

# کانال سوئز در اقتصاد و سیاست جهانی

از:  
عبدالله صدرنایی

اندیشه ایجاد ارتباط بین دریای مدیترانه و دریای سرخ از طریق قطر ترعه ای از زمان فرعون مصر شناخته و وجود داشت و هخامنشیان درازینه قدیم وولتر ناپلئون بناپارت و فرانسوا دوکس در زمان نزدیک تر از جمله کسانی بودند که فکر ایجاد چنین راهی را در سر می پروراندند. حسن ظفر از فرانسویان بود که در نظر حسن ظفر این کانال، ایجاد آن می توانست در جهت زندگی و ارتباط هرچه بیشتر میان ملل مختلف نیز سودمند باشد. اما برخلاف این تصور، حسن کانال سوئز از همان آغاز موجب حوادث و رویدادهایی شد که مسبین آن نه ملت ها که دولت های آرزومند و سودجو بودند.

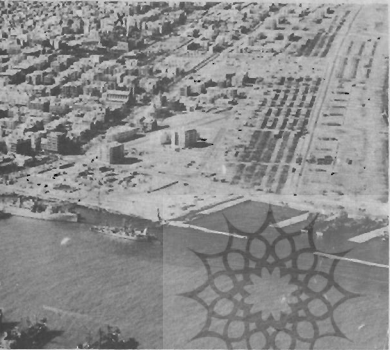
دیپلمات جنگ دوم جهانی بر اثر حلات دراس. کانال سوئز به مدت ۷۶ روز بسته شد و به دنبال آن در سال ۱۹۵۸ کانال که شعله های نخستین جنگ میان مصر و رژیم صهیونیستی افزوده شد و به شکست مصر منتهی گردید. دولت مصر محدودیت های بسیاری را برای عبور و مرور کشتی های دشمن قائل شد و طبق اعلامیه نظامی تابستان ۱۹۵۸ مقرر گردید که کشتی ها را دستگیرند، پورت سید و سوئز بازرسی شوند. متعاقب آن در فوریه ۱۹۵۹ طی یک فرمان به نامورین مصری اجازه داده شد تا از حرکت کشتی های حامل اسلحه و مواد شیمیایی مورد استفاده در جنگ به مقصد فلسطین اشغالی جلوگیری کنند این امر مورد اعتراض انگلیس و بعضی دیگر از کشورهای ذینفع واقع شده و با شکایت رژیم اشغالگر فلسطین به شورای امنیت سازمان ملل متحد ارجاع و نهایتاً با توجه به نفوذ قدرت های بزرگ به محکومیت اقدام مصر (زمان نامبر) منتهی شد.

بهین تعز شعله روشن شدن جنگ اعراب و رژیم صهیونیستی در ۱۹۶۷ مجدداً باعث انسداد کانال سوئز شد که این بار به مدت ۶ سال ادامه یافت.

در سال ۱۹۸۲ (۱۳۶۲) خرمین گذاری در کانال سوئز دریای سرخ که به آسیب دیدن بیش از ۱۷ کشتی انجامید برای چندمین بار کانال سوئز را در زمره مهمترین کانونهای خوری قرار داد. گوشش های اوله رسانه های گروهی امپریالیستی که خبر مزبور را وسیله تهاجم تبلیغاتی جنیدی علیه کشورهای غربی و انقلابی و در اس آن ایران اسلامی قرار داد، بودند. آشکارا متوجه نشدند این اقدام تشنج افروخته به ایران ولیسی بود. فروا کشتی است به این اقدام، امام خمینی رهبر و بنیانگذار جمهوری اسلامی ایران، طی سخنانی که انعکاس وسیعی یافت، مین گذاری و هواپیمایی را مخالف اسلام دانسته و آنرا توطئه امریکاری بدنام ساختن اسلام نامیدند. سخنان امام در رسانه های گروهی جهان منعکس گردید و در میان محافل و مجامع بین المللی به عنوان تکلیف قطعی شرکت ایران در اقداماتی از این نوع تلقی شد.

اعلام و پخش گسترده اخبار و تبلیغات همگام در مورد مین گذاری در کانال سوئز و دریای سرخ و به دنبال آن درخواست دولت مصر از امریکا، فرانسه و انگلیس جهت پاکسازی این آبراه و انجام فعالیت های مشترک و نقل و انتقالات وسیع دریایی، این ترزید که این عمل یک اقدام ساده نبود بلکه منتهی ای بود است که دران مصر یک طرف قضیه و امریکای طرف دوم بوده است را به پایین تبدیل ساخت و بخصوص که تجربه نیز نشان داده است که امریکا همواره مستقیم یا غیر مستقیم چنین مسائلی را ایجاد می کند تا هرچه بیشتر بتواند نفوذ خود و هم پیمانانش را درگستره و کنار افزایش دهد.

از این رو و از آنجا که میکن است انتشار وانعکاس گام و بیگاه اخبار و حوادث حوال و حوش کانال سوئز در رسانه های گروهی و بروز وقایع و رویدادهای پیرامون آن سوتلانی را به وجود آورده باشد، ضمن تذاکر سرکشت و تاریخ گشایش این آبراه جهانی به بررسی منافع سیاسی و اقتصادی آن پرداخته، آثار و نتایج ناشی از انسداد و با گشوده ماملن آن از دیدگاه سیاست جهانی را مورد بررسی قرار می مبد.



در قرن گذشته، به دنبال ساخته شدن کانال سوئز بار دیگر نگاه ها در دنیا متوجه مصر شد. حسن ظفر این کانال اثر کوشش جسمانی و تلاش ۳۰ هزار کارگر بود که از سال ۱۸۵۹ عملیات حفاری آنرا آغاز و به مدت ۵ سال برای قطر این کانال کار کردند.

پس از استقلال مصر سیاست دیپلمات فرانسوی اولین تحقیقاتی را که هنگام لشکر کشی یاقوتون در سال ۱۷۹۸ درباره قطر کانال شد، به مطالعه کرد و با توجه به منافع مرتبط بر آن مدت ها در اندیشه حسن ظفر کانال بود تا آنکه در دوران حکمرانی محمدهدیه در مصر بواسطه دوستی نزدیک که از دوران جوانی بین آنها مدارت یافته بود به مصر دعوت شد و طرحی را که پرسید یک مهندسی تهیه کرد بود به محمدهدیه ارائه داد طی وضع مخالفت عثمانی ها و تحریکات انگلستان علیه در فرانسه یک شرکت سهامی با سرمایه بالغ بر ۱۲ میلیون لیره تشکیل داد و با برخورداری از حمایت محمدهدیه کار خود را آغاز کرد. در بهار ۱۸۶۹ قطر حفاریاتی کانال به تقریب پایان یافته بود و ۵ سال بعد حلق کانال به ۹ متر رسید.

در روز ۱۷ نوامبر ۱۸۶۹ کانال سوئز رسماً افتتاح شد و از این طریق راه غرب به هندستان ۹ هزار کیلومتر نزدیک تر شد و از آن بد به بعد هیچ قدرت اروپایی حاضر نشد این آبراه جدید را در دست صاحبان اصلی آن بمانی نگذارد. به کانال سوئز از این پس برای اروپا در حکم معادن طلا محسوب شد و بخصوص برای انگلستان جنبه ای حیاتی

**\* بنا به باروای از اظهار نظرها**  
**بین ۱/۵ تا ۲ میلیون مصری به طور مستقیم یا غیر مستقیم از طریق کانال سوئز زندگی خود را اداره می کنند و با انجام طرحهای عمرانی و تکمیل پروژه های موجود بیش از ۵ میلیون مصری در امور مربوط به کانال و تأسیسات وابسته امرار معاش خواهند کرد.**

ارتش های کنتره های عربی را شکست داد. بار دیگر تلذگامی تاریخی ترقه، اشفاق و چند جنگی را در قلب ملت های مسلمان و عرب قابل درک ساختند. چه شکست ۱۸۶۷ نه انتقار ملت های مسلمان، که بازتاب ناگزیر بر مصر، وابستگی و خبیات دولت های بود که با پشت کردن به مصر و اربعان ملت های عرب زمینه شکست و از هم گسیختگی جهان عرب و پیروزی رژیم اشغالگر فلسطین را فراهم ساختند.

**چگونگی بازگشایی کانال سوئز**  
بخش اول: سوابق تاریخی  
در ژوئن ۱۹۶۷ که رژیم اشغالگر فلسطین ۶ روز

گشایی که کانال سوئز (در ۱۸۶۹). برای کشی رانش گشوده شد، دولت مصر ۱۷ میلیون لیره مصری بعنوان سهمیه خود در قطر کانال پرداخت. اذعان کانال بوسیله آفریقای سهام صورت می گرفت تا اینکه دولت انگلیس ۲۰۲-۱۸۶۵ سهام ۴۰۰ هزار سهم کانال را خریداری کرد. دلیل ورود انگلیس در این معامله نگرانی از تصرفاتش در شبه قاره هند و علاقتش در حفظ این تصرفات بود. چنانکه بعد از دولت انگلیس سهم مصر را نیز خریداری کرد. در سال ۱۸۷۵، ۷۷ هزار سهم مصر به ازای ۲ میلیون لیره مصری به انگلیس واگذار شد. دلیل آن وضع معامی دولت مصر و وسایع خاک بر حکومت بود.

طبق قرارداد قسطنطنیه که در سال ۱۸۸۸ به امضاء رسید کانال سوئز می طرف اعلام شود و کلیه تصرفات غیر از گشایش بازرگانی و جنگی، که در زمان صلح و چه



بهنگام جنگ اجازه یافتند که از این کانال عبور کنند. معاهده انگلیس - مصری اکتبر ۱۹۵۶ مفادش خروج نیروهای انگلیسی را از منطقه کانال سوئز فراهم آورد. در ۴ آوریل ۱۹۵۶ نیروهای انگلیس از کانال سوئز خارج شدند. در ۲۶ ژوئیه ۱۹۵۶ دولت مصر کانال را ملی کرد و اعلام داشت که تصمیم دارد درآمد حاصل از کانال را که از طریق نفت، گاز، کسب می کند صرف ساختن سد (سد قسطنطنیه) ایران سازد و در مقابل به سهامداران این شرکت سهام ارزش خارجی پارسیه را که ارزشی معادل سهام شرکت داشت واگذار نماید. یکی کردن کانال سوئز باعث شد که فرانسه، اسرائیل و انگلیس در نوامبر ۱۹۵۶ به مصر حمله کنند و پس از دولت مصر را توسط ژنرال عبدالنور در آوریل ۱۹۵۷ استبداد کانال سوئز توسط نیروهای اهالی سازمان ملل متحد برطرف و راه کانال باز شد. در آوریل ۱۹۵۸ تعداد کشتی های که از کانال عبور کردند عبارت بیشتر از ۱۲۰۰۰ کشتیهای مسافربری و ۱۰۰۰ کشتیهای بازرگانی و ۲۸ میلیون لیره به سهامداران شرکت به عنوان عیدانستاد برقرار کرد. آغاز جنگ اعراب و اسرائیل، جریان صادرات برنز در ششم ژوئن ۱۹۶۷ سدود شد و وسایل جنگی بازرگانی اعلام داشت، تا زمانی که نیروهای اسرائیلی ساحل شرقی را از اشغال واردان کانال همچنان سدود باقی خواهد ماند مصر تا پیش از باز شدن مجدد کانال سوئز (کانال پس

از جنگ اکتبر ۱۹۷۳ که منجر به شکست اسرائیل و عبور نیروهای مصری از کانال گردید سجداً گشوده شد). سالانه مبلغ ۷۵ میلیون لیره از صندوق توسعه اقتصادی عرب بعنوان جبران خسارت در باقیات می رود.

سرانجام کانال سوئز و جنگ اعراب و اسرائیل مسائل جنسی دیگری نیز وجود دارد. تا آنزمان علم فرانسوی در اعراب و اسرائیل و سرانگونی رژیم سلطنتی وابسته به غرب، مصر هنوز در گمب قرار داشت. هر چند که ناصر تعلیقات ملی و ناسیونالیست عربی خود را پنهان نمی ساخت، اما در حین عمل فرانسویان در کانال سوئز و اروپا جهت ساختن سداسون بود. آمریکا دادن جنسی واری و اسرائیل به شرکت مصر در پیمان بغداد می کرد. ولی ناصر علم رفیق تایل به دریافت وام از آمریکا از پیمان بغداد بعنوان اعضای سود آمریکا و غرب نام می برد که هدف آن مقابله با شوروی است. ناصر می گفت که نه تنها مصر در چنین احوالی

**گرز گذشته استبداد کانال تا حدی موافق طبع آمریکا بود چه بسته بودن کانال مشکل عمده ای را برای شوروی در مورد تهیه و تدارک نیازمندیهای ویتنام شمالی بوجود می آورد و عبور و مرور ناوگانهای روسی در دریای سرخ و اقیانوس هند را با موانعی رویرو می کرد لیکن با پایان گرفتن جنگ ویتنام و فشار هم پیمانان آمریکا در ناتو این کشور تغییر جهت داده و اقداماتی را جهت گشایش مجدد کانال به عمل آورد.**

شرکتی نبود، بلکه به دیگران نیز در مورد ماهیت چنین پیمانی هشدار می دهد. در شرایط ناسر به شوروی و آمریکا و اروپا و روسها ساختن سداسون را تعهد می کند که نتیجه گرایش مصر به شوروی است. خاصه آنکه هر یک از این اقطار روسها به آمریکا میلی پروچتت با جنگ به سود مسیحیت فرانسه و امارات و با عقب نشینی و سرگردانی آن پس می کند. اساس در جنگ کانال برده اصلی می باشد این محاسبات است که مصر از نظر کلانم شکست خورده بود.

گذشته از این، کانال سوئز از جهات دیگر نیز حائز اهمیت است. واقعیت این است که مصر نیل را دارد و بعد کانال سوئز را و به این ترتیب روشن می شود که اهمیت کانال سوئز در حقیقت اقتصادی مصر تاچه میزان واقعیت است. بنابه بازواری اظهار نظرهای بین ۱۰/۵ تا ۱۵ میلیون مصری بطور مستقیم یا غیر مستقیم از طریق حوض کانال زندگی می بردند و اداره می کنند و بار طبق همین گمانه زنی ها با انجام طرحهای عمرانی و تکمیل پروژه های موجود، پیش از ۱۰ میلیون مصری در امور مربوط به کانال و تأسیسات وابسته امرار معاش خواهد بود.

اما سطران در اهمیت اقتصادی فر قابل اتکار کانال در حقیقت اقتصادی مصر، این کانال اهمیت روزی بالاتری دارد چرا که کانال سوئز با تاریخ معاصر و احسانات بین ملی مردم مسلمان مصر همچون گشایش زندگی باقیه و بعنوان یکی ارزش سلیبک مطرح شده است. در سال ۱۸۸۲

هنگامی که دعوی پادشاه یکی از امیران مصر علیه نیروهای انگلیسی لجام کرد تصمیم گرفت که در ناحیه سوئز به ابراهیم بردارد و باخورد در نال انگلیس. واقع در دوام اسامیه بود که شکست خورد نیروهای جنگ جهانی دوم، انگلیس همسایه انگلیس در حسن مصلحت شکل گرفت و جنگ چریکی علیه ابراهیم و افتاد و به آن منطقه پیوست. در واقع همین جنگ ها به عنوان بخشی از اشکال مبارزاتی بود که سرانجام در سال ۱۹۵۶ به نتیجه رسید و انگلیس با مجبور به خروج از مصر کرد. در سال ۱۹۶۷ کانال سوئز از نظر ابراهیم اعمال مکتب مصر استفاده شد و در سال ۱۹۷۳ معجزه عبور از کانال برای اولین بار براساختگان ضمن دستمندیستی برقرار شد. بنا به چه همه این مسائل است که می توان گفت کانال سوئز پیش از آنکه از نظر معاش برای مصری باشد، بیشتر مقوله مردم مسلمان مصر در مقابل بیگانگان و تسلط بران نشان استقلال آنان بوده است.

در این حال، سیر دریای سرخ و کانال سوئز پررفت و آمدترین ابراهیم در سطح جهانی است. اهمیت سوئز برای کمپ غرب بنا به چه به یو سفا در دریافت مواد سوختی از خورسوانه و خلاص فرانس از طریق این کانال و سودر حواد صنعتی و کلا به خاورمیانه و شرق آسیا از همین مسیر مسلم است. چنانکه با جزئیات بیشتری اشاره خواهیم کرد، راه ارتباطی دوم اروپا و آمریکا به این بخش از طریق اروپا در دوران نسامی اروپا و از طریق معامه اسیه نیک در آفریقای جنوبی امکان پذیر است و مسافت آن بلندی زیاده است که از لحاظ اقتصادی با صرفه نیست زیرا هزینه کالاهای راه آلا می بود از لحاظ زمانی نیز مدت طولانی تری کالاهای در راه پائی خواهد ماند. در کنار ارزش اقتصادی کانال، ارزش نظامی آن مطرح است. آمریکا در ناگان ششم و هفتم خود را در دریای مدیترانه و اقیانوس هند متمرکز کرده است و راه ارتباطی این دو ناوگان تنها با رفت و آمد معادوم از کانال سوئز امکان پذیر است. آمریکا پایگاههای نیروی دریایی خود در مصر و سوریه و در عمان و پاکستان و دیگر در جزیره مرجانی و در اقیانوس هند دارد و از تسهیلات مصر دیگر در بحرین و شبه جزیره عربستان استفاده می کند. بنظر می رسد که رقابتی که در تمامی این سفاها بین دو ابراهیم بر سر تسلط بر کشورهای دوسری دریای سرخ و کانال سوئز جریان داشته است، همین دلیل باشد.

**بخش دوم: اقدامات آمریکا جهت بازگشایی کانال**

مدتی پس از جنگ ۱۹۷۳ دولت آمریکا علیرغم انتقادات و حرجاتی که از جانب برخی محافل مخالف مصری و بخصوص از جانب روزنامه الاارام، در مورد سیاست آمریکا بعمل می آمد، از طریق ملاقات ها و مذاکرات سیاسی با مقامات و قلمرو مصری در زمینه اشغالگری شرکت بازگشایی کانال اقدام کرد. دولت نیکسون پس از مذاکرات با مسئولان ویژه آمریکا در راهی باستان اقدام داشت با تأیید این روشی که در طرفین مناسسه را به گشایش کانال وادار کرد. از این نقطه نظر نیکسون پس از مطالعه گزارشهای مسئولان حکومت درباره اشغالگران با مقامات مصری چه جزوف سیخوه معاصر دربارت عرضه کرد. خریش، دستور داده اسرائیل رفته و باوقف گامهای گشودند.

قابل ذکر است که دولت حسن ابراهیم روزنامه اشغالگران در مقاله اشغالگری به عنوان سیاست پیشه کرده بود تا مذکور با آمریکا رابطه کرده و حتی قطعنامه سرخ نوامبر ۱۹۶۷ را نیز از این جهت سازمان ملل متحد را نیز منقضی کرد. دولتیام راهرو وزیر امور خارجه آمریکا به نیکسون خاطرنشان ساخت که در صورت پذیرش بازواری اشغالگری، سازمان ملل اسرائیل ویتنام نشان دادن سنت بیشتر می توان به بازگشایی کانال آمینوار بود. در همین ابراهیم دایستره ریکا سران جمهوری مصر حمله کرد و در خاورمیانه راهرو آمریکا که با سازمان ملل منقضی شده بود، خوشبختی راهرو را تأیید کرد و اظهار داشت که مقالات الاارام تا حدی متعصبانیت نظرات مسلمان نیست، بلکه نداد به او اطمینان داشت که با بلانش آمریکا در باقیات پیک راه صلح مسالمت آمیز موافق است.

در اینجا به بایست به این نکته اشاره کرده که مقارن همین ایام رژیم اشغالگر قدس مصراً برای دریافت قلمروهای جدید از آمریکا تلاش می کرد و این به گمان پارهای از نظراتن به آن معنا بود که از نقطه نظر محافل آمریکایی فرصت مناسبی جهت افشاح آن رژیم به دامن آسیای شرقی جهت برقراری صلح و هماهنگی گشتایی کانال به دست آمده است.

بهر تقدیر و صرف نظر از صحت و سقم این گمان، حقیقت آنست که دستگاه اداری نیکسون و سایر دولتمردان و مسخین آمریکا در آن زمان، بازگشایی کانال سوئز را به لابی کردن در ادامه این نوشته به آن اشاره خواهیم کرد به نفع خود می دیدند.

سراجام، پس از یکسری امدود رفت و به دنبال اقدامات حوری کیسپری این راه ای بار و پس از یک دوره فرست سبنا طولانی کار خود را از سر گرفت.

### موضع شوروی و دیگر دول (در مورد بازگشایی کانال)

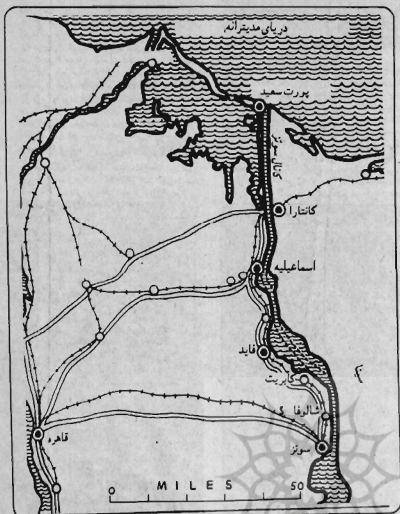
تفاوتهای تاکتیکی، مربوط به گشایش مجدد کانال سوئز به اصف در این موردنامه ای می رسد زیرا اگرچه نامی دول عرب ظاهراً خواهان بازگشایی اسرائیل از سر زمینهای اشغالی بوده و منتظر درگشتن خرابساز استقرار ملت فلسطین فرسوز زمین فلسطین هستند، با اینهمه در لابلای این بیان کلی نقطه نظرهای خاص هر دولت نیز وجود دارد.

از دیدگاه سادات، شکست مذاکرات صلح ژنو نه تنها امدعهای مصر را برای دستیابی احتمالی به جاههای نفت سینا به این فکر طغی کرد، بلکه منتج عالی عظیم دیگری را نیز که همان در امدعهای حاصل از بازگشایی کانال بود از دست می داد. به این لحاظ اقدام یکجانبه مصر جهت توافق با رژیم اشغالگر قدس کرچه هدف انتفاده پاره ای از کشورهای عربی قرار می گرفت، اما عواید سود و مالی آن بنوعیه خود می توانست، حوائل برای مدتی سادات را از خطر تشدید ناراضیهای فای عمومی در مصر مصون بدارد (۱۱).

شوروی نیز در این زمینه عکس العمل نشان نداد، چه علاوه بر اینکه بازگشایی کانال (صرف نظر از هر نوع پند و بزرگشایی) چنانکه بعداً نیز خواهیم دید) با نفع او بود، هرگونه عکس العمل منفی از جانب آن کشور برخلاف روند عادی روابط توأم با همکاری میان افریقای شمالی تلقی می شد. بخصوص که دل مشغولی آمریکا بدلیل مواجعت شدن با بخرهای سیاسی فر خاور دور، تحولاتی که به خاطر کاره گیری فرانسه و یونان از شرکت مستقیم در سیستم نظامی ناتو به وجود آمده بود، درگرونی مانی که در شب چیر، آبروی رخ نموده بود و نیز توجه به این مهم که آمریکا بهر چه حاضر به گشایش از منافع و با مصالحه درباره توطئه خود در مازدی که به دست آنها را میانی می دانست، نبود، نوعی همکاری را لازم داشت.

علاوه بر این آنچه در خاورمیانه می گذشت نه تنها موافق با سیاست آمریکا نبود بلکه آن کشور را مواجعت می فرمایید. منتحین اروپایی خود که متضای به بازگشایی کانال سوئز در آن بودند، می نمود. از سوی دیگر شوروی نیز خود را بیش از حد از نقطه نظر سیاسی در ارتوا می دید، چه علی رقم حمایت دو افریقت در جنگهای ۱۹۶۷ و ۱۹۷۳ و اعراب و اسرائیل از طرفین درگیر، آمریکا موافق به آنچه روابط حسنه ای با مصر شده بود در حالیکه شوروی به نوعی روابط متضادانه و کم تحرک در قبال مسائل متعلقه بسنده کرده بود. از این جهت بازگشایی کانال حداقل مایه ای برای شرکت هر چند اندک شوروی در آنچه که در شرف انجام بود یعنی گفتگوهای صلح، به شمار می آمد.

بهر تقدیر عقب نشینی نیروهای رژیم صهیونیستی در مصر این سینا که به دنبال افریقتی که در این مصر و رژیم اشغالگر و با میانجیگری قدری کیسپریه رژیم شوروی در آمریکا عملی گردید، باعث شد که در ۵ ژوئن ۱۹۷۳ این راه دوباره بسته شود.



کانال سوئز از نظر رابطه دریایی کشورهای حوزه دریای مدیترانه با کشورهای افریقتی و آسیای واقع در حاشیه اقیانوس هند اهمیت فوق العاده دارد. آستاد چند ساله کانال سوئز این فکر را پیش آورده بود که نقش این راه ارتباطی پس آمده و لذا این ستوال مطرح شده بود که اختصاصی دادن سرمایه گذاریهای جدید برای امداد ساختن و امروزی کردن آبرامی که امروزه دیگر یک الزام اقتصادی و واقعی تلقی نمی شود چه سودی دربر خواهد داشت؟

بنوعی یک درک این طلیقت که کانال سوئز مسو با تاریخ مبارزات ملت مسلمان مصر و تسلط دریایی بیگانگان، آمیزه ای از تلاش برای حاکمیت بافتن و کوشش به امداد تسلط و نفوذ بوده است (۱۲) همچنان دست نهد، نمی تواند از اهمیت نقش آن بعنوان یک آبراه مهم بین المللی بگذارد. و از این رو صرف نظر از مسائل سیاسی که وجود دارد، واقعیت آنست که هنوز نیز کانال مقام خود را بعنوان یکی از معابر مهم تجاری، اقتصادی و استراتژیکی حفظ نموده، و گذرگاه بین المللی مهمی به حساب می آید.

### اهمیت جهانی کانال سوئز

کانال سوئز یکی از مهمترین و پررفت و آمدترین راههای ارتباطی جهان بوده و با طول ۱۷۷/۷۰ کیلومتر (حدود ۱۰۰ مایل) و عرض ۱۰۰ تا ۱۵۰ متر (حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ متر) از میان یک ناحیه شنی و ازبک، دریاچه مانی تشریحی تسخار و بلق عبور می کند. این کانال متجاوز از ۵۰ سال

کانون تحولات اقتصادی جهان بوده و همین علت قدرتهای بزرگ جهان امروزه نیز به خاطر اهمیت اقتصادی و استراتژیکی کانال به آن چشم دارند به هنگام بازگشایی کانال ۲۰۰ کشور مختلف بویژه نیروهای نظامی آنها به بازسازی کانال همکاری داشتند که در این زمینه نیز آمریکا نقش اساسی داشت و تعداد ۵۰۰ سفیر از نمایان آن کشور در راه با توطئه ای فلسطینی انگلیس در کارهای مربوط به شناسایی مواد منفجره و اجرای طرحهای لابیرویی با دولت های دیگر همکاری می کردند. علاوه بر آمریکا و انگلیس، ژاپن، آلمان غربی، ایتالیا، هند، یوگسلاوی، فرانسه و چند کشور دیگر نیز در مورد بازسازی کانال تعهداتی بعهده گرفته بودند.

گامه از منافع عرب برآه استاری دوباره کانال بعنوان یک راه ارتباطی مهم، آمریکائیان معتقد بودند که ارتباط از طریق کانال سوئز بسود مقل اروپایی و آمریکاست. در این زمینه انگلیس نیز از سیاست آمریکا پشتیبانی نموده و معتقد بود که بازگشایی کانال با سیاست دوگانه در مورد اقیانوس هند یعنی پایگاه، قبه گورگاریه با سبکی داشته، قدرت مانور آنان را افزایش می دهد. دولت فرانسه نیز به علت سوابقی که در منطقه خاورمیانه داشت در مورد کانال سوئز از سیاست سایر دول غربی در این زمینه حمایت می کرد. زیرا فرانسه برای دسترسی به اقیانوس هند می توانست از پایگاه خود در جیبوتی استفاده شایان توجهی ببرد.

علاوه بر این باید گفت که بازگشایی کانال سوئز از نظر سیاست بین المللی، در ارتباط با روابط میان افریقتها، تا اندازه ای از تشنج بین المللی کاسته، زیرا به گمان برخی،

پاژندگن کانال معانی را برای شوروی دربردارد که آمریکا در نتیجه بحرین ویا سایر پایگاههای آقیانوس هند دارد به برآورده این کارخانستان شوروی برای رسیدن به بند طرک آقیانوس گیسر را در بندر هولای وسنگه باسیست با مناسبتی اعلام میگرد که در مورد وسنگه باسیست پاژندگن کانال از طریق دریای سیاه و مدیترانه دریای سرخ مسافتی حدود ۱۲۰۰۰ مایل را طی می کند. در حالی که مسافت از طریق مدیترانه ودهانه امید به حدود ۱۷۰۰۰ مایل می رسد. از این نقطه نظر با کم شدن مسافت، شوروی در نتیجه بیشتر بردهای با سیاهی که در عهد آن برخوردار است بیست آورده است.

بصیارت دیگر شوروی با استفاده از راه کانال می تواند تأثیر کارائی خود را در آقیانوس هند به بیش از دو برابر برساند و با سرعتی قابل ملاحظه و در بعضی خود دست باید این امر بخصوص از قبل از تعریف و تمسک کانال اعتبار بیژای بشمار می آمد زیرا بحریین نیز اروپا به شوروی در آفریقا بنام یکی به بند تنها ۱۲۰۰۰ مایل در آن وقت و هنوز نیز درازا کانال اسکندریه در مقام معانی ناوهای آمریکا روز بروز درازا و ارتفاع کشوری برای این کشیش از کانال از تسهیلات زیادی برخوردار می باشد. در حالیکه ناوهای اروپا به آمریکا نظیر پایتر پرایز و هورستال، بیش از آن درازا داشته که بتواند در عمق ۲۸ پانی کانال وارد شوند و شاید در هین ضمن سالیان که دنیا غریب را به اینجان گروش و مساعدتی برای تعریف و تمسک کانال وارد ساخت.

از این نقطه نظر نظارت سیاسی و محقق فریب که با دقت تحولات مربوط به رقابت استراتژیک از قدرتها را دنبال می کند. هجوم تکتیکی های شوروی راه آقیانوس هند تنها چند هفته پس از بازگشائی کانال و حضور کامیابان شوروی در آن عراق و تأسیس پترو و تاسیسات بندری در مناطق کشادهای دریای سرخ و هند در بین جنوبی را بعضی استراتژی آقیانوس سرخ خلق فارسی اروپایی می کند. مردم مقلبه با آن را گوشزد می نمودند. بطور محتمم پروت پراشت بود که باعث شد تا آمریکا نیز یک ناوگان نیرومند مرکب از چند کشتی منجمد دوله اروپا به ۳۳ کشتی در هرکام قادر به حمل ۷۶ هواپیما مستند را به منطقه اعزام دارد و دنبال آن فرانس نیز یک ناوگان دریایی که ناوچه موتیک انداز نیز در اختیار داشت به آقیانوس هند گسیل داشت و بدین طریق دو تازهای از رقابت و افزایش حضور در منطقه آغاز شد.

### مسائل و اهمیت اقتصادی کانال

پس از ترقیب هفت سال لا استفاده بودن، مسرمام حیاتی ترین ابراه ساخته بشر در پیمز ژوئن ۱۹۱۴ کشود شد. یک نیت که آژیوشی مجدد این کانال نهمه قشار جنگ خاور میانه و بحران انرژی اکتور ۱۹۷۳ بوده است. گذشته از گرمی های سیاسی، کانال سوزر، مصر اصلی نفت خام و تولیدات نفتی خود و خود بهره برداری از کانال سوزر دارای منافع فطسی اقتصادی به لحاظ کم کردن زمان مسافرت و نهایتاً تهیه هاست. کانال سوزر نفت در ۱۹۷۸ کشتایش دوباره و ۲۹ سپتامبر ۱۹۷۶ در راه رفت و ۱۹۷۸ مسافت بوده است که ۱۹۲ میلیون تن محموله را از طریق کانال گذراند و تنها در یک ماه ۱۵۷۷ کشتی از کانال عبور کرده است.

در ابتدا آب نشین کانال ۳۸ ا بوده و می توانست کشتی های را که حداکثر ۶۰ هزار تن بار حمل می کند از خود عبور دهد. لکن با طرحهای جدید جهت افزایش ظرفیت این ابراه به مورد اجرا گذارده شد. هر طرحی که در دست اجراست، آب نشین کانال سوزر که ۵۰۰ بار رسیده و در مراحل بعد به ۶۷ و بیشتر نیز خواهد رسید.

علاوه بر این در منطقه بالائی که دیورت سیده را از دورترین نقطه شمالی کانال جدا می کند یک ابراه جدید بطول ۱۵ و ۱۷ تا ۱۹ کیلومتر در امتداد کانال طرح شده تا مورد استفاده نفت کشتیهای نفت پیگری که از اسکله ها بهره نرنداد گرفت قرار گیرد.

در مراحل بعدی آب نشین کانال به ۶۷ پا و با بیشتر افزایش داده شد و به این ترتیب نفت کشتیهای با ظرفیت خلاص ۲۷۰ هزار تن محموله نفت از آن عبور می کند. علاوه بر این کشتی های که امروزه از کانال سوزر عبور می کند با سرعتی بین ۱۲ تا ۱۶ کیلومتر در ساعت از حسب وزنا طول ابراه ۱۷۷ کیلومتر است طی می کند که با توجه به عملیات تعریف و تمسک کانال و نصب دستگاههای تکامل یافته دریایی و بهره گیری از راههای متصل به مرفهای الکتریکی، سرعت کشتیها به تناسب کانال افزایش خواهد بود.

در اینجا به این نکته نیز باید اشاره کرد که با احداث یک منطقه آزاد در دیورت سیده بر اهمیت اقتصادی کانال سوزر افزوده شد. بطوریکه تنها در نخستین سال، ارزش کالاهای وارد و به این منطقه به مبلغی معادل ۱۵ میلیون لیره انگلیس رسید. از این گذشته علاوه بر طرح مربوط به احداث یک بندر جدید ۵۲ طرح که مربوط به توسعه صنعتی و کارهای عمومی کانال می شود در دست اجرا بوده است که برخی انجام یافته و پاره ای در حال انجام

**شوروی با استفاده از راه کانال سوزر می تواند تأثیر و کارایی خود را در آقیانوس هند به بیش از دو برابر برساند و با سرعتی قابل ملاحظه به هدفهای خود دست یابد.**

**در دیورت سیده بر اهمیت اقتصادی کانال سوزر افزوده شد. به طوری که تنها در نخستین سال ارزش کالاهای وارد و به این منطقه به مبلغی متجاوز از ۱۵ میلیون لیره انگلیس رسید.**

**زیم حاکم بر مصر بدون توجه به آثار مخرب فرهنگی و سایر نتایج ناشیست مترتب بر آن تنها با هدف افزایش درآمد، منطقه کانال را به صورت یک مرکز جذب جهانی درآورده است.**

است. با توجه به احیای ساختارهای وابسته ای که در سه دهه گذشته حاکم کانال سوزر پورت سفید اسپانیایی و سوزر قرار دارند و نیز توسعه امکانات فرهنگی منطقه و بهره گیری از مرفهای تاریخی، فرهنگی و باستانشناسی زیم حاکم بر مصر، بدون توجه به آثار مخرب فرهنگی و سایر نتایج ناشیست مترتب بر آن و تنها با هدف افزایش درآمد، منطقه کانال را به صورت یک مرکز جذب جهانی کرده است. درآورده است.

طبق محاسباتی که از جانب استیوین تحقیقات کشی رانی بعمل آمده، هزینه حمل و نقل از طریق فرانس، آقیانوس هند و کانال سوزر حدود ۳۰ درصد ارزان تر تمام خواهد شد. زای یکی از این نقطه نظر سوزر که محموله فرانس های زیادی به هنگام مسعود بودن کانال می شدند. حازر اهمیت زیادی برای کشورهای غیر فرانس به این طریق فرانس و اروپا و با شمول آفریقا برای تاکنرها از طریق معاف امیندیک حدود ۱۵۰۰ مایل طولانی تر از راه کانال بوده مدت هر سفر ۵۰ مرتبه بیش از راه کانال طول خواهد کشید.

توجه به این نکته نیز لازم است که تجارت بین المللی آبراه، تنها منحصر به نفت نیست، بلکه مراد تجاری غیر مایع دیگر را نیز در بر می گیرد. به این لحاظ کانال را دره بر ناوگانهای تجاری از طریق حمل و نقل کالای خشک، منجر به افزایش هزینه های حمل و نقل و به دنبال منتج به تقلیل سفر های سالیانه می می شده است.

پاژتاب این امر ۱۷/۵ درصد افزایش برای حمل و نقل فرانس کانالی از اروپای شرقی به آمریکا بوده است. در سوله هند و پاکستان پراشت شده. بهین جهت اضافه های پرداخت شده توسط دولتی کانال ۲۵ درصد کسروهای واقع در دریای سرخ بین ۱۰ تا ۱۵ درصد، درآمد شرقی ۹۵ درصد و خاور دور (المنزوی) ۱۰ درصد بوده است.

گذشته از این مرشد با رگری و تخلیه کالاهای خشک که از راه کانال سوزر به نقاط شرقی و جنوبی کانال می روند که در ترتیب به این ترتیب ۲۱ درصد برای سرخ و آفریقای شرقی ۲۲ درصد بنادر جنوب و جنوب شرقی آسیا ۲۳ است. یک نسبت کم اهمیت می تواند باشد.

البته گذشت این مساله نیز لازم است که بعضی از کسروهای این باز شدت کانال سوزر را می نیندند. بطور نمونه می توان از کسروهای آفریقای شرقی، آسیا و جنوب (از مایهوه) نام برد. چه این کسروها کلیه مایلات تجاری خود را مستقیماً از طریق معاف امید با اروپا انجام می دهند و با استفاده از این معاف امید برای این کسروهای آسیا می کند که کانال سوزر برای کسروهای منطقه شرقی اروپا با منطقه خاورمیانه برای مثل مایلات سن را که در ژانویه ۱۹۷۳ از طریق رودهای (ژامیهوه) و آسیا از مرفهای دو کشور صادر شد. در نظر می گیریم که با توجه به پائین آمدن قیمت های جهانی سطح منطقه بند کانال این مساله چندان اثر سوزی در اوضاع اقتصادی این کسروها بجا نگذاشت. با بار شدن کانال مساله درست حکس شده با کاهش هزینه حمل و نقل تهیه این ماده از نقاط دیگر. اثرات نامطلوبی در مسافرت این ابراه است.

### بررسی منافع اقتصادی کانال (از نقطه نظر دول غربی)

مسافرو که قبل از متذکر شدم منافع عمده و اولیه کشتایش دوباره، کانال سوزر حران هزینه های سنگینی بود که تولید کنندگان و مصرف کنندگان کالاهای حمل شده دریایی در سراسر جهان بخصوص از سال ۱۹۶۷ یعنی زمان آستاد کانال گرفته می شد. از سال ۱۹۷۱ هزینه کلی برای غرب بین ۲ و ۴ میلیارد دلار بود که حدوداً یک سوم آن محدوده آمریکا بود. است و چنانچه بدینم که پیش از یک سوم نفت و دریائی اروپای شرقی قبل از سال ۱۹۶۷ از راه کانال سوزر حمل می شده است. می توانیم به اشکالات هزینه های اضافی که از آن سال به بعد متوجه دول اروپائی شده پس برده و در براسم که در چنین شرایطی ملل اروپائی طرف بردگان اصلی پرگشتی اروپا سوزر بوده اند و با تکمیل و آفرینش نواحی بهره برداری از کانال یعنی سال ۱۹۶۶ ششده دیگر نیز بر این معادله خواهیم داشت.

بطوریکه با یکسان گرفتن نفت و کالاهای غیر نفتی از نظر اثراتش باید بگوئیم آمریکا بعد از ابتدائی اشکالات و فراسه فرارده و چنانچه کلام محموله دریایی برای ما در سال ۱۹۶۶ در نظر بگیریم بیش از ۷۶ درصد کلی مایلات به فرانس تعلق می گیرد. در حالیکه سهم شوروی در همین سال ۴ تنها ۳ درصد بوده است.

علاوه بر این جهت تعیین زبانهای اقتصادی ناشی از مسعود ماندن کانال به چهار نوع هزینه می توان اشاره کرد.

۱. هزینه ناشی از افزایش مسافت حمل از کانال سوزر تولید نفت و کالاهای غیر نفتی به اروپا و شمال آمریکا.
۲. افزایش هزینه فریت (حمل کالاهای خشک) در نتیجه طولانی شدن مسافت و تقاضای بیشتر برای فریت.
۳. افزایش نرخ تاکنرها در سراسر جهان بواسطه افزایش تقاضا.
۴. افزایش های نفت که بر پایه حمل فرار گرفتن بنا



تهاد شده بود

این مساله نیز قابل توجه است که حتی حمل و نقل نفت داخلی نیز تحت تاثیر قرار گرفته بود بطور مثال هزینه حمل نفت تحت تریلر شده در آمریکا از خلیج تگزاس به مزرهای ای بی غرب آمریکا بطور عمده بواسطه افزایش نرخ تانکرها از سال ۱۹۶۷ افزایش یافته است. به طور کلی از سال ۱۹۷۱ تا جگ اکتبر ۱۹۷۳ هزینه ها (از نقطه نظر آمریکا) همچنان پسر صعودی داشته اند که از سه عامل می توان به عنوان عناصر افزایش هزینه ها نام برد.

۱. افزایش واردات نفت و بنزین آمریکا بویژه از خاروسیه و تولید کنندگان عرب.
۲. افزایش نرخ تانکرها و حتی های حامل کالا به دو تا سه برابر نسبت به سال ۱۹۷۱.
۳. افزایش قیمت نفت خام که مناس از افزایش نرخ حمل و نقل آن بود.

علاوه بر این با توجه به این که با کم شدن ذخیر گاز طبیعی داخل آمریکا این کشور برای وارد کردن گاز خواهد داشت و بنا به بررسی های اخیر انجام شده میزان نیازمندیهایش که در دهه ۷۰ حدود یک بیلیون متر مکعب است و به چیزی حدود ۱/۳۳۳ تا ۱/۶۰۰ میلیون متر مکعب رسیده و باز با توجه به این که بزرگترین منبع گاز طبیعی در سطح کره زمین، واقع است در جزایر و تنگه های پامال در حوضه مسور از آن طریق کاتال حاصل است. بدرواحتم یافت که گشایش کاتال چه نقشی را در اقتصاد آمریکا ایفا خواهد نمود.

با این سه می بایست به این نکته نیز اشاره کرد که در گذشته تعداد کاتال تا حدی موافق طبع اقتصاد بوده و چه بسکه برهان کاتال شامل مشکل عرضه ای را می نروردی در مورد تهیه و وارد کردن گاز طبیعی و پمپاژش می بودیم می آورد و عبور و مرور ناوگانهای روسی در دریای سرخ و فیلیپین هند را با مواجی روبروی می کرد لکن با پایان گرفتن جنگ ویتنام و فشار هوپیمانان آمریکا بر ناتو، این کشور تغییر جهت داده و همان گه اشاره شد اقداماتی را جهت گشایش کاتال به عمل آورد.

در گذشته همچنان که معمول است، پراهی از مسکنین با توجه به معارج طرح های که به منظور بازسازی کاتال برآورد می شد، آتزا میرومعدند و بعضا زبان بخش تصویر می شوند. طبق برآوردهای که شده معارج طرحه اول ۸۵۰ میلیون دلار و مرحله دوم به ۱/۱۵۰ میلیارد دلار رسیده که با توجه به شرایط حاصل از افزایش ظرفیت پمپاژش کشتی های پمپاژ به ۲۵ هزار تن و بیشتر و نیز سایر هزینه های ناشی از گشایش ساخت و زمان مسافرت و همچنین کاهش فشار بر ناوگانهای تجاری سومندی آن غیرقابل انکار می باشد.

علاوه بر این با برنامه هایی که بعضا به مورد اجرا گذارده شده است کاتال قابلیت پمپاژش کشتی های با ظرفیت ۲۵۰ هزار تن را خواهد یافت که این میزان تا ۳۰ هزارتن قابل افزایش است.

در حله نخست شاید این افزایش ظرفیت در برابر هزینه آن ناچیز می نمود لکن باتوجه به اینکه قسمت عمده کشتی های حامل نفت و با برآورد های ناشی نسبت میزان ناخفتندار در صورت برامیت کاتال نایکتر کرده که قبل از ۱۹۶۷ میلادی برامیت کاتال در وقت شکل میداده و قابل ذکر است که روزانه ۲/۷ میلیون تن و سالانه در حدود ۱۰۰۰ میلیون تن نفت از طریق کاتال حمل شده و نیز باتوجه با اینکه در ۱۹۷۳ حدوداً ۴۴۰ میلیون تن نفت به اروپا حمل شده که تنها ۶۰۰ میلیون آن از طریق اوله های نفتی بوده و ۳۸۰ میلیون تن بقیه می بایست از طریق کاتال سوزن حمل می شد. بعلاوه باتوجه به برآوردهای که بعمل آمده برای تمدن نیازهای اروپا حتی با عبور گازی از تمامی امکانات در دسترس ظرفیت اوله های نفتی دریای شمال، منابع نفتی جزایر با لیبی که در سال ۱۹۸۰ ۶۲۰ میلیون تن بوده و با در نظر گرفتن دیدبانه تر شرایط افزایش در بقیه سالهای دهه ۸۰ به روسی متجاوز از ۷۰۰ میلیون تن خواهد رسید. کاتال سوزن باتوجه به قابلیت و ظرفیت ۱۰۰۰ میلیون تنی می تواند از نقطه نظر حمل و نقل احی بدون نظر

## عقب نشینی نیروهای رژیم صهیونیستی در صحرای سینا که به دنبال قراردادهایی که بین مصر و رژیم اشغالگر و با میانجیگری

## فهرستی کسینجره وزیر خارجه آمریکا عملی شد باعث شد که در روز ۱۹۷۳ کاتال سوزن دوباره گشود.

گرونی افزایش ظرفیت های باطلوه جوایگوی تمامی نیاز اروپا را نشان داد. علاوه بر این با توجه به این که در دهه ۷۰ میلادی در سطح کره زمین، منبع گاز طبیعی در سطح کره زمین، واقع است در جزایر و تنگه های پامال در حوضه مسور از آن طریق کاتال حاصل است. بدرواحتم یافت که گشایش کاتال چه نقشی را در اقتصاد آمریکا ایفا خواهد نمود.

## اثرات بازگشایی کاتال بر اقتصاد مصر و دول دیگر

همانطور که قبلا نیز متذکر شدیم، بسته شدن و بعدن باز شدن کاتال سوزن بی اغماهی اقتصادی و سیاسی بسیار داشت که در بیشتر اقل به آن اشاره شد. در ادامه این نوشتار سعی می رانم خواهد بود تا جهت تکمیل مطالب گذشته آثار آتزا بزرگدی سیاسی و اقتصادی مصر و دیگر کشورهای منطقه نیز مورد بررسی قرار دهیم.

## در حال حاضر طبق قرارداد جدید میان اسرائیل، مصر و فلسطین اشغالی با به مقصد آن در کشتی غیر اسرائیلی اجازه عبور از کاتال سوزن داده شده است و این امر گشایشی برای اشغالگران قدس به حساب می آید.

شهرهای پورت سعید و اسکندریه که به این شهرها مراجعه کرده اند، نواسته اند در بالای اسکندریه نفت سوزن که بوسله اسرائیل مهندم شده از ابتدای گشایش با ۳۰ درصد ظرفیت خود شروع کردند. همچنین رونق زیادی در کارگاههای کشتی سازی مستقر در آنها هفتاد هاون و مابین به دلیل وضع عوارض جدید، درآمد سالانه مصر از کاتال سوزن در اواخر انتصاح حدوداً ۲۵۰ میلیون دلار رسید و مطابق تاز ترین برآوردها هم اکنون سوزن در رفس نزدیک به یک میلیارد دلار عاید کشور می شود.

از سوی دیگر بسته شدن کاتال به ضرر رژیم اشغالگر فلسطین نیز بود، چون تعداد کشتی های اسرائیلی که بدون استفاده از کاتال و از طریق بندر ایلات فلسطین اشغالی رفت و آمد می کردند ناچیز بود و فقط ۵ درصد از تجارت خارجی از این منطقه صورت می گرفت. در حال حاضر طبق برآوردها جدا سازی نیروهای مصر و اسرائیلی، به محمولات غیر نظامی از مباد فلسطین اشغالی با به مقصد آن در کشتی غیر اسرائیلی اجازه عبور از کاتال سوزن داده شده است و این امر گشایشی برای اشغالگران قدس به حساب می آید.

علاوه بر مصر و رژیم اشغالگر بسته شدن کاتال در سوان، ایتلیی، جمهوری عربی یمن اشغالی، جمهوری سودان، مراکش، چین (هند) و سومالی نیز تاثیر نامساعد داشت. بازگشایی کاتال به نفع اسرائیل است. به عنوان مثال، سودان بسته به یکی از عوامل مهم در توسعه مناسبات اقتصادی خود و از دست داده بود.

گشایش از این کاتال سوزن مسافت های بسیار زیاد تجاری را بطور کلی کوتاه می کند. به عنوان مثال می توان از برخی از مسافت های که این کاتال از فاصله شان می افتد نام برد.

سنتی: ارومرا در حدود ۶۶ درصد، خلیج فارس - ۵۵ درصد، خلیج فارس - ۴۶ درصد، ارومرا و توکیو در حدود ۲۵ درصد، مسافت اریتریک طبق اندازه های که کشتی نفتکش با استفاده از کاتال می تواند در هر سال ۱۱/۵ بار میان خلیج فارس و مرکز اروپا سفر کند که تا اینکه این رقم به حدود ۲۰ رسیده است. در ۵/۲ درصد می آید.

چین: در مورد سفر به اروپای شمالی از ۹ به ۵/۵ بار و به سواحل شرقی آمریکا کشتی از ۷ بار به ۵/۲ بار تقابل پیدا می کند.

علاوه بر این ۹۱ درصد از تجارت بین المللی غیرنفتی کتورهای واقع در شرق و غرب کاتال از طریق این آراد انجام می شد و در صورت فروی سواحل شرقی دریای سرخ باقی ۳۲ درصد از کشتی های سواحل جنوب شرقی ۴۴ درصد برآورد شده است. با بسته شدن کاتال و راه بازگشایی کتورهای حملات فرارمی دیده، برخی از کشورهای آفریقای شرقی و جنوب شرقی آسیا به نسبت قابل توجهی تجارت بین المللی خود را دست انداخته اند. کتورهای ۱۹۶۷-۳۳ حدود ۲۷/۵ درصد کل صادرات اسرائیل را در بر می گرفت. از آنجا که در سالهای ۱۹۶۷-۷۰ رقم فوق به ۲۰ درصد تبدیل کرد. زیانهای این کشورهای آفریقای شرقی و جنوب شرقی آسیا از جهت تنزل صادرات و تنوع تجارت بین المللی خود متحمل شده اند. بین سالهای ۱۹۶۷-۷۰، باقی ۵۶۰ میلیون دلار برآورد شده است. معادل ۱۳ درصد ارزش کل صادراتی است که در خلال این سالها به اروپا وارد شده است. چنین آرقامی بخوبی تاثیر بسته شدن کاتال را بر کتورهای در حال توسعه واقع در جنوب کاتال نشان میدهد.

زیر نویس

۱. شاید این اشباه از اینجا قاش شده بود که سلاطین فکر می کرد با محدود نسبی وضعیت اقتصادی مصر می تواند بر سرچشمه اعتبار ملی و اسلامی مردم مسلمان مصر باشد. ششختن شد خورده آنان به رفیق، معامله کشی و غیره دیده بود که در راه دیدار از فلسطین اشغالی نسبت به حروان مسلمان مصری را به اقدام او به جرم خیانت وادار ساخت.