة للروافع البحرية.

من طراز «فهد» قامت بينائهم شركة القناة للإنشاءات البحرية لاستخدامهم في مصاحبة السادة المرشدين خلال رحلة عملهم بالقناة. وتحسباً للظروف الطارئة واحتمالية وقوع حوادث تلوث، وبما يتماشى مع النهج العلمي لإدارة الأزمات بالهيئة، تم تدعيم أسطول مراكز مكافحة التلوث والانسكاب البترولي التابعة للهيئة، بمعدات مكافحة التلوث وفق أحدث التقنيات التكنولوجية العالمية ومن المقرر وصول ثلاثة وحدات جديدة بصناعة فرنسية نهاية شهر مايو الجاري استعداداً

لا تقتصر جهود تطوير وتحديث الأسطول البحري بالهيئة عند بناء القاطرات الجديدة من طراز «مصاحب» فحسب بل تمتد لتشمل بناء عدداً من الوحدات البحرية المعاونة المختلفة من قاطرات الخدمة ولنشات الإرشاد، وذلك تلبية للحاجة الماسة لتدعيم الأسطول بوحدات جديدة في ظل تزايد أعداد وحمولات السفن العابرة للقناة. وتضم خطة التطوير تحديث أسطول اللانشات البحرية ببناء لانشات جديدة منها ٥ نشات من طراز «بحار» ولانشين الومونيوم

## يتصدر إنجازات قناة السويس في ٢٠٢٠

وعملت قناة السويس بالتوازي على تعزيز مكانتها على قمة الطرق البحرية الأكثر أماناً في العالم عبر قطع شوطاً مهماً في خطة تطوير منظومة الإرشاد وخدمات السفن، فضلاً عن رفع كفاءة الهيئة في التعامل مع حالات الطوارئ.

عكفت هيئة قناة السويس خلال عام ٢٠٢٠ على تنفيذ حزمة مشروعات حيوية تصبو إلى تطوير المجرى الملاحي من حيث العمق والأبعاد الهندسية لاستيعاب أعداد وحمولات السفن المتزايدة الناجمة عن زيادة الطاقة الاستيعابية والتصريفية للقناة بعد مشروع حفر قناة السويس الجديدة.

### عناصر خطة المجرى الملاحي ٢٠٢٣

٤. تحسين المدخلين الشمالي والجنوبي بمنطقة البلاح  
٥. تعميق تفريعات بورسعيد الغربية لغاطس ٥٢/٤٨ قدماً وبوغازي بورسعيد الشرقي والغربي

١. مشروع تطوير وإنشاء جراجات الطوارئ  
٢. تطوير ورفع كفاءة محطات الإرشاد (عدد ١٦ محطة على طول القناة)  
٣. إنشاء قيسونات رباط السفن العملاقة بمنطقة شرق وغرب البحيرات



### أولاً: مشروع تطوير وإنشاء جراجات الطوارئ

يتلائم مع زيادة أعداد وحمولات السفن. تحقق منظومة الجراجات المتطورة أعلى مستويات الكفاءة في التعامل مع حالات الطوارئ، وتحافظ على استمرارية حركة الملاحة وتفادي توقفها في حالة حدوث عطل مفاجئ لإحدى السفن أثناء العبور.

يشكل الارتقاء بمنظومة الأمان في قناة السويس هدفاً رئيسياً ضمن خطة تطوير المجرى الملاحي، لذلك شرعت الهيئة في تطوير ٥ جراجات حالية للسفن وحفر ٥ أخرى جديدة ليصل الإجمالي إلى ١٠ جراجات بطول القناة، ما يوفر أماكن للوقوف الاضطراري لاستيعاب السفن بكافة الأحجام، بما

تعزيزاً لريادة الطرق الملاحية الأكثر أماناً عالمياً

## التطوير الشامل للمجرى الملاحي





#### جدول أعمال الجراجات في ٢٠٢٠

- تنفيذ جراج بالكيلو ١٠١ غرب القناة بأبعاد تشمل طول ٥٥٠ متراً، وعرض ٣٠ متراً، وغاطس ٦٦ قدماً. تطويع الجراج الحالي بالكيلو ١٢٣ شرق القناة ليصبح بأبعاد ٥٥٠ متراً طولاً، و ١٠٠ متر عرضاً بغاطس ٦٦ قدماً، بدلاً من طول يبلغ ٤٠٠ متراً، وعرض ١٠٠ متراً، وغاطس ٥٢ قدماً. وتم إنجاز ٦٥٪ من الأعمال المدنية تتمثل في إنشاء تكسيات خلف الجراج. إنجاز ٦٠٪ من أعمال تنفيذ جراج بالكيلو ٨٢ غرب القناة الجديدة، بطول ٥٥٠ متراً، وعرض ١٠٠ متراً، وغاطس ٦٦ قدماً.

#### مخطط أعمال الجراجات في ٢٠٢١

- استكمال تنفيذ تطويع الجراج الحالي بالكيلو ١٢٣ شرق القناة، ومن المتوقع الانتهاء منها خلال شهرين من تنفيذ الأعمال المدنية. مواصلة الأعمال بالجراج بالكيلو ٨٢ غرب القناة، ومن المستهدف الانتهاء منها بحلول ١٥ أبريل ٢٠٢١، على أن تتم أعمال التكريك في ٤ أشهر.

#### مخطط أعمال الجراجات في ٢٠٢٢

- تطويع الجراج الحالي بالكيلو ١٧ شرق القناة ليصبح بطول ٥٥٠

#### ثالثاً: إنشاء قيسونات رباط السفن العملاقة

تتضمن خطة تطويع المجرى الملاحي توفير مرابط للوقوف الاضطراري للسفن العملاقة بمناطق غرب وشرق البحيرات، بما يتلائم مع زيادة أعداد وحمولات السفن، حرصاً على عدم توقف الملاحة في حالة حدوث عطل مفاجئ لإحدى العابرة. وتم الانتهاء من إنشاء ٢٧ قيسون بقوة شد ١٥٠ طن خلال عام ٢٠٢٠، وجاري العمل على تنفيذ عدد قيسونات مماثل خلال عام ٢٠٢١.

#### رابعاً: رفع كفاءة المدخلين الشمالي والجنوبي بمنطقة البلاح

انتهت الهيئة خلال عام ٢٠٢٠ من الأعمال المدنية وتطويع حوض البلاح الجنوبي عبر إزالة الستائر ومعوقات التكريك وتنفيذ مهمة الحفر الجاف، فضلاً عن تكريك ٣,٢ مليون متر مكعب بالمدخل الجنوبي للقناة، و ٤٠٠ ألف متر مكعب بالمدخل الشمالي، من أجل تحقيق العبور الآمن للسفن العملاقة عند منحنيات المجرى الملاحي الغربي بالبلاح، بما يلبي الزيادة المستقبلية في أعداد وحمولات وأطوال السفن.

#### خامساً: تعميق تفرعة بورسعيد الغربية وبوغازي بورسعيد الشرقي والغربي

قامت قناة السويس بتنفيذ أعمال تعميق حتى غاطس ٥٢ قدماً بتفريعة بورسعيد العربية وبوغازي بورسعيد الشرقي والغربي، بهدف توفير بديل كفاء للتفريعة

متراً، وعرض ١٠٠ متراً، وغاطس ٦٦ قدماً، بدلاً من ٤٥٠ متر طولاً و ١٠٠ متر عرضاً، وغاطس ٥٢ قدماً. - تنفيذ جراج بالكيلو ٦٤ شرق القناة الحالية بطول ٥٥٠ متراً، وعرض ١٠٠ متراً، وغاطس ٦٦ قدماً. - تنفيذ الجراج بالكيلو ١٥٩ شرق القناة بطول ٥٥٠ متراً، وعرض ١٠٠ متراً، وغاطس ٥٢ قدماً. - وفي عام ٢٠٢٢ مخطط لتطويع وتنفيذ التالي: - استكمال تنفيذ الأعمال في

#### ثانياً: تطويع ورفع كفاءة محطات الإرشاد

بدأت الهيئة أعمال رفع كفاءة ١٦ محطة إرشاد بطول القناة وتزويدها بأحدث التقنيات التكنولوجية في سبيل الارتقاء بمنظومة مراقبة السفن وتزويد المرشدين بالبيانات اللازمة، وكذلك تقديم أي دعم أو مساعدة سريعة للسفن بواسطة الوحدات المتخصصة للهيئة، لضمان عدم تخطي السفن للسرعات المقررة، بما يساهم في على الحفاظ على سلامة المجرى الملاحي وأمان السفن العابرة في آن واحد. وبالفعل انتهت قناة السويس من تطويع وصيانة ١١ محطة إرشاد خلال عام ٢٠٢٠ لتتجزأ قرابة ٧٠٪ من الأعمال المستهدفة، وتعمل خلال العام الجاري ٢٠٢١ على تطويع ٥ محطات أخرى بدءاً من محطة الإسماعيلية الجديدة وصولاً إلى محطة بورتوفيق.

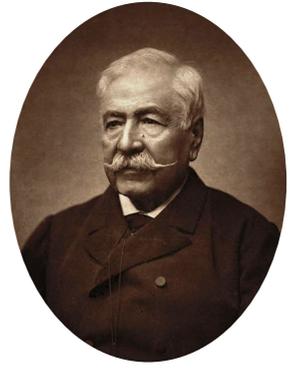
# المتحف العالمى لقناة السويس

توثيق للإرادة المصرية

منذ الحفر الأول وحتى افتتاح القناة الجديدة



## نبذة تاريخية



يتمتع المبنى بأهمية تاريخية حيث يرجع تاريخ إنشائه إلى عام ١٨٦٢ على يد الدبلوماسي الفرنسي الشهير فرديناند دي ليسبس ليكون المقر الإداري الأول للشركة العالمية لقناة السويس البحرية، ومسكن وكيل الشركة الأعلى في مصر «رئيس الأشغال الفرنسي» فرانسوا فيليب فوازان بك. توالى بعد ذلك أعمال التطوير والتوسعات المتتالية بالمبنى الإداري الأول في أعوام ١٩٠٦ و ١٩١١ و ١٩٢٠ و ١٩٢٤ و ١٩٤٦ إلى أن جاءت لحظة تأميم القناة عام ١٩٥٦.

حيث شهدت مكاتب المبنى الشرارة الأولى لمحممة التأميم. واستمرت القيادة المصرية في إدارة هيئة قناة السويس من مقر المبنى، إلى أن تم الانتهاء من بناء مبنى الإرشاد في منتصف الستينات من القرن الماضي، وفي عام ١٩٧٨ تحول إلى مقر للحزب الوطني الديمقراطي، وفي عام ٢٠٠٤ قررت وزارة الثقافة إدراج المبنى كأثر في لجنة الآثار الإسلامية والقبطية، ثم عادت ملكية المبنى لقناة السويس مرة أخرى في يناير ٢٠١١.

### مواصفات المتحف

يجمع المبنى في تصميمه ما بين الطابع العربي والإسلامي والأوروبي، ويتكون من دور بدروم ودور أرضي، ودور أول علوي ويتميز بالمظلات الخشبية المحيطة بالمبنى، وهي محمولة على أعمدة خشبية ويغطيها أسقف خشبية مائلة ومغطاة بالقرميد، كما يشتمل على شبكة أنفاق أرضية متصلة بدور البدروم.

يقع المشروع على مساحة ١٠ آلاف متر مربع، وينقسم إلى الأنفاق الأرضية، ودور البدروم بمساحة ١٧٠٠ متر مربع، والدور الأرضي يقع على مساحة ٥٥٠٠ متر مربع، والدور الأول علوي ٢٥٠ متر مربع، وطرق ووممرات ومساحات خضراء تصل إلى ٤٥٠٠ متر مربع.

### أعمال الترميم

تمت أعمال ترميم المتحف تحت الإشراف الفني والأثري لوزارة الآثار، وتم التعامل مع كل عنصر داخل المبنى على أنها قطعة أثرية، حيث تم اتباع كل الخطوات المنهجية العلمية في أعمال ترميم الآثار وفقاً للمواثيق العالمية والدولية.

وانقسمت الأعمال المدنية وأعمال الترميم الأثري إلى ترميم دقيق للعناصر المعمارية وشملت الأعمدة الخشبية حيث تم العمل على ترميم ٢٩ عموداً من الأعمدة الخشبية الأثرية، واستبدال ٢٧٤ عموداً خشبي بنفس الشكل والقطاع مع الحفاظ



المونات والأحجار والملونات لتحليلها وعمل الاختبارات الفنية اللازمة.

### العرض المتحفي

يقوم المتحف من خلال العرض المتحفي بالتوثيق لفترات زمنية مختلفة بتاريخ مصر، حيث يحكي تاريخ قناة السويس بداية من الحفر ومروراً بحفل الافتتاح الأسطوري في القرن الماضي، وكذلك المدن الجديدة التي ظهرت وقتها وهي

«الإسماعيلية والسويس وبورسعيد وبورتوفيق وبور فؤاد»، ثم ملحمة التأميم وما تضمنها من بطولات خالدة، وصولاً إلى عمليات التطوير والتعميق، وكذلك مشروع قناة السويس الجديدة وافتتاحها من جانب الرئيس عبد الفتاح السيسي في حفل مهيب، وأخيراً المشروعات القومية التي ترتبت على مشروع قناة السويس الجديدة مثل الأنفاق والكباري العائمة ومزارع الاستزراع السمكي ومدينة الإسماعيلية الجديدة.

وتم تجهز قاعات المتحف لاستقبال مقتنيات أصلية لرؤساء الهيئة السابقين، ووثائق الحفر، والمخاطبات الرسمية، وإهداءات من بعض المنظمات والمؤسسات مثل جمعية أصدقاء دي ليسبس الفرنسية، والتي حرصت على تقديم بعض المقتنيات التاريخية الأصلية وبعض النماذج طبق الأصل مثل نموذج السفينة الملكية التي شهدت على متنها الإمبراطورة أوجيني، إمبراطورة

والإضاءة والتليفونات والمعلومات وكاميرات المراقبة والتأمين ضد السرقة وأنظمة إنذار وإطفاء الحريق والتكييف المركزي. وتضمنت أعمال التطوير الكشف عن الألوان وتحليل المكونات الأصلية للمبنى الأثري من خلال عمل مكاشف تتابع الطبقات اللازمة للوصول إلى الدرجات اللونية الأصلية للعناصر ومعرفة التتابع الطبقي للألوان، وجمع عينات من

بالإضافة إلى ترميم الحوائط وتدعيم العناصر الإنشائية، وأعمال الشبكات الأرضية وتشمل الري والتغذية والصرف الصحي، وأعمال الصحي والتشطيبات والموقع العام، وكذلك إزالة المباني المستحدثة وإقامة إنشاءات جديدة. كما شمل التطوير الأعمال الكهروميكانيكية وهي عبارة عن المحول والمولد ولوحات التوزيع وكابلات الكهرباء ونظام الأرضي

على جميع الزخارف والحليات الموجودة بالأعمدة ونفس الألوان الأثرية للأعمدة. ترميم ١١٤ باباً خشبياً و١٧٥ شبكاً خشبياً والحليات والعقود الخشبية ترميم واستبدال التالف من قرميد المبني بمسطح ٦ آلاف متر مربع والتحويل من ١٤٥ قاعة إلى ٨٥ قاعة. وترميم وعزل الأنفاق الأرضية، والترميم الأثري للمبنى من الحوائط والأسقف والأرضيات الخشب،

فرنسا، والخديوي إسماعيل، وفرديناند دي ليسبس، افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩.

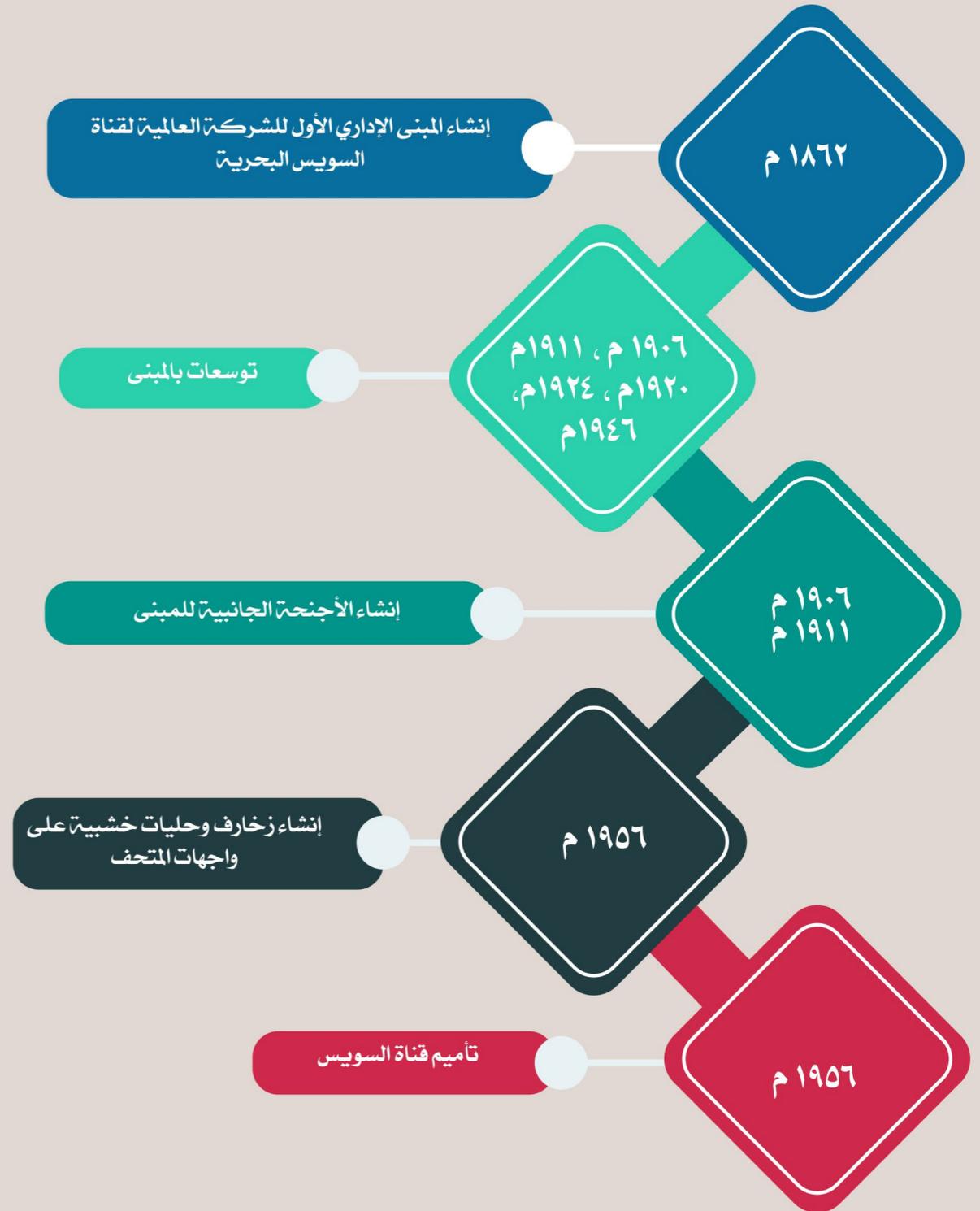
كما يتبع المتحف استراحة الدبلوماسي «فريناند دي ليسبس» وتضم غرفة نومه الأصلية والتي مازالت تحتفظ بوضعها الأصلي، والستائر وورق الحائط الأصليين، وتتسم طريقة فرشها بالبساطة.

### تحديات تم التغلب عليها

مثلت الطبيعة الأثرية للمبنى التحدي الأكبر أثناء التنفيذ حيث تم الحفاظ على جميع عناصر المبنى وتوثيق العناصر القديمة جيداً قبل ترميمها وفكها لإعادتها لسابق عصرها بنفس الشكل واللون، كما أثرت هيئة قناة السويس على دفع عجلة الإنتاج والحفاظ على نفس معدلات التنفيذ على الرغم مما تعرضت لها مصر من تداعيات على خلفية فيروس كورونا.

كما انطوت عملية التنفيذ على تحدي آخر، وهو الحاجة إلى الحفر والنزول لمناسيب أعمق من مناسب تأسيس المبنى القديم لإنشاء بعض المباني المتسحثة، وذلك لصعوبة تدعيم جوانب الحفر وصعوبة استخدام أي معدلات للحفاظ على الطابع الأثري، وتم التغلب على هذا التحدي من خلال ابتكار طرق وأساليب جديدة لتدعيم الجوانب من خلال كوادر مدرجة على أعلى مستوى.

## الجدول الزمني

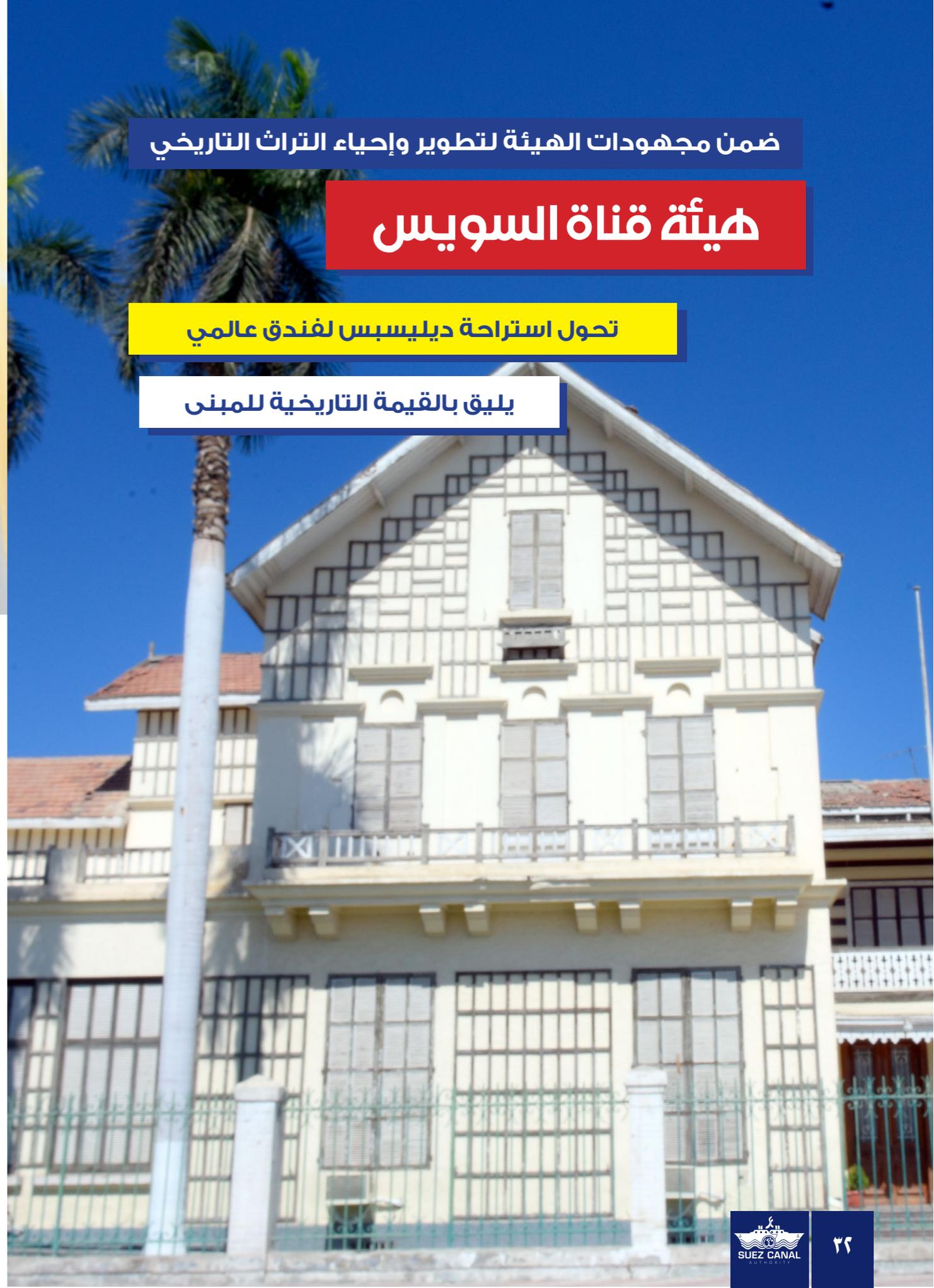


ضمن مجهودات الهيئة لتطوير وإحياء التراث التاريخي

## هيئة قناة السويس

تحول استراحة ديليسبس لفندق عالمي

يليق بالقيمة التاريخية للمبنى



مدار السنوات التالية، و يجري العمل حالياً على قدم وساق لترميم وتطوير المبنى الأثري والحفاظ على مقتنياته وإعداده بالصورة المشرفة ليكون ملحقاً بالمتحف العالمي لقناة السويس.

بالإضافة إلى ترميم الحوائط وتدعيم العناصر الإنشائية، وأعمال الشبكات الأرضية وتشمل الري والتغذية والصرف الصحي، وأعمال الصحي والتشطيبات والموقع العام، وكذلك إزالة المباني المستحدثة وإقامة إنشاءات جديدة.

كما شمل التطوير الأعمال الكهروميكانيكية (كهرباء تكييف... إلخ

وتولي الهيئة اهتماماً كبيراً بما يتعلق بالحفاظ على التراث الحضاري والإنساني لقناة السويس ويتمثل ذلك في تحويل المقر الإداري الأول للشركة العالمية لقناة السويس إلى متحف عالمي يسرد تاريخ القناة ومراحل تطويرها منذ إنشائها إلى الآن.

جدير بالذكر أن إستراحة ديليسبس تعد مبنى أثري عريق يعود تاريخ إنشائه إلى فترة حفر قناة السويس ذاتها، وقد تأسست لتكون مقراً لإقامة الدبلوماسي الفرنسي فرديناند ديليسبس وذلك خلال تنفيذ مشروع حفر قناة السويس، وتم إضافة عدداً من المباني الملحقة بالاستراحة على

في إطار حرص هيئة قناة السويس على تطوير وإعادة إحياء المباني القديمة ذات الطابع التاريخي لتعظيم الاستفادة المثلى منها، تم توقيع اتفاق بين هيئة قناة السويس وشركة مكسيم لإدارة الفنادق والمنتجعات السياحية وذلك لتطوير المباني الملحقة باستراحة ديليسبس وإعادة إحيائها لتحويلها إلى فندق عالمي مع الحفاظ على الطابع التاريخي العريق للمباني الملحقة.

ومن المقرر أن تستهدف الخطة تجهيز المباني الملحقة كفندق عالمي يضم حجرات فاخرة ومطعم وكافيتيريا، وذلك من أجل تقديم خدمات فندقية مميزة على أعلى مستوى لعملائها.

# مبنى الإرشاد

## أحد الرموز المعمارية بالإسماعيلية

### يستعيد رونقه من جديد

مقرًا لرئاسة قناة السويس، وافتتحه الرئيس الراحل جمال عبدالناصر في ٢٦ يوليو ١٩٦٦ في الذكرى العاشرة للتأميم. وأصبح المبنى منذ ذلك التاريخ مركزًا رئيسيًا لإرشاد السفن، بجانب كونه المقر الإداري الرئيسي، حيث يطل على شاطئ بحيرة التمساح بالإسماعيلية، وتم بناءه على مساحة ٢ آلاف متر مربع ويتكون من ١٣ طابقًا يضم أكثر من ٤٠٠ غرفة و ٨ قاعات رئيسية للاجتماعات. وتعرض المبنى للتدمير الجزئي أثناء نكسة ٥ يونيو ١٩٦٧، ثم خضع لأعمال الترميم واستعادة كفاءته، وقام الرئيس محمد أنور السادات بافتتاحه مرة أخرى في ٥ يونيو ١٩٧٥ ضمن فعاليات حفل افتتاح المجرى الملاحي بعد ٨ سنوات من التوقف.

كما شملت أعمال التحديث تطوير مركز مراقبة الملاحة ليتم تزويده بأحدث الأجهزة الملاحية وتكنولوجيا الاتصال لإرشاد السفن ومراقبة خط السير والالتزام بالسرعة المقررة بالمجرى الملاحي وتقديم الدعم اللازم لها. شملت أعمال التطوير طلاء واجهة المبنى باللون الأبيض الناصع المميز للمبنى، وتدشين بوابة إلكترونية حديثة، علاوة على تجديد الأسوار المحيطة بحرم المبنى، وإنشاء ساري للإعلام، وبناء منظومة متطورة للمراقبة والكاميرات داخل وخارج المبنى. ويشكل مبنى الإرشاد جزءًا رئيسيًا من تاريخ الإسماعيلية ووجدان شعبها الباسل، حيث تم إنشائه عام ١٩٦٢ أي بعد سبع سنوات من تأميم قناة السويس، ليكون

أتمت هيئة قناة السويس أعمال تطوير مبنى الإرشاد المقر الإداري الرئيسي للهيئة وأحد أهم الرموز المعمارية بمحافظة الإسماعيلية لاستعادة رونقه من جديد بعد إضافة لمسات معمارية حديثة تضيف قيمة جمالية وعصرية للمبنى التاريخي. كما قامت الهيئة بتطوير المسطحات الخضراء المحيطة بمقر مبنى الإرشاد على مرحلتين وفق أدق المعايير البيئية مع مراعاة الحفاظ الكامل على كافة الأشجار العمرة بالمنطقة، وذلك بالتوازي مع تنفيذ أعمال صيانة وتطوير حدائق الملاحة، وإنشاء حدائق جديدة بذات المنطقة لزيادة المساحات الخضراء بها، مع تنفيذ أعمال التشجير وإضافة أنواع مختلفة من الزهور والنباتات ذات المظهر الجمالي الخلاب.





## تطوير مبنى القبة التاريخي

الشاهد على سجل بطولات

بورسعيد الباسلة

إلى مبنى إداري يتم من خلال متابعة حركة سير السفن. **هذه** التحفة المعمارية النادرة تم بناءها بواسطة شركة المقاولات الفرنسية "إدموند كونييه" على هيئة قصر على الطراز الإسلامي الممزوج بالروح المعمارية الأوروبية، وهو ما يتجلى في القباب الثلاث الخضراء التي تعلو المبنى والزخارف الداخلية للأسقف والحوائط، وكذلك النوافذ والنجف الذي يزين المبنى من الداخل.

**ويجسد** مبنى القبة فصولا مهمة من تاريخ بورسعيد حيث حصلت عليه بريطانيا أثناء الحرب العالمية الأولى ليكون مقرا لقيادة الجيش البريطاني في منطقة الشرق الأوسط، إلا أن مصر استردته عقب جلاء القوات البريطانية عام ١٩٥٦، ليتم رفع العلم المصري عليه من قبل الرئيس الراحل جمال عبد الناصر.

**وشهد** المبنى زيارة الرئيس جمال عبد الناصر عقب تأميم قناة السويس، فضلا عن استقبال الرئيس محمد أنور السادات عام ١٩٧٥ لإعادة افتتاح المجري الملاحى أمام سفن العالم مرة أخرى بعد نصر أكتوبر العظيم.

لمبنى القبة، تنفيذاً لاستراتيجية الهيئة في الحفاظ على الهوية الحضارية لتراث قناة السويس. وتشمل أعمال الترميم الجارية صيانة وجهة مبنى القبة وجدراؤه الداخلية من خلال معالجة الشروخ وإجراء عمليات المكاشفة اللونية لتحديد أصل درجة اللون المستخدمة في الطلاء، وصيانة النوافذ الخشبية العريقة لاستعادة رونقها.

**ويشهد** المشروع ترميم شامل للأرضيات عبر ترميم بلاط السورناجا الأصلي المستخدم في بناء المبنى، إلى جانب دق الخوازيق الداعمة للمبنى، وصب خرسانات الأسقف مع الالتزام الكامل بالمواصفات والهوية المعمارية لمبنى القبة.

**ويحظى** مبنى القبة بأهمية تاريخية فريدة في سجل مدينة بورسعيد الباسلة، حيث تم تشييده في عهد الخديوي عباس حلمي الثاني، ليكون بمثابة محطة وصول واستقبال ضيوف الخديوي من كبار الشخصيات من الملوك والسفراء والدبلوماسيين وغيرهم من القاديين إلى مصر عبر قناة السويس، ثم تحول بفضل موقعه المميز على ضفة القناة

**تعكف** هيئة قناة السويس على إجراء تطوير شامل لمبنى القبة التاريخي، التحفة المعمارية الأبرز على الإطلاق بمحافظة بورسعيد، فهو أول مبنى تم إنشائه على ضفاف المدينة الباسلة عام ١٨٩٥.

**تخضع** أعمال ترميم المبنى الذي يتم من خلاله إدارة مهام قناة السويس بنطاق بورسعيد لإشراف وزارة السياحة والآثار، حيث يندرج تحت مظلة المباني الأثرية، بما يحتم الالتزام بمعايير صيانة وترميم الآثار المعتمدة دولياً ومحلياً.

**كما** تم الاستعانة بمركز دعم التصميمات المعمارية بجامعة القاهرة كاستشاري للمشروع للاستفادة من الخبرات المتراكمة للمركز في تنفيذ المهام الهندسية الدقيقة المطلوبة، فضلاً عن إسناد أعمال تنفيذ المشروع لشركة المقاولين العرب بالتعاون مع إدارة الأشغال بقناة السويس.

**حرصت** هيئة قناة السويس على الاستفادة القصوى من خبرات وإمكانات هذه الجهات الموقّعة والعملاقة معاً، من أجل ضمان تنفيذ أعمال الترميم بدقة وكفاءة متناهية، لاستعادة المظهر التاريخي

# ستاد القناة الدولي

صرح رياضي جديد بمنطقة القناة

مدة التنفيذ : عامان تنتهي في مايو ٢٠٢١



انطلاقاً من المسؤولية المجتمعية لهيئة قناة السويس، واستكمالاً للمنظومة الرياضية التابعة للهيئة، أوشكت أعمال إنشاء استاد القناة الدولي بمحافظة الإسماعيلية على الانتهاء ليكون بالتكامل مع منشآت الهيئة الرياضية بمثابة قرية أولمبية صغيرة تلبي متطلبات النهضة الرياضية الحالية وتدعم جهود الدولة لتطوير البنية الأساسية للرياضة المصرية. بدأت الأعمال الإنشائية للاستاد في منتصف شهر يونيو ٢٠١٩، ويراعي الاستاد المواصفات والاشتراطات الدولية للفيفا والاتحاد الإفريقي (الكاف).

#### المواصفات الفنية

المساحة: ٨٠ ألف متر مربع (١٩ فدان)  
سعة الاستاد : ٢٢ ألف متفرج

#### مكونات المشروع

##### المقصورة والدرجة الأولى

(سعة ٤٠٠٠ متفرج)  
تتكون من ٥ طوابق وتحتوي على:  
قاعات كبار الزوار - قاعات المؤتمرات - كبائن المعلقين - غرف التحكم - قاعات البث المباشر - أنظمة المراقبة والتصوير - أنظمة الإذاعة والتليفزيون - قاعات المؤتمرات - كبائن المعلقين.

##### الدرجة الثانية

(سعة ٢٠٠٠ متفرج)  
مجهزة بعدد ٢ جناح للبطولات

المجمعة ويشمل كل جناح:  
قاعة المؤتمرات الصحفية - غرف الحكام - غرف اللاعبين - الساونا والجاكوزي - غرف المساج والتدليك - غرف إسعافات

##### الدرجة الثالثة

يمين المقصورة (سعة ٧٥٠٠ متفرج)  
مكونة من عدد ٢ طابق:

الدور الأرضي يحتوي على:

أكاديمية للناشئين - غرف الترفيه  
صالة الطعام - مطبخ مركزي - مغسلة مركزية

الدور الأول ويحتوي على:  
عدد ١٢ كافيتريا للجمهور - عدد ٦ دورات مياه للجمهور (رجال وسيدات) - غرفة إسعافات أولية للجمهور

##### الدرجة الثالثة

يسار المقصورة (سعة ٧٥٠٠ متفرج)  
مكونة من عدد ٢ طابق:

##### الدور الارضي

يحتوي على:  
المكاتب الإدارية  
النادي الصحي بمساحة ٨٠٠ متر مربع، مقسم إلى (صالة اللياقة

البدنية - وحدة الطب الرياضي) وملحقاتها من (غرف خلع الملابس - التدليك - الحمامات)

##### الدور الأول

يحتوي:  
عدد ١٢ كافيتريا للجمهور - عدد ٦ دورات مياه للجمهور (رجال وسيدات) - غرفة إسعافات أولية للجمهور

##### الملعب والمضمار

ويشتمل على:  
أرضية الملعب من النوع الهابرد طبقاً لأحدث الأنظمة العالمية.

الملعب مجهز بمضمار ألعاب قوى (رمى القرص - رمي الجلة - الحاجز المائي - الوثب الطويل - القفز بالزانة - رمي الرمح - الوثب العالي)

##### التجهيزات

عدد ٢٢ بوابة مقسمة إلى (عدد ٢ بوابة مخصصة لل VIP - عدد ٦ بوابات لدخول اللاعبين - عدد ١١ بوابة إلكترونية بنظام تذكري لدخول الجمهور - عدد ٢ بوابة دخول لخدمات الاستاد في أوقات المباريات)

تجهيزات لذوي الاحتياجات الخاصة

##### الإضاءة

نظام الإضاءة المستخدم باستخدام تكنولوجيا ال LED وفقاً لأحدث ما توصلت إليه نظم الإضاءة العالمية مزود بعدد ٢ شاشة إلكترونية - أبعاد الشاشة الواحدة ٨x١٦ م. ٤ أبراج إنارة بشدة إضاءة ٢٥٠٠ لأكس تعد الأولى في الشرق الأوسط إضاءة ليد تناسب النقل التلفزيوني الليلي

# التحول الرقمي بالهيئة

## نموذج ناجح للرقمنة

### على مستوى المؤسسات

الرئيسي بالإسماعيلية ومركز البيانات الرقمي التبادلي ببورفؤاد المعايير الدولية المعتمدة من قبل منظمة UPTIME، كما اعتمدت تجهيزات مراكز البيانات على التعاون مع كبرى الشركات العالمية مثل شركة سيسكو المتخصصة في أجهزة الشبكات وشركة DELL EMC المتخصصة في وسائط التخزين بالإضافة إلى الاعتماد على أقوى البرامج للحماية وتأمين البيانات. يستهدف تفعيل منظومة الشبكة الموحدة مواكبة التقدم المتسارع في تكنولوجيا المعلومات والاستفادة بما يطرحه من مزايا وإمكانيات.

في إطار استراتيجية مصر ٢٠٣٠، تولي هيئة قناة السويس اهتماماً كبيراً بتنفيذ تطبيقات التحول الرقمي وتعميمها في كافة المعاملات والخدمات المقدمة للعملاء، وتطبيق منظومة الشبكة الموحدة للربط بين كافة مواقع الهيئة في مدن القناة الثلاث بما يعزز من العوائد الاستثمارية للهيئة، ويصوب إلى تحسين إدارة الموارد بشكل عام. بدأت أولى خطوات التحول الرقمي بإنشاء البنية الأساسية اللازمة للشبكة الموحدة، وذلك بافتتاح مركز البيانات الرقمي الرئيسي بمقر إدارة الاتصالات ونظم المعلومات بالإسماعيلية، وافتتاح مركز البيانات الرقمي التبادلي ببورفؤاد. راعي تصميم كلاً من مركز البيانات الرقمي



## نتائج جهود تفعيل التحول الرقمي

فيما تلعب خدمة المناقصات والمزايدات دوراً مهماً في تغطية احتياجات الهيئة من المهمات المختلفة وتنفيذ مشروعاتها من خلال تسجيل شركات التوريد والمقاولات وتنقيح القائمة من خلال إجراء تقييم إلكتروني، فضلاً عن مباشرة مهام طرح مختلف أنواع المناقصات وتقييم العطاءات مالياً وفنياً، وتوفير تقارير خاصة بالأعمال والاتصال المباشر مع الشركات.

الطلب بنسبة التخفيض، فضلاً عن التواصل مع السفن بالمراسلات الخاصة واستخراج التقارير، ومتابعة حالة الطلب الخاصة بهذه السفن. وتوفير **خدمة الترسانات الإلكترونية** حزمة متنوعة من الخدمات، تشمل بناء وإصلاح وصيانة السفن والإنقاذ، ومباشرة الأعمال البحرية وخدمات الجودة، ومتابعة الطلب الخاص بالترسانات، بالتوازي مع الحصول على التقارير الإلكترونية والتواصل مع الأطراف المختلفة فيما يتعلق بأعمال الإدارة.

مع السفن ووكلاء الملاحة عبر المراسلات الخاصة، واستخراج تقارير السفن من النظام الإلكتروني. **أما الخدمة الإلكترونية لتخفيضات الخطوط الطويلة** فترتبط بشكل وثيق بالسياسة التسويقية المرنة التي تنتهجها الهيئة لجذب خطوط ملاحية جديدة لم تكن تعبر القناة من قبل، وتتيح عدة مزايا أهمها تلقي طلبات تخفيض رسوم عبور السفن العاملة على هذه الخطوط، ودراسة الطلبات واحتساب التخفيض وموافاة مقدم

خدمة طلب عبور السفن - خدمة الخطوط الطويلة - خدمة المناقصات والمزايدات وخدمات الترسانات) **وتسمح** خدمة طلب عبور سفن الملاحة ووكلاء الشحن ومواكبة التطور الإلكتروني في مجال النقل البحري عالمياً وتباشر الخدمة العمل من خلال مجموعة من المهام، أبرزها تسجيل وكلاء الملاحة، وتلقي طلبات عبور السفن وتقدير الرسوم قبل العبور، ومتابعة حالة الطلب، وفتح خطوط تواصل مباشر

للقناة) تتيح محطات مراقبة الملاحة بعد تطويرها عرض توقيتات عبور السفن بيانات الأرصاد الجوية (الضغط الجوي - درجة الحرارة والرطوبة - سرعة واتجاه الرياح - مدى الرؤية) بيانات الأرصاد المائية (المد والجزر - سرعة واتجاه التيار - **إطلاق** الخدمات الإلكترونية بالهيئة لخدمة العملاء من الخطوط والتوكيلات الملاحية وتوفير عامل الوقت والجهد وذلك بإطلاق أربعة خدمات جديدة على الموقع الرسمي للهيئة، تشمل كل من

- **إنشاء** قواعد بيانات موحدة مع توفير الحماية والتأمين اللازم للبيانات وحفظها من الفقد أو الاختراق، بالإضافة إلى تقديم حزمة من التطبيقات والخدمات التي تؤدي إلى تداول المستندات إلكترونياً بين إدارات الهيئة المختلفة وتطبيقات الأرشفة والتوقيع الإلكتروني. **ميكنته** محطات مراقبة الملاحة (١٦ محطة بطول المجرى الملاحي للقناة) **ميكنته** محطات مراقبة الملاحة (١٦ محطة بطول المجرى الملاحي

## مجمع المحاكيات بالهيئة

مركز متكامل للتدريب البحري  
بتقنيات عالمية

# SUEZ CANAL AUTHORITY المحاكاة MARITIME TRAINING & SIMULATION CENTER هيئة قناة السويس مركز التدريب البحري

بهدف زيادة قدرات التدريب بالمركز وامكانية إجراء مناورات بحرية عالية المستوى والواقعية بما ينعكس على زيادة معدلات الأمان الملاحي في قناة السويس.

يرجع تاريخ تأسيس المركز إلى عام ١٩٩٦، ويعد أحد أهم مراكز التدريب في إفريقيا والشرق الأوسط بما يمتلكه من خبرات متراكمة في مجال التدريب البحري باستخدام نظم المحاكيات.

ضمن جهود الهيئة لتطوير الأداء ورفع كفاءة الكوادر البشرية، نجح مركز المحاكاة والتدريب البحري التابع لهيئة قناة السويس في تحقيق نقلة نوعية في مجال التدريب البحري بما يمتلكه من إمكانيات علمية وتكنولوجية تواكب أحدث النظم والتقنيات العالمية، وما يشهده من تطوير مستمر لاسيما، بعد إضافة نظام محاكاة جديد للملاحة البحرية إلى المنظومة الحالية بتكلفة تقديرية قدرها ٧٥٠ ألف دولار أمريكي وذلك



يهدف مركز المحاكاة والتدريب البحري إلى تدريب ورفع كفاءة العنصر البشري من مرشدي الهيئة وصقل خبراتهم بما يتناسب مع طبيعة عملهم التي تتطلب الإلمام التام بالإبحار في الممرات الضيقة وكيفية التعامل السليم مع المواقف الطارئة، كما يتسع نطاق عمل مجمع

المحاكيات ليشمل تنظيم برامج تدريبية متخصصة لريابنة الخطوط الملاحية للشركات الأجنبية حول الملاحة الآمنة في قناة السويس لتحقيق التواصل الفعال والتنسيق اللازم أثناء عبور المجرى الملاحي.

يقدم مركز المحاكاة والتدريب البحري خدمات متنوعة من خلال عدة محاكيات تواكب التكنولوجيا الأحدث في هذا المجال لخدمة قطاعات متعددة بالهيئة من خلال:  
- عدد ٢ محاكي ملاحى للسفن ( بعد الانتهاء من إنشاء

المحاكي الجديد)  
- عدد ٢ محاكي ملاحى للقاطرات  
- محاكي للسلامة البحرية (GMDSS)  
- محاكي للتلوث ومكافحة الإنسكاب البترولي



### المواصفات الفنية للمحاكي الجديد

اعتمدت عملية تطوير محاكي الملاحة على إحلال محاكي الملاحة السابق الذي تم توريده في عام ١٩٩٦ واستبداله بأحدث التقنيات في تكنولوجيا محاكيات الملاحة وعمل التحديثات اللازمة في البنية التحتية القائمة حيث تم زيادة مجال الرؤية الأفقية

### أهمية المحاكي الجديد

يعد قاعة المحاكي الجديدة إضافة حقيقية سيكون لها بالغ الأثر نحو تكثيف تدريب السادة مرشدي هيئة قناة السويس بما يسمح بتدريب مرشدي أكثر من قطاع (تحركات بورسعيد - تحركات

للنظام الجديد من ٢٢٤ درجة إلى ٢٤٠ درجة ما يمنح نظام المحاكاة الجديد شهادة الإعتاماد DNV-CLASS A والمطابقة لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO) والمتوافقة مع الكود العالمي للتدريب البحري (STCW).

الاسماعيلية - تحركات بورتوفيق) في وقت واحد من خلال مناورات مشتركة وذلك لضمان حصول السادة مرشدي الهيئة على التدريب اللازم لمواكبة التطور المتسارع في صناعة النقل البحري.

### مهام المركز

تتمثل مهام المركز في تقديم خدمات تدريب متعددة مرتبطة بالملاحة في قناة السويس إلى جانب دوره البحثي الهام وتشمل:  
- تدريب أطقم الإرشاد على العبور الآمن لقناة السويس  
- تدريب أطقم القاطرات على العبور الآمن للقناة  
- تدريب ربابنة السفن العابرة للقناة للدورة على العبور الآمن

- تقديم خدمات التدريب على منظومة السلامة البحرية والخرائط الإلكترونية  
- إثراء مجال البحث العلمي للمشروعات العملاقة التي تقام على القناة و أبرزها مشروعات الكباري العائمة والبالغ عددها خمسة كباري عائمة افتتحتها الرئيس عبد الفتاح السيسي لربط ضفتي القناة وخدمة المشروعات التنموية الواعدة في منطقة القناة.

## صرح كبير مجهز بأحدث الآلات والمعدات

لتلبية احتياجات الهيئة وشركاتها



قسم التصوير وأعمال التصميمات والمونتاج وتحميض الزنكات. ويختص قسم الصيانة بالإشراف على أعمال الصيانة وإصلاح الماكينات، علاوة على تحديد وتوفير وتركيب قطع الغيار المطلوبة لتشغيل الماكينات، فيما يشرف قسم الجودة على جودة مراحل الإنتاج. وكذلك على خامات المخزن المستخدمة في أعمال الطباعة، والتأكد من جودة المنتج النهائي.

الشغل والمقاييسات، هذا بالإضافة لصيانة أجهزة الحاسب الآلي والبرامج ومتابعة عقود صيانة الماكينات والأجهزة، ومتابعة أعمال السلامة والصحة المهنية ومتابعة طباعة البانرات، ويتبع المكتب الفني قسم التصميمات والمونتاج. أما قسم الإنتاج فيختص بمتابعة وتنفيذ أوامر التشغيل داخل صالته الطباعة من طباعة وتجليد وأعمال أخرى، بالإضافة لأعمال فرم الأوراق وكبسها، كذلك متابعة أعمال

بالإضافة إلى إنشاء وتشبيد مركز لفرم المخلفات وآخر للصيانة، بجانب تركيب نظام للتهوية وتركيب جهاز إنذار وإطفاء يشمل جميع أنحاء مركز الطباعة. ويعتمد مركز الطباعة على أربعة أقسام رئيسية، وهي المكتب الفني وأقسام الإنتاج والصيانة والجودة، وتتمثل مهمة المكتب الفني في القيام بالتخطيط وإعداد الطلبيات وقطع الغيار والخامات الخاصة بأعمال الطباعة، وإعداد دراسات الجودة وتخطيط أوامر

## يواكب أحدث تكنولوجيا الطباعة عالمياً

## مركز طباعة قناة السويس



نظرائه المنتشرين على مستوى الجمهورية، بما يليق بمكانة هيئة قناة السويس الإقليمية والدولية. وقامت الهيئة بزيادة وتيرة تطوير المركز الطباعة خلال عام ٢٠٢٠، وذلك من خلال إمداده بأحدث الآلات والمعدات الطباعية لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي في هذا القطاع، بالإضافة لتطوير صالته الطباعة المتواجدة بها الآلات، لتكون مساحتها ١٠٠٠ متر مربع،

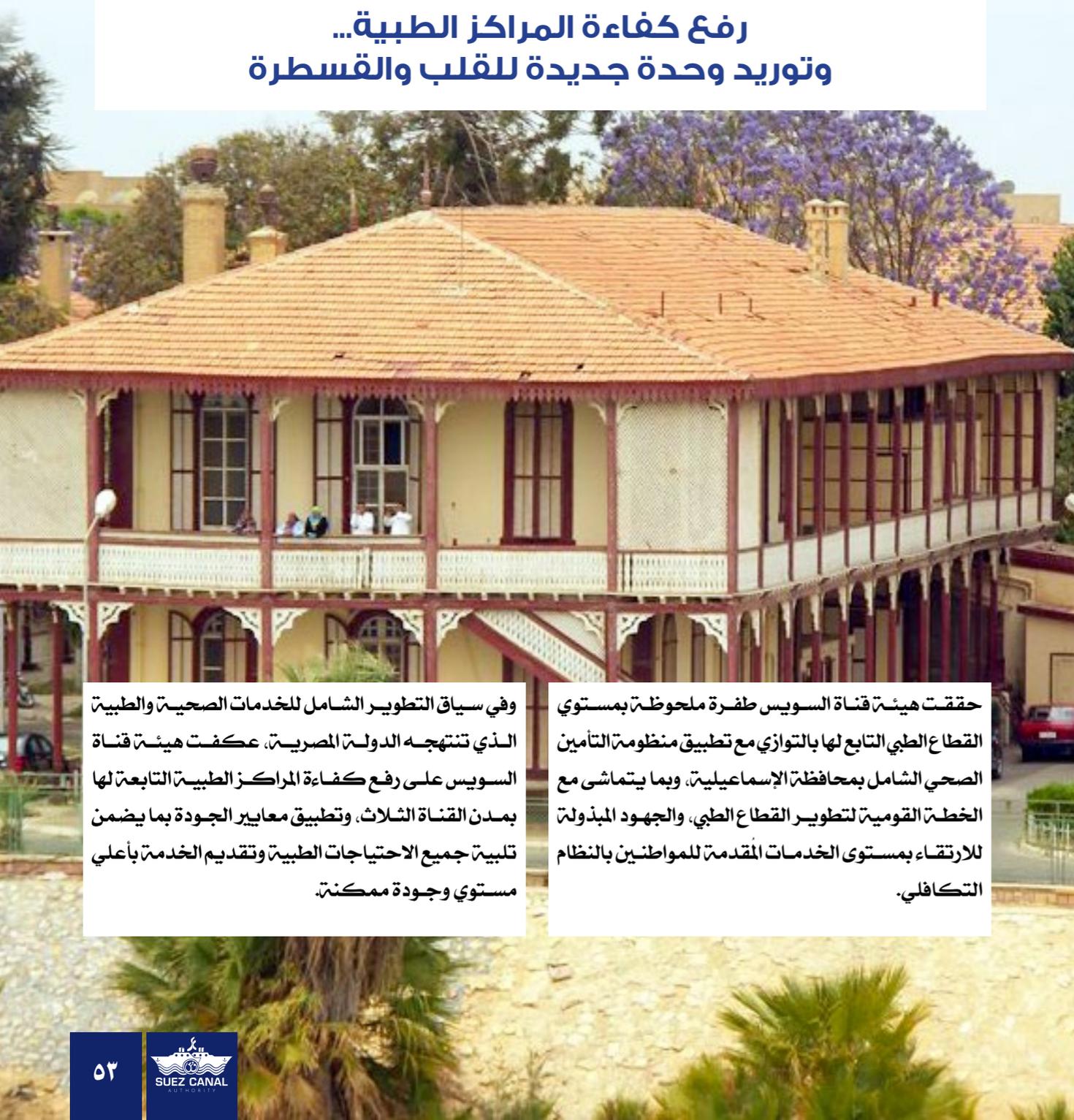
٦ بمدينة الإسماعيلية، بالوفاء باحتياجات إدارات الهيئة من مختلف المطبوعات التي تستخدم في تسيير الأعمال، بالإضافة إلى تنفيذ احتياجات مطبوعات جميع الشركات التابعة للهيئة. ويعود تاريخ إنشاء مركز الطباعة إلى تاريخ تأميم الشركة العالمية لقناة السويس، ليشيد على مساحة ٢٤٠٠ متر مربع ليكون مقدر له مع مرور الزمن بأن يكون مركزاً للطباعة ينافس

لمواكبة التطورات التكنولوجية الهائلة في مجال الطباعة، والوفاء باحتياجات الهيئة المتزايدة من المطبوعات المختلفة، لم تتوان هيئة قناة السويس في اللحاق بركب التطور التكنولوجي الطباعي، واستثمار مواردها البشرية المدربة والمعروفة بكفاءتها العالية بما يمكن معه تحسين جودة المنتج النهائي. ويقوم مركز طباعة هيئة قناة السويس، الكائن بمنطقة نمره

# تطوير شامل

## للقطاع الطبي بالهيئة

رفع كفاءة المراكز الطبية...  
وتوريد وحدة جديدة للقلب والقسطرة



وفي سياق التطوير الشامل للخدمات الصحية والطبية الذي تنتهجه الدولة المصرية، عكفت هيئة قناة السويس على رفع كفاءة المراكز الطبية التابعة لها بمدن القناة الثلاث، وتطبيق معايير الجودة بما يضمن تلبية جميع الاحتياجات الطبية وتقديم الخدمة بأعلى مستوى وجودة ممكنة.

حققت هيئة قناة السويس طفرة ملحوظة بمستوى القطاع الطبي التابع لها بالتوازي مع تطبيق منظومة التأمين الصحي الشامل بمحافظة الإسماعيلية، وبما يتماشى مع الخطة القومية لتطوير القطاع الطبي، والجهود المبذولة للارتقاء بمستوى الخدمات المقدمة للمواطنين بالنظام التكافلي.

# المسئولية الاجتماعية

## لقناة السويس

### دور وطني لتنمية المنطقة

الهادفة إلى تحقيق معدلات التنمية المستهدفة مع الحفاظ على البيئة ولاسيما مع مراعاة الأهداف الخاصة بالمناخ ونوعية الحياة وتوفير الطاقة النظيفة. ويمثل موضوع التنمية المستدامة أولوية كبرى لدى هيئة قناة السويس إدراكاً منها بأهمية التنمية الاقتصادية وتحسين الظروف المعيشية للعاملين والمواطنين بالشكل الذي يحافظ على الموارد الطبيعية وتجنب إهدارها أو استنزافها والحد من العوامل الملوثة للبيئة بالإضافة إلى تحقيق التنمية الاجتماعية من خلال إيجاد فرص العمل وتوفير التعليم والرعاية الصحية وكذلك المياه والطاقة النظيفة.

في التاريخ المصري وحاضر البلاد ومستقبلها. ومما لا يدع مجالاً للشك أن هيئة قناة السويس مثلت ملمحاً رئيسياً نحو تغيير نمط الحياة في مدن القناة الثلاث الإسماعيلية وبورسعيد والسويس، كما ساهمت في تشكيل الموروث الثقافي والإنساني لمواطني المنطقة، حيث حملت الهيئة على عاتقها تقديم حزمة من الخدمات المتنوعة تلبية لاحتياجات المواطنين وتسهيلاً لسبل معيشتهم. وكان للهيئة السبق في تفعيل استراتيجيات الدولة نحو التنمية المستدامة حيث أعلنت مصر في مارس ٢٠١٦ وثيقتها التنموية تحت عنوان «التنمية المستدامة... رؤية مصر ٢٠٣٠» والتي تتواءم مع أهداف التنمية المستدامة الأممية،

للهولمة الأولى تبدو «قناة السويس» من منظور الجغرافيا مجرد ممر مائي يشق طريقه للربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، إلا أن واقع الأمر يتخطى حدود التصور الأولي إلى زوايا وأبعاد أخرى، فعلى الصعيد العالمي تمكنت القناة من تغيير ملامح خريطة التجارة العالمية وأصبحت أقصر الطرق التي تصل الشرق بالغرب وأكثرها أماناً، كما كانت سبباً في تطوير صناعة النقل البحري على مدار التاريخ، لتصبح القناة بحق شرياناً للحياة للعالم أجمع. وعلى الصعيد الداخلي كان للقناة شأن آخر لا يقل أهمية عن دورها العالمي، حيث امتد دورها الحيوي ليشمل تنمية منطقة القناة التي شهدت انتصارات وانكسارات شكلت فترات هامة

وفي هذا الإطار توالى جهود هيئة قناة السويس لتعزيز التنمية المستدامة من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وذلك على صعيد عدد من المحاور الرئيسية وأهمها:

تطوير قطاع الإسكان

التطوير الشامل للقطاع الطبي

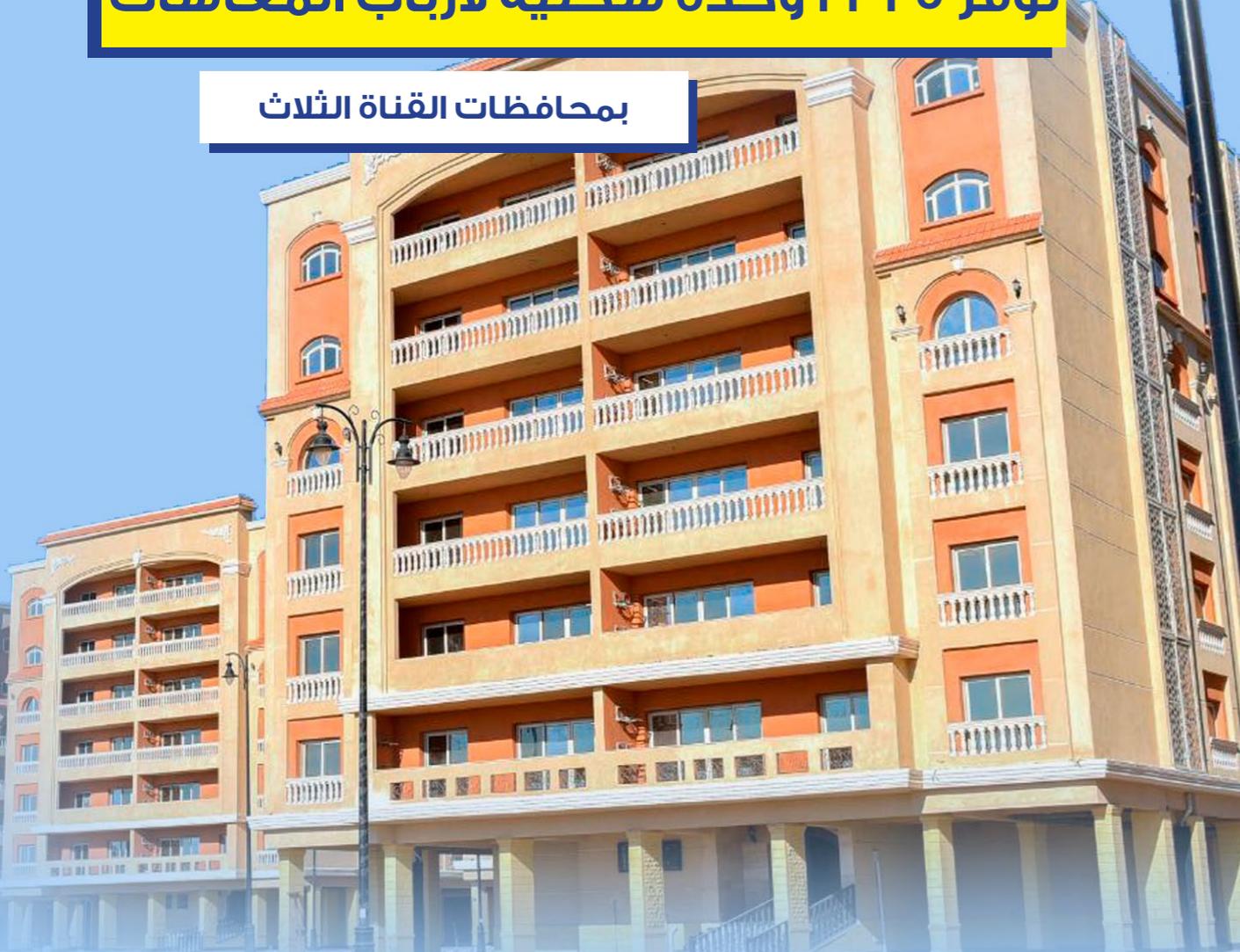
تطوير محطات تنقية المياه بمدن القناة الثلاث

تقديرًا لمسيرتهم الحافلة في خدمة المرفق الملاحي الأهم عالمياً

## هيئة قناة السويس

توفر ٢٣٢٥ وحدة سكنية لأرباب المعاشات

بمحافظات القناة الثلاث



بالإسماعيلية و٣١٠ وحدة بالسويس و٩٣٦ وحدة ببورسعيد، وجميعهم مخصصين لأرباب المعاشات. إسكان المعاشات بالإسماعيلية تتوزع وحدات الإسماعيلية بواقع ٥٩٢ وحدة سكنية بعمارات القرش

خاصة لأرباب المعاشات، وذلك في مدن القناة الثلاث الإسماعيلية والسويس وبورسعيد. وبالفعل تعكف الهيئة حالياً على إنشاء ٢٣٢٥ وحدة سكنية بالمحافظات الثلاث، بواقع ١٠٧٩ وحدة

انطلاقاً من تقدير هيئة قناة السويس لرحلة عطاء أبنائها من العاملين، وسعيًا لتوفير الخدمات لهم والارتقاء بها عرفاناً منها بدورهم في الحفاظ على المكانة الرائدة لقناة السويس، تحرص الهيئة على بناء مساكن

مستشفى نمرة ٦ بمحافظة الإسماعيلية، ومن أبرزها رفع كفاءة وتطوير العمل بأجهزة الغسيل الكلوي لعدد ١٨ وحدة غسيل تعمل على مدار ٢٤ ساعة، كما تم رفع كفاءة الأجهزة التشخيصية من مناظير ورنين مغناطيسي وأشعة مقطعية، كما تم رفع كفاءة جميع جراحات العظام والجراحة العامة. واتسع التطوير ليشمل جميع المراكز بنظام الإطفاء الآلي بما يتوافق مع الكود المصري للحريق ومتطلبات الحماية المدنية، بالإضافة إلى توفير معايير الجودة والسلامة في كافة المنشآت الطبية بمدن القناة.

وشملت أعمال التطوير رفع كفاءة مركز شوقي خلاف الطبي بالإسماعيلية، وإحداث تجديد شامل بالمبنى وملحقاته، مع مراعاة تطبيق معايير الجودة في الأداء، والعمل على توفير الراحة القصوى للمرضى بما يتوافق مع المتطلبات العامة لهيئة الاعتماد والرقابة الطبية. كما تضمنت خطة التطوير إنشاء مركز طبي متكامل بمنطقة حوض المدرس ببورتوفيق يضم عيادات خارجية بكافة التخصصات، ومعامل للتحليل والأشعة بما يكفل تقديم الخدمات الطبية عالية الجودة في جميع القطاعات الجغرافية التابعة للهيئة. كما طورت الهيئة بصورة كلية جميع أقسام



## وحدة القلب والقسطرة

والقسطرة المخية والقسطرة الطرفية، وملحقاتها كل من غرفة الماكينات، وغرفة الجهاز، وغرفة التحكم، علاوة على العيادات الطبية وهي عيادة أخصائي القلب وعيادة الاستشاري وملحق بهما جهاز الموجات الصوتية على القلب العادي والمجهود، ووحدة القياسات لرسم القلب وقياس الضغط على مدار الساعة.

ورغم تحديات أزمة فيروس كورونا المستجد، نجحت هيئة قناة السويس في إمداد المستشفى بأحدث جهاز قسطرة بالشرق الأوسط INNOVA IGS ٥٢٠ والذي يعد ذلك نقلة نوعية في تقديم الخدمة الطبية القلبية بمدن القناة الثلاث، حيث يوفر الجهاز الجديد عمل القسطرة القلبية والمخية والطرفية، وتتيح وحدة القسطرة عمل كل من القسطرة القلبية،

## مكونات الوحدة

وأجهزة الموجات الصوتية والدوبلر. ويحظى قسم القسطرة والقلب الجديد بوحدة قياسات حديثة للقلب، مزودة بأفضل أجهزة رسم القلب العادي وأجهزة رسم القلب بالمجهود وجهاز رسم القلب لمدة ٢٤ ساعة (هولتر)، وجهاز قياس الضغط لمدة ٢٤ ساعة (هولتر)، وجهاز الموجات الصوتية على القلب العادي والموجات الصوتية على القلب بالمجهود.

ويتكون قسم القسطرة والقلب الجديد من ثلاث عيادات خارجية، وغرفة عمليات القسطرة القلبية التي تزخر بجهاز INNOVA IGS 520 أحد أحدث أجهزة القسطرة في الشرق الأوسط، كما يحتوي القسم على وحدة إفاقة ورعاية أساسية متطورة للقلب تضم عشرة أسرة مجهزة بأحدث أجهزة مراقبة العلامات الحيوية للمريض (مونيتر)، فضلاً عن أجهزة الأرواء الوريدي بالتنقيط وأجهزة التنفس الصناعي وجهاز أشعة متنقل

الهيئة الهندسية للقوات المسلحة تقوم بتنفيذ ٢١٥٨ وحدة منهم.. والقطاع الخاص ينفذ ١٦٧ وحدة

# قناة السويس

تدعم خدمات تنقية المياه بمدن القناة

بثلاث محطات إضافية

أمام الكوبري العائم الشهيد أحمد المنسي، حيث يضم هذا الموقع ٢٢ عمارة سكنية بارتفاع أرضي و٤ طوابق، وبمتوسط مساحة ١٥٠ متر مربع للوحدة، وتقوم بتنفيذ هذه العمارات الهيئة الهندسية للقوات المسلحة.

كما خصصت الهيئة موقع آخر لإسكان المعاشات، وذلك بمنطقة الواحة بإجمالي ٢٢ عمارة سكنية تضم ٤٤٠ وحدة سكنية بارتفاع أرضي و٤ طوابق وبمساحات تتراوح ما بين ١٥٠ متر إلى ٢٠٠ متر مربع، وتتولى الهيئة الهندسية للقوات المسلحة دور التنفيذ.

وبالإضافة إلى ذلك أنشأت الهيئة ٢ عمارات بارتفاع أرضي و٤ طوابق بمنطقة عرايشية مصر بإجمالي ٤٧ وحدة سكنية، وبمساحات تتراوح ما بين ١٥٠ متر إلى ٢١٠ متر مربع. **إسكان المعاشات السويس:** أما بالنسبة للسويس، فهناك ٢٧ وحدة سكنية بمساحة ١٥٠ متر بمنطقة حوض المدرس موزعين على ٩ عمارات، حيث تتكون العمارة الواحدة من أرضي و٤ طوابق، وتقوم الهيئة الهندسية للقوات المسلحة بتنفيذهم.

ويتم حالياً أيضاً تنفيذ عمارتين بارتفاع أرضي و٤ طوابق بإجمالي ٤٠ وحدة سكنية بمساحة ١٢٠ متر، ويتم تنفيذهم بواسطة إحدى شركات المقاولات التابعة للقطاع الخاص.

**إسكان المعاشات ببورسعيد:** وبالنسبة لبورسعيد، فتركز غالبية الوحدات في منطقة جنوب جراج الهيئة والتي تضم ٢٥ عمارة

سكنية بارتفاع أرضي و٦ طوابق بإجمالي ٨٥٦ وحدة وبمساحات تتراوح ما بين ١٤١ متر إلى ١٦٥ متر مربع، وتتولى الهيئة الهندسية للقوات المسلحة مهام التنفيذ.

وتقوم قناة السويس بإنشاء عمارتين بمنطقة جنوب مصيف البريد بارتفاع أرضي و٤ طوابق بإجمالي عدد وحدات ٣٢ وحدة، وبمساحات تتراوح ما بين ١٨٩ متر إلى ٢٠٤ متر مربع، ويتم تنفيذهم بواسطة القطاع الخاص.

كما يتم حالياً إنشاء ٢ عمارات أخرى بمنطقة أرض المشتل بارتفاع أرضي و٤ طوابق، بإجمالي ٤٨ وحدة، وبمساحات تتراوح ما بين ١٤٨ متر إلى ١٥٢ متر مربع، ويتم تنفيذهم عن طريق إحدى شركات المقاولات القطاع الخاص.

## هيئة قناة السويس تضيف ٣٣٥ ألف متر مكعب مياه يومياً من خلال محطات المياه الجديدة بالمدين الثلاث



### محطة مياه الرسوه ببورسعيد

فيما تبلغ طاقتها التصميمية ٤٨٠ ألف متر مكعب في اليوم وذلك من خلال ست محطات فرعية، ويبلغ متوسط الاستهلاك اليومي للمدينة ٢٠٠ ألف مكعب يومياً.

وتستهدف محطة مياه الرسوه ببورسعيد تلبية احتياجات مدينتي بورسعيد وبورفؤاد من المياه النقية الصالحة للشرب باستخدام التقنيات التقليدية والمتطورة، وتبلغ المساحة الكلية للمحطة ٧٠ فدان،

### محطة مياه الشرب بالإسماعيلية

وذلك بخلاف المحطة الجاري إنشاؤها حالياً وسوف تبلغ الطاقة التصميمية الإجمالية للمحطة ٥٠٠ ألف متر مكعب يومياً والتي تكفي لتلبية احتياجات مدينتي الإسماعيلية حتى عام ٢٠٢٧ بالإضافة إلى محطة المياه الخاصة بمدينتي الإسماعيلية الجديدة والتي تبلغ طاقتها التصميمية ٧٠ ألف متر مكعب يومياً.

كما تستهدف محطة مياه الشرب بالإسماعيلية تلبية احتياجات مدينتي الإسماعيلية من المياه النقية الصالحة للشرب باستخدام التقنيات التقليدية والمتطورة وتبلغ المساحة الكلية للمحطة ٢٥ فدان وطاقتها التصميمية ٣٢٠ ألف متر مكعب يومياً، وذلك من خلال أربع محطات فرعية، ويبلغ متوسط الاستهلاك اليومي للمدينة ٢٧٠ ألف متر مكعب يومياً،

### محطة مياه الشرب بالسويس

التصميمية ٤٠٠ ألف متر مكعب في اليوم وذلك من خلال أربع محطات فرعية، ويبلغ متوسط الاستهلاك اليومي للمدينة ٢٠٠ ألف متر مكعب في اليوم.

فيما تلبي محطة مياه الشرب بالسويس احتياجات مدينتي السويس وبورتوفيق من المياه النقية الصالحة للشرب باستخدام التقنيات التقليدية والمتطورة وتبلغ المساحة الكلية للمحطة ٣٠ فدان، وتبلغ طاقتها

وتعتمد الهيئة في تشغيل المحطات على نظام تحكم آلي في كافة مراحل التنقية لمعظم وحدات المحطات مما يعمل على تقليل الفواقد في المياه والكهرباء والكيماويات وكذلك تقليل العمالة مع ضمان جودة عالية للمياه مع مطابقتها للمواصفات القياسية، كما تضم المحطات معامل مراقبة للجودة مزودة بأحدث الأجهزة اللازمة للتحليل الكيميائي والبكتريولوجية للمياه في مراحل التنقية المختلفة وحتى الوصول للمستهلك بأعلى جودة وطبقاً لقرار وزارة الصحة رقم ٤٥٨ لسنة ٢٠٠٧، ويوجد بالمحطات أطقم من المهندسين والكيميائيين والعمال الفنيين المدربة للعمل.

**انطلاقاً** من مسؤوليتها المجتمعية بمنطقة القناة، تقوم هيئة قناة السويس بتقديم خدمات إدارة وتشغيل وصيانة محطات مياه الشرب النقية بمدن الإسماعيلية وبورسعيد والسويس، بأجمالي طاقات تصميمية حوالي مليون ومائتي ألف متر مكعب يومياً.

**وحرصت** إدارة القناة على تطوير محطات المياه وزيادة طاقتها، فشرعت في إنشاء محطة إضافية بالإسماعيلية بطاقة إنتاجية ١٨٠ ألف متر مكعب يومياً، وتم الانتهاء من إنشاء محطة أخرى ببورسعيد بطاقة إنتاجية ٨٠ ألف متر مكعب يومياً، وكذلك تطوير المجموعة الرابعة بمحطة السويس بطاقة إنتاجية ٧٥ ألف متر مكعب يومياً.

## في عبور فريد من نوعه

قناة السويس المجرى الأكثر كفاءة

لاستيعاب أسطول السفن العالمي

أكبر سفينة حاويات في العالم HMMALGECIRAS

وتوجيهها بمجموعة من قاطرات الهيئته وإرشادها، في رحلتها عبر القناة قادمة من النرويج ومتجهة إلى بنجلاديش. وكان التحدي في الأبعاد الكبيرة لمنزلق المواسير، حيث يبلغ طول ٦ مواسير منها ٦٢٠ متراً، بقطر ٢,٣ متر، فيما يصل طول المواسير الست الأخرى ٥٠٠ متر بنفس القطر، وهو ما استلزم عبورها اتخاذ ترتيبات وتدابير ملاحية معقدة نظراً للأبعاد الكبيرة للمنزلق.

### عبور سفينة عملاقة بغاطس هو الأكبر في تاريخ القناة

وفي عملية عبور أخرى تعكس ثقة المجتمع الملاحي في قناة السويس، نجحت القناة في استقبال سفينة الحاويات العملاقة «MILAN MAERSK» بغاطس غير مسبوق بلغ ١٧,٤٠ متر خلال رحلتها عبر القناة ضمن قافلة الشمال، قادمة من ميناء طنجة المغربي متوجهة إلى سنغافورة بحمولات كلية قدرها ٢١٤ ألف طن، في سابقة هي الأولى من

١٦ متراً، وتتسع السفينة لحمل ٢٢,٩٦٤ حاوية مكافئة. وكانت هذه السفينة باكورة التعاقد الذي أبرمته الشركة الكورية مع ترسانتي دايو لبناء السفن، وسامسونج للصناعات الثقيلة لبناء ١٢ سفينة حاويات بنفس النوعية والتصميم والحجم، وبالفعل بعد نجاح السفينة في العبور الآمن للمجرى الملاحي، قرر الخط الملاحي اعتماد قناة السويس كمر ملاحي له في كافة رحلاته من آسيا إلى أوروبا والعكس، واستقبلت قناة السويس تبعاً له ١٢ سفينة كلهم في أولى رحلاتهم، وكان آخرهم سفينة الحاويات العملاقة «HMM ST. PETERSBURG»، والتي عبرت في ١٥ أكتوبر ٢٠٢٠ رافعة علم بنما.

### عبور ١٢ ماسورة عملاقة:

وفي تجربة هي الأولى من نوعها نجحت قناة السويس في تنفيذ عملية عبور منزلق مواسير مكون من ١٢ ماسورة عملاقة من طراز «HDPE» وذلك من خلال قطرها

القناة تجني ثمار تطوير المجرى الملاحي وكفاءة المرشدين هيئة قناة السويس تنفذ عمليات عبور فريدة من نوعها.. ونجحت في جذب سفن الحاويات الأكبر عالمياً نجحت قناة السويس في تسجيل عدد من عمليات العبور الفريدة خلال عام ٢٠٢٠ وذلك نتاجاً لعمليات التطوير المستمرة للمجرى الملاحي، ومن قبلها خبرة وكفاءة مرشديها، في تحقيق عمليات عبور هي الأولى من نوعها، ومنها:

### عبور ١٢ سفينة مملوكة للخط الملاحي «HMM»

في ٢٥ مايو من ٢٠٢٠، كانت قناة السويس على موعد لاستقبال أكبر سفينة حاويات في العالم، وهي السفينة العملاقة «HMM ALGECIRAS» وذلك في أولى رحلاتها البحرية عبر قناة السويس ضمن قافلة الجنوب بالمجرى الملاحي الجديد للقناة، يبلغ طول السفينة ٤٠٠ متراً، وعرضها ٦١ متراً وغاطسها





## إشادات دولية واحتراف عالمي بأداء القناة رغم الجائحة

### قناة السويس محط أنظار المنظمات البحرية الدولية

#### أكبر سفن الحاويات العاملة بالغاز في العالم CMA CGM JACQUES SAADE

الفريدة، نجحت الهيئة في تنفيذ عملية إرشاد عن بعد، وذلك لسفينة الركاب الإيطالية COSTA DIADEMA، والتي عبرت ضمن قافلة الجنوب بالمجرى الملاحي الجديد للقناة في رحلتها القادمة من الإمارات والمتجهة إلى إيطاليا بعد إجراء ترتيبات خاصة لدخولها القناة وإرشادها عن بعد من خلال طاقم إرشاد على قاطرتين مصاحبتين والتنسيق الكامل مع مكاتب الحركة ومحطات مراقبة الملاحة في سابقة هي الأولى من نوعها في تاريخ القناة.

وجاءت هذه الإجراءات الخاصة بعد التنسيق الكامل مع وزارة الصحة ومديريات الحجر الصحي والتي أوصت بعدم صعود أحد على متن السفينة أو نزول أحد من طاقمها بعد إبلاغ ريان السفينة بوجود ٦٥ حالة مصابة بفيروس كورونا المستجد على متن السفينة.

أولى رحلاتها البحرية عبر القناة ضمن قافلة الجنوب قادمة من ميناء سنغافورة ومتجهة إلى مالطا. تتبع سفينة الحاويات العملاقة CMA CGM JACQUES SAADE الخط الملاحي الفرنسي «CMA CGM» وتحمل اسم جاك سعادة مؤسس المجموعة وهي واحدة ضمن سلسلة سفن تضم ٩ سفن من نفس الطراز والمواصفات يتم بنائها بترسانة JIANGNAN بالصين، يبلغ طول السفينة ٤٠٠ متر، وعرضها ٦٢ مترًا، بحمولة ٢٣٦ ألف طن، وتستطيع أن تحمل على متنها حتى ٢٣ ألف حاوية مكافئة، وتسجل السفينة خلال عبورها القناة ضمن رحلتها من سنغافورة إلى أوروبا رقم قياسي جديد حيث تحمل على متنها ٢١٢٠٣ حاوية مكافئة.

الإرشاد عن بعد لسفينة الركاب الإيطالية COSTA DIADEMA واستكمالاً لعمليات العبور

نوعها في تاريخ القناة. وتصنف السفينة الدنماركية كواحدة من أكبر سفن الحاويات في العالم، حيث يبلغ طول السفينة ٣٩٩ متراً، وعرضها ٥٩ متراً، وتحمل على متنها حتى ١٩٦٢٠ حاوية مكافئة، وتعتبر القناة بغاطس ١٧،٤٠ متر، وهو الغاطس الذي يزيد قليلاً عن الغاطس المسموح به لمثل هذه النوعية من السفن وفقاً للانحة الملاحة وقواعد المرور بالهيئة.

#### عبور أكبر سفينة حاويات تعمل بالغاز الطبيعي

وفي إطار توجه الهيئة نحو الشحن البحري الأخضر والحفاظ على البيئة، تنتهج الهيئة مسارا يتيح تقليل الانبعاثات الكربونية الضارة، من خلال استقبال السفن العاملة بالغاز الطبيعي، مثل سفينة الحاويات CMA CGM JACQUES SAADE أكبر سفينة حاويات في العالم تعمل بالغاز الطبيعي في

## فوربس: اختيار (رئيس هيئة قناة السويس ضمن أفضل الرؤساء التنفيذيين لعام ٢٠٢١)

# Forbes Middle East TOP CEOs IN THE MIDDLE EAST 2021

كوروننا المستجد، حيث سجلت إحصائيات الملاحة بقناة السويس خلال عام ٢٠٢٠ عبور ١٨٨٢٩ سفينة، بإجمالي حمولات صافية قدرها ١,١٧ مليار طن، وهو ثاني أعلى حمولة صافية سنوية في تاريخ القناة، محققة إيراد سنوي قدره ٥,٦ مليار دولار وهو ثالث أعلى إيراد سنوي على مدار تاريخها.

أعلنت مجموعة فوربس عن اختيار الفريق اسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، ضمن قائمة أفضل الرؤساء التنفيذيين في الشرق الأوسط لعام ٢٠٢١ في قطاع النقل واللوجستيات.

يأتي ذلك تنويجا لجهود هيئة قناة السويس ونجاحها في تخطي التحديات المترتبة على جائحة فيروس

## جائزة منظمة SEA TRADE البحرية ٢٠٢٠/١٢/١٤

منصة دولية لتكريم المساهمات المتميزة والإنجازات الرائدة في قطاع النقل والشحن البحري.



# Seatrade Maritime Awards Middle East, Indian Subcontinent & Africa

## جائزة الإنجاز المتميز واختيار الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس كأكثر شخصية مؤثرة في مجال النقل البحري خلال عام ٢٠٢٠

لحركة التجارة العالمية وسلاسل الإمداد وأنشطة النقل البحري، رغم الظروف الاستثنائية التي فرضتها الجائحة. وقال الفريق ربيع إن قناة السويس نجحت في إدارة الأزمة وتقليل تأثيراتها السلبية والتعامل بمرونة تامة مع تحدياتها بعدة تدابير، أبرزها تقديم حزمة من التخفيضات والحوافز؛ لتشجيع عبور السفن وجذب خطوط ملاحية جديدة في ظل انخفاض مؤشرات التجارة العالمية ومعدلات التبادل التجاري.

وأضاف أن قناة السويس كان لها السبق في التضامن مع مبادرات «المنظمة البحرية الدولية IMO للمساعدة في حل إشكالية تبديل الأطقم البحرية العالمية بسبب الجائحة، من خلال منح سفن الركاب الحاملة للأطقم البحرية تخفيضا قدره ١٥٪ لدعم المبادرة بجانب الملاحة، بمنح تخفيضا قدره ٥٠٪ من رسوم تأجير الوحدات البحرية المستخدمة لنقل الأطقم البحرية من السفن إلى أرصفة الموانئ والعكس، بجانب تقديم خدمات عبور وإرشاد للسفن الموبوتة، منها عبور السفينة الإيطالية «COSTA DIADEMA» بالإرشاد عن بعد لأول مرة في تاريخ القناة.

شهدت الاحتفالية السنوية معرض ومؤتمر «SEA TRADE» للنقل البحري، تكريم الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، ومنحه جائزة الإنجاز المتميز بنطاق منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وشبه القارة الهندية خلال عام ٢٠٢٠، لجهوده في دعم المبادرات الدولية للتضامن مع الأطقم البحرية العالمية؛ بسبب أزمة فيروس كورونا.

وتعد جوائز «SEA TRADE» للقطاع البحري، منصة دولية لتكريم المساهمات المتميزة والإنجازات الرائدة في قطاع النقل والشحن البحري، وتقام الاحتفالية السنوية هذا العام عبر تقنية «الفيديو كونفرانس» نظرا للظروف الاستثنائية المتعلقة بجائحة فيروس كورونا. وتعد جائزة الإنجاز المتميز الممنوحة للفريق أسامة ربيع، إحدى الجوائز الهامة التي تقدمها المنظمة للأفراد الأكثر فاعلية وتأثيرا في مجال صناعة النقل البحري، وتأتي الجائزة تقديرا للاستجابة الاستثنائية والجهود المبذولة، والسياسات التي اتبعتها هيئة قناة السويس للحد من تداعيات وتحديات أزمة فيروس كورونا على صناعة النقل البحري.

تعد الجائزة تنويجا للجهود المبذولة من إدارة الهيئة والعاملين بها على مدار عام؛ لتعزيز دور القناة الداعم

المنظمة هي إحدى أكبر الشركات العالمية العاملة في مجال دراسة وتحليل أسواق الطاقة العالمية في أكثر من ٢٥ دولة حول العالم.



### إشادة بالسياسات التسويقية المرنة مما جعل قناة السويس الخيار الأول لناقلات الغاز الطبيعي المسال الأمريكي المتجهة إلى الشرق الأقصى خلال يناير ٢٠٢١

الأقصى، وأبرزها: ارتفاع تكاليف الشحن عبر الطرق المنافسة، وزيادة أهمية عنصر الوقت في ظل ارتفاع أسعار تأجير السفن. وتابع: وأيضا الحاجة الملحة لتقليل النفقات التشغيلية، فضلا عن التحديات التي يشهدها نظام الحجز الخاص بعبور السفن بقناة بنما نظرا للتكدس والتأخيرات في الأونة الأخيرة. كما أشار التقرير إلى المزايا التنافسية التي تطرحها قناة السويس مقارنة بالمسارات المنافسة بتحقيقها وفورات اقتصادية عبر اختصار زمن رحلة العبور مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح، علاوة على تقديم حوافز وتخفيضات لناقلات الغاز الطبيعي المسال والتي تتراوح من ٣٥٪ وحتى ٧٥٪.

ذكرت منظمة ARGUS العالمية أن قناة السويس الخيار الأول لناقلات الغاز الطبيعي المسال الأمريكي إلى الشرق الأقصى خلال يناير ٢٠٢١. ورصد التقرير التحليلي الذي نشرته المنظمة على موقعها الرسمي تحت عنوان "لماذا تغير الناقلات المحملة بالغاز الطبيعي المسال الأمريكي طريقها إلى قناة السويس؟" نجاح القناة في جذب النسبة الأكبر من الناقلات العاملة على طريق نقل تجارة الغاز الطبيعي المسال بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول شرق آسيا (الشرق الأقصى) منذ بداية العام الجاري مقارنة بالمسارات والقنوات المنافسة. وأوضح التقرير أسباب تفضيل وكلاء الشحن لقناة السويس التي لا تمثل الاختيار الأول للناقلات القادمة من الولايات المتحدة الأمريكية والمتجهة إلى الشرق

المنظمة هي أكبر تجمع للنقل البحري الدولي في العالم



# BIMCO

### إشادة بالسياسات التسويقية المرنة ومؤشرات أداء حركة الملاحة في قناة السويس رغم أزمة فيروس كورونا المستجد

تفسيره إلى نجاح السياسات التسويقية والتسعيرية المرنة الخاصة بسفن الصب، فضلا عن إجراءات المنظمة البحرية الدولية بتقليل نسبة الكبريت في الوقود مما شجع على الرحلات القصيرة لتوفير الوقود المستخدم. كما استعرض التقرير ارتفاع معدلات عبور ناقلات البترول عبر القناة خلال شهري إبريل ومايو الماضيين مقارنة بذات الفترة من العام الماضي، كما شكل عبور ناقلات البترول ما يقرب من ٢٩٪ من إجمالي حركة عبور السفن في القناة خلال الفترة من يناير إلى مايو ٢٠٢٠، وذلك في ظل زيادة الطلب وتشريعات المنظمة البحرية الدولية IMO بخصوص نسبة الكبريت. وعن مدى تأثير تجارة الحاويات العالمية من تداعيات أزمة فيروس كورونا وانعكاساتها على معدلات عبور سفن الحاويات في القناة، أوضح التقرير تضرر سوق تجارة الحاويات بشكل بالغ من أزمة فيروس كورونا مما دفع العديد من الخطوط الملاحية إلى تقليص الطاقة الاستيعابية العاملة عن طريق إلغاء العديد من الرحلات وهو ما تشير إليه نسبة سفن الحاويات المتوقفة عن العمل والتي تصل إلى ١١,٦٪ من أسطول سفن الحاويات العالمي، فيما تواجه النسبة المتبقية من الخطوط الملاحية العاملة صعوبات وتحديات تشغيلية عديدة جعلها تلجأ إلى زيادة نولون الشحن لتغطية النفقات التشغيلية المرتفعة والتي لا يعوضها في المقابل سوى بديل زيادة الطلب على تجارة الحاويات وهو ما يشهد تراجعاً حاداً في الأونة الأخيرة

حظى أداء قناة السويس في التعامل مع أزمة فيروس كورونا المستجد «COVID 19» منذ مطلع العام الجاري، باهتمام عالمي وإشادات دولية من قبل العديد من المنظمات البحرية وأحدثها التقرير الصادر عن منظمة «BIMCO» المجلس البحري البلطيق الدولي والذي يعد أكبر تجمع دولي للنقل البحري في العالم. استهدف التقرير الذي أعده PETER SAND كبير محللي النقل البحري بالمنظمة العالمية تحت عنوان «ارتفاع حركة الملاحة بالقناة رغم تفشي فيروس كورونا المستجد»، تحليل مؤشرات أداء حركة الملاحة بالقناة بشكل عام مع إلقاء الضوء على ثلاثة محاور أساسية تتعلق بمعدلات عبور كل من سفن الصب الجاف وناقلات البترول وسفن الحاويات. في مستهل التقرير، أشاد كبير محللي النقل البحري بالمنظمة العالمية بالمؤشرات العامة لأداء قناة السويس حيث سجلت إحصائيات الملاحة بالقناة ارتفاع قدره ٨٪ في أعداد السفن العابرة خلال الخمسة أشهر الأولى من عام ٢٠٢٠ على الرغم من تداعيات أزمة فيروس كورونا، ثم تطرق بعد ذلك إلى نجاح قناة السويس في تسجيل ارتفاع في معدلات عبور سفن الصب الجاف بنسبة تقرب من ٤٢٪، حيث سجلت إحصائيات الملاحة في الفترة من يناير إلى مايو ٢٠٢٠ عبور ٢١٢٩ سفينة صب بزيادة قدرها ٦٠٧ سفينة مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، وذلك على الرغم من الأحوال المضطربة للسوق العالمي لتجارة الصب الجاف وهو ما يعزو



**SUEZ CANAL**

AUTHORITY

شريان الحياة

طبعت بمركز الطباعة... هيئة قناة السويس