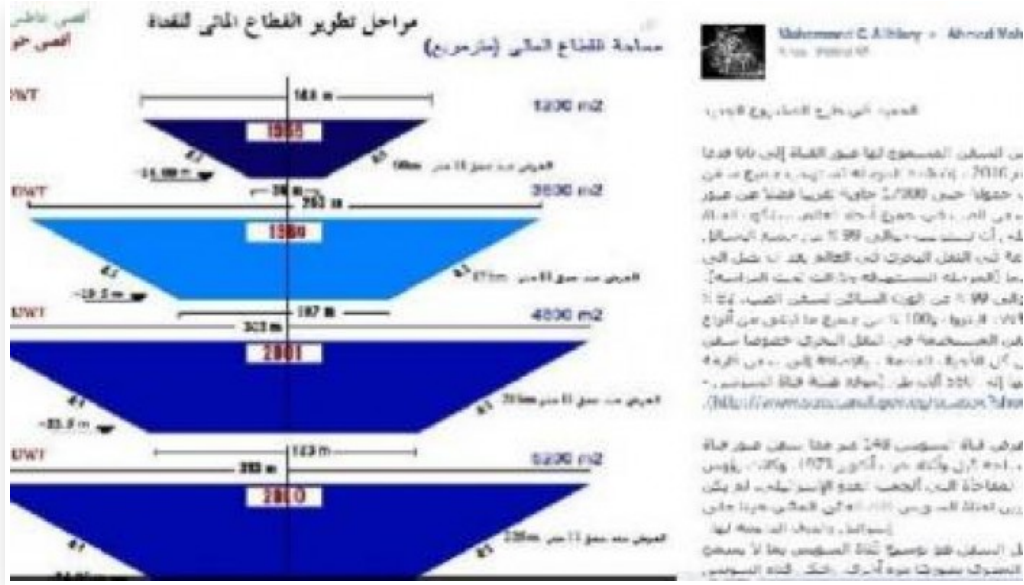


بحث جيولوجي: مشروع "السويس الجديدة" يخدم الكيان الصهيوني



السبت 6 سبتمبر 2014 12:09 م

كشف البروفيسور محمد جلال الإبياري، أستاذ الطبيعة الأرضية بكلية العلوم بجامعة حلوان، ورئيس قسم الجيولوجيا بالجامعة، في بحث قصير، أن مشروع قناة السويس الجديدة؛ هو مشروع معرض للفشل ويخدم الكيان الصهيوني، حيث أنه يصنع لهم سدًا مائيًا آخر يساعدهم في منع مصر من دخول سيناء لو تم احتلالها مستقبلًا، بحسب قوله [

وقال "الإبياري" في رسالته البحثية: "والآن بعد أن أصبح عرض قناة السويس الحالي 313 مترًا، ومع إضافة القناة الجديدة يصبح عبور قناة السويس صعبًا مع إستحالة وضع رؤوس جسور يسهل حمايتها من التيارات والأمواج البحرية والضربات الجوية، فإن الغرض الأساسي لتوسيع قناة السويس هو عزل سيناء بمائعين مائتين ومنع أي فرصة لعبور الجيش المصري، والمستفيد الرئيسي الأول والأخير؛ هو إسرائيل".

وفيما يلي البحث المصغر الذي نشره "جلال الإبياري"، عبي صفحته الرسمية على موقع "فيس بوك":

"وصل غاطس السفن المسموح لها عبور القناة إلى 66 قدمًا في عام 2010، إن هذه المرحلة تستوعب جميع سفن الحاويات حمولة حتى 17000 حاوية تقريبًا، فضلًا عن عبور جميع سفن الصب في جميع أنحاء العالم [ستكون القناة قادرة على أن تستوعب حوالي 99% من جميع الوسائل المستخدمة في النقل البحري في العالم، بعد أن تصل إلى عمق 72 قدمًا (المرحلة المستهدفة ولا زالت تحت الدراسة)، وكذلك حوالي 99% من الوزن الساكن لسفن الصب، 82% من ناقلات البترول و100% من جميع ما تبقى من أنواع السفن المستخدمة في النقل البحري، خصوصًا سفن الحاويات من كل الأجيال القادمة، بالإضافة إلى سفن فارغة تصل حمولتها إلى 560 ألف طن [(موقع هيئة قناة السويس - <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=12>).

كان عرض قناة السويس 148 مترًا، مما سهّل عبور قناة السويس سباحة قبل وأثناء حرب أكتوبر 1973. وكانت رؤوس الجسور هي المفاجأة التي ألجمت العدو الإسرائيلي [لم يكن عبور المصريين لقناة السويس ذلك العائق المائي هيئًا على إسرائيل والدول الداعمة لها [

وكان الحل السهل هو توسيع قناة السويس بما لا يسمح للجيش المصري بعبورها مرة أخرى [ولتكن قناة السويس عائقًا بالمعنى الحقيقي، عرضت اليابان على مصر منحة لا ترد لتوسيع وتعويق قناة السويس [ومن المفترض أن اليابان دولة على الحياد ولكن ما لا يعرفه الجميع أن اليابان دولة استعمارية عنصرية تابعة لأمريكا [وكان الإتفاق معها حتى لا تظهر أمريكا وخططها الاستراتيجية في الصورة [

جاءت اليابان بالمشروع وتم توسيع وتعويق قناة السويس وأصبحت عائقًا منيغًا أمام رؤوس الجسور خاصة بعد اتساع المسطح المائي مع سرعة الرياح والتيار المائي وحركة الأمواج [

إن حركة التجارة العالمية ليست كما يتخيلها البعض [فجميع الدول لها موازنات للتنمية وتطوير الخدمات لمواطنيها وهي دول منتجة [أما الدول المستهلكة فهي مجموعة الدول التي يتحكم فيها المستوردون ومكاسبهم وشلة المستفيدين

من هذه التجارة تتقدمها مصر] وحركة السفن التجارية معروفة كما أن أنواع السفن معروفة وهي:

1- سفن البضائع والحبوب (القمح وخلافه) وحمولاتها متوسطة وكذلك غاطسها]

2- سفن الركاب وسفن الحاويات وسفن السيارات وغطاسها متوسط لأسباب فنية تتعلق بالحمولات والإرتفاعات ومقاومة الريح]

3- سفن الغاز وهي ذات قياسيات محددة بعوامل الأمان وغطاسها متوسط]

4- ناقلات البترول وهي التي تصل حمولتها لأكثر من 500 ألف طن وعميقة الغاطس]

5- السفن الحربية والغواصات]

6- سفن الصيد واليخوت]

ولنحلل حركة ناقلات البترول:

- الناقلات الذاهبة من الخليج العربي لآسيا لا تمر من قناة السويس]

- الناقلات الذاهبة لأفريقيا لا تمر من قناة السويس]

- الناقلات الذاهبة للأمريكتين لا تمر من قناة السويس]

- الناقلات القادمة من الخليج العربي لجنوب أوروبا عبر قناة السويس ينافسها خط أنابيب البترول عبر إسرائيل، وخط كركوك - بانياس، وخط أنابيب كركوك - جيهان (تركيا)، وخط سوميد بمصر، وخط تابلاين (القيصومة بالمملكة العربية السعودية - صيدا).

تمر في قناة السويس حاليًا ناقلات بترول عملاقة بحمولة تصل إلى 150 ألف طن، وتمر ضمن القافلة المتجهة للشمال ولها تأمين خاص] أما الناقلات الفارغة ذات الحمولات الأكبر فتمر ضمن القافلة المتجهة للجنوب وتكون مرتفعة في الهواء وغير غاطسة، حيث يرتبط الغاطس بمقدار الحمولة]

إذًا فأعمق أنواع السفن هي ناقلات البترول العملاقة جدًا والتي لا ولن تمر أبدًا في قناة السويس لأسباب اقتصادية أولها ارتفاع رسوم العبور التي تقدر طبقًا للحمولة، وثانيها أن تلك السفن تعمل كخزانات بترول عائمة انتظارًا لأوامر البائع، طبقًا لأسعار بورصة روتردام بهولندا؛ لذا فهي تسير بأقل سرعة ممكنة وتسمى (dead-slow ahead) في المحيطات وبأقل تكلفة ولن تغير البورصة سياستها مهما كانت المغريات]

طبقًا لإحصائيات قناة السويس وهيئة اللويدز العالمية على مدى السنوات السابقة، لم يزد متوسط عدد السفن العابرة لقناة السويس من كل الأنواع عن 45 سفينة يوميًا]

كانت رسالتي للحصول على درجة الماجستير عام 1981 عن تطوير وتوسيع قناة السويس] واشتملت الدراسة العملية على مدار عام كامل دراسة الرسوبيات والطبقات وميكانيكا التربة والمسح الراداري للقناة ودراسات جيوفيزيائية أخرى أساسية لدراسات الجدوى الاقتصادية وحساب زمن وتكلفة الحفر الناشف والحفر البحري وحساب مستوى المياه تحت السطحية وحساب تأثير حركة الأمواج وعمل التكسيات الجانبية لمنع الإنهيار]

وقامت مجموعة شركات فرنسية يابانية بالعمل من خلال اتفاقيات ومنح دولية فتحت فرص عمل كثيرة وأنتجت خبرات تقنية بهيئة قناة السويس وشرفت بأن أكون ضمن تلك الخبرات]

كشف الفريق إيهاب مميث، رئيس هيئة قناة السويس، عن أن فكرة حفر قناة جديدة بدأت بطرح رؤيته على المهندس إبراهيم محلب رئيس الوزراء خلال حوار حول تنمية قناة السويس بهدف تقليل زمن انتظار السفن وكذلك الاستفادة من زيادة حركة التجارة العالمية التي ستصل إلى نحو 98 سفينة عام 2020 مقابل 49 حاليًا، مما يصب مباشرة في زيادة الدخل القومي من عائدات منتظر أن تصل إلى 100 مليار دولار سنويًا، بحسب (الأهرام 3/9/2014).

الأسئلة التي تطرح نفسها حاليًا هي:

- متى تم القيام بأبحاث المشروع؟

- أين دراسات الجدوى الإقتصادية؟ وما هي تكلفة المشروع؟

- أين التقارير العلمية التي تبين وتؤكد أن عدد السفن العابرة لقناة السويس سيتضاعف خلال ست سنوات؟ أم هي أضغاث أحلام والأمور ماشية بالعشم؟

- أين يذهب دخل قناة السويس منذ حكم مبارك؟

- هل سيظل كوبري الفردان في موقعه الحالي؟

- كم عدد الساعات التي سيوفرها هذا المشروع للسفن العابرة وما الفائدة من ذلك؟

- ظهرت المياه بعد حفر عدة أمتار بالطبع فالحفر هنا ليس كالحفر في رمال شاطيء الإسكندرية[] فلماذا لم تكتشف قبل بدء الحفر؟ وكيف سيستكمل الحفر على الناشر والمياه على عمق 5 أمتار؟

- ما هو حجم الأعمال في هذا المشروع؟

- ما هي فرص العمل المتاحة للمصريين في هذا المشروع؟ عمال - موظفين - بحارة - مرشدين - مهندسين - أطباء - مقاولين - شركات خدمات وغيرهم وغيرهم؟

- هل تستطيع التفرقة منافسة خطوط نقل البترول؟

- هل تقوم المشاريع القومية على رؤية؟ وكيف تم تصنيفها على أنها رؤية؟

تطلق إسرائيل كل حين إشاعة بحفر قناة جديدة من خليج العقبة للبحر المتوسط، فتسارع مصر بتوسيع قناة السويس[] ثم تطلق إشاعة تطوير خط أنابيب البترول من خليج العقبة للبحر المتوسط، فتسارع مصر بتوسيع قناة السويس[] ثم تطلق إشاعة بإنشاء خط للسكك الحديدية من إيلات للبحر المتوسط لنقل الجاويات والبضائع، فتسارع مصر بتوسيع قناة السويس[]

إن كل إشاعات إسرائيل مدروسة جيدا ويعرفون مستوى الفكر الذي يواجهونه لذا يتم لهم ما يريدون تحقيقه دون أي جهد[]

والآن بعد أن أصبح عرض قناة السويس الحالي 313 متر ومع إضافة القناة الجديدة يصبح عبور قناة السويس صعباً مع استحالة وضع رؤوس جسور يسهل حمايتها من التيارات والأمواج البحرية والضربات الجوية، فإن الغرض الأساسي لتوسيع قناة السويس هو عزل سيناء بمائتين مائتين ومنع أي فرصة لعبور الجيش المصري[] والمستفيد الرئيسي الأول والأخير هي إسرائيل".