

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

ماذا تعطي عودة الملاحة في قناة السويس إلى مجموعة الدول النامية خصوصا في إفريقية وآسيا، وهي مجموعة الدول الصديقة التي ساندت مصر في معاركها التحريرية ضد الصهيونية والإمبريالية؟

في رسالة الرئيس أنور السادات إلى مؤتمر الصحفيين الأفريقيين قال إنه أخذ قرار فتح قناة السويس أمام الملاحة الدولية وفي خلفية القرار مصالح إفريقيا التي وقفت معنا في معارك 6 أكتوبر المجيدة... فما هي هذه المصالح.. وما هو الأثر الاقتصادي الذي يعود على هذه الدول؟

أن عودة الملاحة إلى القناة يعني بالتحديد عودة الحياة إلى موانئ إفريقية وعربية عديدة، فضلا عن استئناف النشاط التجاري استيرادا وتصديرا لمجموعة دول إفريقيا وآسيا بعد أن تأثرت كثيرا بسبب إغلاق القناة وما صاحبه من ارتفاع شديد في أسعار وتكاليف النقل "النولون".

وفي دراسة لمؤتمر الأمم المتحدة الذي عقد في جنيف عام 1973 قدر خسارة دول إفريقيا نتيجة هبوط النشاط في موانئها أو تقلص تجارتها وارتفاع أسعار النولون بحوالي 2300 مليون دولار تقريبا.

وقد يكون هذا الرقم متواضعا بالنسبة لحجم خسارة الاقتصاد الدولي التي يقدرها تقرير البنك الدولي للإنشاء والتعمير بحوالي أربعة آلاف مليون دولار سنوياً، إلا أن ظروف هذه المجموعة من الدول النامية تجعل الخسارة بالنسبة لها فادحة بالقياس إلى أوروبا الغربية مثلا ذات الاقتصاد المتطور.

فيكفي مثلا أن نعلم أن تجارة هذه الدول قد تقلصت بنسبة تتراوح بين 10 و 30% بالنسبة للصادرات إلى أوروبا مثلا وتقلصت الواردات بنسبة تتراوح بين 10 و 20% تقريبا...

وعانت هذه الدول خلال العامين الأولين لغلق القناة معاناة شديدة بسبب النقص الشديد 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 50% تقريبا مما أثر على أسعار الصادرات والواردات أيضا إلى هذه الدول.

ومن الطبيعي إذا حدث تقلص في التجارة لدول نامية تعتمد في غالبيتها على صادرات المواد الخام أن تتأثر 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.

ونعود إلى بعض التفاصيل من ظروف بعض هذه الدول على سبيل المثال:

- انخفضت صادرات دول شرق إفريقية من القطن والبن بحوالي 25% تقريبا، وهي دول تنزانيا، وأوغندا، وكينيا، وأثيوبيا، ورواندا وبوروندي.
- ولكن بعد عودة الملاحة إلى القناة تقدر بيوت الخبرة الاستشارية أن تزيد صادرات هذه الدول بحوالي 30% تقريبا كما تزيد وارداتها بحوالي 10% تقريبا.. فضلا عما سيحدث من خفض تكاليف وأسعار النولون.
- 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 إفريقية وجنوب شرق آسيا خصوصا فيما يتعلق بصادرات الفوسفات المغربي.
- تأثر ميناء عدن كثيرا بعد إغلاق القناة إذ انخفض عدد السفن التي تعودت أن تصل إليه بحوالي 80% وهبط إيراد الميناء من 60 مليون دولار عام 1966 إلى 6 ملايين دولار عام 1968.
- وعودة الملاحة إلى القناة تعني عودة الحياة إلى ميناء عدن وتضاعف الدخل إلى نسب عالية بسبب تغير أسعار الخدمات والرسوم هذه الأيام.
- وانخفض عدد السفن إلى ميناء بورسودان حوالي 38% وتأثر الدخل بحوالي 50% تقريبا.
- وانخفض عدد السفن الداخلة إلى ميناء جيبوتي في الصومال بحوالي 75% وهبط الدخل إلى أكثر من 80% تقريبا.

- تأثرت موانئ كثيرة في إفريقيا وآسيا مثل موانئ أرتيريا، ومدغشقر في مالاغاش، وجدة في السعودية، وهبطت إيرادات هذه الموانئ بعد إغلاق القناة.
 - الميناء الوحيد، والدولة الوحيدة إفريقيا التي يحدث لها هبوط في الدخل بسبب عودة الملاحة إلى قناة السويس هي جنوب إفريقيا العنصرية إذ من المتوقع هبوط عدد السفن حمولة عشرة آلاف طن المارة بها إلى حوالي 75% عما هي عليه في حالة استمرار غلق القناة.. وهذا يعني هبوط في موارد هذه الدولة العنصرية.
- وهكذا نرى أن عودة الملاحة إلى قناة السويس تعني عودة الحياة إلى الدول الإفريقية الصديقة والعربية الشقيقة بعد أن كادت التنمية تتوقف في هذه الدول بسبب إغلاق القناة... والآن تستطيع هذه الدول بما يعود عليها اليوم من تنشيط تجارتها وتنشيط العمل في موانئها أن تنطلق إلى التنمية لصالح رخاء شعوبها...

هيئة القناة لم تتوقف لحظة منذ إغلاقها

- مشهور يقول: تعاون الدول في تطهير القناة نموذج مشرف للتعاون الأخوي الدولي
- ما هي خطط المستقبل بالنسبة لمرور الناقلات الضخمة؟
- الإنسان المصري.. هو الثروة التي احتفظت بها الهيئة خلال سنوات العدوان ونمتها" 5 يونيو 1975 .. والهدف بالطبع قد جاء ليحقق ما يلي:

أ- عبور السفن والناقلات بغاطس 23 قدما اعتبارا من 5 يونيو 1975، ليسمح بمرور السفن حتى حمولة 60 ألف طن بكامل شحنتها.

ب- بعد مضي من 5-6 أسابيع من فتح القناة يتم عبور السفن والناقلات بغاطس 38 قدما ليسمح بمرور السفن حتى حمولة 700 ألف طن بكامل شحنتها.. ليتحقق ما كانت عليه القناة قبل عدوان 1967. وبعد مضي 6 أشهر من الآن، سيتم السماح بعبور السفن والناقلات حتى غاطس 40 قدما، وهو ما كان مقررا السماح به قبل نهاية 1967 لولا العدوان..

وفي نفس الوقت.. تحرى أعمال مشروعات تطوير القناة على قدم وساق. وهي تهدف إلى السماح بمرور ناقلات البترول حتى 260 ألف طن بكامل شحنتها وحتى حمولة 200 ألف طن وهذه الأعمال يتم إنجازها على مرحلتين:

توسيع القناة ليصل قطاعها المائي حوالي: 320 مترا مربعا، والوصول بالغاتس المسموح به للعبور إلى 53 قدما وبذلك تستطيع الناقلات حمولة 150 ألف طن العبور بكامل شحنتها. والناقلات أكبر من ذلك، العبور بحمولة مخففة أو فارغة، وتقدر المدة اللازمة لتنفيذ هذه الخطوة بحوالي ثلاث سنوات.

والخطوة الثانية تهدف إلى تعميق القناة ليصل قطاعها المائي حوالي 4200 متر مربع، والوصول بالغاتس المسموح به للعبور إلى 67 قدما. وبذلك يتحقق الهدف النهائي من المشروع، وهو السماح للناقلات حتى حمولة 300 ألف طن للعبور بشحنات مخففة، وأكبر من ذلك فارغة.

وتقدر المدة اللازمة لتنفيذ هذه الخطوة بحوالي ثلاث سنوات أخرى.

وبذلك تكون مدة تنفيذ المشروع بأكمله حوالي ست سنوات. وبالطبع فإن هذا الأمر قد أدى إلى إجراء دراسة حول رسوم المرور... إزاء التطور في الأسعار في العالم... مع الوضع في الاعتبار أن تظل قناة السويس، كما كانت دائما أرخص وسيلة للنقل بين الشرق والغرب... بما يكفل إعادة ربط سياسة بناء السفن بمشروعات القناة.

وقد قامت هيئة القناة بدراسات مستفيضة لمستوى الرسوم، والعوامل المؤثرة عليها كما كلفت في نفس الوقت أربعة بيوت خبرة عالمية أجنبية.. فضلا عن بيت خبرة مصري.. للقيام بنفس الدراسة.. حتى يمكن المقارنة بين كافة جهات النظر للوصول إلى أحسن الحلول، التي تحقق مصلحة القناة ومستخدميها واجتذاب أكبر عدد من السفن لاجتذاب القناة.

وفعلا.. لقد أعلن المهندس مشهور أحمد مشهور، قبل أسبوع من الافتتاح رسوم المرور... وهي كما أكد العالم رسوم معقولة...

ولابد هنا من وقفة عند هذا الجهد الذي بذلته هيئة القناة.. وهو جهد خارق.. يدل على أن الإرادة المصرية تستطيع أن تقوم بتحقيق ما يشبه المستحيلات... وأقصد به إزالة سد الدفرسوار، عبر القناة...

لقد قام العدو الإسرائيلي خلال فترة وقف إطلاق النيران بإنشاء سد حجري عبر القناة عند الكيلو متر 96.200 من ترقيم القناة، بمنطقة الدفرسوار. وقد استعان في تنفيذه بكل ما أمكنه الحصول عليه من أحجار مختلفة والكتل الخرسانية الكبيرة، التي كانت هيئة القناة قد قامت بصبها وتشوينها لأعمال إصلاح تكسيات ضفاف القناة، استخدمها العدو في أعمال التدمير وسد المجرى الملاحي العالمي.

وقد بلغ طول السد بين ضفتي القناة حوالي 200 متر. وعرضه فوق منسوب المياه بمترين حوالي 20 مترا. بينما بلغ عرضه عند قاع القناة حوالي 125 مترا. لكن كيف قام العدو ببناء هذا السد...؟!

قام العدو مستخدما كاسحات الرمال في رفع الرمال والأحجار والديش والأترية، لسد المجرى الملاحي... وحين بدأ القطاع المائي يقل، زادت سرعة التيارات المائية..

ما اضطر العدو إلى إلقاء الأحجار الكبيرة والكتل الخرسانية التي يبلغ حجم الواحدة منها حوالي 1.5 متر مكعب. إلا أن سرعة التيارات المائية كانت أقوى من مقاومة هذه الكتل الخرسانية والحجرية.. فلجأ العدو إلى إحضار صالات حديدية زنة الواحدة منها 75 طناً، وملأها بالأحجار والكتل والأتربة في موقع جسم السد، وبذلك تمكن العدو من إتمام تنفيذ هذا السد.

هذا وقد بلغت المكعبات التقديرية لجسم السد كالاتي:

- 6500 متر مكعب من الأحجار الكبيرة.

- 17100 متر مكعب من الكتل الخرسانية.

- 120000 متر مكعب من الرمال والديش والأتربة.

وقد رسمت هيئة قناة السويس خطتها لإزالة هذا السد فور إتمام الفصل بين القوات. وقام المسؤولون في الهيئة بوضع خطة تنفيذية لإزالة السد... بعد أن تمت معاینته ودراسته .. وتتلخص فيما يلي:

المرحلة الأولى: فتح ممر مائي بعرض 70متراً، وعمق خمسة أمتار لمرور صائدات الألغام التي نعمل في تطهير القناة. وقد اشتملت هذه المرحلة على: رفع الأحجار والكتل الخرسانية من جانبي السد وخاصة الجهة الجنوبية. ثم رفع الأتربة والرمال من جسم السد بالمعدات الأرضية، حتى منسوب المياه بالقناة. بعد أن تم تطهير ممر مائي بجسم السد باستخدام المعدات الأرضية والكرافات لمرور صائدات الألغام.

المرحلة الثانية: فتح ممر مائي بعمق 15 متراً لمرور سفن الانتشال الثقيل للعوائق والرافعات .. وهذه المرحلة اشتملت على تعميق وتوسيع الممر المائي بجسم السد، الكباشات والكرافات... ثم رفع الصالات الغارقة التي تظهر.

المرحلة الثالثة: شملت إزالة السد بالكامل .. وذلك برفع جميع الكتل الخرسانية والأحجار الكبيرة.. ثم رفع جميع الصالات الحديدية الباقية.. وأخيراً تطهير مكان السد بالكباشات والكرافات.

أخيراً.. ومروراً على التفاصيل، نقول أن هيئة قناة السويس هي التي قامت بإزالة سد الدفرسوار. بمعنى أن الذين أزالوا السد مصريون.. وفي فترة من فترات

العمل، ونظرا لضخامة الجهد. فكر البعض في دعوة بعض الشركات العالمية الأجنبية المتخصصة للمعاونة في استكمال إزالة جسم السد... لكن الإرادة المصرية .. وخبرات الهيئة، جعلتها تفضل ألا تستعين بأحد ووفرت النقد الأجنبي وأزيل السد بالإمكانات المحلية.

وقد بلغت تكاليف إزالة السد حوالي 238.042 جنيها بالعملات المحلية... بالإضافة إلى أن هيئة قناة السويس قامت ببيع الصالات الحديدية الخردة.