

في دراسة جديدة خاصة بالمصريين لمحاولة الرد على أسئلة خطيرة وهامة

لماذا أغلقنا القناة ولماذا نفتحها اليوم من جديد؟

هل القناة لمصر أم مصر للقناة

من الذي يحمي القناة عندما تتعرض للعدوان؟

مرة أخرى: فتح القناة لا يعني أبداً عدم فتح النار!

كانت قناة السويس، حتى قبل أن تحمل هذا الاسم في عام 1869 ذات تأثير كبير على مصر والعرب والعالم: عندما فتحها سنوسرت الثالث عام 1887 قبل الميلاد كانت ذات فضل كبير على مصر والعرب وأوروبا وإفريقيا وآسيا. وعندما شقها من جديد دارا الأول ملك "الفرس"، كان يريد بذلك ربط إفريقيا بآسيا بصفة عامة وربط مصر ببلاد الفرس بصفة خاصة، وعندما جدها بصورتها القديمة بطليموس الثاني، وتراجان الروماني لعبت القناة دورا هاما في نقل محاصيل آسيا وإفريقية إلى أوروبا وخاصة الجزء الجنوبي منها، وعندما حفر عمرو بن العاص "قناة أمير المؤمنين" عمر بن الخطاب عن طريق النيل ظلت القناة تعمل لخير مصر والعرب والمسلمين والعالم إلى أن أمر الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور بردم القناة حتى لا يستخدمها خصومه السياسيون في نقل المؤن والذخائر إلى ثوار مكة، والمدينة.

وفي كل الحالات كانت مصر تجني ثمار فتح القناة كما كانت دائما تحمل أعباء فتح القناة، والتاريخ يقول أن معظم الغزاة الذين وفدوا على مصر طمعا في خيراتها وفي مركزها الاستراتيجي، كانوا يفتدون إليها من جهة الشرق ولم يعرف التاريخ أنهم جاءوا من الغرب إلا مرة أو مرتين عبر عصور عديدة، ولقد كان نابليون بونابرت أول من فكر في حفر قناة السويس بصورتها الراهنة ليضرب عدوته اللدود بريطانيا العظمى في إمبراطوريتها الكبيرة التي لم تكن الشمس تغرب عن ممتلكاتها، وكانت درة تلك الإمبراطورية- كما هو معروف - شبه القارة الهندية ولولا الخطأ الفاحش الذي وقع فيه مهندس نابليون مسيو لوبير الذي قدم لنابليون تقريرا قال فيه: "إن مياه البحر الأحمر تعلو مياه البحر الأبيض المتوسط بعشرة أمتار وأن القناة إذا حفرت غرق شطر كبير

من أراضي الدلتا". لولا ذلك الخطأ لبدأ نابليون حفر قناة السويس، وقد كانت بريطانيا تعارض باستمرار فتح قناة السويس خوفاً على مصالحها الإمبراطورية إذا وقعت بين أيدي خصومها التقليديين من الفرنسيين، ولما كان فرديناند ديليبس قنصلاً لفرنسا في مصر في أيام محمد علي فقد شرع في استئناف دراسة المشروع غير مقتنع بتقرير مسيو لوبير وانتدب مجموعة من خيرة مهندسي فرنسا ومن بينهم المهندس الفرنسي الكبير لينان الذي كان رئيساً لمهندسي الحكومة المصرية وقام الجميع بدراسة جديدة أكدوا فيها أن مشروع القناة صالح من كل الوجوه، وأن لوبير قد وقع في خطأ هندسي خطير وقد عارض "محمد علي" مشروع القناة رغم اقتناعه به لأسباب حربية لأن مهاجمي مصر لا يستطيعون الوصول إلى عاصمتها القاهرة من الإسكندرية وأن كان باستطاعتهم الوصول إلى تلك العاصمة عن طريق الملاحة في قناة السويس، ولكن ديليبس نجح في إقناع سعيد باشا والي مصر بأن يسمح له بإنشاء شركة لحفر القناة وكان حصوله على امتياز إنشاء تلك الشركة في 1854 وقد عارض الباب العالي الذي كانت له السلطة الاسمية على مصر متأثراً بتحريض إنجلترا وأخيراً وفي عام 1856 نجح ديليبس في الحصول على مصادقة الباب العالي على المشروع على أن تستغل شركة قناة السويس الملاحة في القناة مدة 99 عاماً، تنتهي عام 1968، وقد غطى الاكتتاب الخاص بالشركة في مدة شهر واحد ولم تشتتر إنجلترا سهماً واحداً من الـ 400 ألف سهم معللة نفسها بأن المشروع لا يمكن أن ينجح ولو فرض ونجح المشروع فإنها تستطيع شراء ما تريد من أسهم فيما بعد، وبدأ العمل في حفر القناة في عام 1859 وكان العمل بطيئاً للغاية واستعان ديليبس بوالى مصر سعيد باشا الذي مكنه من زيارة عدد العمال الذين يعملون في حفر القناة إلى 35 ألف عامل. وتقول الكاتبة الفرنسية الكبيرة مدام جولبيت آدم في كتابها القيم: إنجلترا في مصر - كان هؤلاء العمال يساقون إلى العمل بلا أجر عن طريق السخرة، وكانوا يسامون سوء العذاب من شدة الحر وتفاهة ما يقدم لهم من غذاء وبسبب مشاق العمل، حتى أن عدداً كبيراً منهم يربو على 200 ألف نسمة قد ماتت بسبب الأمراض التي ولدتها لهم تلك المتاعب دون أن تقدم الشركة أو الحكومة المصرية عوضاً عنهم لأسرهم وأهليهم" وفوق تلك الخسارة البشرية الهائلة أنفقت مصر في سبيل إنقاذ مشروع القناة - كما يقول مسيو كييف مراقب الخزانة الإنجليزية في تقرير رسمي له أكثر من 402 مليون فرنك أي أكثر من 16 مليون من

الجنيهات المصرية" وقد نشرنا في هذا العدد من "المصور" بعض صور نادرة للاحتفال بافتتاح قناة السويس، كما نشرنا بعض الأبحاث الخاصة بذلك الحدث التاريخي الهام.

فقط أشير إلى كلمة وردت في كتاب المسألة المصرية لسيو فريسينيه جاء فيها: كان الاحتفال بالغيا في البهاء والجلال درجة لم يعهد لها مثيل في حفلة أخرى إذ ظهرت القناة في ذلك اليوم المشهود كأنها رمز السلام وشارة الاتحاد بين أجزاء العالم، وعدة من أقوى عدد الحضارة والترقي.. أن الثماني والستين سفينة التي أرسلتها الدول إلى بورسعيد في هذا اليوم العلم في التاريخ مقلة ذوي التيجان والأمراء والعظماء قد تجمعت في بورسعيد، وفي صباح اليوم السابع عشر من شهر نوفمبر 1869 الذي هو يوم الاحتفال سارت السفن كلها إلى مدخل القناة وفي مقدمتها يخت النسر المقل للإمبراطورة أوجيني. وبعد وقفات في القناة بين طبول ومزامير وأفراح ومناظر بديعة وصل هذا الأسطول المتحد بعد ثلاثة أيام إلى البحر الأحمر "حوض السويس" وطبع الحكام والأمراء والعظماء وجميع المندوبين إلى حكوماتهم الإشارات البرقية بعد اجتيازهم القناة إيذانا بهذا الحدث التاريخي وإعلانا لهذا العمل الأول من نوعه. ولقد نشرت الحكومات النبأ في نشراتها الرسمية وعرف العالم كله في هذا اليوم أن الشرق اتصل بالغرب، وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الإنساني الاجتماعي" والطريف أن إنجلترا التي ظلت تعارض المشروع الخاص بشق قناة السويس قد أرسلت عن طريق وزير خارجيتها لورد كلاندين في 27 نوفمبر إلى ديليسبس برقية جاء فيها "أني أبلغكم تهاني حكومة جلالة الملكة بفتح هذا السبيل واتصال الشرق بالغرب وبالمزايا الجمّة وبالرفاهة الكبيرة السياسية والتجارية تلك التي ينتظرها العالم بكل ثقة كنتائج لهذه الجهود المبذولة.. أني أمثل في هذا المجال الشعور الحقيقي بالسعادة والغبطة الذي تمتلئ به قلوب وأفئدة جميع مواطني". وتتم بريطانيا علي ديليسبس بالميدالية الذهبية من درجة البرنس البرت وبنيشان الصليب الكبير لنجم الهند.

وبعد عشرة أعوام من فتح القناة كتب ديليسبس في مجلة لانوفيل ريفيو- الفرنسية التي أسستها مدام جولبيت أدم في عام 1879 مقالا قال فيه أن ما تصوره أبناؤنا الأولون مستحيلا وعدوا تنفيذه أحلاما ووقفوا أمامه جامدين لا ينقلون قدما، ولا يبرحون مكانا قد حققه أبناؤهم في هذا القرن الذي اختفت فيه على ما يظهر كل صنوف الموانع والصعاب، إلا أن سنة 1869 قد رأت تحقيق ما كان الفراعنة يتمنون منذ ستين

قرنا قبل هذا التاريخ. وإذا كان إسماعيل باشا قد افتخر بقوله: إنني أريد أن تكون القناة لمصر، ولا تكون مصر للقناة، قد ارتكب أكبر جريمة سياسية عندما باع ما تملكه مصر من أسهم القناة وعددها 176602 في عام 1875 بثمن بخس لم يزد على أربعة ملايين من الجنيهات وأبلغ دليل على ذلك أن ما ربحت إنجلترا من هذه الأسهم في الفترة من 1875 إلى 1923 قد زاد على أربعين مليوناً من الجنيهات. وكان أكبر ما حققته إنجلترا لنفسها من انتصارات عسكرية على مصر قد جاء أيضاً عن طريق قناة السويس: لقد فشل الغزو البريطاني لمصر في عام 1882 في كفر الدوار بالرغم من أن عدد القوات البريطانية كان يفوق عدد القوات المصرية، وبالرغم من أن الجيش البريطاني كان يملك الأسلحة الحديثة، ولم يكن الجيش المصري يملك وقتئذٍ إلا البنادق. وقد كان في إمكان المصريين أن يستمروا في انتصاراتهم على القوات البريطانية لو لم يحجم أحمد عرابي عن سد قناة السويس. وقد لعب ديليسبس في هذا الموضوع لعبة سياسية قذرة إذ أفهم عرابي في تلغراف أرسله إليه: أن الإنجليز يستحيل أن يدخلوا القناة. مستحيل" وقد انخدع عرابي بهذا التلغراف كما انخدع عرابي بتلغراف آخر أرسله إلى أحمد عرابي قال فيه: لا تعمل عملاً ما لسد قناتي، فإني هنا ولا تخش شيئاً من هذه الناحية إذ لا ينزل جندي إنجليزي واحد إلا وبصحبتة جندي فرنسي، وأنا المسئول عن ذلك" .. ويقول الكلام في هذه النقطة نقطة مسئولية عرابي عن عدم إغلاق القناة. لقد اختلفت الآراء في تحديد تلك المسئولية فبينما يقول أستاذنا الكبير عبد الرحمن الرافعي يرحمه الله: كان خطأ عرابي في مسألة القناة العامل الأكبر إن لم يكن العامل الوحيد لانتصار الإنجليز في معارك الميدان الشرقي واحتلالهم العاصمة، ولو سد عرابي القناة قبل مرور السفن الإنجليزية لما استطاع الإنجليز الزحف على مصر عن طريق الإسماعيلية ولاضطروا إلى العدول عن زحفهم من هذا الطريق، فتجد البلاد الوقت الكافي لتنظيم قوة المقاومة وهكذا فانت الفرصة وصارت قناة السويس طريق الزحف على مصر".

ويستشهد أستاذنا الرافعي - لتأييد وجهة نظره - بكلمة لصديق مصر والمصريين جون نينيه: بمقدار ما بذل عرابي من الهمة في الدفاع عن الإسكندرية وتحسين خطوط الدفاع في كفر الدوار بحيث امتنعت على الإنجليز قد أظهر منذ ابتداء القتال غفلة بالغة إذ استمع إلى النصائح الكاذبة التي خدعه بها المسيو فرديناند ديليسبس حين زعم أن

الإنجليز لا يمكن أن يتعرضوا للعمل الفرنسي فامتنع عرابي عن سد القناة في الوقت المناسب واستمسك برأيه- رغم ما كانت تحتمه الخطط الحربية، ورغم ما ارتآه زملاؤه وما ارتآيته أنا وكررته عشر مرات تارة بالقول القارص، وطورا بالكتابة في وجود سد القناة: رغم كل ذلك أصر عرابي على رأيه فمهد للجنرال ولسلي نصرا من أسهل ما عرف في تاريخ المعارك" وكان من بين ما نصح به جون نينه- السويسري العظيم- أن قناة السويس هي خط الدفاع الوحيد الذي لكم في هذه الناحية وإذا لم تحتلوه فسيحتله العدو غدا ولن يجد صعوبة في احتلاله لأن الإنجليز لا يهتمهم الشرائع، ولا المعاهدات ولا يراعون إلا مصالحهم وإذا وصلوا إلى الإسماعيلية فإن ذلك يعد نهاية الحملة.

على أن الأستاذ محمود الخفيف- رحمه الله- ينفي المسؤولية عن عرابي في كتابه " أحمد عرابي الزعيم المفترى عليه" وهو يرى أن السبب الأساسي للهزيمة أن بعض الضباط المصريين من الموالين للخديوى غير من اشتراهم سلطان باشا من الذين أخفوا خيانتهم في أنفسهم حتى يحين الوقت قد رافقوا الجيش الإنجليزي وأرشدوه وأعانوه بالاستطلاع والتجسس بأمر الخديوى"

على أية حالة لقد دخلت القوات البريطانية عن طريق قناة السويس إلى القاهرة في 14 سبتمبر 1882 وظلت تحتلها، كما تحتل بالطبع قناة السويس وظل شعب مصر يناضل من أجل الدفاع عن مصر والدفاع عن القناة ولعلنا لا نزال نذكر أن الكثيرين من شهداء مصر، سقطوا خلال الحرب العالمية الأولى وهم يدافعون عن القناة ضد الحملة التركية التي أريد بها غزو القناة، ونجح شعب مصر بنضاله الدائب المستمر الذي لم ينقطع يوما واحدا في إجلاء القوات البريطانية عن أرض مصر، ومن بينها القناة بالطبع في 13 يونيو 1956 حيث تم جلاء آخر فوج من القوات البريطانية عن أرض مصر، إذ غادرت في ذلك اليوم التاريخي آخر قوة بريطانية المياها المصرية في بورسعيد على ظهر الباخرة إيفان جيب وتم إقلاع الباخرة في الساعة الثانية عشرة والدقيقة 40 من صبيحة يوم 13 يونيو 1956- أي بعد مرور خمسين عاما بالضبط على وقوع حادث دنشواي ورفع جمال عبد الناصر يرحمه الله العلم المصري على مبنى البحرية في بورسعيد وهو آخر مبنى جلت عنه القوات البريطانية وحققت مصر نصرا شعبيا آخر عندما استردت قناتها في 26 يوليو 1956، ونقلت جميع مالها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات إلى الدولة، وتعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس عما

يملكون من أسهم وحصص ونجحت الإدارة المصرية في أداء عملها وانتظمت - رغم المؤامرات العديدة التي دبرت من قبل الأعداء - الملاحة في القناة.

وكان العدوان الثلاثي في 29 أكتوبر 1956 وقام المصريون بسد مدخل القناة عند بورسعيد ولم تستطع البوارج البريطانية اقتحام القناة وعبورها من الشمال إلى الجنوب، وبذلك لم تقع مصر في الخطأ الذي وقعت فيه عام 1882 وقد أذاعت القيادة البريطانية يوم 2 نوفمبر 1956 بلاغا قالت فيه أن مصر أغرقت خمس سفن لتعطيل الملاحة في القناة، ولو أنصفت القيادة البريطانية لقالت أن مصر أغرقت خمس سفن للدفاع عن مصر وعن القناة، وبعد الانسحاب قامت مصر بتطهير القناة وتمت عملية التطهير في 9 إبريل 1957، وأعيد فتح القناة رسميا للملاحة في 10 إبريل 1957، بشرط أن تدفع السفن الرسوم لهيئة القناة، ولم تسمح بريطانيا وأمريكا للسفن البريطانية والأمريكية بالمرور من القناة ودفع الرسوم للإدارة المصرية إلا في 13 مايو 1957، واقتفت الحكومة الفرنسية أثر الحكومة البريطانية والحكومة الأمريكية في يونيو 1957، وظلت الملاحة في القناة في صورتها الطبيعية حتى 5 يونيو 1967 حيث أغلقت مصر القناة وظلت القناة مغلقة إلى اليوم: أي ثماني سنوات كاملة.

ولسنا في مجال الحديث عن الآثار السياسية والاقتصادية التي نتجت عن إغلاق قناة السويس بسبب العدوان الإسرائيلي في الخامس من يونيو 1967 إذ المعروف - كما يقول أحد تقارير المؤتمر الدولي للبرلمانيين أن القناة أهم شريان مائي للتجارة العالمية فيما بين الشرق والغرب بين مصادر المواد الخام وأسواق الاستهلاك، وبين البلاد الصناعية. وفي عام 1966 مر فيها من السلع ما يمثل 14% من التجارة العالمية وأنه بالنسبة للبتترول يمثل الأمر درجة أكبر من الأهمية والخطورة بالنسبة لحركته من مصادر إنتاجه وأسواقه استهلاكه، ففي عام 1966 مر بالقناة 18% من تجارة البتترول في العالم، وقناة السويس وطولها 107 أميال هي البديل الوحيد لرحلة حول إفريقيا تبلغ 12745 ميلا، فالباخر من لندن وبومباي تقطع بفضل القناة 7275 ميلا فقط، وبذلك تختصر الباقي، وتصل المسافة التي تختصر إلى حوالي 10 آلاف ميل إذا كانت الباخرة متجهة من الخليج العربي إلى بعض مواني البحر المتوسط، وتتراوح نسبة الوافر في المسافة بين 17-59% ونسبة الوافر في الوقود من 50-70% تبعا لسرعة وحمولة السفينة وهي بذلك أرخص وسيلة لنقل البتترول من الخليج العربي إلى أوروبا. وبتحليل

حركة الملاحة عبر القناة ندرك أهميتها الدولية، فقد بلغت كمية السلع التي عبرت القناة في عام 1966 حوالي 250 مليون طن على ظهر 21 ألف سفينة تحمل أعلام ما يقرب من 50 دولة وتحمل الملاحة بها مما يدل على الأهمية القصوى التي تمثلها بالنسبة لكل من أوروبا والدول النامية في آسيا وإفريقية وهي التي تصدر وتستورد عبر قناة السويس سلعها الأساسية وأهم هذه السلع جميعها الذهب الأسود، ففي عام 1966 عبرت القناة ناقلات تحمل 176 مليون طن من بترول الخليج العربي. وقد أصيب كل من الدول الصناعية في أوروبا الغربية والدول النامية في آسيا وإفريقيا بأضرار جسيمة من جراء إغلاق قناة السويس، كما فقدت مصر حوالي 5% من الدخل القومي الإجمالي، بالإضافة إلى المتاعب غير العادية بالنسبة لتجارتها الخارجية اعتبارها هي نفسها تحتل المركز التاسع بين الدول التي تستخدم القناة ويضاف إلى ذلك تعطل آلاف العمال الذين يعملون بالقناة والألوف من العمال الذين تتوقف دخولهم على الخدمات العادية لحركة الملاحة في القناة كما خسرت مصر حصيلة أخرى من العملات الصعبة كانت تحصل عليها من عمليات تموين السفن المارة وإصلاحها ومن مشتريات البحارة والمسافرين أثناء عبور السفن بالمواني المصرية و.... و... وكان في مقدمة الدول الأوروبية التي تأثرت بإغلاق القناة إنجلترا، ويقدر بعض الخبراء أن كل يوم يمر على بريطانيا والقناة مغلقة تكلفها من 1.5 مليون إلى 2 مليون دولار وكذلك اليونان، ودول غرب أوروبا على زيادة التعامل بينها وبين الولايات المتحدة، وهو تعامل يثير لأوروبا الغربية مشاكل اقتصادية واجتماعية فضلا عن ملامساته السياسية، ولهذا كتبت صحيفة تريبيون دي ناسيون الفرنسية بتاريخ 16 أكتوبر 1967 تقول: لأول مرة في التاريخ تقوم الولايات المتحدة بالاشتراك مع نل أبيب بسجن أوروبا في البحر المتوسط ومنع الطريق المؤدي إلى الشرق الأقصى عنها وقطع علاقاتها مع جزر الهند والمحيط الهندي، أن مستقبل أوروبا والعالم الأفروآسيوي بل والنقطة الحيوية لكونه قلب الصناعة والحضارة الحديثة، كما تعرضت الدول النامية لأكبر قدر من الأضرار بسبب إغلاق القناة. أما الدول التي استفادت من إغلاق القناة ففي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية إذ استطاعت كسب بعض الأسواق الأوروبية بالنسبة للمواد البترولية والغذائية، وكان لشركات الملاحة الأمريكية مصلحة ظاهرة في استمرار إغلاق القناة، وبعد الولايات المتحدة تكون السعيدة التالية إسرائيل التي حاولت أن تنقل عن طريق إيلات وأسدود وبعض الطرق البرية بعض تجارة شرق إفريقية والشرق الأقصى: وقد بذلت محاولات عديدة فتح قناة

السويس إنقاذاً لمصالح العالم الذي تأثر بغلاق قناة السويس وقدمت مصر عروضاً عديدة كانت إسرائيل ترفضها باستمرار لأنها لا تريد لتجارة العالم أن تزدهر، إلى أن كانت حرب العاشر من رمضان حيث منيت إسرائيل بأكبر هزيمة في تاريخها، وحيث قضت قواتنا المسلحة الباسلة على أسطورة الجيش الإسرائيلي الذي لا يقهر ولذلك رأت القيادة المصرية إعادة فتح القناة في هذا اليوم، وقد شرح الرئيس أنور السادات سياسة مصر فيما يتعلق بفتح قناة السويس فقال في خطابه الخطير الذي ألقاه في 29 مارس 1975- أثر فشل مهمة كيسنجر- أن البعض قد يتوقع مني أيضاً وبالانفعال أن أبقى قناة السويس مغلقة ولكني سوف أفعل العكس تماماً، فإن قرارى هو فتح قناة السويس للملاحة البحرية في الموعد الذي كنت قد حددته لفتحها وهو 5 يونيو القادم.

سوف تفتح قناة السويس لخير شعبنا ولخير العالم ذلك أنى لا أريد لشعوب العالم التي تهتم بالقناة معبراً لتجارتها أن تتصور أن شعب مصر يريد عقابها لذنب لم تقترفه، إنهم جميعاً أيدونا، ونحن نريد قناتنا كما يريدونها هم طريقاً لازدهارنا.. سوف نفتح قناة السويس ونحن قادرون على حمايتها بنفس قدرتنا على حماية مدن القناة التي قمنا ونقوم بتعميرها" ولكيلا يكون لأحد عذر قال الرئيس السادات بصوت عال: إن أي مساس بموقع واحد من مدن القناة وأي تعرض لنقطة واحدة على قناة السويس نفسها سوف يواجه بردع كاف حيث يكون الردع أكثر إيلاماً وأشد وجعاً".

وقد حاول البعض أن يثير بعض الزوابع حول فتح قناة السويس قائلاً أن فتح قناة السويس لا يخدم القضية العربية عندما تحدثم نيران الحرب في منطقة الشرق الأوسط من جديد، وقد قمنا بالرد على تلك الحملات المغرضة مؤكداً أن فتح القناة لا يعني أبداً عدم فتح النار، كما أن مصر قادرة على أن تفتح القناة عندما تشاء وقد تحدث الرئيس السادات أكثر من مرة حول موضوع فتح قناة السويس ومما قاله الرئيس السادات: أردت أن أقول للعالم أنني لا أخشى السلام وفي المقام الأول كنت أريد أن أقول للعالم كما قلت لعالمنا العربي أننا نملك قراراً أردتنا، لسنا مع الشرق ولا مع الغرب. نحن لا نتلقى توجيهات من أحد فمصلحة قضيتنا نستوحىها من ذاتنا، هناك مزايديون قالوا السادات ماشي مع أمريكا، هذا التهريج ما موقفه الآن بعد فتح القناة، فتح القناة ضد مصلحة أمريكا، وهي لا ترحب بفتح القناة، استراتيجية هذه الدولة ضد فتح القناة لان معنى ذلك تواجد الروس بسهولة في المحيط الهندي والشرق الأقصى، طبعاً

أنا لا أتكلم عن الجانب الاقتصادي لكن الاستراتيجية بشكل عام، لقد أردت أن أقول للعالم كله أننا نملك إرادتنا نحن لا نريد أن ندخل لعبة الكبار.. المدلول الاقتصادي لفتح القناة هو مجموع العائدات التي ستدخل الخزينة، لكن هذا ليس هو الهدف.. فتح القناة بشكل عام سيكون له تأثير على الأوضاع الاقتصادية وقد يخفف من حدة الغلاء العالمي" وقد كان لقرار الرئيس أنور السادات بفتح قناة السويس دويه الهائل في جميع أنحاء العالم ولا توجد دولة في العالم- فيما عدا الولايات المتحدة وإسرائيل- لم ترحب بفتح قناة السويس.

قالت- مثلا- صحيفة لاكروا- الفرنسية- في 3-4-75: تبدو مصر ماضية نحو النجاح وقد فردت كل أشرعتها لكي تبحر نحو السلام الذي تريده لنفسها وإذا كان فشل مهمة كيسنجر ينبئ ببعض العواصف بعد فترة الهدوء السابقة فإن الرئيس السادات انتهاز فرصة التشكك واليأس لكي يضاعف من محاولاته المثيرة إن إسرائيل التي فوجئت بالمحاولات المصرية أصيبت بالقلق لتدهور علاقاتها بالولايات المتحدة الأمريكية وأصبحت غير قادرة على القيام بأي عمل. ويبدو أنها لا تريد أن تنظر نظرة واقعية إلى الصدى الدولي الكبير لإعادة فتح قناة السويس. وقالت صحيفة التايمز "قرار إعادة فتح القناة يعطي تحذيرا لإسرائيل بأن أي هجوم على أي جزء من منطقة القناة سيواجه انتقام شرس. إن المعلقين في تل أبيب قد أجمعوا اليوم 30-3-75 على أن الرئيس السادات قد دق أسفينا بين الولايات المتحدة وإسرائيل. وتحت عنوان فتح القناة رمز للأمل في إقرار السلام، كتبت التايمز تقول: إن 5 يونيو 75 يرمز إلى حدث هام جدا وهو إعادة فتح قناة السويس، وهو حدث له دلالات استراتيجية هامة تجعل الحاجة إلى إقرار السلام أمرا ملحا الآن على نحو أكبر مما كانت عليه في الماضي.

وكانت صحيفة لوموند الفرنسية قد كتبت في 3-4-75 تحت عنوان إعادة فتح القناة نعمة للعالم، أن هناك العديد من المواني في البحر الأبيض المتوسط- وخاصة مارسيليا- تتلقى النهائي لأنها تنتظر عودة الحياة مرة أخرى" وإذا كانت لوموند قد أشارت إلى مواني البحر الأبيض المتوسط التي سوف تعود إليها الحياة مرة أخرى بعد انفتاح قناة السويس فإننا لا بد وأن نشير إلى أن آثار إعادة فتح قناة السويس سوف تكون رائعة بالنسبة لمواني البحر الأحمر، عدن- جدة- سواكن- مقديشيو، كما أن البحر الأحمر الذي تحول في السنوات الثماني الماضية إلى بحر ميت سوف تعود إليه أيضا

الحياة مرة أخرى اليوم، ونحن نؤكد- ولو أن الأمر كما سبق أن ذكرنا ليس في حاجة إلى تأكيد- أننا عندما أغلقنا القناة أغلقناها لصالح مصر والعرب، وعندما نعيد اليوم فتحها فإننا نفعل ذلك أيضا في المرتبة الأولى لصالح مصر والعرب، وفي المرتبة الثانية لصالح شعوب العالم التي تعذبت كثيرا بسبب إغلاق قناة السويس وقناة السويس مغلقة كانت أم مفتوحة هي أولا وقبل كل شيء سلاح مصري عربي نحن قادرون باستمرار على استخدامه كأروع وأمضى ما يكون الاستخدام، وقواتنا المسلحة- ذخرننا وفخرنا- قادرة دائما على حماية القناة من أي عدوان عليها وهي أيضا قادرة على تلقين العدو دروسا عنيفا قاسية سوف تقضي على مطامعه وأحلامه التوسعية. وكما قلنا أكثر من مرة أن فتح القناة لا يمكن أن يعوقنا- عندما تفشل كل الجهود الرامية إلى تحقيق السلم القائم على العدل- عن فتح النار على العدو من جديد.