

اقتصاديات قناة السويس

فى ماضيها وحاضرها

كان موقع مصر الجغرافى فى جميع العصور منبعاً هاماً من منابع الثروة غير المنظورة ومصدراً لما يطاق عليه الاقتصاديون فى زماننا تسمية "الصادرات الخفية" التى تعول عليها الدول فى تصحيح ميزان مدفوعاتها"

وفى عهد الفرعون نيخاو Nixhac كانت المحاولة الأولى لوصول البحر الأبيض بالبحر الأحمر عن طريق ممر مائى يستخدم الفرع البيلووزى من الفروع الخمسة التى كان النيل يصب منها فى البحر المتوسط.

وفى عصر المأمون تجددت هذه الصلة بين البحرين عن طريق ما أسماه المؤرخون العرب (فتاة أمير المؤمنين).

تم فى القرون الوسطى عندما كان سلاطين المماليك يحكمون مصر كان الطريق البرى بين موانئ البحر الأبيض المتوسط وبين ميناء السويس ممراً هاماً للبضائع التى كانت تتجر فيها الجمهوريات الإيطالية البحرية وبخاصة البندقية وجنوداً ، وكان سلاطين المماليك يضمنون أمن ذلك الطريق بموجب معاهدات ثنائية مع موانئ البحر المتوسط ويتقاضون إتاوة فى نظير ذلك الضمان يطلقون عليها تسمية (مال السويس) لم يرد بعد.

وفى أواخر القرن الرابع عشر كشف البرتغاليون بزعامة فاسكو دى جاما طريق رأس الرجاء الصالح حول أفريقيا إلى الشرق فاضمحل شأن البندقية وجنود وغيرهما من موانئ البحر المتوسط وتضاءلت أهمية طريق السويس.

ثم كان مشروع شق قناة السويس وترتب على ذلك تقصير المسافة بين أوروبا والهند إلى أقل النصف.. كانت بريطانيا ، التى أصبحت فيما بعد أكبر منتفع بالقناة، من ألد أعداء المشروع . وأبت الدوائر المالية البريطانيين - (لا تلقى بأموالها فى حفرة) وما لبثت أسهم هذه (الحفرة) التى اشترتها بريطانيا بأربعة ملايين من الجنيهات من

الخدوي إسماعيل أن زادت قيمتها فبلغت في وقت من الأوقات اثنين وثلاثين مليوناً من الجنيهات.

واليوم إذا تستعد مصر لإعادة فتح قناة السويس في 5 يونيو المقبل تنفيذاً للقراد الحكيم الذي اتخذته الرئيس أنور السادات نذكر احتفالات افتتاح القناة في عهد إسماعيل عندما تقدم يخت الإمبراطورة أوجيني رتل السفن التي مرت فتح القناة لأول مرة من بورسعيد إلى السويس نقل عدداً من الرؤوس المتوجة ولكن ما أبعد الليلة عن البارحة.

فبالأمس كانت أول نافلة تمر في قناة السويس تنزعها سفينة تحمل شعار (النسر) الذي يرمز إلى الإمبراطورية الفرنسية الثانية.

أما اليوم فسيكون على رأس السفن التي تجتاز القناة يوم 5 يونيو المقبل طراد يحمل ويقل رئيس جمهورية مصر وصحبة من كبار المدنيين والعسكريين.

وبالأمس لم تكن القناة لمصر بل كانت مصر للقناة . أما اليوم فإن مصر هي سيدة القناة ومالكتها أسوة بكافة أراضيها ومياها ومرافقها.

وبالأمس كانت السفن تمر مروراً سريعاً بالقناة دون أن تستفيد مصر فائدة تذكر من الحركة التجارية الضخمة التي كانت تجتاز أرضها .. أما اليوم فإن بورسعيد ستصبح أول ميناء حر في أرض مصر تستقبل البضائع وتخزنها وتصنعها بهذا تضيف إلى مواردها الاقتصادية فرصاً جديدة للعمالة والإنتاج والرخاء.

أما حصيلة مصر من رسوم المرور فسوف تتضاعف عما كانت عليه قبل حرب عام 1967 ثم تزداد بتنفيذ المراحل التالية لتوسيع القناة وتعميقها.

على أن القناة كأى مرفق اقتصادى تحتاج إلى تقييم من وقت لآخر وفقاً لاحتياجات الملاحة البحرية والتقدم التكنولوجى ، فالفرق شاسع بين السفن التي كانت تجتاز القناة عند إنشائها وبين ناقلات البترول الضخمة التي تدفع حالياً أكبر نسبة من مجموع الإتاوات التي تحصلها هيئة القناة.

وقد قام بهذا التقييم بين الحربين العالميتين الأستاذ أندريه سيجفريد عضو المجمع اللغوى الفرنسى الذى كان فى الوقت ذاته عالماً اقتصادياً كبيراً ومحاضر فريداً كثيراً ما

تحدث إلى نخبة من المثقفين المصريين فى قاعة الجمعية الجغرافية قارن أندريه سيجفريد فى كتابة (السويس وبنها) بين المصرين المائين الدوليين وانتهى من بحثه إلى أن قناة السويس، لا قناة بنما، هى محور الملاحة العالمية، وأن الأولى تجتذب إليها ستين فى المائة من التجارة المحمولة على أعلى البحار. وقد زادت هذه النسبة كثيراً بازدياد الإقبال على بترول الشرق الأوسط.

ثم كان من جراء مشاريع خطوط الأنابيب عبر شبه الجزيرة العربية كبديل القناة السويس أن حصل تقييم آخر فى عام 1957 أقام به أندى نيلسون الذى كان رئيساً لشركة "كالتكس أوسيانك" أبان إعادة فتح القناة عقب حرب السويس الأولى عام 1956 .. وكانت نتيجة هذا التقييم الجديد أن مزايا قناة السويس فى نقل البترول من الشرق إلى الغرب لا يمكن أن تباريها أية وسيلة أخرى.

وقد أبدى أندى نيلسون الذى أصبح فيما بعد رئيساً لغرفة الملاحة الأمريكية، هذا الرأى ف مذكرة سلمت إلى الدكتور محمود فوزى نائب رئيس الجمهورية السابق أثناء وجوده بمدينة نيويورك لتمثيل مصر فى الجمعية العامة للأمم المتحدة .. وقد أثبتت التطورات التى تلت إعادة فتح قناة السويس وتوسيعها وتعميقها حتى تستوعب الناقلات التى تصل فى حمولتها إلى ستين ألف طن ، صحة هذا النظر فى الفترة بين عام 1957 و 1967 واليوم يحدث تقييم اقتصادى جديد للقناة لتحديد رسوم المرور بها بعد إعادة فتحها للمرة الثانية فى 5 يونيو المقبل - وحسنا من مؤسسات الخبرة العالمية.

والواقع أن إعادة فتح القناة قد استدعت كثيراً من الجهود من جانب مصر فى مقدمتها طبعاً جهود أبطال العبور.

غير أن هناك جهوداً أخرى استلزمها إعداد القناة للملاحة بعد تطهيرها إذا يجب ألا تنسى مصر جهود الفنيين الأخصائيين الذين ساهموا فى هذا العمل الطيب فالقناة تحتاج إلى علم وفن هندسى من أعلى المستويات.

ومنذ تأميم القناة فى عام 1956، أثبت القائمون بالأمر فى هيئة قناة السويس على جميع المستويات من الرئيس الأعلى إلى مرشدى السفن والبحارة، أن فى مصر كفايات أدهشت العالم وخيبت ظن شركة القناة المنحلة التى كانت تزعم أنها وحدها

قادرة على تشغيل القناة وإدارتها وأن القناة بدونها ستبقى عاطلة بعد التأميم لا يرجى منها نفع لمصر أو للملاحة العالمية.

لقد ثبت أن فى مصر قدرات وفرت للقناة الإدارة الحازمة والتصميم السليم والتنفيذ السريع وظهرت آثار ذلك فى النتائج الباهرة التى شهد بها العالم بين عامى 1957 و1967

والأمل معقود على أن فائدة القناة لمصر وللعالم فى عدها الجديد سوف تتضاعف أضعافاً مضاعفة.

لقد كان يوم 5 يونيو عام 1967 يوماً حالك السواد فى تاريخ مصر.

غير أن يوم 6 أكتوبر عام 1973 محا أية الليل وعهد لفجر جديد نستقبله مصر يوم 5 يونيو 1975 بقناة مفتوحة ومناطق حرة واقتصاد متحرر من الأغلال التى كانت تعوق انطلاقه إلى أفاق لا تحد..