



المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٩٧٦/٦/٣

مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

قناة السويس

١٦ ألفاً و ٥٣٠ مليون دولار وفنر للتجارة العالمية حتى عام ١٩٨٠ بعد خسارة ١٢ ألف مليون دولار خلال فترة إغلاق القناة

تحقيقات ودراسات

٥ يونيو

النكسة ٠٠ والعبور

حصيلة عام مضى على

القرار التاريخي باعادة فتح:

بدون امنى مبالغة يمكن القول ان العالم البحرى النقط انفاسه بعد اعادة
الافتتاح قناة السويس فى ٥ يونيو الماضى .
فبعد ستة شهور نقط من ذلك اليوم كانت قد عبرت القناة من الاتجاهين
٥٨٢ ناقلة بنترول عليها ١١ر٨ مليون طن من الزيت و ٢٨٥ سفينة نقل حبوب
عليها ٤ر٤ مليون طن و ٣٥٢٤ سفينة شحن عليها ٢٤ر٤ مليون طن من
البضائع العامة .



وفي إطار النظرة الجديدة الى « ٥ يونيو » يسهم الأهرام من اليوم بعدة تحقيقات ودراسات تعمق وتجسد النظرة الجديدة الى التاريخ الواحد : استرجاعا لما جرى ، ومتابعة لما حدث تجاوزا لما جرى ، ووصولاً الى « الثمرة الناضجة » التي أفادت من الدرس في محو تأثيرات كل ما جرى .

حقيقة : ولو انه نفس التاريخ « ٥ يونيو » ، الا ان ماجرى من أحداث : تغير بمعناه وتأثيراته ، بين موقعة في عام ١٩٦٧ ، وبين موقعة في عام ١٩٧٦ .

انه ببساطة الفارق بين تاريخ ارتبط بنكسة مريرة ، هزت النفوس من أعماقها ، وبين نفس التاريخ عندما يجيء بعد تبديل مرارة النكسة ، بحلاوة العبور الكبير في أكتوبر ١٩٧٢ والذي أعاد الى النفوس أترانها .

ومن هنا تتغير المعاني والتأثيرات لنفس التاريخ الواحد: لم تعد لـ ٥ يونيو نفس المعاني المتشائمة ، ولا نفس الألوان القاتمة ، ولا نفس التأثيرات المدمرة . أصبح ٥ يونيو الجديد يعني « قدرة الإرادة » ، وما يمكن ان يثمره التصميم على تجاوز النكسة .



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

التصامح، كانت أماله كل صباح قائمة بأسماء السفن العابرة من الاتجاهين والتي بلغت في أحد الأيام العشرة اتسعى حد لها منذ ٥ يونيو الماضي ، ٦٧ سفينة يوميا ..

وبينما تتابع الدوائر البحرية في المعالم الحركة المتزايدة في قناتنا وبدء المرحلة الأولى لتطوير قناة السويس باستخدام اسطول من الكراكات العملاقة من اليابان، تقدر هذه الدوائر رسوم العبور في قناة السويس بمليون دولار يوميا تؤيدها في ذلك الدوائر الاقتصادية العالمية وأجهزتها الحاسبة .. والرقم قابل للزيادة كما تقول

هذه الدوائر في لندن عاصمة العالم البحرية . وفي جنيف مقر مؤتمر الأمم المتحدة الدائم للتجارة والتنمية صاحب أشهر التقارير المصادرة عن قناة السويس، على الإطلاق ..

ومن مقره السدائم في قصر الأمم المطل على بحيرة جنيف أعلن المؤتمر حساب خسارة التجارة العالمية من جراء إغلاق قناة السويس والتي بلغت سبعة آلاف مليون دولار في الفترة من منتصف ١٩٦٧ حتى عام ١٩٧١ وأن معدل الخسارة السنوية منذ ١٩٧١ هني حرب أكتوبر بلغت ١٧٠٠ مليون دولار سنويا .

ويشمل الرقم خسارة التجارة والاسعار المتزايدة في النقل البحري في ذلك الوقت نتيجة الطواف حول رأس الرجاء الصالح وغيره ..

ومعنى ذلك أن رقم الخسارة تجاوز اثني عشر الف مبدون دولار منذ إغلاق

كما كانت قد عبرت القناة من مستحدثات وسائل النقل البحري في العالم ١٦ من سفن الحاويات عليها ٢٠٠ الف طن و ٩ سفن - لاشر - حاملات الصنادل عليها ٢٠٠ الف طن و ٤٠ من سفن الذخيرة تصعد وتهبط معها السيارات كاملة الحمولة وسائرها ، عليها ٤٠٠ الف طن وأيضا ٢١ سفينة ركاب فضلا عن ٥٩ سفينة حربية ترفع أعلام إحدى عشرة دولة من بينها بطبيعة الحال سفن من أساطيل القوتين العظميين ، الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي .

وكانت هذه الاساطيل قد بدأت بمجرد اعادة فتح قناة السويس سبابتها الى المحيط الهندي ، محققة نظرية الاستراتيجية الأمريكي - ماهان - صاحب فكرة التواجد الدائم في أعماق البحار فوق أساطيل مبحرة على الدوام .

ومع بداية العام الحالي تزايد عدد السفن العابرة القناة في قناتنا الشمال والجنوب، ويوم عاد الرئيس السادات من رحلته الأخيرة من أوروبا عرض عليه تقرير يحوى الرقم، عشرة آلاف، والرقم كان عدد السفن التي عبرت القناة منذ اعادة افتتاحها حتى يوم هودته .

قائمة يوميا بالسفن

وبعدنا بأيام عندما بدأ الرئيس لقامة الايام العشرة في منطقة القناة وفي شرفة استراحة جزيرة الفرسان المطلة على القناة عند منحنى بحيرة

القناة الى وقت صدور قرار اعادة
افتتاحها .

دراسة للآثار الاقتصادية

وكما انهضت هيئات دولية متخصصة
فى دراسة وتنصى الآثار الاقتصادية
لاغلاق قناة السويس بعد ١٩٦٧ فان
هذه الهيئات نفسها بدأت على الفور
دراسات جديدة وهذه المرة عن الآثار
الاقتصادية لرخاء العالم فى ظل القناة
المتوعدة وهو مقالته لى جمانى كوريا
سكرتير عام مؤتمر الامم المتحدة
للتجارة والتنمية فى جنيف .

هناك دراسة ثانية هامة جرت
بالفعل فى قسم الهندسة البحرية
ومباراة السفن فى جامعة الاسكندرية:
يقول صاحبها العالم الدكتور محمد
ميرى عتيل ، ان اعادة افتتاح القناة
يحقق للاقتصاد العالمى وحتى عام
١٩٨٠ وفرا قدره - ٧٢٠٠ مليون
دولار - فى تجارة نقل البترول و٩٢٣
مليون دولار فى تجارة نقل البضائع
الجافة أى ١٦٥٣ مليون دولار حتى
نهاية عام ١٩٨٠ ، وذلك بالاضافة الى
٤٠٠ مليون دولار قيمة الوفر السنوى
بعد عام ١٩٨٠ مع نهاية مشروع
التطوير الاول ، والدراسة جديرة
بالتقدير .

بل ان فتح القناة اسال لعاب
الشاحنين فى أوروبا ومجل باصدار
قرار هام فى مشروع تقديم لربط نهري
الراين والدانوب فيما يسمى بقناة -
دانابو - والتي سوف تربط شرق أوروبا
بغربها بطول ١٥٠٠ ميلا

وفى يناير الماضى بدأ تنفيذ المرحلة
النهائية للمشروع والتي تتكلف مليوناً
و ٢٠٠ الف دولار ، وشهد قراء
الصحف فى أوروبا فى صدر الصفحات
الاولى خريطة للمشروع بعد تنفيذه
واسهم الطرق البحرية كنهاتشير وتقود
الى قناة السويس عبر موانئ البحر
المتوسط بدلا من الوصول الى هذه
الموانئ عبر جبل طارق .

ولم تنتظر الدوائر البحرية العالمية

بدء مشروع التطوير الاول للقناة بل
ان هذه الدوائر المتلهفة أرسلت ناقلة
بترول عملاقة تجرب عبورها القناة
فارغة ، وعلى ظهرها أحد أصحابها
والذى نشرت تصريحاته فى مقال مطول

فى جريدة السويدز لست اللندنية
اليومية . قال محرر الجريدة بينر
ستوكس . كان المرور الناجح لناقلة
البترول العملاقة - الملك الكسندر
الأكبر - وهى فارغة اسهاما ضخما
فى اعادة الثقة الدولية فى حالة القناة
وادارتها فهذه الناقلة حمولة ٢٣ ألف
طن كان ضروريا أن تتجه بسرعة الى

الخليج العربى لاحتمال تكليفها بأحدى
عمليات النقل ولذلك اتخذ قرار سريع
من جانب أصحابها بعبور القناة عندما
كانت فى ميناء بيريه ، وقد استغرقت
رحلتها تسعة أيام فقط بما فى ذلك
عشر ساعات قضتها فى عبور القناة
بالمقارنة بأربعة وثلاثين يوماً فيما لو
أرسلوها للعبور حول رأس الرجساء
الصالح .



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

للمستهلك الأوروبى وهو ما يود رجال الصناعة فى اليابان تحقيقه ، ولقناة السويس سمعة طيبة ، كان هناك نوع من التشكيك . . بعد أن أعلن الرئيس السادات أنه سيعيد افتتاح القناة فى ٥ يونيو ظن البعض أنها لعبة سياسية حتى جاء يوم الافتتاح . . قال البعض أيضا أن يوم الافتتاح لن يتبعه تشغيل حقيقى للقناة ، نالت ذلك أيضا هيئة الاستثمارات اليابانية التى ذكرت فى تقرير لها قبل ٥ يونيو الماضى أن إعادة فتح القناة عملية متفائلة نظرا للدمار الشديد الذى لحق بأجهزة الهيئة ، غير أن مذكرته الصحف اليابانية من الحقائق عن قناة السويس كان مثار الإعجاب حقا ، فقد أبرزت هذه الصحف وبالارقام كم تحقق لدول العالم من وفر نتيجة فتح قناة السويس . وكيف أن ما تحقق للعالم هو أكثر مما تحقق لمصر صاحبة القناة .

وكانت للقنوات الشخصية أهم ماحقته الحوار الأول لقناة السويس مع العالم وخاصة مع كبار ملاك السفن فى اليابان ، أحدهم - باو - ويرأس مجموعة تملك سفنا حملتها ١٢ مليون طن ، ويونج صاحب أسطول من ٦ ملايين طن وشاو صاحب أسطول من ٥ ملايين طن .

حوار ضرورى لقناة السويس مع العالم تفرضه مصالح مشتركة للقناة مع الدول البحرية وأصحاب الاساطيل وترسانات بناء السفن وهيئتى اللويدز للتأمين والتسجيل البحرى . . إذ لا يمكن أن تنتظر القناة حتى تنتهى مشروعات

وبدأ العالم البحرى بالفعل يربط مشروعاته لبناء سفن وناقلات وشق القنوات الملاحية بقناة السويس ومشروعات تطويرها .

وقد كان لذلك كله بداية عقب إعادة فتح قناة السويس للملاحة مباشرة ممثلة فى حوار بدأتها هيئة قناة السويس مع الهيئات البحرية فى العالم .

اللقاء الاول للحوار كان فى اليابان . . كان من المقرر أن تكون مهمة وفد الهيئة الى طوكيو توقيع عقد الترض اليابانى لتمويل عملية تطوير القناة فى المرحلة الأولى .

تعبيرا عن اهتمام العالم

يقول المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس القناة : . . رغبت فى البداية أن يوقع الترض السفير المصرى فى اليابان وأبلغت رغبتى الى السفارة اليابانية فى القاهرة ونلقت ردا . . أنه ليس مجرد ترض ولكنه تعبير عن اهتمام دولة مستقبلية من فتح قناة السويس وذهبت . . طوال ١٧ يوما لم نتوقف اللغات برؤساء الشركات والمجموعات الملاحية والتجارية ، فوكودا نائب رئيس الوزراء ووزير التخطيط عبر عن اقتناعه بإمكان قيام قاعدة صناعية لشركات الصناعة اليابانية فى منطقة القناة وهى من وجهة نظره عملية ممكنة فضلا عن انها عملية رابحة للطرفين فهى قاعدة فى قلب الشرق الأوسط أقرب ما يمكن



تطويرها لتعود أرقام السفن العابرة
الى المعدلات الطبيعية والمتوقعة .

أجابات لكل الاستفسارات

وبينما قناة السويس تصبح مزاراً
لملك المسفن والشخصيات البحرية
والتأمينية العالمية فى الشهور السنة
التالية لاعادة افتتاحها فان المسئولين
من القناة قدموا طوال هذه الزيارات
عشرات الاجابات لاستفسارات فنية
ومساعدات مطلوبة من أجهزة الهيئة
لعبور أنماط جديدة من السفن .. حتى
لقد تجمعت لدى الهيئة عشرات النقاط،
أصبح ضروريا للقاء مع دوائر العالم
البحرى مجتمعة مع اجابات لها .
وفى غرفة الملاحة الإنجليزية فى
لندن والتي تضم أصحاب السفن
والاساطيل من ٢١ دولة بحرية .
جرى الحوار الثانى لقناة السويس
مع العالم .. مع من يملك ٨٠٪ من
السفن المبحرة فى أعالي البحار .