



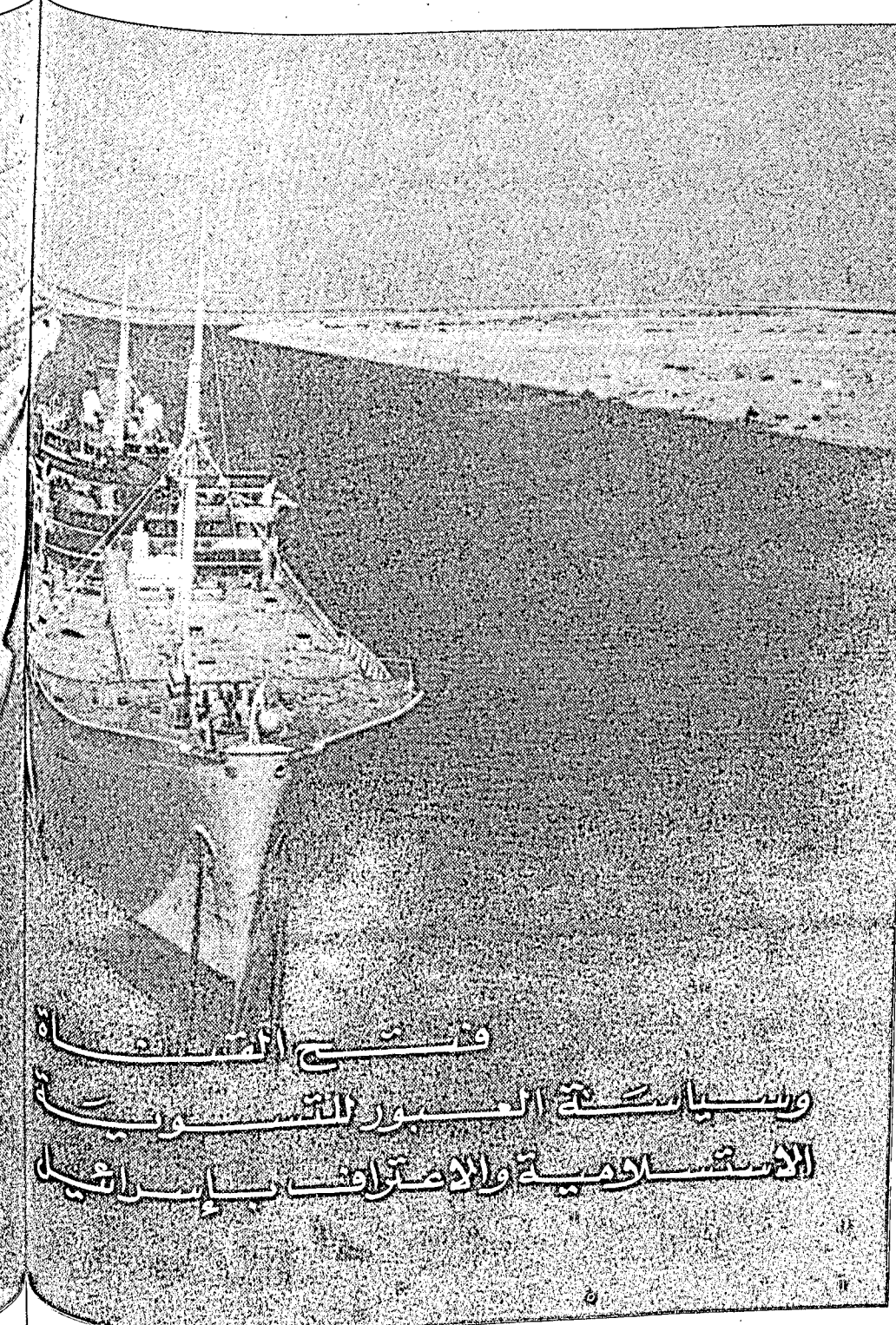
بالإضافة الى ٦٨٦ ألف لغم مضاد للأفراد والديابات.
 ٥ مشاريع توسيع القناة وتعميقها تهدف لجعلها صالحة لاستقبال السفن ذات الحمولة الضخمة .
 فالقناة الآن تستقبل فقط السفن ذات الحمولة ٦٠ ألف طن بتمام مشروع التطوير سنة ٨١ ستتضاعف سعة القناة ٤ مرات تقريبا . ومشاريع تطوير قناة السويس تمر في مرحلتين :

« المرحلة الأولى تهدف الى توسيع وتعميق القناة ليلبلغ قطاعها المائي ٢٢٠٠ متر مربع والقساطس المسموح به ٥٣ ، بحيث تستطيع الناقلات حمولة ١٥٠ ألف طن العبور بكامل شحناتها ، وذلك ما يمثل حوالي ٥٠٪ من حمولة اسطول الناقلات العالمي حتى عام ٨٠ وتتضمن هذه المرحلة التي بدأت اعمال الحفر على الناشر وتقدر مساحتها بحوالي ٨٠ مليون متر مكعب وتحتاج لمدة ثلاثين شهرا ، كما تتضمن تعديل منحنيات القناة وبناء تسيكات جديدة بدل الحالية الموجودة على الضفة الشرقية واعمال اخرى .. » . اما المرحلة الثانية للمشروع فتهدف الى تعميق القناة ليلبلغ قطاعها المائي حوالي ٤٢٠٠ متر مكعب والقساطس الى ٦٧ قداما . وهو الذي يسمح لمرور الناقلات الضخمة ذات الحمولة ٢٦٠ ألف طن . وتتضمن اعمال هذه المرحلة التي ستلزم الى بيوت عالية شق تفرعة جديدة للقناة تخصص لخروج الناقلات المحملة القادمة من الجنوب وانشاء حاجز امواج شرقي بورسعيد ، ومد حاجز امواج بورسعيد واعمال تطهير بالكراتات تبلغ ٣٥٠ مليون متر مكعب وتحتاج المرحلة لمدة ثلاث سنوات ...

٥ التكلفة الاجمالية لمشاريع تحسين القناة تتجاوز ٦٠٠ مليون جنيه واكثر من نصفها بالعملة الصعبة وتتوجه مصر للحصول عليها عن طريق القروض الدولية من اليابان واوروبا والولايات المتحدة والدول العربية . قد ساهمت اليابان ببيلغ ١٤٠ مليون دولار ... وقبل ان تتم مشاريع التحسين فان قناة السويس لا تستطيع ان تستوعب من النقل البحري العالمي سوى ٣٠٪ فقط مع انها قبل عدوان ١٩٦٧ كانت تحتكر ٧٥٪ من نسبة النقل والسبب في ذلك يعود الى بناء الناقلات الضخمة التي تعجز القناة بوضعها الحالي عن استقبالها .

٥ من اهم مشاريع التعمير على قناة السويس الاتفاق التي ستمتد تحت قناة السويس متضمنة طرق مواصلات برية وحديدية وانابيب مياه حتى يتم اعمار سيناء ..

٥ المناطق الحرة وفتح الباب امام الرساميل الاجنبية ومشاريع التعمير على القناة ومد الاتفاق تجاه سيناء يتطلب « جوا من السلم غير عادي » فهل هذا يعني ان مرحلة الصراع انتهت مع العدو الاسرائيلي مقابل الرفاه الاقتصادي الذي تحاول الامبريالية الامريكية نشره على ضفاف السويس لتغيير وجهة مصر عن المعركة التي تستهدف اقتلاع الوجود الاستعماري في المنطقة العربية !.



فتح الممر التنموي الاستراتيجي والاقتصادي السويس

الرسوم الجديدة

قامت هيئة قناة السويس بإبلاغ جميع التوكيلات الملاحية وغرف الملاحة الدولية وهيئة « اللويدز »

للتأمينات بقائمة الرسوم الجديدة لقناة السويس والتي طبقت فعلا مع بداية فتح القناة في ٥ يونيو ونسبة الزيادة في الرسوم زادت ٩٠٪ و ١٠٠٪ وبالرغم من هذه الزيادة فان توفيراً يبلغ ثلث تكلفة شحن النفط من الخليج الى أوروبا والدوران حول جنوب افريقيا . وقد قدرت قيمة النقل للتأمينات بقائمة الرسوم الجديدة لقناة السويس والتي طبقت فعلا مع بداية فتح القناة في ٥ يونيو ونسبة الزيادة في الرسوم زادت ٩٠٪ و ١٠٠٪ وبالرغم من هذه الزيادة فان توفيراً يبلغ ثلث تكلفة شحن النفط من الخليج الى أوروبا والدوران حول جنوب افريقيا . وقد قدرت قيمة النقل



العائدة من القناة للسنة الحالية يبلغ يصل الى ٤٥٠ مليون دولار . وقد فرضت الرسوم على تلبية حقوق السحب الخاصة وهي عملة اصطناعية العملات لصندوق النقد الدولي ليست عرضة لتارجح على حساب العالمية . وقد ارتكزت عمليات دفع الرسوم العاليين في خمسة بيوت معتمدة دوليا وهي :

- ١ - بيت الخبرة النرويجي (شينغ كونسلتانسي).
- ٢ - بيت الخبرة الفرنسي « اسكو » بالاشتراك مع اكااديمية النقل البحري .
- ٣ - بيت الخبرة الانكليزي « ميكرو » .
- ٤ - بيت الخبرة الياباني « باسفيك كونسلتانسي انترناسيونال » .
- ٥ - بيت الخبرة المصري « المركز المصري للبحوث والادارة - اراك » .

٥ ارتفاع نسبة الرسوم لا يعبر عن زيادة حقيقية في الدخل اذا اخذ الاعتبار ارتفاع الاسعار العالمية وانخفاض قيمة العملات الدولية والارتفاع في اسعار البترول والذي حصل الى نحو ٢٠٠٪ ولقد روعي في تقدير قيمة الرسوم تكلفة نقل الطن من الخليج العربي الى روتردام في هولندا وليس الى البحر المتوسط وذلك حتى تحقق الرسوم الحالية حوافز اكثر لاكبر عدد من السفن . فتكلفة نقل الطن عن طريق رأس الرجاء الصالح من الخليج العربي الى روتردام تبلغ ١٥٤٤ دولار في حين ان تكلفة نقله عبر القناة ٩٤٢٢ دولار اي ان هناك حافزا حقيقيا لأصحاب السفن لاستخدام القناة لان ذلك سيحقق لهم وفرا قدره ٦٤١٢ دولار في تكلفة نقل الطن .

عودة بطيئة للحياة في القناة

يرى الخبراء البحريون البريطانيون ان حركة المرور في قناة السويس ستنتشط تدريجيا وبيطه شديد ويتفقون في الرأي على ان اعادة فتح القناة جاءت في ظروف غير مواتية على الصعيد التجاري حيث بطء التجارة العالمية وخاصة البترول وزيادة عدد السفن في العالم والضعف العام في اسعار تاجر السفن الذي يضر بقدره القناة على المنافسة حتى ولو وافقت شركات التأمين على تخفيض تعريفاتها بعد ان خفضتها الى النصف قبلا . والى جانب هذه الاعتبارات التجارية الخالصة يتردد اصحاب السفن بصفة عامة في المبادرة الى عبور قناة السويس بسبب النزاع العربي الاسرائيلي الذي لا يزال كامنا رغم ان دلائل الوفاق الاخير قد بددت بعض الشيء من مخاوفهم في هذا الصدد ثم لخشيتهم من ان يصطدم غاطس السفينة او جسمها بالفام او بمشغرات تكون قد افلنت من عملية التطهير .

ومن الواضح ان الملاحه في قناة السويس سوف تقتصر في البداية على السفن التي تربط منطقة البحر المتوسط والخليج العربي وجنوب شرقي اسيا ولكن حتى في هذا النطاق فسيكون على القناة ان تواجه العديد من محطات الطرق البرية التي اقيمت على اثر اغلاق القناة الذي استمر فترة طويلة وعلى رغم ارتفاع نفقات هذه المحطات الا انها تتميز بسرعة النقل الذي يصر عليه المتجولون لانها تتفادى عمليات