

جنوح سفينة بقناة السويس يربك حركة الملاحة العالمية

استمرار التعطل يؤثر على عبور 15 ناقلة للغاز الطبيعي المسال



تسبب جنوح سفينة الحاويات إيفر غيفن في قناة السويس وسط رياح قوية وعاصفة ترابية في إرباك حركة الملاحة، حيث لم تتمكن العشرات من السفن التي تنقل النفط الخام والغاز الطبيعي المسال وبضائع تجزئة من عبور القناة، مما قد يعطل الإمدادات إلى الأسواق العالمية في وقت تتواصل فيه جهود تعويم السفينة.

القاهرة - ظلت حركة الملاحة في قناة السويس، أقصر طريق بحري بين أوروبا وآسيا، متوقفة الأربعاء بينما تواصل ثماني قاطرات أعمالها لتعويم واحدة من أكبر سفن الحاويات في العالم بعد أن جنحت في القناة. وذكرت شركة وكالة الخليج مصر المحدودة للملاحة "جي.إي.سي" الأربعاء أن السلطات لا تزال تعمل لتعويم السفينة وأن المعلومات التي تلقتها سابقا بشأن تعويم السفينة جزئيا لم تكن دقيقة.

وقالت هيئة قناة السويس في بيان إن السفينة إيفر غيفن التي يبلغ طولها 400 متر وتصل حمولتها إلى 224 ألف طن جنحت صباح الثلاثاء وهو ما "يعود بشكل أساسي إلى اندعام الرؤية الناتجة عن سوء الأحوال الجوية نظرا لمرور البلاد بعاصفة ترابية، مما أدى إلى فقدان القدرة على توجيه السفينة ومن ثم جنوحها". ويمر نحو 30 في المئة من حركة سفن الحاويات العالمية عبر قناة السويس يوميا، تحمل كل شيء من الوقود إلى السلع الاستهلاكية. والطريق البديل الرئيسي للسفن المسافرة بين آسيا وأوروبا يمر حول قارة أفريقيا ويستغرق أسبوعا إضافيا.



أسامة ربيع
نحاول الإبقاء
على حركة المرور
بين نقاط الانتظار

وبدت السفينة في الصور المنشورة على وسائل التواصل الاجتماعي متوقفة بعرض القناة. كما أظهرت صور نشرتها هيئة قناة السويس حفارا بيزل التربة والصور من ضفة القناة حول مقدمة السفينة.

وقال أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس لوسائل إعلام محلية إنه على الرغم من الواقعة، فإن قافلة متجهة صوب الجنوب تحرك وإن السلطات تحاول الإبقاء على حركة المرور مستمرة

بين نقاط الانتظار بأقصى ما يمكنها مع استمرار جهود تعويم السفينة. وتابع قائلاً إنه "بمجرد تعويم السفينة ستعود الأمور إلى طبيعتها"، متوقعا أن يتم ذلك الخميس. وأضاف "عليهم الانتظار، وعندما ننتهي سنستغل 24 ساعة، ولن تستغل قافلة واحدة من الجنوب وقافلة واحدة من الشمال، سنستغل إلى حين نخليص المراكب وتعويض الانتظار، ونفكر أيضا في تعويض آخر مناسب".

ويمر نحو 12 في المئة من التجارة العالمية عبر القناة وهي مصدر أساسي للعملة الصعبة لمصر. وأظهرت خرائط التتبع السفينة جانحة في أقصى الامتداد الجنوبي للممر المائي بين البحيرة المرة الكبرى وميناء السويس على البحر الأحمر.

وقالت مصادر محلية إن 30 سفينة على الأقل كانت متوقفة إلى الشمال من إيفر غيفن فيما توقفت ثلاث سفن إلى الجنوب. كما شوهدت العشرات من السفن متجمعة عند المدخلين الشمالي والجنوبي للقناة. وأكدت هيئة قناة السويس أنها تحاول إعادة التوازن لسفينة الحاويات. وقالت مصادر محلية إن الجهود قد تتحول صوب الحفر لإخراجها إذا لم تتمكن القاطرات من تعويمها. وأشارت شركة بوسكاليس الهولندية

لخدمات الملاحة إلى أن شركة "سميت سالفيدج" التابعة لها كلفت بالمساعدة في العملية وأرسلت عشرة أشخاص إلى مصر.

وقال المتحدث باسم الشركة لرويترز إنه في تلك الحالات "يجب أن تقوم بالحسابات لمعرفة مدى انغماسها في التربة وقدر القوة التي تحتاجها لتعويمها دون إلحاق ضرر بالسفينة". وأكدت شركة برنارد شولت شيب مانجمنت "بي.إس.إم" التي تتولى الإدارة الفنية للسفينة إيفر غيفن أن الحادث وقع حوالي الساعة 05:40 بتوقيت غرينيتش الثلاثاء. وأضافت أن التحقيقات جارية.

وأضافت "بي.إس.إم" التي تتعامل مع المسائل التي تخص طاقم السفينة والجوانب الفنية أن جميع أفراد الطاقم بخير ولم ترد تقارير عن إصابات أو تلوث. وقالت إنها أخطرت السلطات و"الأطراف المعنية" لكنها أشارت إلى أنها لا تستطيع تأكيد من هو مالك السفينة.

وذكرت شركة إيفرغرين التايوانية التي تستأجر سفينة الحاويات أن الجهة المالكة للسفينة أبلغتها أنها تعتقد أن ما حدث كان نتيجة "رياح قوية مفاجئة تسببت في انحراف جسم السفينة في المجرى المائي والإرتطام بالقاع والجنوح".

جهود التعويم متواصلة

وقال ماركوس بيكر المدير العالمي للأنشطة البحرية والشحن لدى شركة "مارش" للوساطة في التامين في لندن إن التامين على السفينة يبلغ حوالي 100 مليون دولار على الأرجح.

وأشارت مصادر ملاحية إلى أن العشرات من السفن التي تنقل النفط الخام والغاز الطبيعي المسال وبضائع تجزئة لم تتمكن من عبور القناة الأربعاء، فيما قد تعطل الإمدادات إلى الأسواق العالمية.

من جهتها قالت شركة فورتيسكا للتحليلات النفطية الأربعاء إن عشر ناقلات تحمل 13 مليون برميل من الخام قد تتأثر. وارتفعت أسعار النفط بأكثر من اثنين في المئة.

وتقول شركة كبلر لتحليل البيانات إن خمس ناقلات محملة بالغاز المسال لم تتمكن حتى الأربعاء من عبور القناة بسبب السفينة الجانحة.

وذكرت ريببكا شيا المحللة لدى كبلر أن ثلاثا من تلك الناقلات الخمس متجهة إلى آسيا واثنين إلى أوروبا. وأضافت أنه إذا استمر التعطل حتى نهاية الأسبوع سيؤثر ذلك على عبور 15 ناقلة للغاز الطبيعي المسال.

وقالت هيئة قناة السويس إن حوالي 19 ألف سفينة، أي 51.5 سفينة في المتوسط يوميا، عبرت القناة خلال 2020.

قناة السويس ممر استراتيجي عالمي

وفي العام 2015 شهدت القناة المصرية حركة توسعة كبيرة مدت طول المجرى الملاحي إلى 193.30 كيلومتر وازدادت عمقه إلى 24 مترا، فأصبح قادرا على استقبال ناقلات عملاقة بسعة 240 ألف طن وعمق يصل إلى 20.1 متر. وأطلقت الحكومة اسم "قناة السويس الجديدة" على المجرى الموسع. وشهدت هذه القناة مرور العام الماضي نحو 19 ألف سفينة، أي ما بين 40 إلى 50 سفينة يوميا مقارنة بثلاث سفن في عام 1869. ومن المتوقع أن تتضاعف حركة المرور تقريبا بحلول عام 2023، خصوصا في ظل وجود اتجاهين للمرور عبر الممر ما يساعد على تقليل أوقات الانتظار.

وتعتبر القناة مصدر دخل حيوي لمصر وبلغت إيراداتها 5.61 مليار دولار العام الماضي.

وتعتبر قناة السويس أسرع طريق بحرا لنقل غالبية النفط من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهندي، ولكنها تكلف رسوم مرور ضخمة.

فالرحلة بين الموانئ في الخليج ولندن، على سبيل المثال، تقطع إلى النصف تقريبا عند المرور عبر قناة السويس، مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح عبر الطرف الجنوبي للقارة الأفريقية.

ومعظم الشحنات الموجهة من الخليج إلى أوروبا الغربية نفطية. أما في اتجاه العاكس، فأغلب ما يتم نقله من أوروبا وأمريكا الشمالية إلى الشرق الأقصى وآسيا هو السلع المصنعة والحبوب.

وكانت الحكومة المصرية قد مولت إنشاء قناة السويس الجديدة والإنفاق العملاقة الأربعة أسفله من خلال شهادات استثمار، وأقبل المصريون على شراء الشهادات من البنوك التي جمعت 64 مليار جنيه (3.86 مليار دولار) في ثمانية أيام فقط.

ولم تقتصر مزايأ القناة الجديدة على زيادة الإيرادات وأعداد السفن العابرة، بل امتد الأمر إلى المنطقة الاقتصادية للقناة. وحسب بيانات رسمية، تستهدف إدارة المنطقة رسمياً، تسهيلات إدارة المنطقة الاقتصادية 55 مليار دولار بحلول العام 2035، بما يوفر نحو مليون فرصة عمل للشباب.

القاهرة - تعتبر قناة السويس المصرية التي تعطل الملاحة فيها منذ الثلاثاء سفينة حاويات عملاقة جانحة، الطريق التجارية الأكثر استخداما في العالم، وتشهد بانتظام ومنذ افتتاحها قبل 150 عاما عمليات توسعة وتحديث.

وتركز فيها حوالي 10 في المئة من التجارة البحرية الدولية، وفي أيام الفراغ كانت قناة أولى تصل خليج السويس بدلتا النيل، لكن لم يتم استخدامها في ما بعد بسبب كلفة تنظيفها من الرمال الكبيرة.

وفي 1854 أعطى سعيد باشا الذي أصبح نائبا للملك في مصر دفعا للمشروع عبر توقيع تنازل للمنتهد والدبلوماسي الفرنسي فرديناند دو لوسيبس الذي أنشأ شركة السويس.

وكان المشروع يهدف إلى وصل البحرين الأحمر والمتوسط. وتطلب العمل فيه عشر سنوات (1859 - 1869)، وعمل فيه مليون مصري مات منهم الآلاف خلال الورتنة.

وتم افتتاح القناة في عام 1869 في احتفال ضخم في حضور زوجة نابوليون الثالث الإمبراطورة أوجيني. وكان طولها 164 كيلومترا وعمقها ثمانية أمتار. ووفقا لهيئة قناة السويس، كانت تتسع لسفن بسعة 5000 طن وعمق يصل إلى 6.7 متر، وكانت تلك مقاييس الجزء الأكبر من أساطيل العالم في ذلك الوقت.

وفي عام 1887 تم تحديث القناة للسماح بالملاحة أثناء الليل، ما ضاعف من قدرتها.

وفي 1956 أعلن الرئيس المصري جمال عبدالناصر تأميم الممر المائي الذي كانت تديره بريطانيا وفرنسا، انطلاقا من مفهوم القومية العربية ورفض للاستعمار.

وتسبب ذلك بازمة دولية انتهت بهجوم شنته إسرائيل وفرنسا وبريطانيا على مصر. وكان طول القناة حينها وصل إلى 175 كيلومترا وعمقه 14 مترا، ويمكنه استيعاب ناقلات بسعة 30.000 طن وعمق 10.7 متر.

وتعرضت القناة خلال الحروب العربية الإسرائيلية في 1967 و1973 لأضرار وتم إغلاقها لأشهر عدة، ثم نزع منها الألغام وأعيد العمل بها.

سعر الليرة ينعكس سلبا وإيجابا على صناعة ألعاب الأطفال في تركيا

ولفت إلى أن فرض ضرائب على المواد الخام قد يرغم المنتجين على التوجه إلى السوق المحلية.

وأشار أندرس مجق إلى أن إحدى المشاكل التي يواجهها مصنعو الألعاب المحليون هي زيادة أسعار المواد الخام. وتابع "في الآونة الأخيرة تضاعفت أسعار المواد الخام وأهمها البلاستيك والبلاستيكية والورقية والطرود التي يستخدمها مصنعو الألعاب المحليون، وذلك بسبب ارتفاع الدولار الأميركي مقابل الليرة التركية". وأضاف "وهذا ما يزيد من أسعار المنتجات ويقلل من المبيعات في السوق".

وشدد على أن فرض ضرائب على تصدير المواد الخام الورقية والبلاستيكية قد يدفع المنتجين إلى التوجه إلى السوق المحلية ما يعني خفض الأسعار. وذكر مجق أن الألعاب المنتجة محليا تلبى 30 إلى 40 في المئة من احتياجات السوق الداخلية.

وأوضح أن هذا القطاع يوفر فرص عمل مما يجعله مساهما في الحد من البطالة إلى حد ما، وإدخال مزيد من القطع الأجنبي إلى البلاد. وأضاف مجق أن تصنيع الألعاب زاد بشكل كبير خلال فترة انتشار وباء كورونا من أجل تلبية الطلب المتزايد على الألعاب.

حمل سعر الليرة التركية منحى إيجابيا على صناعة الألعاب في ظل انهيار العملة، حيث يمكن من تحقيق مستويات تنافسية مهمة في إنتاج الألعاب عالميا مدفوعا بانخفاض الليرة غير أنه حمل أيضا منحى سلبيا تمثل في مضاعفة أسعار المواد الخام المستخدمة في التصنيع وذلك بسبب ارتفاع الدولار أمام الليرة.

من أبرز القطاعات الواعدة التي سوف تساهم في تعزيز اقتصاد البلاد. وتابع بالقول "إنه قطاع واعد. تمكن بلدنا من تحقيق مستويات تنافسية في إنتاج الألعاب على الساحة الدولية وذلك بفضل الموقع الجغرافي المهم لتركيا وانخفاض قيمة العملة الوطنية فيها".

3
أضعاف نسبة زيادة إنتاج ألعاب الأطفال في ظل ارتفاع الصادرات والاستهلاك المحلي

وذكر مجق أنه مع تعدد المنتجات الجديدة والمتنوعة، زاد الإنتاج المحلي لألعاب الأطفال من ضعفين إلى ثلاثة أضعاف في ظل استمرار الاتجاه التصاعدي في الصادرات والاستهلاك المحلي.

أرامكو السعودية ترسل طلبات للبنوك لتمويل صفقة خطوط أنابيب

ميتسوبيشي يو.أف.جيه عن التعليق. وكانت مصادر قالت في السابق إن صفقة خطوط الأنابيب المزمعة ستكون على غرار صفقات البنية التحتية التي وقعت خلال العامين الماضيين شركة بتسول أبوظبي الوطنية (أدنوك)، التي جمعت مليارات الدولارات من تاجير أصول خطوط لانباب النفط والغاز إلى مستثمرين. وتجهز أرامكو بذلك حزمة تمويل يمكن للمستثمرين استخدامها لدعم الصفقة. وقال أحد المصادر إن الشروط المقدمة من الشركة صارمة من حيث التسعير ومدد القرض.

وقال مصدر ثان إن الشروط تنسجم مع أوضاع السوق، إذ تستغل أرامكو وفرة السيولة لدى البنوك وتعطشها للأصول الجديدة. وكانت مصادر قالت لرويترز في وقت سابق إن بلاك روك وبروكيفيلد لإدارة الأصول من بين مستثمرين دوليين مهتمين بنشاط خطوط الأنابيب.

وقالت أرامكو، أكبر مُصنّر للنفط في العالم، الأحد إن صافي الربح انخفض 44.4 في المئة إلى 183.8 مليار ريال (49.01 مليار دولار) للسنة المنتهية في 31 ديسمبر، بعد أن تسببت جائحة كوفيد-19 في تراجع الطلب العالمي على الخام.

بخصوص التمويل، أرسلت الطلب خلال الأسابيع القليلة الماضية إلى بنوك سبق أن أقرضت الشركة بالفعل واشترطت للمصدر عدم الكشف عن هويتها نظرا لاعتبارات سرية المعلومات.

وأضاف المصدر أن الشركة تطلب من المقرضين تقديم الضمانات التي تصل إلى 10 مليارات دولار.

لم ترد أرامكو ولا جيه.بي مورغان ميتسوبيشي يو.أف.جيه المالية اليابانية



خط أرامكو طموحة