

# اهمیت اقتصادی کانال سوئز

مترجم: محمد حسین عادل

مقدمه مترجم: متخصصین امور، خاورمیانه را چهارراه جهان نامیده‌اند - بنی میان‌دو دریای متفاوت شرق و غرب - باین ترتیب بی‌شک می‌توان کانال سوئز را اثر نه مرکز که یکی از حساسترین نقطه‌های این چهار راه دانست. اهمیت اقتصادی، سیاسی و نظامی این کانال به اندازه‌ای است که مرا وادار کرد که پیش از ارائه متن اصلی ترجمه، دوستان خواننده را مختصری با سرگذشت کانال سوئز آشنا سازم اگر چه این، خود تنها گونه‌ای یادآوری است: کانال سوئز، شاهراهی که دریای مدیترانه مملو از نسیم اروپایی را بدریای سرخ شرقیان پیوند میدهد در سال ۱۸۶۹ میلادی افتتاح گردید. امتیاز حفر کانال را شخصی بنام فردیناند دل‌سیس که کنسول پیشین فرانسه در مصر بود بواسطه دوستی که با محمد سعید پاشا خدیو مصر داشت در نوامبر ۱۸۵۴ گرفت. از همان آغاز کار، توشیح امتیاز نامه کانال خود موضوع رقابت میان دولتین فرانسه و انگلستان شد. چه اینکه حفر کانال توسط شرکتی صورت میگرفت که اکثریت سهامش را فرانسویان در دست داشتند، ولذا نخست بدلیل وجود دوستی میان دولسیس و محمد سعید پاشا و سپس تقوُّد زیاد فرانسه در مصر ظاهراً مشکلی در راه گرفتن امتیاز نامه وجود نداشت، اما از آنجا که تحصیل قطعی امتیاز مذکور نیاز به توشیح سلطان عثمانی داشت و از طرفی دربار امپراطوری عثمانی نیز تحت نفوذ انگلستان بود، از اینجهت موضوع امتیاز می‌بایست نخست مورد موافقت انگلستان قرار میگرفت، اما از آنجا که انگلستان در آن ترتیبی بود، امتیاز نامه توشیح گردید و حفر کانال صورت پذیرفت، اما از آنجا که انگلستان در آن زمان بخوبی بر این امر واقف بوده که شاهراه سوئز برای تأمین ارتباطات امپراطوری بریتانیا اهمیت حیاتی دارد، در پی فرصتی جهت در دست گرفتن کنترل امور کانال می‌نشست تا اینکه در سال ۱۸۷۵ دیر اسرائیلی نخست وزیر وقت انگلیس، هنگامیکه خدیو اسمعیل از نظر مالی در مضیقه قرار داشت تصمیم به فروش سهام کانال گرفته بود باین اقدام متهورانه اقدام به خرید سهام مذکور نموده و باین ترتیب بر کانال سوئز مسلط گردید.

طبق قراردادی که در ۲۶ اوت ۱۹۲۶ میان دولتین مصر و انگلیس برقرار شد، دولت مصر منافع حیاتی انگلیس در کانال را برسمیت شناخت و اجازه استقرار دو هزار سرباز و چهار صد خلبان در منطقه سوئز را به آن دولت داد، در مقابل انگلستان نیز تعهد کرد که سایر پایگاههای نظامی خود در خاک مصر را بجز تکیه گاه دریایی اسکندریه تخلیه نماید.

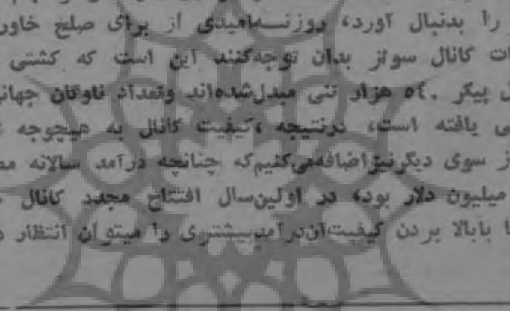
در خلال جنگ دوم جهانی بر اثر حملات هوایی کانال سوئز بمدت ۷۶ روز بسته شد و در سال ۱۹۴۸ که میان مصر و اسرائیل نخستین آتش جنگ شعله‌ور گردید و به شکست مصر منتهی شد، دولت مصر محدودیتهای زیادی برای عبور و مرور کشتیهای دشمن قائل شد و طبق اعلامیه نظامی تابستان ۱۹۴۸ مقرر گردید که کشتی‌های اسرائیل، برت سعید و سوئز بازرسی شوند پس از آن در فوریه ۱۹۵۰ طی یک فرمان سلطنتی به مأمورین مصری اجازه داده شد که از حرکت کشتیهای حامل اسلحه، مواد شیمیایی قابل استفاده در جنگ، مواد سوخت، هواپیما، تراکتور و مسکوکات طلا و نقره که بطور مستقیم یا غیر مستقیم بمقصد اسرائیل روانه هستند، جلوگیری بعمل آورند. این عمل مصری‌ها، از سوی بریتانیا و بدنبال آن ۹ کشور در یانورد آن‌دور مورد اعتراض واقع گشت. در این جریان‌ات بلاشگاه حیفا که در دست انگلیسها بود برای مدتی در اثر همین محدودیتهایی که از طرف مصر به عمل آمده بود تعطیل شد. این وقایع، توفیق موقت و بازرسی یک ناو جنگی انگلیسی بنام «امپایر» را بدنبال می‌آورد که خشم انگلیسها را دو چندان می‌سازد. بالاخره این موضوع با شکایت اسرائیل بشورای امنیت به سازمان ملل کشیده شده و به محکوم شدن مصر منتهی میگردد.

در سال ۱۹۵۱ در اوج مبارزات ضد انگلیسی مصر نجاس پاشا نخست‌وزیر وقت مصر لایحه لغو

بکطرفه قرار داد ۱۹۳۶ را تقدیم مجلس میکند که به اتفاق آراء تصویب میشود. ولی انگلستان نه تنها فوای نظامی خود را از منطقه خارج نکرد بلکه بر تعداد آن نیز افزود. سه سال بعد در ژوئیه ۱۹۵۴ قرار دادی میان دولتین مذکور بامضاء رسید که جانشین قرارداد ۱۹۳۶ شد. دومین درگیری مصر ز اسرائیل در ۱۹۵۶ در زمان جمال عبدالناصر باعث بسته شدن کانال سوئز شد که مالا به ملامی شدن آن منتهی گردید. سومین جنگ آتشین اعراب و اسرائیل در ۱۹۶۷ دوباره کانال سوئز را می بندد و این بار زبانهای را موجه جهانیان می سازد که جبران آنها امری مشکل می نماید، چه اینکه این بار بسته شدن کانال هشت سال بطول می انجامد.

در نتیجه بسته شدن کانال چشمه یکی از منابع مهم درآمد مصر خشک میشود و زمینه مساعدی که پس از ملی شدن کانال سوئز و عقیق ماندن اقدام نسجیده انگلستان و فرانسه درباره اشغال منطقه کانال در سال ۱۹۵۶ نصیب مصر شده بود و با حسن اداره کانال مزبور تثبیت شده بود برایگان از دست می رود.

مطمئنا بسته ماندن کانال سوئز برای اسرائیل، مصر، اروپای غربی، کشورهای واقع در کناره دریای سرخ، آمریکا و بویژه شوروی زبانهای اقتصادی و سیاسی غیر قابل جبرانی را در بر خواهد داشت. بهر حال در روز ۶ اکتبر ۱۹۷۳ نیروهای مصری از کانال سوئز عبور می کنند و باین ترتیب تقدیر جنگ تاریخ ملت مصر را با کانال سوئز پیوندی دیگر میدهد که گسستن آن جز در خیال میسر نخواهد بود. سرانجام دو سال بعد در پنجم ژوئن ۱۹۷۵ مطابق با ۱۵ خردادماه ۱۳۵۴ شمسی افتتاح مجدد کانال سوئز در حضور آقای مجاهد انور السادات صورت میگیرد (والاحضرت ولیعهد ایران نیز در این مراسم حضور داشتند) از سوی چندین ساله بسیاری از کشورها جامه عمل بخود میگیرد. افتتاح مجدد کانال که مذاکرات سادات و فورد، نخست وزیر اسرائیل و فورد و سرانجام وزیر امور خارجه سوریه و رئیس جمهوری آمریکا را بدنیال آورد، روزنامه ایی از برای صلح خاور میانه قلمداد میشود. اما آنچه باید مقامات کانال سوئز بدان توجه کنند این است که کشتی های ۶۰ هزار تنی سال ۱۹۶۶ بدلتکش های فول پیکر ۵۴ هزار تنی مبدل شده اند و تعداد ناوگان جهانی به نسبت افزایش حجم مبادلات بین المللی فزونی یافته است، در نتیجه کیفیت کانال به هیچوجه ناهین کننده رفتار آمدن روزی نخواهد بود. از سوی دیگر نیز اضافه می کنیم که چنانچه درآمد سالانه مصر از کانال قبل از سال ۱۹۶۷ سالانه تنها ۲۵ میلیون دلار بوده در اولین سال افتتاح مجدد کانال حدود ۴۵ میلیون دلار برآورد میشود که مسلما با بالا بردن کیفیت آن در آینده بیشتری را میتوان انتظار داشت.



متوقف شد و کشتی ها ناگزیر به عبور از تنگه امیدنیک شدند و از اقتصادی مهم زیرین بدست آمدند:

- ۱ - هزینه های حمل و نقل دریایی افزایش یافت و نتایج سوئی بهار آورد.
- ۲ - بازارهای تجاری کشور های استفاده کننده از کانال بشدت از بسته شدن آن زیان دیدند.

**۱ - افزایش هزینه باربری دریایی:**

افزایش هزینه حمل و نقل دریایی تنها بخاطر تفاوت مسافت میان کانال سوئز و تنگه امیدنیک نبود، چرا که بسته شدن کانال در سال ۱۹۶۷ باعث شد که هزینه کرایه بار برای نفتکش ها، کشتی های تجاری و دیگر وسائل حمل و نقل دریایی در سراسر جهان ترقی کند. علت این امر روشن بود، ناوگانهای تجاری که در هنگام باز بودن کانال توانایی حمل و نقل کالاها را بین شرق و غرب داشتند. پس از بسته شدن کانال که کشتی ها ناگزیر بودند دماغه امیدنیک را دور بزنند دیگر توانایی بارگیری آن حجم تجارت را دارا نبودند. بعبارت دیگر با افزایش مسافت ها، تعداد ناوگانهای تجاری موجود در برابر آن حجم کالا رویه کاهش و در نتیجه کرایه بار کشتی ها نیز به فزونی گذارد. نرخ کرایه بار ناهنگمی بالا نگاه داشته شد که کشتی های جدیدی بسیدان

کانال سوئز یکی از مهمترین شاهراههای آبی شرقی آمریکای شمالی از ۷ بار به ۳ باره تقیل پیدا زمان بوده و خواهد بود، که شرق و غرب رایج می کند. این مسئله هزینه سرمایه گذارهای لازم را بکدیگر متصل میسازد، این، حقیقتی آشکار است برای تعداد ناوگان تجاری مورد نیاز جهت تجارت اگر که بگوئیم دارندگان و صاحبان کشتی، استفاده دولتی افزون میان کشورهایی که در سواحل شمالی آراء کانال سوئز را بر عبور از دماغه امیدنیک و غربی کانال و همچنین انبساط آن در جنوب و ترجیح میدهند، چرا که از یکسوا امتیازات اقتصادی شرق آن واقع شده اند، کاهش می دهد.

در بررسی و مطالعه اهمیت اقتصادی کانال سوئز و بررسی آن در جلوه های عمده آن در آثار در میان گذاشت:

- ۱ - جهان چه زبانهایی از بسته شدن کانال سوئز دید ؟
- ۲ - باز شدن مجدد کانال سوئز برای دنیاچه امتیازاتی در بر خواهد داشت ؟
- الف - زبانهایی که بعلت بسته شدن کانال سوئز متوجه جهان گردید :

- ۱ - بعضی - اودسا در حدود ۶۶ درصد
  - ۲ - خلیج فارس - ژن در حدود ۵۵ درصد
  - ۳ - خلیج فارس - لندن در حدود ۴۶ درصد
  - ۴ - توکیو - زوتردام در حدود ۲۵ درصد
- بدون شك کاهش مسافت نخست بر زمان سفر اثر میگذارد و سپس تاثیر بسزائی بروی هزینه حمل و نقل دریایی میگذارد. طبق آمارهای دقیق يك کشتی نفتکش با استفاده از راه کانال سوئز می تواند در ۱۱ بار میان خلیج فارس و مرکز اروپا سفر کند در حالیکه این رقم با عبور از دماغه امیدنیک به ۴ باره کاهش می یابد. همچنین در مورد سفر به اروپای شمالی از ۹ بار به ۵ باره دفعه و به سواحل

گام نهادند که علاوه برداشتن ظرفیت بارگیری جدید از عهده شرایط موجود پس از بسته شدن کانال برمی آمدند. این مسئله برای کشتی های غیر نفتی تا سال ۱۹۶۸ و برای نفتکش ها تا سال ۱۹۶۶ ادامه یافت. ظرفیتی که به ناوگان های نفتکش در سراسر جهان اضافه شد در حدود ۲۴ میلیون تن به حد اکثر ظرفیت برآورد می گردد که در حدود ۸۲۶۰۰ میلیون دلار هزینه برداشته است.

علاوه بر افزایش هزینه ای که در بالا بیان شد، نرخ کرایه بار نفتکش های بیمابنده مسافت های کوتاه نیز میان بنادر کشور های صادرکننده نفت در آفریقای شمالی و بنادر تخلیه بار در اروپا افزایش یافت. افزایش هزینه حمل و نقل دریائی بطور کلی در مقایسه بین نیمه اول سال ۱۹۶۷ و سال ۱۹۷۱ در حدود ۴۰ میلیارد دلار برآورد شده که بطور متوسط سالانه در حدود ۸۷ میلیون دلار بوده است.

این زیانها را بیشتر کشور های واردکننده نفت اروپای غربی و همچنین دیگر کشورهای وارد کننده و صادر کننده مواد غیر نفتی متحمل گردیده اند. بدون شک زیانهای فوق در پایان بردوش مصرف کنندگان سنگینی کرد. چرا که آنها آخرین پرداخت کننده بوده و هستند و سود ناشی از افزایش نرخ کرایه بار در حقیقت به جیب صاحبان نفتکش ها و کمپانیهای نفتی و صنایع نفتی کشور های پیشرفته رفته است.

**۲ - تاثیر بسته شدن کانال سوئز بر بازار های تجاری :**

پرواضح است که وجود کانال سوئز کمک زیادی در جهت رشد تجارت فیما بین کشور های واقع در شرق و غرب می نمود.

آمار نشان میدهد که حجم تجارت در محدوده کانال سوئز با تجارت دریائی سراسر جهان برابری می کند. چنانچه به آمار حجم تجارت ترانزیتی کانال پیش از بسته شدن آن در سال ۱۹۶۶ مراجعه کنیم مشاهده خواهیم کرد که این حجم قبلا در حدود ۲۴۲ میلیون متریک تن بوده که در حدود ۹۰ درصد از این رقم یعنی ۱۷۶ میلیون تن را نفتی که به مقصد اروپای غربی حمل میشده و ۶۶ میلیون تن آن را کالاهای دیگر تشکیل میداده است.

در سال ۱۹۶۶ مقدار نفت بارگیری شده از کشورهای خلیج فارس به ۱۵۹ میلیون تن یعنی مقداری برابر با ۳۶ درصد کل نفت کشورهای صادره کننده رسید. بهمین گونه در همین سال مقدار نفت تخلیه شده در بنادر اروپا بالغ بر ۱۵۴ میلیون تن یعنی ۲۴ درصد کل نفت کشور های وارد کننده گشت.

با ملاحظه آمار مقدار کالا های غیر نفتی ترانزیت شده از طریق کانال سوئز در سال ۱۹۶۶ به منافعی که کشور های واقع در شرق و غرب کانال ازین جهت دارا هستند پی می بریم. مقدار کالاهای بارگیری و تخلیه شده در این کشور ها از طریق کانال ۴۱ درصد کل حجم کالاهای بارگیری و تخلیه

شده آنها را تشکیل می دهد. عبارت ساده تر ۴۱ درصد تجارت بین المللی این کشور ها از طریق کانال سوئز انجام میگردد. در صد فوق برای سواحل دریای سرخ بالغ بر ۲۲ درصد و برای سواحل جنوب شرقی ۲۴ درصد برآورد شده است. در اثر ممنوعیت کشتیرانی در کانال و در نتیجه بالا رفتن سریع قیمت حمل و نقل و بیمه و غیره رقابت در صادرات بازارهای تجاری کشورهای ذینفع ضعیفتر شده و این امر مالا به افزایش سریع هزینه های عرضه کالا انجامیده است. نتیجه آنکه روابط بازرگانی چنین کشور هائی از این وهنگام صدمات فراوانی دیده است. کشورهای آفریقای شرقی و جنوب شرقی آسیا به نسبت فایده توجیبی تجارت بین المللی خود را از دست دادند. این کشور ها میان سالهای ۱۹۶۱-۱۹۶۲ در حدود ۲۲۵ درصد کل صادرات کشور های در حال توسعه را بدون در نظر گرفتن کشور های صادر کننده نفتی دارا بودند، اما به یک باره در میان سالهای ۱۹۷۰-۱۹۶۷ رقم فوق به ۲۰ درصد تنزل کرد.

زیانهای کشورهای آفریقای شرقی و جنوب شرقی آسیا از جهت تنزل صادرات و حجم تجارت بین المللی خود متحمل گردیده اند. بین سالهای ۱۹۷۰-۱۹۶۹ بالغ بر ۵۷۰ میلیون دلار برآورد شده است. از رقم معادل ۳ درصد ارزش کل صادراتی است که در خلال این سالها به اروپا وارد شده است. چنین ارقامی بخوبی تاثیر بسته شدن کانال سوئز را بر کشورهای در حال توسعه واقع در جنوب کانال نشان میدهد. تاثیر منفی دیگری که بسته شدن کانال داشته این بود که جهت تجارت محصولات نفتی را که سابقا از مبدأ خاور میانه بسوی اروپا صادر منصرف کرده و به مبداء کشورهای صادرکننده نفت آفریقای شمالی و غربی و دیگر نواحی نزدیک به بازارهای مصرف کننده تغییر داده است. مقدار حجم تجارت نفتی که در شرق و جنوب بالغ بر ۴۰ میلیون تن (با ارزشی معادل ۵۰۰ میلیون دلار) برآورد میگردد. و همچنین اضافه می کنیم که مجموع تجارت نفتی که در بالا از زمان بسته شدن کانال تا اواسط سال ۱۹۷۱ حدود ۲۲۰۰ میلیون دلار بالغ می شود.

کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد که در اکتبر ۱۹۷۲ در ژنو تشکیل شد، زیان چنین کشورهایی را از جهت هزینه بالای حمل و نقل دریائی، زیانهای ناشی از کاهش درآمد تجاری و یا زیانهای انحراف و کاهش حجم تجارت و همچنین دیگر زیانهای توسعه اقتصادی بالغ بر ۱۷۰۰ میلیون دلار در سال برآورد کرد. باید افزود که این محاسبه تاثیرات روی بنادر و مبداء ترانه دریای سرخ و سواحل آفریقای شرقی و همچنین ضایعات و زیانهای را که از متوقف شدن سرویس های منظم کشتیرانی در این سواحل ببار آمده است در بر نمیگیرد. در این مورد در کنفرانس مذکور از زیانهای کشورهای در حال توسعه جنوب کانال از جهت کند و یا متوقف شدن سرعت پیشرفت

ورشدشان متصل شده اند ذکر می نمایم. دیدی است که تمامی این زیانها ناشی از بسته شدن کانال سوئز بوده است.

ب - امتیازاتی که باز شدن مجدد کانال سوئز برای جهان تجارت در بر خواهد داشت. از سؤگیری کشتیرانی در کانال سوئز، زیانها و خسارتی را که بسیاری از کشورهای متصل گشتند و در صورت ادامه بسته شدن نیز متحمل میشدند بر طرف خواهد کرد. بدون شک باز شدن مجدد کانال مزایای زیر را در بر خواهد داشت :

۱ - کاهش در مسافت حمل و نقل که نخست باعث صرفه جوئی در مصرف سوخت کشتیها میشود خود این مسئله ۳۵ درصد الی ۵۰ درصد هزینه ها را تشکیل میدهد و سپس بروی هزینه کل حمل و نقل و مالا قیمت کالا اثر میگردد. بانک جهانی صرفه جوئی حاصل از باز شدن کانال سوئز در هزینه حمل و نقل دریائی را بین سالهای ۱۹۸۰-۱۹۷۵ بالغ بر ۸۲۰۰ میلیون دلار برآورد کرده است.

همه کشور ها، هر یک باندازه ای ازین صرفه جوئی سود خواهند برد، و ناگفته نماند که در این مورد کشورهای اروپائی سود بیشتری خواهند برد.

۲ - افزایش رفت و آمد و حمل و نقل و همچنین افزایش حجم مبادلات بازرگانی فیما بین کشورهای شمالی کانال و بنادر خلیج فارس، دریای سرخ، سواحل آفریقای شرقی و جنوب و جنوب شرقی آسیا که خود منجر به افزایش فعالیت های تجاری در این بنادر میگردد. اولیای امور کانال سوئز برآورد کرده اند که در خلال نخستین سال باز شدن مجدد آن، کانال میتواند با گشتی کثونی خود ظرفیت ترانزیت مقادیر زیر را داشته باشد:

۱ - ناوهای نفتکش از ۱۶۰ الی ۲۰۰ میلیون تن  
۲ - ناوهای سنگین ۲۰۰ الی ۲۴۰ میلیون تن  
۳ - کالاهای غیر نفتی خشک ۱۱۲ میلیون تن

۳ - کاهش در تعداد ناوگانهای جهانی مورد نیاز برای تجارت میان شرق و غرب معادل ۲۵ درصد که بدون شک نخست بروی تقاضای صنعت کشتی سازی اثر گذاشته (از آن میکاهد)

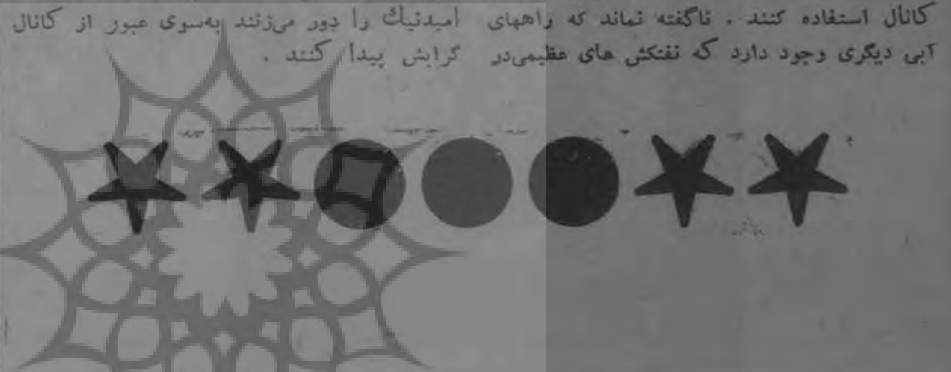
و نتیجه اش پائین آمدن قیمت های کشتی سازی خواهد بود. علاوه نرخ کرایه بار در بازار های کشتی کاهش پیدا خواهد کرد، چرا که در این میان میزان عرضه بر تقاضا فرونی خواهد گرفت. نتیجه همه اینها این است که مقداری از سرمایه هائی که برای ساختن نفتکش ها بکار افتاده به دیگر رشته های سرمایه گذاری منتقل خواهد شد.

۴ - افزایش تحرک در عملیات مربوط به صدور برخی از کالاهای عمده بویژه در سواحل آفریقای شرقی و بنادر دریای سرخ که بواسطه بسته شدن کانال کاهش یافته بود. مقامات کانال سوئز اعلام کردند که در چارچوب پروژه ای که در دست تهیه می باشد

آن رفت و آمد می‌کنند که البته این راه‌آبادارای  
 وضعی متفاوت با کانال سوئز است. برای مثال  
 نفتکش‌های عظیمی که از خلیج فارس و اندونزی  
 به ژاپن نفت می‌برد و همچنین آنهایی که میان  
 آفریقای غربی و شمالی اروپا و بنادر آمریکا  
 رفت و آمد می‌کنند از همه راه‌های آبی فوق  
 استفاده می‌کنند.

نتیجه اینکه توسعه کانال سوئز بطور قابل  
 ملاحظه‌ای در احیای مجدد اهمیت اقتصادی کانال  
 سوئز بعنوان یک شاه‌رود حیاتی در سیستم  
 بازرگانی بین‌المللی کمک خواهد کرد. و علاوه  
 منافع متقابل اقتصادی بین کشورهای عربی از  
 یک سو و دیگر کشورهای جهان از سوی دیگر  
 را بیشتر بهم پیوند خواهد داد. ناگفته‌نباید  
 گلوارده مقامات کانال سوئز همواره کوشش‌های  
 زیادی در جهت اعطاء امتیازات اقتصادی برای  
 نفتکش‌های عبور کننده از کانال می‌کنند و  
 نتیجه این میشود که نفتکش‌هایی که دماغه  
 امیدنیک را دور می‌زنند به‌سوی عبور از کانال  
 گرایش پیدا کنند.

مبادرت به صیقل و عریض کردن کانال سوئز  
 خواهند کرد بترتیبی که نفتکش‌های ۱۵۰۰۰۰  
 تنی با بار پروکامل و نفتکش‌های با ظرفیت بالاتر  
 نیمه پز بتوانند از کانال عبور نمایند. این پروژه  
 سه‌سال پس از باز شدن مجدد کانال قابل اجرا  
 خواهد بود. مقامات فوق همچنین اعلام کردند  
 که سه سال پس از تکمیل نخستین  
 پروژه گشتی‌های ۲۶۰۰۰۰ تنی با بار کامل و  
 کشتی‌های ۳۰۰۰۰۰ تنی بطور نیمه بروجسی  
 کشتی‌های با ظرفیت بالاتر با استفاده از شن در  
 به کشتی قادر به عبور از کانال خواهند شد.  
 در نتیجه کانال سوئز توانائی پذیرفتن ۹۰  
 درصد ناوگان نفتکش‌های جهانی را دارا خواهد  
 بود در حالیکه باید در نظر داشت که در خلال  
 سال ۱۹۶۷ پیش از بسته شدن کانال فقط ۵۰  
 درصد ناوگان نفتکش‌های جهانی برای حمل نیاز  
 های نفتی کشورهای شمالی کانال می‌توانستند از  
 کانال استفاده کنند. ناگفته نماند که راه‌های  
 آبی دیگری وجود دارد که نفتکش‌های عظیمی در



انسانی و مطالعات فرهنگی

**فروشگاه‌های کفش ملی**  
**نمایشگر زیباترین مدل‌های سال**