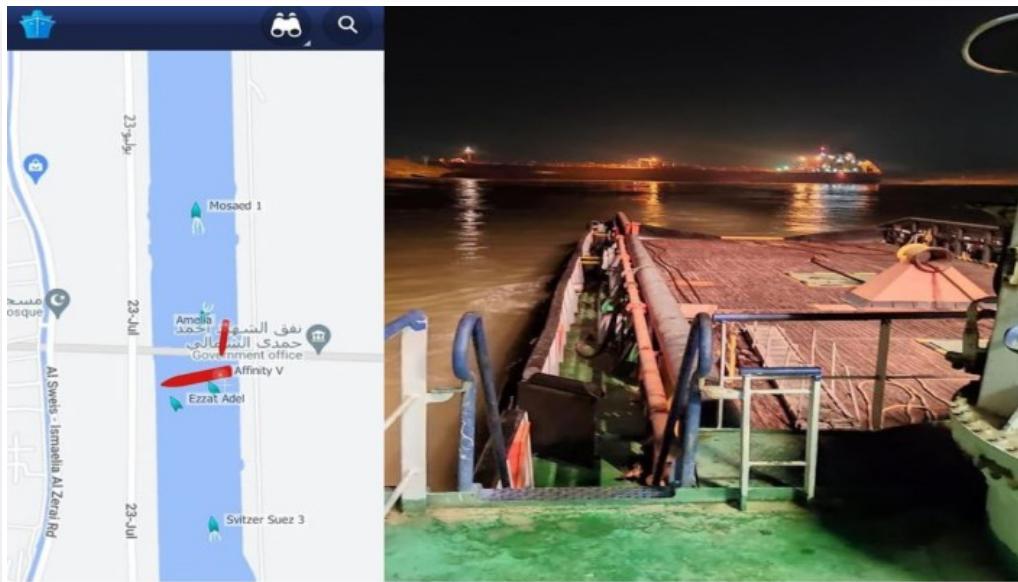


ناقلة نفط جديدة تسطح وتغلق القناة وتكلتم إعلامي على فشل مشروعات السيسى



الخميس 1 سبتمبر 2022 م 06:54

مع جنوح ناقلة نفط سانغافورية طولها 252 مترا في قناة السويس، وتعطل الحركة في المجرى الملاحي، أعلنت هيئة قناة السويس أنها تبذل جهوداً حثيثة لتعويم الناقلة وإنهاء حالة التشحيط الواقعة حالياً لإعادة السير في المجرى بصورة طبيعية، رغم أن السفينة شطحت على بعد 11 قدماً من شحوط السفينة البنمية "إيفر جرين".

وسرد العديد من النشطاء على تكرار حالة التكتم التي يفرضها الإعلام المحلي المنحاز، عندما نقل هذه المرة كما في حادث إيفر جرين أو جيفين السفينة التي فشلت هيئة قناة السويس في المطالبة بتعويضات جراء إغلاق السفينة العجري الملاحي وتسبيب في خسائر ضخمة تكبّدتها الهيئة خلال عملية إنقاذ السفينة البنمية التي جنحت بالقناة نهاية شهر مارس الماضي.

وقال حساب "الباشمهمندس" "ما فيش ولا قناة جابت الخبر لسه حتى اللي قاعدين على الواحدة رغم ان بقاله 6 ساعات".

واضاف آخر "بؤسفني أقولكم إنه في ناقلة بترول طولها أكثر من 250 م، شطحت دلوقت تاني في قناة السويس بالعرض زي إيفرجرين بالضبط، ووقفت حركة الملاحة كلها ومعطلة سفن وراها في المنطقة اللي فوق نفق الشهيد محمد عصدي بالظبط".

وكان مثيراً لكثير من المعلقين أن رئيس هيئة قناة السويس صرّح في 6 أغسطس الماضي، لـ "#مساء_dmc": أن "أكثر من 422 سفينة مرّوا من قناة السويس بعد أزمة إيفر جيفين".

واعتبرت بوابة أخبار اليوم أنه خلال ما أدّعه "7 سنوات إجاز" فإن "إيفرجيفين" .. بطولة لا تنسى السفينة البنمية جنحت فتوقف قلب العالم!!

وقال حساب "عبد الوهاب": تاني قولنا ايم إيفر جرين قناة السويس بتدخل لمصر مليارات الدولارات لما يكون عندك أهم ممر ملاحي في العالم مما تيقاش عبيط وأهبل ويبيقى المعيار عندك الشرق الاوسط المفروض يكون عندك كراكات وقاطرات واوناش من الأكبر في العالم

مشاريع وهنية

وكانت مجلة "إيكonomist" قد نشرت تقريراً سلطت خلاله الضوء على حادث تعطل الملاحة في قناة السويس لعدة أيام بسبب جنوح السفينة العملاقة "إيفر جيفن". وقالت المجلة، إن الحادث سلط الضوء على إهدار قائد الانقلاب عشرات المليارات من الدولارات على مشاريع وهنية ليس لها أي جدوى اقتصادية

وأوضح التقرير أن الحادث تسبب في تكدس عشرات السفن الأخرى في مرساة قرية ومئات أخرى عند مداخل القناة، مشيرة إلى أن "لم يكن هذا تماماً ما كان يدور في خلد سلطات الانقلاب قبل سبع سنوات عندما وعدت بالمزيد من حركة المرور في القناة، وبعد فترة وجيزة من استيلائه على السلطة في عام 2014، أمر عبد الفتاح السيسي بتوسيع الممر المائي بقيمة 8 مليارات دولار، لأنه كان واسعاً بما يكفي للتعامل مع حركة المرور في اتجاه واحد، وقام العمال بتوسيع جزء منه وحفروا ثانياً على طول امتداده العرقي؛ ما خلق ممراً تتفاوت مساحته بطول 72 كم (45 ميلاد) حتى تتمكن السفن من المرور في الاتجاهين خلاله

ولفت التقرير إلى أن الجزء الذي جنحت فيه السفينة البنمية من القناة لا يكفي إلا لمرور سفينة واحدة في وقت واحد، وقال المسؤولون

إنه لا يوجد مبرر اقتصادي لحفر ممر ثان على طول العمر العائى بأكمله، وقال الخبراء إن المنطق الاقتصادي حتى للتوسيع المحدود مشكوك فيه

وأكدا التقرير أنه في العقود الأخيرة كانت معظم المشاريع الكبرى في مصر رموزاً لسوء التخطيط، ففي عام 1997 بدأ حسني مبارك العمل في توشكى، وهي قناة طولها 310 كيلومترات تهدف إلى رى الصحراء الغربية، وكانت السلطات تأمل في نقل مُحسن المصريين من النيل المزدحم إلى هذا "الواadi الجديد"، وبعد عقدان من الزمن ومتىلاً لا حصر لها، لم يكتمل المشروع بعد، ويعيش أقل من 1% من سكان مصر في المنطقة

وأضاف التقرير أن السيسى اتبى نفس الطريق، جاء أولاً توسيع القناة، الذي تم الترويج له على أنه "هدية مصر للعالم"، كما كان من المفترض أن تكون هدية للخزينة المصرية، وادعى المسؤولون أنها ستضاعف الإيرادات السنوية للقناة بأكثر منضعف، إلى 13 مليار دولار

لكن هذا المبلغ ظل ثابتاً تقريباً، حيث بلغ إجماليه 5.8 مليار دولار في السنة المالية 2019-2020، بزيادة قدرها 7% فقط عما كان عليه قبل التوسيع (انظر الرسم البياني)، فانخفاض أسعار النفط يعني أنه غالباً ما يكون أرخص للعبار على طول الطريق حول إفريقيا، وتقدم هيئة القناة خصومات لجذب الشاحنين

لا تعويضات لا تعويضات في أبريل 2021، ضاعت التعويضات التي طالبت بها القاهرة، والتي كانت على حد قول شركة "يو كيه كروب"، المؤمنة على سفينه "إيفر جيفن" إن "مصر طلبت 916 مليون دولار كتعويضات" عن إغلاق القناة من شركة "شوي كيسين" اليابانية المالكة للسفينة، بعد إغلاق القناة بالكامل وتعطيل الملاحة فيها 6 أيام، وتضمن مبلغ التعويضات 300 مليون دولار مكافآت الإنقاذ، و300 مليون دولار تعويض عن الإضرار بالسمعة، وتحمل السفينة أكثر من 18 ألف حاوية، بحمولة إجمالية تتجاوز 220 ألف طن

وتدر قناة السويس ما بين 12-15 مليون دولار يومياً تختفي في دهاليز عصابة العسكر

واعتبر قانونيون أن حجز السفينة إيفر جرين في مصر حتى دفع خسائر ومستحقات القناة خطأ كبير جداً وضر بسمعة القناة وسيترتب عليه خسارة لجزء من مستحقات القناة إذا وصلنا للتحكيم السفينة محملة ببضائع قد تتعرض للتلف وغرامات التأخير

وساهمت شركة إنقاذ هولندية في تعويم السفينة مع هيئة قناة السويس وأعادت الملاحة للقناة في 29 مارس، مما سمح بمرور أكثر من 400 سفينة كانت عالقة على مدخل القناة، ومنذ ذلك التاريخ، تحتجز سلطات الانقلاب السفينة في منطقة البحيرات، وقالت إنها لن تفرج عنها إلا بعد الحصول على التعويضات، وهو ما استوى مع كلام الرئيس حنفي مع زوجته

وقال حساب "رئان أعلى بحار": "نحمد ربنا أن السفينة الجانحة في #قناة_السويس فارغة و مفيهاش بتروح غاطس ١١.٢ متر يقدروا يفخروا جزء من ال ballast.لازم قبلها حساب الأتزان قبل تقليل كمية ال ballast وبعدها عن جوانب القناة