



عودة النشاط الاقتصادي إلى دول أفريقيا وشرق آسيا مع عودة الملاحة إلى قناة السويس

ماجد عطية

من التلن والين بحوالي ٢٥٪ تقريباً ٣. وهي دول تنزانيا ، وأوغندا ، وكينيا ، واليوبيا ورواندا وبوروندي .

ولكن بعد عودة الملاحة إلى القناة تفدر بيوت الخبرة الاستشارية أن تزيد صادرات هذه الدول بحوالي ٢٠٪ تقريباً كما تزيد وارداتها بحوالي ١٠٪ تقريباً .. فضلا عما سجلت من خلط تكاليف وأسعار التولون.

● يقول تقرير لمنظمة التنمية والتعاون الاقتصادي أن دول المغرب العربي وتونس سوف تستفيد بوجه خاص من عودة الملاحة إلى القناة في تجارتها مع دول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا خصوصا فيما يتعلق بصادرات الكومبوست المغربي

● ناز ميناء عدن كثيرا بعد إغلاق القناة إذ انخفض عدد السفن التي توردت أن تصل إليه بحوالي ٢٨٠. وهدت إيرادات ميناء من ٦٠ مليون دولار عام ١٩٦٦ إلى ٦ ملايين دولار عام ١٩٦٨ .

وعودة الملاحة إلى القناة تضر مود الحياة إلى ميناء عدن وتضامف الدخل إلى نسب عالية بسبب تغير أسعار الخدمات والرسوم هذه الأيام .

● وانخفض عدد السفن إلى ميناء بورسودان حوالي ٢٢٨ وناز الدخل بحوالي ٥٠٪ تقريباً .

● وانخفض عدد السفن الداخلة إلى ميناء جيبوتي في الشمال بحوالي ٧٥٪ وهدت الدخل إلى أكثر من ٨٠٪ تقريباً

٧١ أن ظروف هذه المجموعة من الدول النامية تجعل الخسارة بالنسبة لها فادحة بالتباسب إلى أوروبا الغربية مثلا ذات الاقتصاد المتطور .

فيكفي مثلا أن نعلم أن تجارة هذه الدول قد تقلصت بنسبة تتراوح بين ١٠ و ٢٠٪ بالنسبة للصادرات إلى أوروبا مثلا وتقلصت الواردات بنسبة تتراوح بين ١٠ و ٢٠٪ تقريباً ..

وعانت هذه الدول خلال العامين الأولين لتفتح القناة معاناة شديدة بسبب نقص التمدد الذي حدث في كفاءة وحجم أسطول النقل بسبب طول المسافة التي كان عليه أن يقطعها حول رأس الرجاء الصالح وبالتالي انخفض عدد الرحلات التي كان على الأسطول التجاري العالمي أن يقطعها فضلا عن ارتفاع أسعار النقل التي بلغت أكثر من ٥٠٪ تقريباً مما أثر على أسعار المصادرات والواردات أيضا إلى هذه الدول .

ومن الطبيعي إذا حدث تقلص في التجارة لدول نامية تعتمد في غالبيتها على صادرات المواد الخام أن تآثر التنمية فيها لدرجة مرهقة فضلا عن ارتفاع أسعار الواردات التي بالتالي من شأنها أن تحدث عجزا في موازين التجارة والمدفوعات لدرجة تؤثر كثيرا على إمكانات هذه الدول .

وتعود إلى بعض التفاصيل من ظروف بعض هذه الدول على سبيل المثال :
● انخفضت صادرات دول شرق أفريقيا

ملاا تعنى عودة الملاحة إلى قناة السويس إلى مجموعة الدول النامية خصوصا في أفريقيا وآسيا ، وهي مجموعة الدول الصديقة التي ساندت مصر في معاركها التحريرية ضد الصهيونية والامبريالية ؟

في رسالة الرئيس أنور السادات إلى مؤتمر الصحفيين الأفريقيين قال أنه أخذ قرار فتح قناة السويس أمام الملاحة الدولية على خلفية القرار لصالح أفريقيا التي وثقت معنا في معارك ٦ أكتوبر المجيدة .. فما هي هذه المصالح .. وما هو الأثر الاقتصادي الذي يعود على هذه الدول ؟

أن عودة الملاحة إلى القناة يعني بالتعبير عودة الحياة إلى موانئ أفريقيا وهربية عديدة ، فضلا عن استئناف النشاط التجاري استيرادا وتصديرا لمجموعة دول أفريقيا وآسيا بعد أن تأثرت كثيرا بسبب إغلاق القناة وما صاحبه من ارتفاع شديد في أسعار وتكاليف النقل ، التولون .

ول دراسة مؤتمر الأمم المتحدة الذي عقد في جنيف عام ١٩٧٢ قدر خسارة دول أفريقيا نتيجة هبوط النشاط في موانئها أو تقلص تجارتها وارتفاع أسعار التولون بحوالي ٢٣٠٠ مليون دولار تقريباً .

وقد يكون هذا الرقم متواضعا بالنسبة لحجم خسارة الاقتصاد الدولي التي يقدروا تقرير البنك الدولي للانشاء والتعمير بحوالي أربعة آلاف مليون دولار سنويا ،

● تأثرت موانئ كثيرة في أفريقيا وآسيا مثل موانئ اندونيسيا وماليزيا وماليزيا وجدة في السعودية ، وهدت إيرادات هذه الموانئ بعد إغلاق القناة .

● الميناء الوحيد ، والدولة الوحيدة في أفريقيا التي يحدث لها هبوط في الدخل بسبب عودة الملاحة إلى قناة السويس هي جنوب أفريقيا المنضوية إلى من التوقع هبوط عدد السفن حيولة سكرة الآف طن الأارة بها إلى حوالي ٧٥٪ عمسا هي عليه في حالة استمرار إغلاق القناة .. وهذا يعني هبوط في موارد هذه الدولة المنضوية .

وهكذا نرى أن عودة الملاحة إلى قناة السويس تضر مود الحياة إلى الدول الأفريقية الصديقة والغربية التقيفة بعد أن كانت التنبة تنوف في هذه الدول بسبب إغلاق القناة .. ولأن تستطيع هذه الدول بما يعود عليها اليوم من تنشيط تجارتها وتنشيط العمل في موانئها أن تنطلق إلى التنمية لصالح رخاء شعوبها .