مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

المصدر: الجمهورية

التاريخ: ١٩٧٧/٥/٣١

# مشروع تطوير القناة يساوى حفر ١٣ قناة جديدة

## ١٠٨١ مليون دولار دخل القناة فى عام ١٩٨٥

**أعلن الرئيس السادات فى الاحتفال بعيد العمال بالاسكندريه ان بدء الانطلاقة الكبرى لمصر هو عام ١٩٨٠ حيث ستكون المرحلة الاولى لمشروع تطوير قناة السويس قد تم تنفيذها ويصبح ايراد مصر من القناة سنويا ألف مليون دولار .**

ويترجم المهندس مشهور احمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس هذا الرقم من دخل القناة الى الخطوات العملية التى تسبق الوصول اليه والتى يستلزم تنفيذها فى المرحلة الاولى من تطوير القناة ..

يقول رئيس الهيئة : ان مشروع تطوير قناة السويس هو اضخم مشروع تقوم به مصر بتنفيذه حاليا ويستغرق العمل فيه ٨ سنوات كاملة ويتم على مرحلتين ..

المرحلة الاولى : وتبلغ تكاليفها ١٢٠٠ مليون دولار منها ٦٧٠ مليون دولار ، ٢١٢ مليون جنيه مصرى .

والمرحلة الثانية : تبلغ تكاليفها ٩٠٠ مليون دولار منها ٥٠٠ مليون دولار ، و ١٦٠ مليون جنيه مصرى

ويبلغ حجم العمل فى الحفر على الناشف فى المرحلة الاولى ٨٥ مليون متر مكعب ..

كما يبلغ حجم العمل فى الحفر تحت الماء بواسطة الكراكات فى المرحلة الاولى ٥٠٠ مليون متر مكعب بينما يبلغ الحجم فى المرحلة الثانية الى ٤٠٠ مليون متر مكعب ومجموع الحفر على الناشف والحفر تحت الماء يزيد مقدار ما حفر عند شق القناة من ١١٨ سنة اكثر من ١٣ مرة اذ بلغ مجموع الحفر وقتها ٧٤ مليون متر مكعب فقط ويبلغ عدد العمال الذين يقومون بتنفيذ هذا المشروع ٤٦٠٠ عامل يتبعون ١٨ شركة مصرية و ٣ شركات اجنبية ..

### دراسات الخبرة العالمية

وكانت هيئة قناة السويس قد اعدت الدراسات اللازمة لتنفيذ مشروع لتطوير المجرى الملاحى بحيث يتمشى وتطوير عمليات بناء السفن العملاقة فى العالم ..

واشتركت فى هذه الدراسات بيوت الخبرة العالمية « مانسويل » الانجليزى . « وسوجريا » الفرنسى .. كما اشتركت فيها ايضا شعبة النقل والمواصلات بمجلس الانتاج القومى ..

وجاءت نتيجة الدراسات لتؤكد

ان ناقلات البترول التى كانت تعبر القناة قبل عدوان ١٩٦٧ كانت تمثل ٧٤ فى المائة من حمولة الاسطول العالمى من الناقلات . واصبحت هذه النسبة الان ٢٢ فى المائة فقط ..

وان البترول قبل عدوان ١٩٦٧ كان يمثل ٧٠ فى المائة من مصادر ايراد القناة .. واصبح الان يمثل ٣٠ فى المائة من الايراد فقط .. وان نقص هذه النسب يعود الى زيادة احجام ناقلات البترول فى العالم التى لا تستطيع العبور فى القناة بحجمها الحالى وبغاطسها الذى يصل الى ٣٨ قدما ..

وعلى ضوء هذه الدراسات وضع مشروع تطوير قناة السويس بحيث تستوعب القناة عبور الناقلات العملاقة حتى حمولة ١٥٠ الف طن بكامل حمولتها وحتى ٢٥٠ الف طن بنصف حمولة .. وحتى حمولة ٤٠٠ الف طن فارغة .. ويستلزم لهذا تعميق القناة فى المرحلة الاولى من المشروع بحيث يصل غاطسها الى ٥٣ قدما ..

## ناقلات نصف مليون طن

وبعد تنفيذ المرحلة الثانية من المشروع سيصل غاطس القناة الى ٦٧ قدما ويسمح هذا الغاطس بعبور الناقلات العملاقة حتى حمولة ٢٦٠ الف طن بكامل حمولتها وحتى حمولة ٣٠٠ الف طن بحمولة مخففة .. وحتى حمولة نصف مليون طن واكثر فارغة .. وبذلك ستعبر القناة فى نهاية عام ١٩٨٤ وبعد تنفيذ المشروع ٩٣ فى المائة من ناقلات العالم ..

## ١٠٨١ مليون دولار عام ١٩٨٥

واشارت الدراسات ايضا الى ان ايرادات القناة سيرتفع معدلها فى حالة تطوير القناة بحيث تصل فى عام ١٩٨٠ الى ٥١٤ مليون دولار وفى عام ١٩٨١ الى ٦٦٨ مليون دولار وفى عام ١٩٨٢ الى ٦٩٦ مليون دولار وفى عام ١٩٨٣ الى ٨٥٥ مليون دولار وفى عام ١٩٨٤ الى ١٠٤٥ مليون دولار وفى عام ١٩٨٥ الى ١٠٨١ مليون دولار ..

وكانت هيئة قناة السويس قد بدأت فى عمليات تطوير القناة عقب عودة الملاحة اليها فى ٥ يونية ١٩٧٥ وانجزت بعض الاعمال التى تتعلق بعمليات الحفر على الناشف والتى كان حجم العمل فيها قد بلغ ٨٥ مليون متر مكعب انجز منها ٥٠ مليون متر مكعب وقامت بانجازه ٨ شركات مصرية زودتها هيئة القناة باحدث معدات الحفر التى استوردتها من الخارج وبلغت قيمتها ٥ ملايين جنيه

## العمليات المساعدة

والى جانب عمليات تطوير قناة السويس وحفر ملايين الامتار المكعبة من الرمال لاستقبال السفن العملاقة كانت هناك عمليات اخرى مساعدة لهذا المشروع الضخم .. وهذه العمليات هى اقامة التكسيات وشمعات الرباط ويجرى العمل حاليا فى ازاله وانشاء تكسيات على جانبى القناة بطول ١٥٠ كيلو مترا .. وازالة ٧٠٠ شمعة رباط قديمة وانشاء ٩٥٠ بدلا منها جديدة .. وقد اسندت هذه

العمليات الى ٤ شركات مصرية تم تم تزويدها ايضا بمعدات حديثة تم استيرادها من اوربا وتقدر قيمتها بمبلغ ٥ ملايين و ٢٠٠ الف جنيه

هذا بالاضافة الى ازالة وانشاء القيسونات التى تستلزم ازالة ٦٨ قيسونا منها وانشاء ٩٧ قيسونات بدلا منها ..

## الحفر تحت الماء

اما عمليات الحفر تحت الماء والتى اسندت لكراكات هيئة القناة ويبلغ حجم الحفر فيها ٥٠٠ مليون متر مكعب .. فتقوم شركة « بنتا اوشن » اليابانية بتنفيذ ١٨١ مليون متر مكعب منها فى القطاع الجنوبى من القناة .. وتتولى شركة « فيانينى » الايطالية حفر ١٣ مليون متر مكعب منها فى بوغاز السويس .. اما اتحاد الشركات الفرنسية فيتولى حفر منطقة البحيرات المرة وحجمها ٢٨ مليونا و ٥٠٠ الف متر مكعب . هذا الى جانب ما تتولاه هيئة القناة بنفسها فى القطاع الشمالى حيث تقوم بحفر ١٣٠ مليون متر مكعب من هذا القطاع ..

كما طرحت الهيئة فى مناقصة عالمية عمليات حفر جديدة لما تبقى من الحفر وحجمها ١٤٧ مليونا و ٥٠٠ الف متر مكعب .. دعت الى الاشتراك فيها ٩٠ دولة من دول العالم المشتركة فى البنك الدولى ..

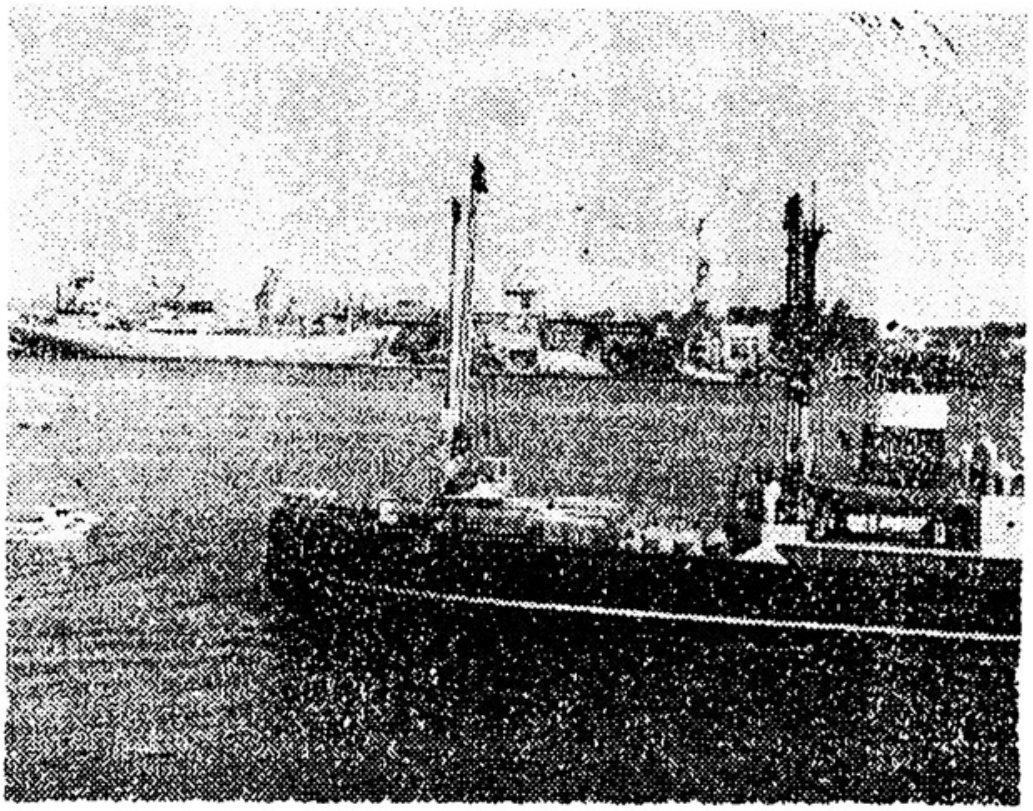
ويؤكد المهندس مشهور احمد مشهور بان عمليات تطوير وتحسين القناة تقتضى ايضا انشاء تفريعة جديدة لمجرى القناة من ناحية بورسعيد تبدأ من الكيلو ١٧ وتنتهى فى بوغاز بورسعيد قدرات الهيئة ضرورة انشاء هذه التفريعة حتى يمكن للسفن الكبيرة المحملة وناقلات البترول العملاقة الدخول والخروج مباشرة من والى القناة بدون المرور بميناء بورسعيد حتى لا تعوق حركة السفن بالميناء

وقد ركزت هيئة قناة السويس نشاطها فى ميناء بورسعيد بعد ان اكدت الدراسات بأن بورسعيد ستكون مركزا عالميا لتجارة البترول وخاصة وان ميناءها هو اول الموانىء فى العالم من حيث عدد السفن التى تمر به كما ان موقعها الجغرافى الممتاز فى ملتقى الطريق بين أوربا وافريقيا واسيا .. وهذا ما يجعلها فى مرتبة عالية فى الميدان الاقتصادى وان قرار انشاء المدينة الحرة ببورسعيد يعد خطوة تمهيدية لتصبح المدينة مركزا للتجارة العالمية

هذا وستعقد الهيئة على انشاء احدث رصيف فى ميناء بورسعيد للحاويات والسفن حاملة الجرارات المتحركة وذلك بالتعاون مع المانيا الغربية وتجرى الدراسات حاليا حول انسب الاماكن لانشائه بميناء بورسعيد .. وسيبلغ طول هذا الرصيف ٤ كيلومترات ..

ويقول رئيس هيئة قناة السويس ان مصر ستكون على موعد مع قناة السويس فى نهاية النصف الاول من عام ١٩٨ حيث تعبر القناة اول ناقلة عملاقة محملة بالبترول وتبدأ الانطلاقة الكبرى نحو بناء اقتصاد مصر ..

مدخلين للقناة من ميناء بورسعيد



بوغاز بور سعيد حيث سيتم تعميق وازالة الجزر منه

تحقيق :
السيد المصرى