

الباب السادس

قناة السويس بالأقوال والأرقام

قالوا عن قناة السويس قبل التأميم . . .

- إن إدارة القناة ستكون إثراً ثقيلاً للحمل على كاهل مصر . . .
(كتاب «قناة السويس» : تأليف هنرى بوادينو سنة ١٩٥٥)

Le Canal de Suez par Henri Poydenot- 1955

- إن إدارة القناة عملية بالغة التعقيد من جميع النواحي ، وإن شباب مصر
مها بلغ من مقدرة علمية وكفاءة فنية لن يكون في استطاعته أن يتحمل مسؤوليات
إدارة القناة قبل خمسين سنة .
● إنه ستنبش بين مصر والمستفيعين بالقناة ، عند انتهاء الامتياز معارك حامية
الوطيس ، إذ يطالبها المتفعون بعمل تحسينات في القناة ، وسيكون هم مصر
الوحيد هو جنى أكبر فائدة ممكنة من وراء استغلالها .
(كتاب «السويس - بنا» تأليف أندريه سيغفريد سنة ١٩٤٠)

Suez-Panama par André Siegfried- 1940

وقالوا عقب التأميم . . .

- إن القصد من الاستيلاء على القناة هو تمكين مصر من جعل القناة تخدم
الأغراض القومية البحتة للحكومة المصرية ، وليس خدمة الغرض الدولي الذي
نصت عليه اتفاقية سنة ١٨٨٨ .

(البيان الثلاثى لحكومات إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الصادر فى لندن فى ٢ أغسطس ١٩٥٦).

● إن معظم الدول الغربية تتنبأ بأن قناة السويس ستكون المثل الحى الذى سيثبت للعالم بأسره عجز شعوب آسيا وأفريقيا عن إدارة المشروعات التى تصير شعوب الشرق على تأميمها .

● إن انسحاب المرشدين والفنيين الأجانب سيظهر جلياً للعالم أجمع عجز المصريين عن إدارة القناة .
(الصحافة الاستعمارية - سبتمبر ١٩٥٦) .

ثم قالوا بعد سنوات معدودات من التأميم . . .

● لقد اعترفت اليوم دول أوروبا الملاحية بأن مصر تدير قناة السويس المؤممة بمرونة الخبير المحنك ، كما اعترفت شركات الملاحة بأن رباينة السفن التى تمر فى القناة لم يعربوا عن أية شكوى .

ولقد أبدى أصحاب السفن الفرنسيون ، علناً ، دهشهم للسرعة التى استبدلت بها مصر مرشدين آخرين بمرشدى قناة السويس المنحيين .

وقالت الشركات الفرنسية إن مصر برهنت أيضاً على أنها قادرة على إدارة القناة بدون معاونة الفنيين الفرنسيين والإنجليز .

(جريدة « الدبلى أمريكان » فى ٣ أغسطس ١٩٥٧) .

● لقد كان للكفاية التى تدار بها قناة السويس وللمشروعات التى وضعت

للتحسينات العاجلة أكبر الأثر في نفس « مستر بلاك »^(١) و « الجنرال هويلر »^(٢) الذي قال إن هذه التحسينات تسمح ، في غضون سنتين ، للفرن البائع غاطسها ٣٧ قدماً ، أن تعبر القناة .

إن الإدارة الناجحة لقناة السويس تبعد كل البعد عما تنبأ به عدد كبير من الناس في يولية ١٩٥٦ . (جريدة «لندن تايمز» في ٩ أبريل ١٩٥٨)

● إن أهمية إحصاءات سنة ١٩٥٨ ليست فقط في أنها تظهر رقماً قياسياً جديداً ، بل فيما هو أفصح من ذلك وأبلغ تعبيراً ، وهو أن هذا الرقم قد سجل خلال أول سنة كاملة تعمل فيها القناة تحت إشراف الحكومة المصرية .

فالأرقام إذاً برهان ساطع على بطلان المخاوف التي انتشرت في سنتي ١٩٥٦ و ١٩٥٧ ، من أن الإشراف على حركة الملاحة في القناة وعلى نظام المرشدين ، مع ما فيها من تعقيد ، لا يمكن القيام بأعبائها دون خبرة الموظفين التابعين لدول أوروبا الغربية .

وها هي ذي هيئة قناة السويس تؤدي مهمتها كصاحبة ومديرة لأكبر قناة بحرية في العالم ، ببجدارة ومهارة لا تقلان عما كانت عليه الشركة السابقة .

(جريدة «ورلد بتروليام» في شهر أبريل ١٩٥٩) .

● عندما انسحب المرشدون الفرنسيون والبريطانيون ، قيل : إن الملاحة ستوقف ، لعجز المصريين عن القيام بأعمالهم ، واليوم لا يوجد مرشد فرنسي أو بريطاني واحد ، وقد نجح المصريون في إدارة القناة نجاحاً باهراً ، وأقاموا

(١) مدير البنك الدولي للإنشاء والتعمير .

(٢) مندوب هيئة الأمم المتحدة في عمليات إخلاء المجرى الملاحي للقناة من السفن الغارقة فيه ، إثر العدوان الثلاثي .

مشروعات رائعة لتحسينها ، ولقد أصبح في مصر اليوم نهان مجلبان الحياة للبلاد ،
أولها نهر النيل ، وثانيها قناة السويس . .

(من كلمات مذيع التلفزيون البريطاني في فيلم تلفزيوني مصور عن الجمهورية
العربية المتحدة في فبراير ١٩٦٤) .

وقالوا بعد إعادة فتح القناة للملاحة العالمية تحقيقاً للسلام : ولما فيه خير
مصر ورخاء العالم ورفاهيته .

● « إن إعادة فتح القناة نصر كبير للعرب والسلام » .

(الرئيس جعفر النمري ، رئيس جمهورية السودان)

● « . . شعرنا بالاعتزاز والتقدير لبطولة الجيش المصري الذي حرر قناة

السويس ، بفضل الله ووحدة الصف العربي . . » .

(من كلمات الملك خالد بن عبد العزيز ، ملك المملكة العربية السعودية)

● « . . إن مستقبل قناة السويس يوحى بأن اقتصاد مصر سيكون قوياً في

خلال السنوات القادمة ، نتيجة للانتهاء من تنفيذ تطوير القناة » .

(نشرة الشرق الأوسط الاقتصادية الأمريكية)

● « . . إن قرار الرئيس السادات بإعادة فتح القناة هو أقوى قرار بعد حرب

أكتوبر » (الصحف البريطانية)

● « . . يتوقع البنك الدولي تحقيق مدخرات للتجارة العالمية تبلغ ٨٢٠٠

مليون دولار من عام ١٩٧٥ إلى عام ١٩٨٠ ، نتيجة لعودة الملاحة في القناة . . »

(جريدة البناء)

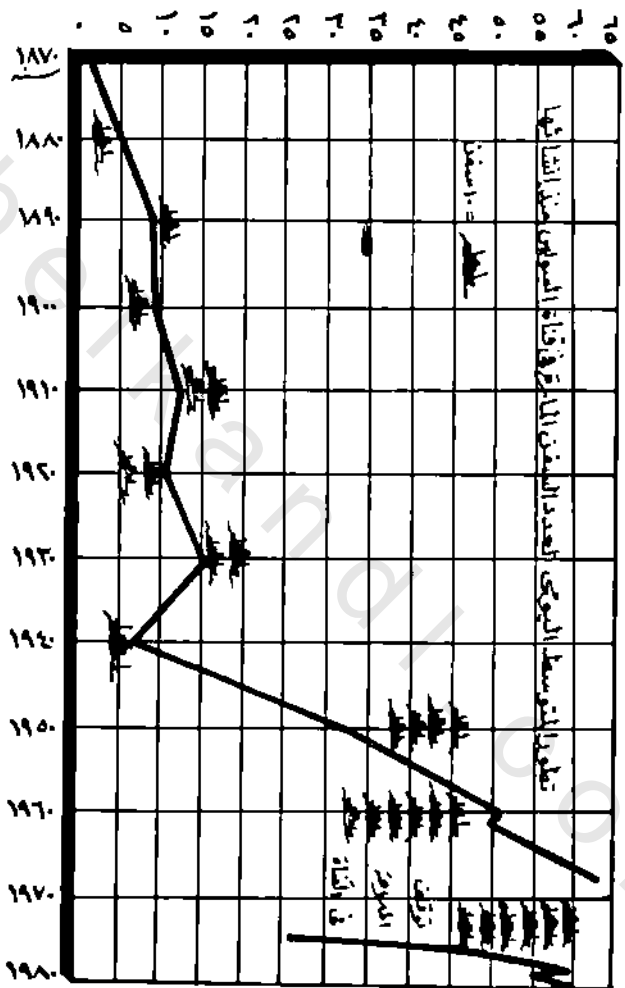
* * *

إن هذه الأقوال التي شهد بها عظماء العالم ورجال الصحافة والملاحه ، خلال سنوات عديدة ، تدل دلالة واضحة على مدى النجاح الذي أحرزته الهيئة المصرية في إدارة وتشغيل قناة السويس بعد تأميمها ، وما بذلته من جهد جبار لإعادة الحياة فيها . بعد أن دمرت منشآتها تدميرًا يكاد يكون كاملا ، طوال سنوات العدوان الإسرائيلي .

إن ما قاله هؤلاء فيه الكفاية ولا يحتاج إلى تعليق ، ومنفرد لغة الكلام جانباً لتجعل لغة الأرقام تنطق في المقارنات والإحصاءات التي نقدمها للقارئ الكريم ، عن قناة السويس في فترتي قبل التأميم وبعد التأميم ، وقناة السويس بعد عودة الملاحة فيها ، وكذلك بعد إتمام المرحلة الأولى من تطويرها .

إن هذه الأرقام تظهر بكل جلاء ووضوح للعالم أجمع بصفة عامة ، وللذين كانوا يشكون في قدرتنا على إدارة هذا المرفق الحيوى بصفة خاصة . بأن العرب الذين فازوا بقصب السبق في الملاحة ، في الوقت الذي كان فيه الأوروبيون يحشون ركوب البحر وأهواله . قد استعادوا بنجاحهم الكبير في إدارة قناة السويس ، محدهم التلبد وتاريخهم المجيد في المضمار البحري .





عدد السفن العابرة في قناة السويس من سنة ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٠

السنة	العدد ^(٣)	المرسوط البرمي	ملاحظات
١٨٦٩	١٤٠	٣,١	- افتتحت القناة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.
١٨٧٠	٤٨٦	١,٣	- ١٨٧٠ / ٦ / ١٠ : تمطت الملاحة في القناة ١٢ يوماً لتريق الكوارى. ١٦ إثر اصطدامها بالسفينة د نومانس مليل.
١٨٨٠	٢٠٢٦	٥,٥	- ١٨٨٥ / ٦ / ١٠ : تمطت الملاحة في القناة ١٢ يوماً لتريق الكوارى. ١٦ إثر اصطدامها بالسفينة د نومانس مليل.
١٨٨٥	٣٦٢٤	٩,٩	- ١٩٠٥ / ٩ / ٥ - تمطت الملاحة ١٠ أيام لتريب حريق في السفينة د نومانس مليل.
١٨٩٠	٣٣٨٩	٩,٣	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٠٠	٣٤٤١	٩,٤	- ١٩٠٥ / ٩ / ٥ - تمطت الملاحة ١٠ أيام لتريب حريق في السفينة د نومانس مليل.
١٩٠٥	٤١١٦	١١,٣	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩١٠	٤٥٣٣	١٢,٤	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩١٥	٣٧٠٨	١٠,٢	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٢٠	٤٠٠٩	١١,٧	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٣٠	٥٧٦١	١٥,٨	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٣٥	٥٩٩٢	١٦,٤	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٤٠	٢٥٨٩	٧,١	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٤٥	٤٢٠٦	١١,٥	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٥٠	١١٧٥١	٣٢,٢	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.

-	١٢ / ٣١ - ١٩٥٤ - توقفت الملاحة ٤ أيام على أثر اصطدام السفينة « رولد يس » بكبرى الغردان .	٤٠,٢	١٤ ٦٦٦	١٩٥٥
-	توقفت الملاحة بمضيق كتيه من ١١ / ٥٦ إلى ٢٨ / ٣ ١٩٥٧ بسبب المدون الثلاثي ، وارتفع المتوسط اليومي إلى ٤٦,٦ بعد انقضاء الملاحة في القناة ، اعتباراً من يولييه ١٩٥٧	٣٩,٤	١٣ ٢٩١	١٩٥٦
		٤٨,٩	١٠ ٩٥٨	١٩٥٧
		٤٨,٦	١٧ ٨٤٢	١٩٥٨
		٥١,٢	١٧ ٧٣١	١٩٥٩
		٤٩,٧	١٨ ٧٣٤	١٩٦٠
-	انخفض عدد السفن على حساب الزيادة في حمولتها .	٥٥,٦	١٨ ١٤٨	١٩٦١
		٥٨,٢	٢٠ ٢٨٩	١٩٦٥
		٦٣,٨	٢١ ٢٥٠	١٩٦٦
-	توقفت الملاحة اعتباراً من ٦ / ١٩٦٧ بسبب المدون الإسرائيلي .	٦٣,٨	٩ ٩٥٠	١٩٦٧
-	استؤنفت الملاحة في ٥ / ٦ و أخذ المتوسط اليومي يرتفع تدريجياً حتى بلغ ٣٥ سفينة في ديسمبر .	٢٦,٦	٥٥٧٩	١٩٧٥
		٤٦,٠	١٦ ٨٠٦	١٩٧٦
-	جميع السفن العابرة ٧٣١٠ في ١٩٧٧ و ١٢٢٢ في ١٩٧٨ عبر مضيق القناة مرة واحدة والبيض الآخر أكثر من مرة خلال السنة	٥٤,٠	١٩ ٧٠٣	١٩٧٧
		٥٨,٣	٢١ ٢٦٦	١٩٧٨
-	انخفض عدد السفن على حساب الزيادة في حمولتها .	٥٥,٨	٢٠ ٣٦٣	١٩٧٩
		٥٧,٤	٥ ٢٢٠	١٩٨٠

(٣) يقل عدد مرات عبور السفن في القناة خلال السنة ، فقد تهرسفة القناة مرة واحدة فقط في السنة بينما تعبرها أخرى ٢٥ مرة أو أكثر في نفس السنة ، وقد عبرتها على سبيل المثال سفينة من ألمانيا الديمقراطية ٥١ مرة في ١٩٧٧ وأخرى من ليبيا ٤٨ مرة في ١٩٧٨

المطوية الصافية للسفن العابرة في قناة السويس من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٨٠

السنة	المطوية الصافية آلاف الأطنان	متوسط المطوية اليوم طن	متوسط حمولة السفينة طن
١٨٧٠	٤٣٧	١١٩٧	٨٩٩
١٨٨٠	٣٠٥٧	٨٣٥٢	١٥٠٩
١٨٩٠	٦٨٩٠	١٨٨٧٧	٢٠٣٣
١٩٠٠	٩٧٣٨	٢٦٦٧٩	٢٨٣٠
١٩٠٥	١٣١٣٤	٣٥٩٨٤	٣١٩١
١٩١٠	١٦٥٨٢	٤٥٤٣٠	٣٦٥٨
١٩١٥	١٥٢٦٦	٤١٨٢٥	٤١١٧
١٩٢٠	١٧٥٧٥	٤٨٠١٩	٤٣٨٤
١٩٢٥	٢٦٧٦٣	٧٣٣٣١	٥٠١٤
١٩٣٠	٣١٦٦٩	٨١٧٦٤	٥٤٩٧
١٩٣٥	٣٢٨١١	٨٩٨٩٣	٥٤٧٦
١٩٤٠	١٣٥٣٦	٣١٩٨٤	٥٢٧٨
١٩٤٥	٢٥٠٦٥	٦٨٦٧١	٥٩٥٩
١٩٥٠	٨١٧٩٦	٢٢٤٠٩٩	٦٩٦١

٧٨٩٣	٣١٧ ٤٠	١١٥٧٥٦	١٩٥٥
٨٠٠١	٣٥٠ ٨٣٩	١٠٧٠٠٦	١٩٥٦
٨٢٠٥	٣٢٣ ٤٢١	٨٩ ٩١١	(٤) ١٩٥٧
٨٦٥٨	٤٢٣ ٢٣٠	١٥٤ ٤٧٩	١٩٥٨
٩ ٢١٥	٤٤٧ ٦٣٣	١٦٣ ٣٨٦	١٩٥٩
٩ ٨٩٢	٥٠٦ ٣٤٤	١٨٥ ٣٢٢	١٩٦٠
١٠ ٣٠٧	٥١٢ ٤٩٠	١٨٧٠٥٩	١٩٦١
١٢ ١٦٥	٦٧٦ ٢١١	٢٤٦ ٨١٧	١٩٦٥
١٢ ٩٠٦	٧٥١ ٣٧٠	٢٧٤ ٢٥٠	١٩٦٦
١٣ ١٨٦	٨٤٦ ٥٢٣	١٢٧ ٨٢٥	(٥) ١٩٦٧
٩٠٤١	٢٤٩ ١٩٥	٥٠ ٤٤١	(١١) ١٩٧٥
١١ ١٧٢	٥١٤ ٤٠٨	١٨٧ ٧٥٩	١٩٧٦
١١ ١٩٠	٦٠٤ ٠٤٧	٢٢٠ ٤٧٧	١٩٧٧
١١ ٦٧٤	٦٨٠ ١٦٤	٢٤٨ ٢٦٠	١٩٧٨
١٣ ٠٧١	٧٢٩ ٢٣٦	٢٦٦ ١٧١	١٩٧٩
١٣ ٥٤٢	٧٧٦ ٨٢٤	٧٠ ٦٩١	(٧) ١٩٨٠

(٤) توقيت الملاحة في القناة ، بصفة كلية ، من أول نوفمبر ١٩٥٦ ، إلى ٢٨ مارس ١٩٥٧ بسبب العدوان الثلاثي ،

وظلت غير مستظمة حتى آخر يونيو ١٩٥٧ .

(٥) توقيت الملاحة في القناة في ٦ يونيو ١٩٦٧ بسبب العدوان الإسرائيلي على مصر

(٦) استؤنفت الملاحة في ٥ يونيو ١٩٧٥ (٧) من ٨٠/١/١ إلى ٨٠/٣/٣١

تطور الماطس والقطاع المائي في قناة السويس منذ افتتاحها في ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٠

ملاحظات	متوسط القطاع المائي متر مربع	القطاع المائي		التاريخ
		متر	برصة قدم	
	٣٠٤	٦,٧٨	٢٢	١٨٦٩
		٧,٥٠	٢٤	١٨٧١
	٤٦٠	٧,٨٠	٢٥	١٥ أبريل ١٨٩٠
		٨,٠٠	٢٦	١ يناير ١٩٠٢
		٨,٢٣	٢٧	١ يناير ١٩٠٦
	٧٢٠	٨,٥٣	٢٨	١ يناير ١٩٠٨
	٨٧٠	٨,٨٤	٢٩	١ يناير ١٩١٤
		٩,١٤	٣٠	١ يناير ١٩١٥
		٩,٤٥	٣١	١ يناير ١٩٢٢
		٩,٧٥	٣٢	١ يناير ١٩٢٥
	١٠٥٠	١٠,٠٦	٣٣	١ يناير ١٩٣٠
		١٠,٣٦	٣٤	١ يناير ١٩٣٥

● نقص المياه في عدد السنين المارة
بان الحرب العالمية الثانية ، كان من نتيجة
الاقتصاد في أعمال التطوير ما أدى إلى انخفاض
القطاع .

● نقص الناطس بسبب وجود عوائل في القنارة ، وتوقف أعمال التطهير في فترة تعطيل الملاحة إثر العدوان الثلاثي . وقد زيد الناطس تدريجياً بعد إزالة المراتق ، وانتعش النقص الحارقة أو حطامها ، وباشرة أعمال التطهير.	١٢٥٠	٩,٧٥	٣٢	-	١٨ مايو ١٩٤٢
		١٠,٣٦	٣٤	-	٢٩ أكتوبر ١٩٤٣
		١٠,٥٢	٣٤	٦	١٠ مايو ١٩٥٤
		١٠,٦٧	٣٥	-	١٦ ديسمبر ١٩٥٤
		٨,٦٩	٢٨	٦	٢٩ مارس ١٩٥٧
		٩,٧٥	٣٢	-	١٠ أبريل ١٩٥٧
		١٠,٢١	٣٣	٦	١٦ ديسمبر ١٩٥٧
		١٠,٣٦	٣٤	-	٣٠ يناير ١٩٥٨
		١٠,٦٧	٣٥	-	٣١ أغسطس ١٩٥٨
		١٠,٨٢	٣٥	٦	١٥ يناير ١٩٦١
		١٠,٩٧	٣٦	-	١٥ فبراير ١٩٦١
		١١,١٣	٣٦	٦	٣١ مارس ١٩٦١
	١٨٠٠	١١,٢٨	٣٧	-	٣٠ أبريل ١٩٦١
		١١,٥٨	٣٨	-	٢٩ فبراير ١٩٦٤
● من بور سيد إلى كم ٦١	٣٦٠٠	١٦,١٥	٥٣	-	سبتمبر ١٩٨٠
● من كم ٦١ إلى بور توفيق	٣٣٠٠				إنهاء المرحلة الأولى من تطوير القنارة

جنية السفن العابرة في قناة السويس خلال ١٩٧٩

الترتيب	الدولة	النسبة المئوية	
		عدد السفن	المطوارة الصافية
١	اليونان	١٦,٨	١٤,٢
٢	ليبيريا	٦,٦	١٢,٥
٣	إنجلترا	٥,٧	٧,٣
٤	روسيا	٩,٣	٦,٢
٥	النرويج	٣,١	٦,٠
٦	بنما	٦,٧	٤,٨
٧	فرنسا	٢,٨	٤,٦
٨	اليابان	٣,٢	٤,٦
٩	ألمانيا الاتحادية (الغربية)	٣,٥	٣,٩
١٠	إيطاليا	٣,١	٢,٦
١١	هولندا	٢,١	٢,٦
١٢	الصين	٣,٤	٢,٦
١٣	سنگافورة	٢,٨	٢,٥

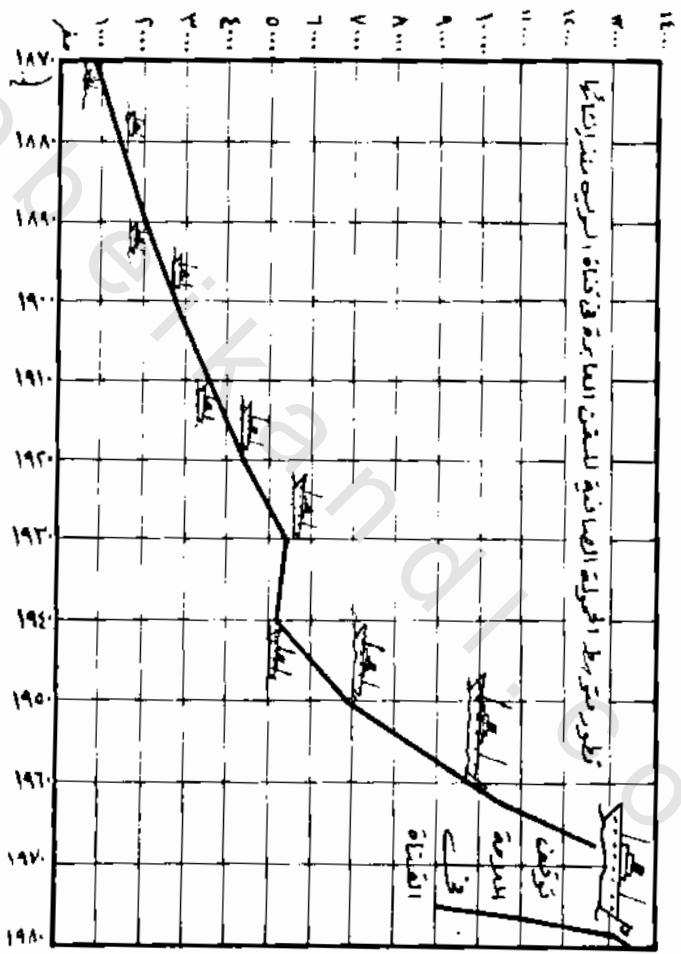
٢,١	١,٣	١٤	السويد
٢,٠	١,٥	١٥	الكويت
١,٧	٢,٨	١٦	اللانغرك
١,٧	١,٥	١٧	الولايات المتحدة
١,٧	٢,١	١٨	الهند
١,٣	٢,٠	١٩	يونغسلانديا
١,٣	٤,٠	٢٠	قبرص
١,٣	٠,٨	٢١	أسيانيا
١,٢	١,٣	٢٢	بولندا
١,١	١,١	٢٣	رومانيا
١,٠	١,١	٢٤	السعودية
١,٠	١,٤	٢٥	ألمانيا الديمقراطية (الشرقية)
٠,٢	٠,٧		جمهورية مصر العربية
٨,٠	٩,٣		دول أخرى (٦٧ دولة) ^(٨)
١٠٠,٠	١٠٠,٠		المجموع

(٨) حيزت السفن الإسرائيلية القنادة لأول مرة وبلغ عددها ١٣ سفينة حورتها الصافية ٢٧٠٠٠ طن.

سفن الدول العربية العابرة في قناة السويس خلال عامي ١٩٧٦ و ١٩٧٩

الدولة	١٩٧٦		١٩٧٩	
	عدد السفن	المجموع الصافي آلاف الأطنان	عدد السفن	المجموع الصافي آلاف الأطنان
	٦	٨٣	١٢٦	٢٠
● الكويت	١٢٧	٢٣٧٤	٢٩٨	٥٣٨٠
● السعودية	١٢٧	٩٤٤	٢٢٨	٢٧٨١
● العراق	٦١	١٢٩٠	٦٩	٢٦٧٣
● المغرب	١٩	١٠١	٤٦	٧٣١
● مصر	١١٥	١١٣٠	١٤٧	٥٠٦
● الجزائر	٢٧	٤٩٤	٣٨	٣٥٧
● السودان	٣٩	١٩٢	٦٦	٣٤٩
● لبنان	٨٣	١٣٧	١٢٦	٢٨٢
● تونس	٦	٥١	٢٠	١٨١

● الصومال	٩١	٥٢٨	٣٤	١٧٠
● ليبيا	١	٤٣	٨	١٠٤
● قطر	١	٦	١٦	٨٨
● الإمارات العربية	١٣	١٧	٦	٢٢
● الأردن	١	١	١٦	١٧
● عمان	١	١	٣	٤
● سوريا	٥	٢	٩	٣
● اليمن الجنوبية	-	-	٢	٢
● موريتانيا	١	٨	-	-
الجميع الكلي للدول العربية الجميع الكلي لقناة السويس النسبة المئوية للدول العربية	٧١٨	٧٣١٩	١١٣٢	١٣٦٥٠
	١٦٨٠.٦	١٨٧٧٥٩	٢٠٣٦٣	٢٦٦١٧١
	%٤,٣	%٣,٩	%٥,٦	%٥,١



قناة السويس في فترة قبل التأميم وبعد التأميم
١ - خصائص قناة السويس

بعد التأميم		قبل التأميم		البيان
عند إتمام المرحلة الأولى من التطوير	إعادة فتح القناة ٥ يونيو ١٩٧٥	تأميم القناة ٢٦ يوليو ١٩٥٦	إتفتح القناة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩	
١٩,٥٠	١٥,٥٠	١٣,٥٠	٧,٥٠	من المنق
١٠٠	٦٣	٤٢	٢٢	من العرض عند القنح
١٧٠	٩٠	٦٠	صفر	من العرض عند عمق ١١ مترا
٢٤٠	٢٠٠	١٦٠	٥٢	من أقصى عرض عند سطح الماء
٣٦٠٠	١٨٠٠	١٢٥٠	٣٠٤	من مساحة القنح المائي
(١) ٧٩,٦٠٠	٢١	١٠	صفر	من أطوال الاجزاء المزدوجة
١٢٨١	٥٨٤	٤٥٤	٧٤	من كميات الرمال المستخرجة منذ إنشاء القنحة

٢ - شهادة القنّاة

بعد التأسيس		قبل التأسيس		البيان
عدد إتمام المرحلة الأولى من التطوير	إعادة فتح القنّاة ١٩٧٥ يولييه ٥	تأسيس القنّاة ١٩٥٦ يولييه ٢٦	افتتاح القنّاة ١٨٦٩ نوفمبر ١٧	
١٦,١٥	١١,٥٨	١٠,٦٧	٦,٧٨	بالمتر } الخاضع للمسوح به للشفن المأيرة المسوطة المقصود المسوح بها للشفن المأيرة بالطن
٥٣ -	٢٨ -	٣٥ -	٢٢ ٣	
١٥٠.٠٠٠	٦٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠	٥.٠٠٠	

(٩) تفرقة بور سعيد بطول ٣٦,٥ كم منها ٢١ في البحر : وتفرقة البلاح ١٠ كم ، وإلتصاح ٢,٨ كم واللفسوار ٢,٨ كم (من كم ٩٥ إلى

٣- السفن العابرة في القناة

البيان	١٨٧٠	١٩٥٥	١٩٧٩
التالية للافتتاح (سنة كاملة)	السابقة للتأمين (سنة كاملة)		
(١) عددها :			
- مجموعها السنوي	٤٨٦	١٤٦٦٦ ^(١٠)	٢٠٣٦٣ ^(١١)
- المتوسط اليومي	١.٣	٤٠.٢	٥٥.٨
(ب) أبعادها القصوى بالمتر :			
- الطول	١١٧، -	٢٤٠، -	٣٤٨، ٥٢
- العرض	١٣، ٥٠	٣٢، ٤٥	٥١، ٩٠
(ج) متوسط مدة تواجدها في القناة بالساعات	٤٨	٢٥	٢٥
(د) عدد جنسياتها :	١٥	٥١	٩٣
(هـ) عدد المسافرين عليها :	٢٦٧٥٨	٥٢٠٧٧٤	١٦٥٦٦ ^(١٢)

- (١٠) يتضمن هذا العدد ٧٨٧٧ ناقلة بترول مجموع حمولتها الصافية ٧٥٨٥٩٠٠٠ طن .
- (١١) يتضمن هذا العدد ٢٦٩٨ ناقلة بترول مجموع حمولتها الصافية ٨٦٢٧٨٠٠٠ طن .
- (١٢) تحول ركاب البواخر، إثر ازدهار حركة الطيران في العالم، الى استخدام الطائرات في تنقلاتهم، نظرا لسرعتها وتعدد خطوطها .

٤ - حمولة وإيرادات السفن العابرة

البيان	١٨٧٠	١٩٥٥	١٩٧٩
	التالية للافتتاح (سنة كاملة)	السابقة للتأميم (سنة كاملة)	
(أ) الحمولة الكلية للسفن العابرة : - مجموعها السنوى - متوسطها اليومى - متوسط الحمولة الكلية للسفينة	طن ٦٥٤ ٩١٥ ١ ٧٩٤ ١ ٣٤٨	طن ١٥٤ ٦٠٥ ٠٠٠ ٤٢٣ ٥٧٥ ١٠ ٥٤٢	طن ٣١٨ ٦٣٧ ٠٠٠ ٨٧٢ ٩٧٨ ١٥ ٦٤٨
(ب) الحمولة الصافية للسفن العابرة : - مجموعها السنوى - متوسطها اليومى - متوسط حمولة السفينة	طن ٤٣٦ ٦٠٩ ١ ١٩٦ ٨٩٨	طن ١١٥ ٧٥٦ ٠٠٠ ٣١٧ ١٤٠ ٧ ٨٩٣	طن ٢٦٦ ١٧١ ٠٠٠ ٧٢٩ ٢٣٦ ١٣ ٠٧١
(ج) إيرادات السفن العابرة : - مجموعها السنوى - متوسطها اليومى - متوسط إيراد السفينة	جنيه ٥٢٠ ٨٥٢ ١ ٤٢٧ ١ ٠٧٢	جنيه ٣٢ ٢٣٣ ٥٠٤ ٨٨ ٣١١ ٢ ١٩٨	جنيه ٤١١ ٥٣٢ ٤٠٠ ١ ١٢٧ ٤٨٦ ٢٠ ٢١٠
(د) حركة البضائع المنقولة عبر القناة : - مجموعها السنوى - متوسطها اليومى - متوسط حمولة السفينة	طن ^(١٣) ٢٢ ٤٣٥ ٠٠٠ ٦١ ٤٦٦ ٤ ٩٤٩	طن ١٠٧ ٥٠٨ ٠٠٠ ٢٩٤ ٥٤٢ ٧ ٣٣٠	طن ١٦٠ ٦٤٩ ٠٠٠ ٤٤٠ ١٣٤ ٧ ٨٨٩

(١٣) هذه الأرقام خاصة بسنة ١٩٩٠ ، حيث إن بيانات حركة البضائع للسنوات السابقة لها غير موثوق في صحتها تماماً .