

الفصل الأول

نشأة قناة السويس وأهميتها إقليمياً ودولياً

عام:

- ١- تُعدُّ قناة السويس أطول قناة ملاحية اصطناعية تعمل دون أهوسة، وتستوعب الأجيال الجديدة من السفن ذات الحمولات الكبيرة، وتعمل على مدار الساعة طوال العام، وهي من أقل الممرات الملاحية في نسبة الحوادث البحرية. وتكتسب قناة السويس مكانتها وأهميتها من مكانة وأهمية موقع مصر المنفرد بعبقرية المكان. كما أن حفر قناة السويس أضاف إلى مصر رصيِّداً جيوبولوتيكياً، أضفى على موقعها أهمية متزايدة^(١).
- ٢- تمتد قناة السويس في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، وهي تفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام. وتستخدمها السفن الحديثة بكثرة عديدة كبيرة لأنها الأسرع والأقصر للمرور من المحيط الأطلنطي إلى المحيط الهندي ، وتمثل الرسوم التي تدفعها السفن نظير عبور القناة مصدراً هاماً للدخل في مصر^(٢) .
- ٣- لم يؤثر عمل إنسانى مادي على علاقات الأمم بالقدر الذى فعله شق قناة السويس، إذ من الصعب أن نتصور إنجازا آخر في حدود القدرة البشرية يمكن أن يغير أوضاع الطبيعة أكثر منها^(٣)، هكذا وصف المؤرخ البريطاني المعاصر (هالفورد هوسكينز) ما قدمته قناة السويس لمصر والعالم كله منذ أن تم إفتتاحها.
- ٤- مثل شق قناة السويس في منتصف القرن الثامن عشر نقطة تحول إقتصادي وسياسي وعسكري لمصر والعالم، هذه التحولات أضافت الى عمليات التطور زخماً جديداً وضعت مصر على الخرائط الإستراتيجية في موضع أكسبها معياراً مضافاً من الأهمية التي إرتبطت بمصالح القوى الكبرى^(٤)

(١) محمد على إبراهيم- تعزيز تنافسية قناة السويس فى مواجهة الطرق المنافسة والبديلة- ٢٠٢٣ ص ١

(٢) الموقع الرسمي لقناة السويس www.suezcanal.gov.eg بتاريخ ١١/١٠/٢٠٢٤م

(٣)- نبيل حنفي محمود - قناة السويس مشروع القرن وأيقونة النضال و التقدم - المركز العربي للبحوث و الدراسات ٣٤٠ الطبعة الأولى-

القاهرة- المركز العربى للطباعة -٢٠١٤/٨ - ص

(٤) مركز الدراسات الإستراتيجية: مشروع تنمية محور قناة السويس وتأثيره على الأمن القومى المصرى، أكاديمية ناصر العسكرية . العليا، دراسة

بحثية، القاهرة، إبريل ٢٠١٤، ص ١٩

- ٥- أضافت قناة السويس لمصر رصيداً جيواستراتيجياً وجيوبولوتيكياً وجيواكونميكياً كبيراً ومستمرًا أضف عليها أهمية إستراتيجية من منظور الموقع والقدرة على التأثير على تطورات الأحداث العالمية والإقليمية عسكرياً وسياسياً واقتصادياً خاصة مع نهاية القرن الماضي.
- ٦- أتاحَت قناة السويس لمصر مورداً هاماً وضرورياً لتنفيذ خطة التنمية الشاملة، ألا وهو المنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية لإقليم قناة السويس والذي يتيح فرصة لإقامة مشروعات اقتصادية جديدة لمصر، حيث من المنتظر أن تسهم هذا المحور الحيوي في تطوير وزيادة حجم التجارة الدولية ويغير من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية .
- ٧- قناة السويس لا تحظى فحسب بأهمية سياسية وتاريخية وجغرافية واقتصادية، بل لها أهمية عالمية كونها نقطة الربط بين القارات، كما أنها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالمضائق، ومن ثم فإن القيادة السياسية وضعت خطة إستراتيجية أساسها المشروعات العملاقة، ومنها مشروع تنمية إقليم قناة السويس^(٥) - ويشمل محافظات (بورسعيد - الإسماعيلية - السويس - شمال سيناء جنوب سيناء) الذي كانت خطواته الأولى أفتتاح قناة السويس الجديدة للملاحة بتاريخ ٦/٨/٢٠١٥م في إنجاز على كافة المقاييس كخطوة ضمن عشرات الخطوات المخطط لإقامتها.
- ٨- يتناول هذا الفصل النشأة التاريخية لقناة السويس بالإضافة لأهمية قناة السويس إقليمياً ودولياً

من خلال الآتي:

أ- الفصل الأول : نشأة قناة السويس وأهميتها إقليمياً ودولياً

(١) المبحث الأول : النشأة التاريخيه لقناة السويس.

(٢) المبحث الثاني : أهمية قناة السويس إقليمياً ودولياً.

(٣) خلاصة الفصل الأول

^(٥)أقرار رئيس الجمهورية رقم (٤٧٥) لسنة ١٩٧٧، قانون الإدارة المحلية رقم (٤٣) لسنة ١٩٧٩: (الأقاليم الاقتصادية: إقليم قناة السويس وعاصمته الإسماعيلية ويشمل محافظات شمال وجنوب سيناء وبورسعيد والإسماعيلية والشرقية والجزء الشمالى من .(محافظة البحر الأحمر حتى نهاية خليج السويس

المبحث الأول

النشأه التاريخيه لقناة السويس

قناة السويس:

٩- هي ممر مائي إصطناعي، يبلغ طولها (١٩٣) كم، وتصل بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر وتتقسم طولية إلى قسمين شمال وجنوب البحيرات المرة، وعرضية إلى ممرين في أغلب جزائها لتسمح بعبور السفن في إتجاهين في نفس الوقت بين كل من أوروبا وآسيا وتعتبر أسرع ممر بحري بين القارتين وتوفر نحو (١٥) يوم في المتوسط من وقت الرحلة عبر طريق رأس الرجاء الصالح.

خريطة رقم (١) توضح موقع قناة السويس بالنسبة للعالم والموانئ الرئيسية.

١٠- تمتد قناة السويس بين ميناء بورسعيد على البحر الأبيض المتوسط شمالا وحتى ميناء السويس على خليج السويس جنوبا حيث تتباين طبيعة التربة في هذه المنطقة من التربة الطينية شمالا إلى التربة الصخرية جنوبا. في بورسعيد والمناطق المحيطة بها من ترسب الطمي والطين عبر آلاف السنين القادم مع مياه النيل ومن خلال فرع دمياط. يمتد هذا التكوين الطيني للتربة حتى مدينة القنطرة، ٤٠ كم جنوب بورسعيد حيث يختلط الطمي مع الرمال. تتكون التربة في القطاع الأوسط من القناة في المنطقة بين القنطرة وكبريت من خليط من الرمال الناعمة والخشنة. في حين تتكون التربة في القطاع الجنوبي من طبقات من الصخور الرملية والصخور الجيرية.

١١- تقع قناة السويس في مستوى سطح البحر ويتغير مستوى سطح الماء تغير طفيف. يبلغ إرتفاع المد في الشمال حوالي ٦٥ سم ويتسبب ذلك في إحداث تيارات بحرية بين البحر الأبيض المتوسط وبحيرة التمساح. يبلغ إرتفاع المد في الجنوب حوالي ١,٩ متر ويتسبب ذلك في إحداث تيارات بحرية بين خليج السويس والبحيرات المرة. تغطي جوانب القناة بتكسيات حجرية وستائر حديدية يختلف تصميمها طبقا لطبيعة المنطقة وذلك لحمايتها من الإنهيار نتيجة الضغط الواقع من الأمواج الناشئة عن مرور السفن في القناة.

١٢- تمتد شمعات الرباط على طول جانبي القناة بمعدل شمعة رباط كل ١٢٥ متر وذلك لرباط السفن في حالات الطوارئ. توجد أيضا علامات كيلومترية على طول القناة لمساعدة السفن على تحديد موقعها في المجري الملاحي. يتحدد المجري الملاحي للقناة بواسطة شمندورات مزودة بعاكس راداري

وإضاءة ليلية. يختلف الميل الجانبي للمقطع العرضي للقناة تبعا لطبيعة التربة حيث تكون النسبة ٤:١ في الشمال و ٣:١ في الجنوب.^(٦)

١٣- تأسيس قناة السويس

ترجع فكرة حفر القناة إلى أقدم العصور ، حيث تعد أول قناة إصطناعية، حفرها المصريين القدماء لترتبط بين النيل والبحر الأحمر ، حيث توقفت فيما بعد عندما فتح المسلمون مصر ، وأمر أمير المؤمنين عمر بن الخطاب (والي مصر) عمر بن العاص بإعادة تجديدها مرة أخرى، ثم ردمت مرة أخرى في زمن الخليفة أبو جعفر المنصور لأسباب سياسية.

١٤-مرت قناة السويس المصرية بعدد من المراحل التي سبقت إنشاءها بالشكل الذي هي عليه في يومنا هذا، ويُعتقد أنّ أول هذه المراحل تعود إلى عهد سنوسرت الثالث أحد فراعنة الأسرة المصرية الثانية عشر، والذي استمرّ حكمه في الفترة المحصورة بين الأعوام ١٨٧٨-١٨٣٩ قبل الميلاد، إذ شُقت قناة مائية من الجهة الغربية إلى الشرقية تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط عبر ما يُعرف بوادي طميلات.^(٧)

١٥- أكدت الدلائل الأثرية خلال فترة حكم الفرعون رمسيس الثاني في القرن الثالث عشر قبل الميلاد على حقيقة وجود القناة، إلّا أنّ هذه القناة أصبحت عقب ذلك غير صالحة للاستخدام، وبجاجة إلى إصلاح، وإعادة ترميم، وقد استمرّت كذلك حتى عام ٦٠٠ قبل الميلاد، حينما أعاد الفرعون نخاو الثاني حفرها بهدف تجديد استخدامها، ولكنّه لم يتمكّن من إكمال ذلك، في حين استطاع داريوس إكمال هذه الإصلاحات، والتجديدات، إذ وسّع القناة لتمرّ من خلالها السفن بشكل مريح، هذا وبقيت قناة السويس تخضع بشكل مُستمرّ لعمليات الترميم المتكرّرة، كذلك التي قام بها بطليموس الثاني منذ ما يُقارب ٢٥٠ عاماً قبل الميلاد، واستمرّت هذه العمليات الترميمية للقناة الشرقية الغربية إلى نحو ألف سنة بعد حكم بطليموس، ثمّ انتهت في القرن الثامن الميلادي في فترة حُكم الخليفة العباسي المنصور.

١٦- رأى الرومان إعادة استخدام القناة للملاحة لضرورات التجارة ، فحفر الإمبراطور تراجان الروماني قناة جديدة (٩٨ ميلادية) ، تبدأ من القاهرة عند فم الخليج ، وتنتهي في العباسية ، حيث تتصل بالفرع القديم عند الزقازيق. وفي عهد البيزنطيين (٤٠٠ ميلادية) دب الإهمال من جديد في القناة ، فتراكم التراب فيها ، حتى أصبحت غير صالحة للملاحة على الإطلاق. وفي عام ٦٤١ ميلادية أعاد

^(٦)الموقع الرسمي لقناة السويس www.suezcanal.gov.eg بتاريخ ١١/١٠/٢٠٢٤م

^(٧)جورج حليم كيرلس ، قناة السويس والقنوات البحرية العالمية (القاهرة : دار الفكر العربى ، ١٩٦٤) ، ص ٦٤

عمرو بن العاص الملاحة الى القناة ، وأطلق عليها اسم قناة أمير المؤمنين ، وقد خطر له أن يشق قناة مباشرة بين البحرين الأبيض والأحمر ، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب أثناه عن عزمه ، اعتقاداً منه بأن شق مثل هذا البرزخ قد يعرض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر .

١٧- وفى عام ٧٦٠ ميلادية ردم الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور القناة ، حتى لا تستخدم في نقل المؤن إلى أهل مكة والمدينة الثائرين على حكمه ، وبذلك تعطلت الملاحة بين البحرين ، أحد عشر قرناً تقريباً ، استخدمت خلالها الطرق البرية في نقل تجاره مصر . وفى عام ١٨٢٠ أمر محمد علي بإصلاح جزء من القناة لرى المنطقة الواقعة بين العباسية والقصاصين^(٨) .

١٨- شهد عام ١٨٥٩م بدء التنفيذ الفعلي لتشييد الجزء الأول من قناة السويس، وفي عام ١٨٦١م واجهت الشركة الممثلة بفرديناند دي ليسبس في البداية مشاكل تتعلق بقلّة الأيدي العاملة في المشروع الضخم الذي سيتطلّب إنجاز عشرة أعوام، ورأس مالي كبير، فقد حفرت الشركة التابعة لفرديناند بالإنجليزية القناة لتكون بعرض يبلغ نحو ٣٠م، وعمق ٩م تقريباً، وعلى امتداد الخطّ الواصل بين البحرين الأحمر، والأبيض المتوسط، كما أقامت الموانئ البحرية عند كلا البحرين .

١٩- يبدأ التاريخ الحقيقي لقناة السويس من فرمان الامتياز الأول وما تلاه من فرمانات مرورا بضربة الفأس الأولى في أعمال الحفر وصولاً إلى انتهاء أعمال الحفر (١٨ اغسطس ١٨٦٩) والتي توجت بحفل الافتتاح في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ .

فرمان الامتياز الأول

صدر فرمان الامتياز الأول الذى منح فرديناند ديلسبس حق إنشاء شركة لشق قناة السويس فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ وينص هذا فرمان فى مادته الأولى على أن ديلسبس يجب أن ينشئ شركة ويشرف عليها ، وفى مادته الثانية أن مدير الشركة يتم تعيينه بمعرفة الحكومة المصرية وفى مادته الثالثة أن مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبدأ من تاريخ فتح القناة . وفى مادته الخامسة أن الحكومة المصرية تحصل سنوياً على ١٥ % من صافى أرباح الشركة . وينص هذا فرمان أيضاً على أن رسم المرور فى القناة يتم الاتفاق عليه بين الخديوى والشركة، وأن تتساوى فيه كل الدول دون تفرقة أو امتياز، وأنه عند انتهاء امتياز هذه الشركة تحل الحكومة المصرية محلها، وتستولى على القناة وعلى كل المنشآت التابعة لها .

^(٨) جورج حليم كيرلس ، قناة السويس والقنوات البحرية العالمية (القاهرة : دار الفكر العربى ، ١٩٦٤) ، ص ٦٨

فرمان الامتياز الثانى :

صدر فرمان الامتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ وهو يتضمن ٢٣ مادة توضح ما تضمنه فرمان الأول من أحكام. غير أنه يلاحظ أن المواد ١٤ و ١٥ من فرمان الثانى تؤكد بصورة واضحة حياد القناة. فقد جاء فى المادة ١٤ " القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة والمرافىء التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممراً محايداً لكل سفينة تجارية " .

٢٠- تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (١٥ ديسمبر ١٨٥٨) برأس مال قدره ٢٠٠ مليون فرنك (٨ ملايين جنيه) ، مقسم على ٤٠٠,٠٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك ، خصصت الشركة لكل دولة من الدول عدداً معيناً منها وكان نصيب مصر ٩٢١٣٦ سهماً ونصيب إنجلترا والولايات المتحدة والنمسا وروسيا ٨٥٥٠٦ أسهم غير أن هذه الدول رفضت رفضاً باتاً الاشتراك في الاكتتاب ، فاضطرت مصر إزاء رفضها ، إلى استئانة ٢٨ مليون فرنك (١١٢٠٠٠٠ جنيه) بفائدة باهظة لشراء نصيبها بناء على إلحاح دليسيبس ، ورغبة منها في تعضيد المشروع وإنجاحه ، وبذلك أصبح مجموع ما تملكه مصر من الأسهم ١٧٧٦٤٢ سهماً قيمتها ٨٩ مليون فرنك تقريباً (٣٥٦٠٠٠٠ جنيه) أي ما يقرب من نصف رأس مال الشركة.

٢١- بدء العمل فى حفر قناة السويس:

فى ٢٥ أبريل ١٨٥٩ بدأ العمل فى حفر قناة السويس رغم اعتراضات إنجلترا والباب العالى . وتدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط في بحيرة التماسح (١٨ نوفمبر ١٨٦٢) ، وكانت وقتئذ عبارة عن منخفض من الأرض ، تحف به الكثبان الرملية ويقع في منتصف المسافة بين بورسعيد والسويس . وتلاقت مياه البحرين الأبيض والأحمر (١٨ اغسطس ١٨٦٩) ، فتألف منها ذلك الشريان الحيوي للملاحة العالمية ، وبذا انتهت أعمال هذا المشروع الضخم الذي استغرق تنفيذه عشر سنوات ، بعد استخراج ٧٤ مليون متر مكعب من الأتربة ، وقد بلغت تكاليفه ٤٣٣ مليون فرانك (١٧٣٢٠٠٠٠ جنيه) ، أي ضعف المبلغ الذي كان مقدراً لإنجازه.

٢٢- تلاقت مياه البحرين الأحمر والمتوسط في ١٨ اغسطس ١٨٦٩ لتظهر إلى النور قناة السويس " شريان الخير لمصر والعالم " التي وصفها عالم الجغرافيا الراحل الدكتور جمال حمدان بأنها " نبض مصر تلاقت مياه البحرين الأحمر والمتوسط في ١٨ اغسطس ١٨٦٩ لتظهر إلى النور قناة السويس

"شريان الخير لمصر والعالم " التي وصفها عالم الجغرافيا الراحل الدكتور جمال حمدان بأنها " نبض مصر".^(٩)

٢٣- تم افتتاح القناة في حفل أسطوري (١٧ نوفمبر ١٨٦٩) بحضور ستة آلاف مدعو في مقدمتهم الإمبراطورة اوجيني زوجة إمبراطور فرنسا نابليون الثالث ، وإمبراطور النمسا ، وملك المجر ، وولى عهد بروسيا ، وشقيق ملك هولندا ، وسفير بريطانيا العظمى فى الآستانة ، والأمير عبد القادر الجزائري، والأمير توفيق ولى عهد مصر ، والكاتب النرويجي الأشهر هنريك إبسن ، والأمير طوسون نجل الخديو الراحل سعيد باشا ، ونوبار باشا. وغيرهم. وعبرت القناة في ذلك اليوم (١٧ نوفمبر ١٨٦٩) السفينة "ايغيل" وعلى متنها كبار المدعوين تتبعها ٧٧ سفينة منها ٥٠ سفينة حربية... وأقيمت بهذه المناسبة احتفالات ومهرجانات تفوق الوصف ، أنفق فيها الخديو اسماعيل نحو مليون ونصف مليون جنيه.^(١٠)

٢٤- فى ١٥ فبراير ١٨٧٥ اشترى دزرائيلى رئيس الوزراء البريطاني من الخديوى اسماعيل ١٧٦٦٠٢ سهماً مقابل مبلغ ٣,٩٧٦,٥٨٠ جنيه انجليزى وهذه الأسهم المصرية المباعة كانت تمثل ٤٤% من مجموع الأسهم وكان تعطي مصر حق الحصول على ٣١% من مجموع ربح الشركة . وتنازلت الحكومة فى ١٧ أبريل ١٨٨٠ للبنك العقارى الفرنسى عن حقها فى الحصول على ١٥% من ربح الشركة مقابل ٢٢ مليون فرنك . وبذلك أصبحت الشركة تحت السيطرة المالية لفرنسا وانجلترا للأولى ٥٦% من الأسهم وللثانية ٤٤% . وفيما بين مايو وسبتمبر ١٨٨٢ تم احتلال الانجليز لمصر فى أعقاب الثورة العربية واستولى الجيش البريطانى على مرافق الشركة ، وأوقف المرور بالقناة مدة مؤقتة. وصدر تصريح من لورد جرانفيلد فى ٣ يناير ١٨٨٣ إلى الدول الكبرى أعلن فيه أن الحكومة الانجليزية ترغب فى سحب جيشها من مصر فى أقرب فرصة تسمح فيها حالة البلاد بذلك. ويقترح تنظيم وضع قناة السويس بموجب اتفاقية تبرم بين الدول الكبرى. ومن ثم اجتمعت فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ فى باريس لجنة دولية لوضع وثيقة بضمان حرية الملاحة فى القناة فى كافة الأوقات ولكافة الدول ، ولكن لم يتم الاتفاق على وضع هذه الوثيقة.

^(٩)فتحى رزق - قناة السويس الموقع و التاريخ - دار النصر - ٣٢٤٤ / ٤٤ - القاهرة - ١١٤٤ ص.

^(١٠)محمد الشافعى ، محمد يوسف ، قناة السويس : ملحمة شعب ..تاريخ أمة (القاهرة : الهيئة العامة لقصور الثقافة ، ٢٠٠٦) ص ٨٥ - ٩٣.

٢٥- اتفاقية القسطنطينية (٢٩ أكتوبر ١٨٨٨):

أبرم في القسطنطينية اتفاق بين كل من فرنسا والنمسا والمجر واسبانيا وانجلترا وإيطاليا وهولندا وروسيا وتركيا بمقتضاه تم وضع نظام نهائى لضمان حرية الملاحة فى قناة السويس . وارتباطا بمسألة احترام مصر لاتفاقية القسطنطينية بعثت فى ١٧ يولية ١٩٥٧ برسالة إلى محكمة العدل الدولية .. يبلغها أن مصر قد قبلت الولاية الجبرية للمحكمة طبقاً لأحكام المادة ٣٦ من القانون الأساسى لهذه المحكمة بالنسبة لكافة المنازعات التى تتعلق بالمرور فى قناة السويس .

٢٦- أعلن الرئيس جمال عبدالناصر فى خطابه التاريخى فى مدينة الإسكندرية فى ٢٦ يوليو ١٩٥٦م قرار تأميم قناة السويس . ونصت المادة الأولى من القرار على " تؤم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنقل إلى الدولة جميع مالها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل الهيئات واللجان القائمة حالياً على إدارتها . ويعوض المساهمون وحصة حصص التأسيس عما يملكون من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الأوراق المالية فى باريس ، ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة . وبالفعل أوفت الدولة المصرية بكافة التزاماتها ، فمع حلول الأول من يناير ١٩٦٣ كانت قد سددت التعويضات التى أعلنت عن عزمها على دفعها لمساهميها تعويضاً لهم عما يملكونه من أسهم وحصص تأسيس بقيمتها مقدرة وفقاً لسعر الإقفال ، فى اليوم السابق للتأميم فى بورصة الأوراق المالية بباريس . وبلغت جملة التعويضات ٢٨٣.٠٠٠.٠٠٠ جنيه قيمة ٨٠٠.٠٠٠ سهم سددت جميعها بالعملة الصعبة ، قبل تاريخ استحقاقها بسنة كاملة^(١١) .

٢٧- إذا كان قرار التأميم قد جاء رداً مباشراً على مواقف الدول الكبرى والبنك الدولى من مسألة تمويل السد العالى ، إلا أن القرار فى حقيقة الأمر كان كاشفاً وليس منشئاً للحقوق المصرية وهو يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالسيادة المصرية على كامل التراب الوطنى بعد ثورة ٢٣ يوليو المجيدة . ولقد قامت مصر بتنفيذ كافة الأسانيد التى تدحض وتشكك فى قرار التأميم ، وكان ذلك فى الخطاب الشهير الذى ألقاه وزير خارجية مصر الدكتور محمود فوزى أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة فى ٨ أكتوبر ١٩٥٦ وكان خطاباً مطولاً من بين ما جاء فيه : إن لكل دولة مستقلة الحق فى تأميم أية هيئة تخضع لسيادتها . وقد أكدت الجمعية العمومية للأمم المتحدة بقرارها رقم ١٢٦٢٦ بتاريخ ٢١

^(١١) جورج حليم كيرلس ، قناة السويس والقنوات البحرية العالمية (القاهرة : دار الفكر العربى ، ١٩٦٤) ، ص ١٠٥

ديسمبر ١٩٥٢ أن لكل دولة الحق في استغلال موارد ثروتها لرفاهية شعبها ، طبقا لسيادتها ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة . وما تصرف مصر في تأميم شركة القناة إلا تنفيذ لهذا القرار^(١٢) .

٢٨- أضاف: إن شركة القناة شركة مصرية منحت امتياز تكوينها من الحكومة المصرية، وذلك لمدى ٩٩ عاما. والمادة ١٦ من الاتفاق الذي عقد بين الحكومة المصرية وبين شركة القناة في ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ تنص على " أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هي شركة مساهمة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعرفها. وقد اعترفت الحكومة البريطانية نفسها بهذه الحقيقة ودافعت عنها أمام المحاكم المختلطة بتاريخ ١٢ أبريل ١٩٣٩ ، في قضية الوفاء بالذهب. كما أعلن تمسك مصر بحق سيادتها على أرضها ، واحترامها لاتفاقية ١٨٨٨ مع استعدادها للمفاوضات في سبيل الوصول إلى حل لمشكلة القناة بالوسائل السلمية^(١٣) .

٢٩- كان العدوان الثلاثي قد تسبب في غلق القناة إلا أن ضفاف القناة ومصر كلها خاضت في ذلك الوقت معركة مجيدة تكلفت ليس فقط بانتصار ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦ لكن معركة السويس المجيدة - كما يسميها المؤرخون - دفنت الاستعمار وعصر الاستعمار ودشنت بلا جدال عصر التحرير في العالم وافتتحت موجة الاستقلال في العالم الثالث بأسره ([١٤]). وبنفس روح التحدي استؤنفت الملاحة في القناة (٢٩ مارس ١٩٥٧) بعد انتشال السفن الغارقة فيها وتطهيرها^(١٤) .

٣٠- مشروعات القناة في فترة ما بعد العدوان الثلاثي:

بعد عودة الملاحة في القناة (٢٩ مارس ١٩٥٧) بدأت الهيئة اعتباراً من أول يناير ١٩٥٨ في تنفيذ المرحلة الأولى من " مشروع ناصر " بهدف زيادة القطاع المائي لها من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٨٠٠ متر مربع ، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ قدماً إلى ٣٧ قدماً. وشهد عام ١٩٥٨ وصول أسطول الكراكات الذي ضم الكراكة الماصة " ١٥ سبتمبر " وشقيقتها " ٢٦ يوليو " .

أ- تنفيذ المرحلة الأولى من " مشروع ناصر "

وتسارعت عملية التطوير في عام ١٩٦١ الذي شهد انتهاء المرحلة الأولى من مشروع ناصر في ٣٠ ابريل ١٩٦١ والثانية في أول سبتمبر ١٩٦١ . وفي ديسمبر من نفس العام تم وضع حجر الأساس لترسانة هيئة قناة السويس البحرية.

^(١٢)فتحى رزق قناة السويس : الموقع والتاريخ (القاهرة : دار النصر للطباعة الإسلامية ، ١٩٨٣) ، ص ١٣٨ وما بعدها

^(١٣)محمود يونس ، قناة السويس : ماضيها وحاضرها ومستقبلها (القاهرة : دار ابوالمجد للطباعة بالهرم ، ٢٠٠٦) ، ص ٢٧٥ وما بعدها.

^(١٤)جورج حليم كيرلس ، قناة السويس والقنوات البحرية العالمية (القاهرة : دار الفكر العربى ، ١٩٦٤) ، ص ٦٨

ب- عبور الناقلات العملاقة:

شهد عام ١٩٦٢ (١٣ مارس) عبور ناقلة البترول "مانهاتان" .. أضخم ناقلة بترول في العالم والتي تعد أضخم سفينة عبرت القناة منذ إنشائها ، وهى أمريكية الجنسية حملتها القصوى ١٠٦٥٠٠ طن وطولها ٢٨٦,٧ مترا وعرضها ٤٠,٢ مترا وغطاسها الأقصى ١٥,٠٥ من الأمتار ، وتضارع في ارتفاعها عمارة ذات عشرة طوابق. ومن السفن الضخمة التى عبرت القناة منذ التأميم ناقلات البترول التالية :

(١) الناقلة الانجليزية " بريتش أدميرال " وحملتها القصوى ١١١٢٧٤ طناً وعبرتها فى ٨ مايو ١٩٦٦.

(٢) الناقلة الانجليزية " بريتش أرجوزى " وحملتها القصوى ١١٢٧٨٦ طناً وعبرتها فى ١٧ يوليه ١٩٦٦.

(٣) الناقلة السويدية " سى سبريت " وحملتها القصوى ١١٩٤٠٠ طن وعبرتها فى ٢٧ يوليه ١٩٦٦.

(٤) الناقلة السويدية " سى سبراى " وحملتها القصوى ١١٦٢٥٠ طناً وعبرتها فى ٢٦ نوفمبر ١٩٦٦.

ج- عبور السفن العملاقة:

فى ٨ أكتوبر ١٩٦٢ احتفلت هيئة القناة بعبور السفينة "المائة ألف" في قناة السويس منذ أن أممها الرئيس جمال عبدالناصر في ٢٦ يوليه ١٩٥٦ والسفينة "المائة ألف" المحتفى بها هي ناقلة البترول النرويجية "برج هس" التي تم بناؤها في ميناء ستافنجر بالنرويج سنة ١٩٥٥ ، ويبلغ طولها ١٩٤ مترا وعرضها ٢٦ مترا وعمقها ١٤ مترا وحملتها الكلية ٢٠٩٩٠ طناً.

وفى ١٤ أبريل ١٩٦٤ انضمت إلى اسطول كراكات الهيئة الكراكة الجديدة "خوفو" وبنيت هذه الكراكة لحساب هيئة القناة ، في اسكتلندا وهي شبيهة بشقيقاتها "٢٦ يوليه" و"١٥ سبتمبر" و"تحتمس" وهي من الطراز الماص الطارد ذات حفار ، غير أنها أكبر منهم حجما وأعظمها قدرة ، إذ تبلغ قوة آلاتها ٨٥٠٠ حصان ويمكنها تفتيت الصخور حتى عمق ٢١ مترا وامتصاصها وطردها إلى مسافة ثلاثة كيلو مترات ونصف ويبلغ ثمنها مليون ونصف مليون جنيه.

عبور السفينة " برجهافن " :

عبرت القناة فى ٢٧ اكتوبر ١٩٦٦ ناقلة البترول النرويجية " برجهافن " وتبلغ حمولتها القصوى ١٥٣٥١١ طناً وطولها ٢٧٨,٩ متراً وعرضها ٤٤,٢ متراً وهى أضخم سفينة عبرت القناة منذ إنشائها وقد سمحت الهيئة بعبورها بعد إجراء عدة تجارب ، فى حوض القناة بمعمل الأبحاث بالاسماعيلية على نموذج مصغر لها كما قامت الهيئة بإجراء تجارب مماثلة على الناقلة أثناء عبورها وقد جاءت نتائج الدراسات والتجارب المعملية مطابقة للنتائج على الطبيعة.

٣١-إعادة افتتاح قناة السويس (٥ يونيو ١٩٧٥):

أ- توقفت الملاحة فى القناة بسبب العدوان الإسرائيلى فى ٥ يونيه ١٩٦٧ واستمر الوضع كذلك حتى أعلن الرئيس أنور السادات فى خطابه التاريخي فى مجلس الشعب (٢٩ مارس ١٩٧٥) إعادة فتح قناة السويس وقال " .. إنني لا أريد لشعوب العالم التي تهتم بالقناة معبراً لتجارتها أن تتصور بأن شعب مصر يريد عقابها لذنوب لم تقترفه ، إنهم جميعاً أيدونا ونحن نريد قناتنا كما يريدونها طريقاً لازدهارنا ، سوف نفتح قناة السويس ونحن قادرون على حمايتها نفس قدرتنا علي حماية مدن القناة التي قمنا ونقوم بتعميرها ، فلقد مضى ذلك العهد الذي كانت فيه المسافات حائلاً دون العدوان.

ب- وفى ٥ يونيو ١٩٧٥ أعيد افتتاح القناة للملاحة العالمية ، وقال السادات فى خطاب تاريخي أعلن لابن هذه الأرض الطيبة الذي شق القناة بعرقه ودموعه ، همزة للوصل بين القارات والحضارات ، وعبرها بأرواح شهدائه الأبرار لينشر السلام والأمان على ضفافها ، يعيد فتحها اليوم للملاحة من جديد ، رافداً للسلام وشرينا للازدهار والتعاون بين البشر.

ج- ثم صعد الرئيس أنور السادات علي ظهر المدمرة " ٦ أكتوبر " ليبدأ بها أول رحلة ، عبر قناة السويس ، في قافلة تبدأ بكاسحتي ألغام ، ثم المدمرة " ٦ أكتوبر " فالإخت الحرية " ، وسفينة القيادة بالأسطول السادس " ليتل روك " والسفینتن المصریتن سوريا و عابدة ، ثم لنشین عسكريين والقاطرة " ماردي " وفي نهاية القافلة ، ثلاث سفن حربية والسفينة القطرية " غزل " وعند وصول القافلة إلى الاسماعيلية ، توجه الرئيس إلى مبني الإرشاد لإزاحة الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبني

د- وفى ٣١ أكتوبر ١٩٧٦ عبرت قناة السويس ناقلة البترول العملاقة الليبيرية " اسوسكانديا " ، وتبلغ حمولتها القصوى ٢٥٤ ألف طن ، وطولها ٣٤٨,٥ متراً ، وعرضها ٥١,٩٠ متراً ،

وغطاسها ٦٥,٦٠ قدماً ، وعبرت القناة فارغة بغاطس ٢٨ قدماً ، وتعد أكبر سفينة اجتازت مياه القناة ، منذ حفرها في ١٨٦٩.

٥- وشهد عام ١٩٧٩ بداية حفر تفرعة التمساح (٢٢ فبراير) والتي تبدأ من الكيلو متر ٧٦,٦ إلى الكيلو متر ٨١,٧ بطول ٥,١ كيلو متر... وتم افتتاحها عام ١٩٨٠ لتحقيق - وقتذاك - مع التفرعات الأخرى ازدواج المجرى الملاحي في مسافة ٦٨ كيلو متراً من طول المجرى البالغ ١٧٩ كيلو متراً من بورسعيد حتى بورتوفيق في السويس.

و- وفي ١٩ مارس ١٩٨٠ تم الإحتفال باتصال تفرعة بورسعيد بمياه البحر المتوسط . وهي التفرعة التي تبدأ من الكيلو متر ١٧ لتلتقي بالمجرى القديم للقناة ببوغاز بورسعيد عند الكيلو متر ٩٥ ، ثم تمتد حتى الكيلو متر ١٩٥ ليصل طولها النهائي إلى ٣٦,٥ كيلو متراً ، وتحقق هذه التفرعة دخول وخروج السفن والناقلات الضخمة من وإلى القناة دون إعاقة الحركة بميناء بورسعيد^(١٥) .

٣٢-توسيع المجرى الملاحي وتعميقه:

أ- عند افتتاح القناة للملاحة في السابع عشر من نوفمبر عام ١٨٦٩ ، كان طولها ١٦٤ كيلو متراً ، وعرضها عند مستوى سطح المياه ٥٢ متراً وعمقها ٧ أمتار ونصف متر... وكان غاطس السفن المسموح به للعبور لا يزيد عن ٢٢,٥ قدماً وكانت الملاحة لا تتم في القناة إلا نهاراً فقط.

ب- واستمرت الملاحة نهاراً في قناة السويس طوال ١٨ عاماً متصلة... حتى أدخلت شركة القناة نظام الملاحة الليلية في اليوم الأول من مارس ١٨٨٧.

ج- وطوال الفترة ما بين فتح القناة الأولى وقيام مصر بتأميمها في عام ١٩٥٦ قامت شركة القناة المؤممة بتنفيذ العديد من برامج تحسين وتطوير قناة السويس... وكان من نتائج هذه المشروعات... زيادة عمق القناة إلى ١٣ متراً ونصف المتر... وزيادة عرضها عند القاع من ٢٢ متراً إلى ٤٢ متراً... وزيادة القطاع المائي من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١٢٥٠ متراً مربعاً... والغطاس المسموح به من قدمين وربع إلى ٣٥ قدماً... وبلغت جملة تكاليف هذه التحسينات ٢٠ مليون و ٥٠٠ ألف جنيه مصري.

د- ومع استمرار تطور صناعة السفن وبناء سفن أكبر في الحجم والحمولة ، ظهر الاحتياج إلى تطوير قناة السويس ، وقد تم ذلك بمعرفة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية حتى وصل غاطس السفن

(١٥)ذاكرة مصر المعاصرة

إلى ٣٥ قدمًا، ومساحة القطاع المائي للقناة إلى ١٢٠٠ متر مربع قبل تأميم القناة في ٢٦ يوليو ١٩٥٦.

هـ- وتواصل تطوير القناة، حيث زاد الغاطس إلى ٣٨ قدمًا ومساحة القطاع المائي للقناة إلى ١٨٠٠ متر مربع، وانتهت هذه المرحلة في مايو ١٩٦٢. ثم أعلنت إدارة القناة في يونيو ١٩٦٦ عن خطة طموحة لتطوير القناة على مرحلتين لتصل بالغاظس إلى ٤٨ ثم ٥٨ قدمًا على التوالي.

و- ثم توقف التطوير بالقناة نتيجة لحرب يونيو ١٩٦٧ وأعيد فتح القناة للملاحة الدولية في يونيو ١٩٧٥ بعد تطهيرها من مخلفات الحروب ورفع السفن الغارقة بين حربى ١٩٦٧ و ١٩٧٣ ولتظل القناة بنفس العمق والقطاع المائي لها قبل الإغلاق.

ز- واستمرت الإدارة المصرية بعد ذلك فى مشروعات التطوير حتى بلغت حمولة السفينة المسموح بعبورها ٢١٠ ألف طن بكامل حمولتها، ووصل الغاطس إلى ٦٢ قدمًا ومساحة القطاع المائي إلى ٤٨٠٠ متر مربع وطول القناة إلى ١٩١,٨٠ كم فى عام ٢٠٠١. وتم أيضا فى هذا المشروع إعادة تصميم المسارات المنحنية فى القناة ليصل نصف قطر كل منها إلى ٥٠٠٠ متر على الأقل. كما تم حفر تفرعة جديدة تبدأ من الكم ١٧ جنوب بورسعيد شمالا حتى البحر الأبيض المتوسط شرق مدينة بور فؤاد لتسمح للسفن المحملة والمتجهة شمالا للوصول إلى البحر بدون الدخول إلى ميناء بورسعيد.

ح- ووصل غاطس السفن المسموح لها عبور القناة إلى ٦٦ قدما فى عام ٢٠١٠، ليستوعب جميع سفن الحاويات حتى حمولة ١٧٠٠٠ حاوية تقريبا فضلا عن عبور جميع سفن الصب من جميع أنحاء العالم.

قناة السويس الجديدة:

٣٣- تقع قناة السويس الجديدة في قلب رؤية شاملة لتطوير منطقة صناعية متطورة على طول خط القناة تعرف بمشروع تنمية قناة السويس هذا المشروع الجديد سيساهم بخلق فرصاً كبيرة لتطوير مناطق صناعية تخدم قطاعات مختلفة مثل التصنيع والنقل وإصلاح السفن، وسيتيح المحور الجديد الوصول لما يزيد عن واحد ونصف مليار مستهلك حول العالم نظرا لما تتمتع به القناة من موقع متميز في التجارة العالمية، وستستفيد مصر من التنمية المستدامة لاقتصادها بصورة كبيرة عن طريق خلق فرص عمل جديدة لسنوات قادمة^(١٦).

^(١٦)الموقع الرسمي لقناة السويس www.suezcanal.gov.eg/Arabic/about/suezcanal

٣٤-تعود فكرة المشروع لنهاية السبعينيات عندما طرحه المهندس حسب الله الكفراوي وزير الإسكان حينها على الرئيس أنور السادات، لكن المشروع لم يخرج للنور، ثم أعيد طرح المشروع على الرئيس حسني مبارك، لكن أيضا لم يخرج المشروع للنور، ولم تتخذ أي خطوات تنفيذية تجاهه.

٣٥-في الخامس من أغسطس عام ٢٠١٤م، أعلن الرئيس عبد الفتاح السيسي عن البدء فعلية في إنشاء مجرى ملاحى جديد لقناة السويس وتعميق المجرى الملاحى الحالى وتنمية محور قناة السويس بالكامل، بهدف تعظيم دور إقليم قناة السويس كمركز لوجست وصناعى عالمي متكامل اقتصاديا وعمرانية ومتزن بيئياً، ويسعى إلى جعل الإقليم محورا مستداماً ينافس عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة.

المبحث الثانى

أهمية قناة السويس إقليمياً ودولياً

٣٦- لم يؤثر عمل إنساني مادي على علاقات الأمم بالقدر الذى فعله شق قناة السويس إذ من الصعب أن نتصور إنجازا آخر في حدود القدرة البشرية يمكن أن يغير أوضاع الطبيعة ، أكثر منها ، فبعملية جراحية جغرافية بسيطة تم إختزال قارة بأكملها هي أفريقيا ، فالقناة أعادت لمصر مكانتها في قلب الدنيا، وجعلتها بؤرة الخريطة العالمية هكذا وصفها البروفسير هالفورد هوسكيتز البريطانى المعاصر. (١٧)

٣٧- أضافت قناة السويس لمصر رصيда جيواستراتيجية وجيوبولوتيكيا وجيوايكونمكيا كبيرا ومستمرأ أضف عليها أهمية إستراتيجية من منظور الموقع والقدرة على التأثير على تطورات الأحداث العالمية والإقليمية عسكريا وسياسيا واقتصاديا خاصة مع نهاية القرن الماضي (١٨).

جغرافيا قناة السويس:

٣٨- أضاف محور قناة السويس الى الموقع الجغرافى الفريد لمصر في قلب منطقة الشرق الأوسط وجعلها لاعبا جيوبولوتيكيا على مستوى المنطقة، من البحر المتوسط والأحمر والجزيرة العربية حتي مضيق باب المندب والدول المشاطئة، وبما أن مصر قائمه في قلب العالم العربي فقد عظم وجود هذا المحور الحيوى في أراضيها من أهميتها وجعلها محط أنظار العالم، خاصة مع إكتشاف النفط في الخليج مع مطلع القرن ،العشرين، وإزدهار حركة التجارة البحرية، وبذلك تشكل مصر بفضل هذا المحور مدأ حيويا وجيوستراتيجيا .الأمن الغرب ومصالحة وسياساته في المنطقة.

٣٩- تبدأ قناة السويس من مدينة بور سعيد شمالا وحتى السويس جنوبا بطول (١٩٣,٣) كم :ومن ثم

(١٧)نبيل حنفي محمود : قناة السويس مشروع القرن و أيقونة النضال و التقدم ، المركز العربي للبحوث والدراسات .الطبعة الأولى ، القاهرة ،

المركز العربي للطباعة ، أغسطس ٢٠١٤ م ، ص ٣٤

(١٨)محمد حافظ حسن طرباوى: اهمية مشروع قناة السويس الجديدة وتأثيره على الاقتصاد القومى المصرى، بحث زمالة كلية .الدفاع، دورة ٤٦،

٢٠١٧، ص ٢٢.

فهي:

- أ- تخترق وتمتد بين محافظات مدن قناة السويس، (بورسعيد - الإسماعيلية - السويس) والممتدة حدودها الإدارية شرقا داخل شبه جزيرة سيناء بمسافة تصل إلى (٢٥ - ٣٠) كم
- ب- تفصل قناة السويس (كمجرى ملاحى) محافظات (شمال وجنوب سيناء) في إتجاه الشرق عن محافظات مدن قناة السويس (بور سعيد - الإسماعيلية - السويس) من إتجاه الغرب.
- ج- هي جزء أصيل من مكونات إقليم قناة السويس والذي يضم محافظات (شمال وجنوب سيناء محافظات مدن القناة، محافظة الشرقية) .
- د- تبدأ وتنتهى داخل أراضي جمهورية مصر العربية. (جزء لايتجزأ من مصر)
- هـ- حفرت بإيدى مصرية، وتعددت مشروعات تطويرها بإرادة وعقول مصرية خالصة.
- ٤٠- لقد اختزلت قناة السويس قارة برمتها وهى أفريقيا، وهمشت طريق رأس الرجاء الصالح، وأعادت وضع مصر والشرق العربى في قلب الدنيا وفي بؤرة الخريطة، وعلى الجانب الطبيعى فإن القناة كما حولت أفريقيا من شبه جزيرة إلى جزيرة بالمعنى الحرفى، وشطرت مصر إلى شبه جزيرتين تقريبا (شبه جزيرة سيناء - وبقية القطر)، أى أن القناة حولت مصر من يابس واحد وبحرين الى بحر واحد ويابسين^(١٩).

الإطار القانونى للملاحة البحرية في قناة السويس

- ٤١- أدركت القوى العظمى أهمية قناة السويس (الممر الملاحى المصرى) على حركة التجارة العالمية فأرادت أن تبتعد بقناة السويس عن السياسة وصراعات القوى والمصالح وتقلباتها، أو أن تضمن دائما حياد القناة في زمن الحرب والسلم، وأن تضمن المساواة في المعاملة بين جميع السفن العابرة للقناة ، وقد أثمرت الجهود الدولية عن معاهدة القسطنطينية والتي تم إصدارها في أكتوبر عام ١٨٨٨م، وقد أرسيت الاتفاقية مبدئين هامين هما كالاتي:

- أ- حرية الملاحة فى قناة السويس على الدوام فى السلم والحرب لكل سفينة تجارية او حربية.
- ب-المساواة في المعاملة وعدم حصول أي سفينة أو دولة على فوائد أو إمتيازات لا يحصل .عليها الكافة في ذات الظرف.

^(١٩) جمال حمدان: شخصية مصر البشرية، دراسة في عبقرية المكان، المجلد الثاني، القاهرة، عالم الكتب ١٩٨١ م، ص ٧٩٦.

تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس:

٤٢- إستغرق حفر قناة السويس نحو عشر سنوات، حيث تم البدء فى حفر القناة في ٢٥ أبريل ، عام ١٨٥٩م بأيدي مصرية خالصة ، وأفتحت للملاحة البحرية أول مرة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م، وبعد إفتتاح قناة السويس للملاحة البحرية ، قامت شركة قناة السويس قبل تأميمها شركة مساهمة أجنبية بتطوير المجرى الملاحي للقناة حتى وصلت عام ١٩٥٦م إلى نحو يسمح بمرور السفن ذات غاطس (٣٥) قدما وعمق (١١٠٠) متر مربع ، ويتأميم قناة السويس أخذت الحكومة المصرية على عاتقها إستمرار تطوير المجرى الملاحي حتى وصل الغاطس إلى (٣٨) قدما حتى توقفت الملاحة بالقناة بعد حرب يونيو ١٩٦٧م^(٢٠).

٤٣- أعيد إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في يونيو ١٩٧٥م بعد تطهيرها من العوائق والمخلفات التي نتجت عن حرب يونيو ١٩٦٧م وحرب أكتوبر ١٩٧٣م المجيدة ، ثم بدأت مشروعات لتطوير تتوالى من قبل الإدارة المصرية، من خلال تنفيذ مشروع بدأ عام ١٩٧٤م لتطوير القناة

على مرحلتين كالاتى:

أ- المرحلة الأولى

بدأت أول نوفمبر ١٩٧٥م وتم الإنتهاء منها ديسمبر ١٩٨٠م، وخلقت منها قناة جديدة :في حجمها

(الإفتتاح الثاني للقناة)^(٢١)، وإشتملت ملامحه على مايلى:

- (١) إزدواج المجرى الملاحي بما يوازى ٧٨ كم.
- (٢) تطوير نظام إرشاد السفن بالقناة.
- (٣) إنشاء مركز شامل للبحث العلمى فى الشئون البحرية داخل جهاز هيئة قناة السويس.
- (٤) تطوير وتجديد أجهزة القناة بأنواعها المختلفة لتساير مرحلة التطوير الشامل.

ب- المرحلة الثانية

بدأت منتصف عام ١٩٨٢م ، من قبل الإدارة المصرية الإستكمال تطوير القناة لتواكب التقنيات العالمية بأعلى مواصفاتها وقياساتها، وإستمرت حتى منتصف عام ٢٠١٤م.

^(٢٠)أحمد حسين سليم : المشروعات القومية العملاقة ودورها في نهضة الإقتصاد المصري .مجلة أحوال مصرية ، مركز الأهرام للدراسات

السياسية و الاستراتيجية ، ٢٠١٥م ، ص ١٣ .

^(٢١)عبد الحميد ابو بكر : قناة السويس و الأيام التي هزت مصر ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٨٧م ، ص ٢٩١ .

ج- تم تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس منذ الإفتتاح و حتى عام ٢٠١٤م وكانت النتائج
كالآتي:

- (١) زيادة طول القناة من (١٦٤) كم عام ١٨٦٩م إلى (١٩٣,٣) كم عام ٢٠١٤ م نتيجة تعميق إمتداد المجرى الملاحي في البحر المتوسط وخليج السويس حتى تتمكن السفن من دخول المجرى الملاحي.
- (٢) زيادة عمق القناة إلى نحو (٢٤) مترا ليتناسب مع حجم السفن العملاقة العابرة للقناة ، فكلما زاد غاطس القناة كلما زادت قدرتها على إستيعاب أحجام السفن المختلفة وقد ساعد ذلك في زيادة التجارة العابرة للقناة خلال المراحل المختلفة من التطوير.
- (٣) يشير الواقع إلى حرص إدارة هيئة قناة السويس على تطويرها منذ إفتتاحها للملاحة البحرية عام ١٨٦٩م وحتى الآن (١٥٠ عاما)، لتكون قادرة على إستيعاب الأسطول العالمي والتجارة الدولية.

الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس:

٤٤- الأهمية السياسية:

- أ- على الرغم من أن قناة السويس تربط إستراتيجيا وجغرافيا طرق الملاحة البحرية في كل من البحرين (المتوسط - الأحمر)، إلا أنها أضافت لهما أهمية إستراتيجية متزايدة عما كانا عليه بالماضى من منظور كونها كانت بحارا مغلقة، كما أضافت نفس الأهمية على المحيط الهندي والخليج العربى وبحر العرب والمحيط الأطلسى كونهم طرق إقتراب وخروج لقناة السويس، ومن ثم فإن للإستقرار وللنظام الأمنى للملاحة البحرية إنعكاسات هامة على كل من خليج العقبة وعدن ومضيق باب المندب بالنسبة للبحر الأحمر جنوبا ومع مضيق جبل طارق بالنسبة للبحر المتوسط غربا ومع مضيق البسفور بالنسبة للبحر الأسود شمالا^(٢٢).
- ب- شكل تأمين قناة السويس حقبة جديدة في تاريخ مصر السياسى والعالم العربى ويعتبر خطوة هامة في طريق نضج السياسة المصرية وتطورها، وقد إتخذ الرئيس الراحل جمال عبد الناصر هذه الخطوة متحديا الغرب بإحتكاراته العالمية وقدراته العسكرية ونفوذه الدولى، وكان تأمين قناة السويس وتداعياته إيذانا بإنتهاء الإمبراطورية البريطانية وإنسحابها من شرق السويس بل

^(٢٢) عبد التواب حجاج : الأهمية الإستراتيجية والإقتصادية لقناة السويس ، بحث غير منشور ، ندوة قناة السويس خمسون عاما على التأميم ، مكتبة الإسكندرية ، ٢٤ - ٢٥ يوليو ٢٠٠٦م ، ص ٩ .

والخليج العربي، وقد أثار ذلك حفيظة الدول الغربية التي إنحازت نحو إسرائيل ضد مصر والدول العربية^(٢٣).

ج- أدى النجاح المذهل الذي حققته مصر فور تأميم قناة السويس في المحافظة على حرية وسلامة الملاحة البحرية وانتظامها رغم محاولات الدول الأوروبية المتحالفة ضد مصر إثبات فشل الإرادة المصرية في ذلك، خاصة عند انسحاب المرشدين الأجانب ليلة ١٤/١٥ سبتمبر ١٩٥٦م ويشير التاريخ أن نجاح الإرادة السياسية المصرية في إفساد تلك المخططات كان له أكبر الأثر في بناء الثقة في السياسة المصرية التي حافظت على القناة وإدارة حركة الملاحة وانتظامها وتأمينها بشكل متناغم ومتكامل، وقامت على مدار السنين عاما الماضية في تنفيذ العديد من المشروعات لتطويرها لمواجهة كافة التحديات المنافسة لها.

د- على المستوى الإقليمي، وفي إطار المتغيرات المتلاحقة التي تشهدها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط تحديدا، والتغير الواضح في ملامح الخريطة السياسية والجغرافية، للعديد من دول المنطقة، إستعادت مصر دورها وتقلها في المنطقة عربيا وإفريقيا ودوليا الأمر الذي أدى إلى زيادة أهمية قناة السويس وعظم من المقدرة السياسية لمصر ليس عربيا أو إقليميا فحسب، بل مع مختلف المنظمات الدولية ودول العالم.

الأهمية الجيوستراتيجية لقناة السويس

٤٥ - تتبع الأهمية الجيوستراتيجية لهذا المحور من تظافر مزيج مركب من إعتبارات الجغرافيا السياسية والجغرافيا الاقتصادية فالجغرافيا السياسية تبحث بين الإعتبارات الجغرافية والسياسية وهي الطريقة التي تؤثر بها السمات الجغرافية مثل الموقع والمساحة والتضاريس والمناخ على أوضاع الدول والمجتمعات، والجغرافيا الاقتصادية تدرس التوزيع المكاني للموارد والأنشطة الاقتصادية وعلاقة هذا التوزيع بالعوامل الاجتماعية والبشرية، ومن ثم فإن كليهما يرتبط بالواقع الجغرافي بكل عناصره وسياقه التكنولوجي والدولي، ويترتب على ذلك أن كليهما يؤثر على الآخر، فإن ازدياد الأهمية الاقتصادية نتيجة وجود مورد طبيعي حيوي (مثل النفط) يؤدي إلى ازدياد الأهمية الجيوبوليتيكية، كما أن إدخال تغيرات في طبوغرافية المكان (مثل حفر ممر مائي وأنفاق تحت سطح البحر أو تشييد جسور عملاقة) تؤثر على الأهمية الاقتصادية والسياسية، وتصل الأهمية الاستراتيجية أقصاها

^(٢٣) رفيق جلال إبراهيم : الإستراتيجية المقترحة لتنمية منطقة قناة السويس في ظل التحديات والتهديدات المعاصرة ، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، كلية الدفاع الوطني، ٢٠١٣م ، ص ١٧.

عندما تتكامل إعتبارات الجغرافيا السياسية والجغرافيا الاقتصادية، كما هو الحال في مشروع محور قناة السويس بمراحل مختلفة.

٤٦- الأهمية الاقتصادية:

أ- ان القناة ذات أهمية وفائدة عظيمة فهي تعتبر أطول قناة ملاحية في العالم تربط بين الشرق والغرب وأحد أعمدة التجارة العالمية حيث ينفذ من خلالها (١٠%) من التجارة العالمية، و(٢٢%) من تجارة الحاويات في العالم، فلو أغلقت هذه القناة سيتأثر اقتصاد العالم بشكل كبير فهي تقلل من زمن الرحلة بنسبة (١٧% : ٥٩%) وتقلل إستهلاك الوقود بنسبة (٥٠% : ٧٠%) حيث تجنب السفن الدوران حول القارة الإفريقية، هذا بالإضافة إلى الأمن والأمان التي تتمتع به مصر وكما . أن نسبة الحوادث فيها تكاد تكون معدومة بمقارنتها بالقنوات الأخرى.

ب- تمثل قناة السويس شريان رخاء وحياة لمصر، فهي إحدى الدعامات الرئيسية للإقتصاد المصرى (أحد مصادر الدخل القومى)، فضلا عن كون هذا الإيراد من المصادر الرئيسية للعملة الأجنبية، إضافة إلى النفط والغاز وتحويلات المصريين في الخارج، لمواجهة خطط التنمية الشاملة والمستدامة، ومن ثم فإن تنميتها وتطويرها وإقامة المشروعات التنموية . العملاقة في هذه المنطقة هو أمر حتمى لتحقيق متطلبات الأمن القومى المصرى.

ج- إمتدت فترة توقف الملاحة البحرية بقناة السويس لمدة ثمان سنوات متصلة، وهى الفترة بعد إنتهاء حرب يونيو ١٩٩٧م، وحتى إنتصارات أكتوبر المجيدة ١٩٧٣م وإعادة الملاحة ،البحرية في يونيو ١٩٧٥م، وقد ظهرت آثار توقف الملاحة بالقناة ليس على مصر فحسب بل على العديد من الدول المطلة على البحرين الأحمر والمتوسط ومنطقة الخليج العربى بإعتبارها أكثر الدول تأثرا بإغلاق الملاحة بقناة السويس، وقد ألقى ذلك بظلاله :على النحو التالي .

(١) إضطراب في حركة الملاحة الدولية والتجارة الدولية بين الشرق الأوسط وأوروبا
(٢) إمتداد خطوط النقل الطويلة حول رأس الرجاء الصالح وارتفاع نوالين النقل البحرى بسبب عجز طاقة النقل البحرى عن مواجهة الطلب الناتج عن طول مسافات الرحلات حول رأس الرجاء الصالح .

(٣) الإتجاه نحو بناء ناقلات البترول العملاقة ، وإرتفاع تكاليف(بناء السفن/ التشغيل) ، والتوسع في طاقة أنابيب نقل البترول.

د- دوليا:

أسهمت قناة السويس كأقصر ممر ملاحى في توفير طرق الأقتراب لخطوط الملاحة العالمية، في تدعيم العلاقات الاقتصادية بين دول العالم، وتحقيق معدلات تنموية عالية للاقتصاد العالمي من خلال التدفق السريع والمتزامن للتجارة العالمية عبر وسيلة قليلة التكلفة ومختصرة للوقت والمسافة، وبالتالي عملت على إزدهار وتقدم إقتصاديات كثيرا من دول العالم، وأثرت قناة السويس تأثيراً مباشراً في إقتصاديات الدول الغربية، وخاصة دول جنوب وغرب أوروبا، حيث تمر خلالها المواد الأولية من مناطق إستخراجها إلى أوروبا، وكذلك المنتجات الأوروبية الصادرة إلى الأسواق الخارجية، كما يلعب المحور دورا رئيسية خاصة في حجم التجارة الخارجية بين دول أوروبا الغربية والأسواق العربية وشرق إفريقيا وجنوب شرق آسيا ودول الخليج العربى، فضلا عما تحققه عائدات .الشركات البحرية الغربية من النقل البحري عبر القناة.

هـ- إقليمي:

دعم محور قناة السويس النشاط التجارى بين مصر والدول المطلة على البحر الأحمر والخليج العربي، من خلال الموانئ المصرية الرئيسية في الإسكندرية وبورسعيد وميناء الأدبية والسخنة نتيجة مرور السفن لنقل البضائع إليها وبالتالي إلى دول جنوب شرق آسيا فضلا عن إستحواذ قطاع نقل البترول العربى لأكثر من (٧٠%) من إجمالى السفن المارة بالقناة مما يؤدى إلى ثبات سعر البترول عالميا نظرا لإنخفاض وثبات تكلفة النقل عبر محور قناة السويس.

الأهمية العسكرية:

٤٧- شغلت قناة السويس حيزا كبيرا في حسابات الدول الكبرى منذ إفتتاحها، وخاصة بين القوتين العظمتين إبان الحرب الباردة وحتى الآن، من منظور كونها طريق إقتراب هام وحيوى لمنطقة الشرق الأوسط التى أعتبرت من أهم مناطق الصراع الدولى خلال النصف الثانى من القرن الماضى، ومن المنتظر أن تتزايد أهميتها.

٤٨- ظلت حدود مصر الشرقية ولا تزال تعد مصدر الخطر الرئيسى على أمن مصر القومى على مدار تاريخها كما أن التطورات النوعية العديدة التى شهدتها المجتمع الدولى أدت إلى تغيرات إستراتيجية بالنسبة لموقع سيناء، منها وجود إسرائيل العدو التقليدى بتقوقها العسكرى الذى يعتمد علي عقيدته العسكرية والدينية القائمة علي التوسع الإقليمي بالإضافة إلي تحول أرض سيناء من أرض لعبور المتحاربين إلي أرض مسرح العمليات .الحربية، كما حدث في حروب مصر أعوام (١٩٥٦ - ١٩٦٧ - ١٩٧٣) م.

٤٩- توجد حقائق إستراتيجية وقواعد ثابتة للدفاع عن مصر قرضها الموقع وطبوغرافية الأرض يمكن صياغتها في صورة معادلة إستراتيجية محددة خاصه باعداد الدولة للدفاع هي كلائي:

- أ- من يسيطر على فلسطين يهدد خط دفاع سيناء الأول .
- ب- من يسيطر على خط دفاع سيناء الأوسط يتحكم في سيناء .
- ج- من يسيطر على سيناء يتحكم في خط دفاع مصر الأخير .

٥٠- دوليا:

شكلت قناة السويس مع شبة جزيرة سيناء خلال الحرب العالمية الأولى والثانية أهم المحطات العسكرية للقيادة البريطانية، وكان لإغلاق قناة السويس الأثر البالغ على القوات الألمانية والإيطالية، مما حقق تفوق عسكري للقوات البريطانية وضغط إقتصادي على ألمانيا وإيطاليا، كما تمثل قناة السويس للولايات المتحدة الأمريكية أهم الممرات المائية الحيوية والأستراتيجية في أمنها القومي، حيث يحقق لها سهولة وسرعة المناورة بأساطيلها البحرية بين المسرح الأوروبي والمسرح الآسيوي والخليج العربي، مما يحقق لها التفوق والسيطرة .العسكرية على مسارح العمليات العالمية، ولضمان تأمين مخططاتها الأستراتيجية

٥١- إقليميا:

برزت الأهمية العسكرية لقناة السويس إبان حرب الخليج عام ١٩٩١م، حيث كانت موانئ مدينة بورسعيد والسويس بالإضافة إلى قناة السويس محور الحركة الرئيسي للأساطيل البحرية لقوات التحالف الغربي والعالمي المشتركة.

٥٢- كما تعزز هذه الأهمية الجيوإستراتيجية الظروف التي أرتبطت بمشروع قناة السويس الجديدة، والتي حرصت القيادة المصرية على أن يكون تنفيذها وتمويلها مصريّ بحثً، وذلك في سياق مناخ دولي أئسم بتحفظات أمريكية وأوروبية على النظام الجديد في القاهرة، لذلك فان قرار البدء في هذا المشروع هو دليل على أستقلالية القرار الوطني المصري، مما يقود الى بروز مصر كمرتکز أساسى فى المنطقة لتأمين حركة .التجارة العالمية وفاعل إقليمي مؤثر في منطقة الشرق الأوسط.

دور قناة السويس في التاريخ العسكرى المصرى

٥٣- بعد إحتلال بريطانيا لمصر عام ١٨٨٢م، تحركت الدولة العثمانية لتسترد مصر والقناة بعد الإدراك المتأخر لقيمة القناة الإستراتيجية، فدفع العثمانيون بالتعاون مع الألمان بحملة عسكرية تستهدف السيطرة على مصر من خلال طريق الشرق (سيناء)، وانطلقت الحملة عام ١٩١٩م بقيادة جمال

باشا لتكون أول حملة عسكرية على أرض سيناء بعد شق القناة، لتقف القناة مانعا وخندقا منيع الإختراق^(٢٤).

٥٤- تعود القناة لتكون هدفا إستراتيجيا للصراع بين المحور والحلفاء في الحرب العالمية الثانية ، التحاول ألمانيا الوصول إلى القناة، وبهذا تكون قد فصلت بين بريطانيا ومستعمراتها في الهند إلا أنها فشلت بعد هزيمتها في العلمين، وظلت بريطانيا تبسط سيادتها العسكرية على القناة .وحاولت عزلها عن القاهرة.

٥٥- على أثر تأميم قناة السويس، شنت بريطانيا وفرنسا وإسرائيل العدوان الثلاثي على مصر في ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦م ثم تعود أهمية القناة الإستراتيجية كمانع مائي لتوظفه إسرائيل ، فى عدوان ١٩٦٧م والوصول للضفة الشرقية للقناة وإحتلالها لسيناء بالكامل وتحاول إستثمار هذا النصر العسكرى كذريعة لخلق حقوق لها في قناة السويس من خلال الإدعاء ،أن الحد الفاصل بين مصر وإسرائيل يجب أن يمر في منتصف المجرى الملاحي لقناة السويس وبررت مطالبتها بأن سيناء أرض غير مصرية قد حازت عليها مصر بشكل غير قانونى عام ١٩٦٦م ، وعلى أثر ذلك هدد الرئيس جمال عبد الناصر بإغلاق القناة نهائيا.

٥٦- جاءت حرب الإستنزاف والتي إمتدت نحو عام ونصف العام، ثم كان العبور العظيم العبقرى لقواتنا المسلحة في السادس من أكتوبر ١٩٧٣م والذي كان مستحيلا بالنسبة لجغرافيا القناة المنيعه وجغرافيا المواقع الهندسية على الضفة الشرقية، وتحقق النصر العسكرى، ومن ثم درات المفاوضات المصرية الإسرائيلية برعاية أمريكية، وكان لإعادة فتح قناة السويس أمام الملاحة البحرية الدولية أولوية قصوى لدول الغرب، وظهر ذلك جليا خلال السنوات التي سبقت التوقيع .على معاهدة السلام عام ١٩٧٩م.

(٢٤)نعوم بك شقير : تاريخ سيناء القديم و الحديث ، دار الخليل ، الطبعة الأولى ، ١٩٩١م ، ص٧٤٠-٧٥٠.

خلاصة الفصل الأول

٥٧-زادة قناة السويس من الأهمية الإستراتيجية لمصر، وفي الوقت نفسه زادت من الأطماع الاستعمارية، خاصة أن إنشاء القناة صاحبه استخدام البخار لتسيير السفن، الأمر الذي الأحمر، وقيام الثورة الصناعية في أوروبا، والتي رافقها توسع استعماري أوروبي في آسيا قضى على المصاعب التي كانت تكتنف الملاحة بواسطة السفن الشراعية في البحر وإفريقيا بحثا عن المواد الخام للصناعة، وبحثا عن الأسواق للصناعات، ولم يكن من الممكن الوصول إلى تحقيق ذلك إلا مع استخدام قناة السويس، التي وصلت عدد السفن التي عبرتها في العام الأول لافتتاحها إلى عشرة آلاف سفينة، ثم زادت أهميتها مع اكتشاف البترول بكثافة في منطقة الشرق الأوسط، وحاجة دول أوروبا والولايات المتحدة الشديدة .له؛ لذلك احتلت القناة أهمية كبيرة باعتبارها أهم القنوات والطرق المائية على الإطلاق.

٥٨-أضافت قناة السويس لمصر رصيذاً جيواستراتيجياً كبيراً ومستمراً أضفى عليها أهمية إستراتيجية حيث تتبع الأهمية الجيواستراتيجية لهذا المحور من تظافر مزيج مركب من إعتبارات الجغرافيا السياسية ندما توصل الأهمية الاستراتيجية أقصاها والجغرافيا الإقتصادية تتكامل إعتبارات الجغرافيا السياسية والجغرافيا الأقتصادية كما هو الحال في قناة السويس، كما تعتبر القناة من أهم الممرات الاستراتيجية العسكرية المؤثرة، والتي تحقق تفوق عسكري لأى دولة تسيطر عليها، فهي محور الحركة الرئيسي للأساطيل البحرية.

٥٩-تتبع أهمية قناة السويس من كونها أهم ممر مائي في العالم، يدعم من هذه الأهمية السيادة المصرية الكاملة عليها وإحترام مصر منذ تأميم شركة القناة حتى ١٩٠٩م لبنود إتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨م التي تنظم حرية الملاحة فيها، وهكذا فإن الدور المصرى المنفرد في حماية القناة وتأمين حركة التجارة العالمية المارة بها يعزز المكانة الدولية لمصر وإزدادت هذه الأهمية خاصة .بعد إنشاء قناة السويس الجديدة.

٦٠-تم إنشاء المنطقة الإقتصادية الأولى لقناة السويس بمنطقة العين السخنة عام ٢٠٠٣م والتي إستمرت حتى عام ٢٠١٥م وقد علقّت الحكومة المصرية عليها آمالا كبيرة ، ولكنها لم تحقق الأهداف المرجوة منها بسبب التنافس الكبير بينها وبين المناطق الصناعية الأخرى بالمنطقة وعدم وجود بنية تحتية مناسبة وعدم كفاية المرافق وعدم وجود رؤية مستقبلية لها وبالتالي لم تظهر آثاراً إيجابية ملموسة لها.

٦١- يتيح تنمية محور قناة السويس (المنطقة الاقتصادية) بمفهومه المتكامل إلى تحويل القناة من مجرد ممر ملاحى لعبور السفن إلى منطقة جذب استثمارية وإقامة أنشطة اقتصادية متنوعة ومن ثم تغيير الخريطة الإستثمارية في الشرق الأوسط، ويزيد من تنافسية القناة وجود عدد من الموانئ البحرية على طريقها عبر السواحل الآسيوية و البحرين الأحمر والمتوسط تحت إدارة .دولة واحدة وهى جمهورية مصر العربية.

٦٢- ولتحقيق أهداف إستراتيجية التنمية المستدامة "رؤية مصر ٢٠٣٠" فقد إتخذت القيادة السياسية قرارا بإنشاء قناة السويس الجديدة ثم قرارا بإنشاء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بالإستفادة من إمكانيات و قدرات البيئة المحيطة بالمنطقة إضافة إلى الخبرات المستفادة من المنطقة ،الإقتصادية بالعين السخنة و بالتعاون مع الخبرات العالمية و الشركات الأجنبية و المحلية .وتوفير آليات عديدة لدفع وتيرة عجلة التنمية المستدامة.

٦٣- في الخامس أغسطس عام ٢٠١٤م، أعلن الرئيس عبد الفتاح السيسي، عن البدء فعلية في مشروع قناة السويس الجديدة، بهدف تعظيم دور إقليم قناة السويس كمركز لوجستى وصناعى ينافس عالميا، وتم حفر فناة السويس الجديدة بالإضافة إلى توسيع وتعميق تقريعات البحيرات المرة والبلاح، حيث تحقق القناة الجديدة ،العبور المباشر دون توقف في كلا الاتجاهين مع إمكانية عبور السفن حتى غاطس ستة وستون قدما .وتقليل زمن العبور ،كما تقلل زمن الانتظار للسفن.

مقارنة بين المسافة المقطوعة فى حالة إستخدام قناة السويس وطريق القطب الشمالى

الشمالى



المصدر: موقع هيئة قناة السويس

التحليل: يوفر طريقا القطب الشمالى (٣٠%) م المسافة المقطوعة ولكنه لا يعمل طوال العام نظرا لتغطيته بالثلوج معظم شهور السنة.

الخريطة رقم (١)

صادرة مع البحث الفردى الأستراتيجيه

المقترحه لاستغلال محور تنمية قناة السويس

في تحقيق مطالب الامن القومى المصرى