

مجرانها إغناء وعلى ضفتيها الرخاء

حوار العدد

الفريق أسامة ربيع

يكشف الإنجازات

والتحديات وآفاق

المستقبل

سفير الصين

يتحدث عن

الشراكات

التمنوية

الفكرة

من الفراعنة

إلى هارون

الرشيد

المنطقة الاقتصادية

سبخافورة

جديدة على

أرض مصرية

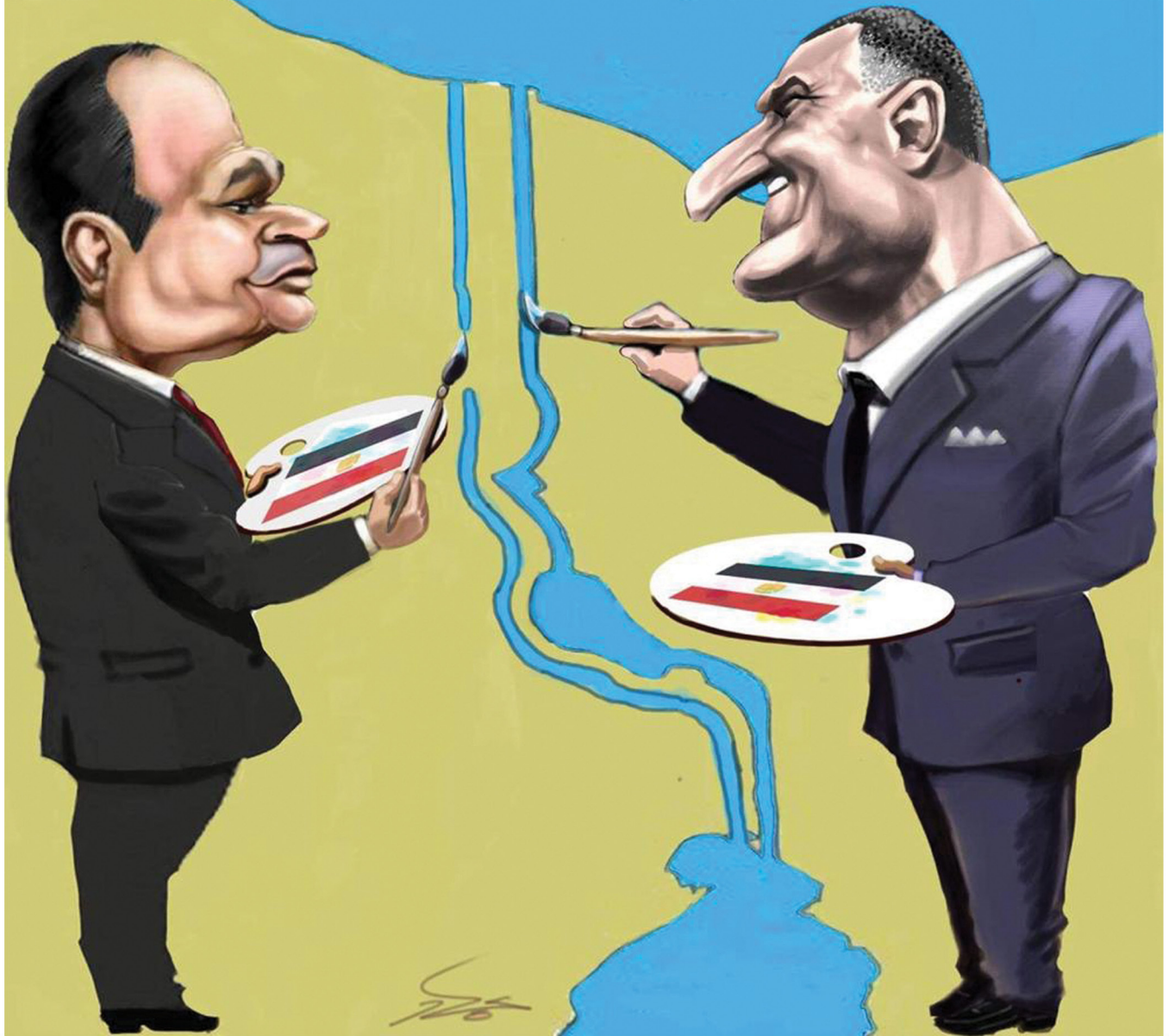


الكتاب الذهبي

صحافة تحترم عقلك

مجلة شهرية تصدر عن مؤسسة **الكتاب الذهبي** العدد 34 - نوفمبر 2020 - ربيع اول 1442 - الثمن 15 جنيها

151
ذخيرة السويس عاماً
سياسة وسيادة



شعب مصر العظيم

إن التاريخ يروى للإنسانية بأسرها كيف
كانت قناة السويس .. محوراً لانطلاق إشعاع
مصر الثقافي والحضاري للمنطقة والعالم
بأسره.. وهمزة الوصل بين مختلف أرجائه..
بدءاً من العصر الفرعوني ومروراً بالحكم
الإغريقي والحقبة الإسلامية..
ثم التاريخ الحديث .. ووصولاً إلى قناتنا
الجديدة.. إن مصر ستظل الملتقى الجامع
للشرق والغرب مثلما كانت على مدار
التاريخ.

.. إن الشعب المصري العظيم يعلن للعالم
اليوم رسالة قناة السويس الجديدة:
إننا ننتصر على الإرهاب بالحياة، وعلى
الكرهية بالحب .. لتكن القناة منطقة
رخاء للإنسانية.. ليس فقط فوق مياهها بل
وعلى ضفتيها.. بما يرتفع إلى مقام
تاريخ هذه القناة التي وضعت
بصماتها على جغرافيا الوجود
وخرائط البشرية.

عبد الفتاح السيسي

رئيس الجمهورية



من كلمة الرئيس السيسي في حفل افتتاح قناة السويس الجديدة 2015



قلم و لغم

أيمن عبدالمجيد

رئيس التحرير



قناة السويس.. 151 عاماً سياسة وسيادة

في وادٍ غير ذي زرع، عند شاطئ البحر الأبيض المتوسط، المحاذي لبرزخ السويس، في الخامس والعشرين من أبريل عام 1859، وقف الفرنسي فرديناند ديليبسبس، خطيباً، وسط العشرات من مساعديه، وموظفي شركته الوليدة، ومثّنين من العمال المصريين، موزعاً رسائله السياسية، على كل ذي صلة بمشروعه في احتفال بدء الحفر. قال: «باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، وطبقاً لقرار مجلس إدارتها نضرب أول معول في الأرض، التي ستفتح أبواب الشرق لتجارة الغرب وحضارته...». ثم أمسك ديليبسبس معولاً، وضرب به الأرض، فلاحق به أعضاء اللجنة الفنية والمهندسون وسائر موظفي شركته.

إضافياً للخير لمصر وشعبها العظيم وللعالم أجمع... وبعد 12 شهراً فقط كان خطاب الافتتاح.

إنها دراما السياسة والإرادة، دراما التاريخ، ثمرة نضال شعب، وحيات حضارة، استثمار عبقرية الإنسان لعبقرية المكان، فلم يكن ديليبسبس أول من سعى لربط البحرين الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، فكان "لينان" بك، كبير مهندسي الحكومة المصرية، تقدم إلى محمد علي باشا، بدراسة لتنفيذ المشروع عام 1833م.

بيد أن الحقائق التاريخية، تؤكد أن المصريين القدماء، أول من شقوا قنوات صناعية على سطح الكرة الأرضية، بغرض الملاحة، فقد سجلت جدران مقبرة «ويني»، أحد رجال الدولة في عهد فرعون مصر سنوسيرت 1840 قبل الميلاد، شق قناة مائية تربط بين نهر النيل والبحر الأحمر.

فالقنوات الملاحية في مصر، ضاربة بجذورها في عمق التاريخ مسافة 3800 عام، شهدتها حقب تاريخية متوالية، من الفرعونية إلى البطلمية إلى الفتح الإسلامي، حتى العصر الحديث، وصولاً إلى العام 2014.

التاريخ شاهد عدل، على معارك السياسة والسيادة، تلك المعارك التي كان في كل جولاتها النصر للإرادة المصرية.

بينما كانت فرنسا الداعمة لـ"ديلبسبس"، تسعى لبسط نفوذها، فالامتيازات التي منحها الوالي سعيد تعطيهم حق استغلال القناة 99 عاماً، وتلزم الحكومة المصرية بشق ترعة مياه عذبة من النيل إلى بحيرة التمساح، يحق لشركة القناة زراعة الأرض الخصبة على ضفتيها، وبيع مياهها للمصريين.

نظر إلى العمال المصريين قائلاً: "سيضرب كل منكم بمعوله الأرض، كما فعلنا نحن الآن، وعليكم أن تذكروا أنكم لن تحفروا الأرض فقط، ولكنكم ستجلبون بعلمكم الرخاء لعائلاتكم وبلادكم الجميلة.. يحيا أفندينا محمد سعيد باشا".. قالها بالفرنسية قبل أن يتولى مترجمه نقلها إليهم بالعربية.

في السادس والعشرين من يوليو 1956، وقف الزعيم جمال عبدالناصر، معلناً بصوته الجهوري للعالم قرار الأمة المصرية تأميم قنواتها واستعادة حقها، قائلاً: «تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس شركة مساهمة مصرية، وينقل إلى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات».

وفي الخامس من يونيو 1975، وقف بطل الحرب والسلام الرئيس أنور السادات، موجهاً حديثه للعالم بعد 8 سنوات من غلق القناة قائلاً: «أعلن باسم الله أمام العالم أجمع، أن قناة السويس تم تطهيرها بشكل كامل من العدوان الإسرائيلي، وأصبح طبيعياً أن يكمل هذا الشريان المصري الحيوي، مسيرة العبور في سبيل سعادة الأسرة الإنسانية ورخائها، وأن يواصل رسالته العالمية بالربط بين أطراف العالم كلها، وتعميق التبادل والتفاعل بين الأمم والشعوب».

في 5 أغسطس 2014 أعطى بطل التنمية الرئيس عبدالفتاح السيسي، إشارة البدء في حفر قناة السويس الجديدة قائلاً: «بسم الله الرحمن الرحيم، وباسم شعب مصر العظيم ووفاء بالعهد والوعد، واستكمالاً لمسيرة الأجداد العظماء، ومتوكلاً على الله سبحانه وتعالى، نأذن نحن عبدالفتاح السيسي رئيس جمهورية مصر العربية، ببدء حفر قناة السويس الجديدة، لتكون شرياناً

لم يكن تطوير قناة السويس وشق المجرى الملاحي الجديد - رغم ضخامته - إلا خطوة على طريق التنمية الشاملة لمصر، آلاف المشروعات القومية، دفعة معنوية، ومواجهة لقنابل الحروب النفسية، التي استهدفت الشعب، وإرادته

أحلك الظروف السياسية، عزمه شق قناة جديدة، وتطوير وتعميق القديمة، وفي عام واحد وبأموال وسواعد وعقول مصرية خالصة. شتان بين مشهدين، يفصل بينهما 155 عامًا، قرار لأجنبي استهدف جني الثروات، وسيخر مئات الآلاف للحفر، ومشهد 2014 قائد وطني قرر التحدي، واثقًا في قدرة شعبه على صنع المعجزات، وصلابة في مواجهة المحن والأزمات، باعثًا برسالة للعالم أن مصر قادرة.

قديمًا فشلت ديليسبس في جمع 200 مليون فرنك من دول أوروبا في 25 يومًا، اكتتاب، نوفمبر 1858، بما أوتي من مهارة وحنكة، وما أنفقه من سنوات الدعاية لمشروعه، بينما شعب مصر صنع معجزة، في اكتتاب سبتمبر 2014 فجمع في ثمانية أيام فقط، 61 مليار جنيه، المبلغ المطلوب لشق القناة الجديدة.

وفي حين عمل الآلاف بالسخر، تحت إمرة الفرنسيين، في زمن الحفر الأول، خلدت سجلات الشرف، أسماء العقول المصرية التي أدارت وخططت، وأشرفت ونفذت مشروعًا عملاقًا في 12 شهرًا فقط.

لم يكن تطوير قناة السويس وشق المجرى الملاحي الجديد - رغم ضخامته - إلا خطوة على طريق التنمية الشاملة لمصر، آلاف المشروعات القومية، دفعة معنوية، ومواجهة لقنابل الحروب النفسية، التي استهدفت الشعب، وإرادته، جواز مرور لمستقبل واعد وهدية مصر للإنسانية.

الزعيم قرر.. والدولة وعدت.. والشعب وثق.. والعالم شهد الخلطة السحرية، للمعجزات المصرية، على مدار تاريخها، تكمن في ميلاد قائد في لحظة زمنية فارقة، قادر على حشد قوى الدولة الوطنية، وحسم واع ومدروس لقرارات مصيرية، وشعب يثق في قيادته، ويُدعم دولته، فيبهر العالم وتظهر أمجاد حضارته. قوى البشر، تعلم ذلك فلا تدخر مكرًا ولا خديعة، لتفكيك مزيج تلك الخلطة، للنيل من بنيان الدولة، بتزييف الوعي، وإحداث شروخ في جدار الثقة بين الشعب وقيادته، ومؤسسات دولته، فاحذروهم، ووجدوا القوى، وانزعوا فتيل قنابل التضليل.

الوعي معركتنا، وفي اعتقادي، نحتاج قراءة عميقة لتاريخنا، ننقيه من شوائبه، ننظر لأحداثه وشخصه، نظرة موضوعية، ندرك التحديات وبحجمها تكون الإنجازات. انتبهوا للحفاظ على إرادتكم، وبناء وطنكم، كما فعل أجدادكم.

رأت بريطانيا، في ذلك مطعمًا استعماريًا فرنسيًا، يبدأ بنقل عمال الحفر، ثم توطينهم في تلك المساحات الشاسعة بالقناة والأراضي الزراعية الممنوحة لهم بلا مقابل. بينما كان الفلاح المصري البسيط، الذي حفر القناة بأظفاره ودمائه على يقين، رغم معاناته، لمدة عشر سنوات، أن قناته على أرضه، مآلها إلى أبنائهم وأحفادهم، فضحى بأكثر من مئة ألف شهيد، من تعداد سكاني تجاوز 4 ملايين بقليل.

استخدمت بريطانيا نفوذها، واستدعى ديليسبس دهاءه، طاف أوروبا للاكتتاب على الشركة، متحدًا باسم الوالي سعيد، وكيلا عنه، طرح نوفمبر 1858 على الأوروبيين 400 ألف سهم، لتأسيس الشركة العالمية لقناة السويس للملاحة البحرية، بواقع 500 فرنك للسهم، تبقى منها 177 ألفًا و649 سهمًا، فابتاعها الوالي سعيد أنقادًا لصديقه، وبحثًا عن خلود اسمه في صفحات التاريخ.

بينما المصريون بمتوسط 20 ألفًا شهريًا، يساقون من حقولهم جبرًا، إلى صحراء السويس، يقطعون آلاف الكيلو مترات، سيرًا على الأقدام، تنقل إليهم شربة الماء بالجمال، يحضرون ملايين الأمتار المكعبة بفؤوسهم وسواعدهم، يقتاتون قطعًا من الخبز الجاف.

ومن طرائف السياسة، ومعارك السيادة، أن الإمبراطوريتين العظيمتين اللتين، تصارعتا ما بين داعم ورافض لشق القناة، في زمن الحفر، تحالفتا مع إسرائيل في عدوان ثلاثي سافر، عندما سخر الله لمصر رجالًا، عزيمتهم فولاذية فأعلنوا تأميمها 1956، لبيست السيادة الوطنية على قناة حفرها الأجداد بدمائهم في أرض مصرية. كان العدوان، للجيلولة دون امتلاك مصر لقرارها، والحفاظ على مقدراتها، وتنمية ثرواتها، عدوانًا على الإرادة، والعزيمة، فقرار التأميم جاء بعد أيام من رفض المؤسسات المالية الدولية تمويل مشروع بناء السد العالي، بما له من أهداف تنموية.

ذلك التاريخ الممتد، من عصر الأجداد القدماء، حتى يومنا هذا، ينبغي على الباحثين والأكاديميين، والمفكرين توثيقه وتحليله، وربطه بالواقع المعاش.. تاريخ السياسة والسيادة، معارك الإرادة، لبناء حصون الوعي، استلهام من الماضي خبراته، مواجهة الحاضر بتحدياته، لبناء عقول واعية، مستنيرة مؤهلة لبناء المستقبل بتوقعاته.

فها هي مصر تشهد بطلًا جديدًا، نبت في أرضها الطيبة، يعلن في



استراتيجية هامة

قبل ست سنوات، تحديدًا في الخامس من أغسطس ٢٠١٤، أعطى الرئيس عبدالفتاح السيسي، إشارة البدء في حفر قناة السويس الجديدة، في ظروف سياسية واقتصادية غاية في الصعوبة، لتحقيق أهداف تنموية وسياسية، وبعد ١٢ شهرًا فقط كان حفل الافتتاح، مؤكدًا أنه البداية لسلسلة مشروعات قومية، وقد كان المشروع أولى معارك حرب الإرادة وإثبات قدرة المصريين على الإنجاز، وسط حملات تشكيك شرسة من الأذرع الإعلامية المعادية، وبعد خمس سنوات، وفي الذكرى ١٥١ للافتتاح الأول للقناة، وجدنا من الأهمية أن يكون الحوار مع الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، للوقوف على المتحقق فعليًا على الأرض، والتحديات والرؤية المستقبلية.

حاوره: أيمن عبدالمجيد





رئيس التحرير يحاور رئيس هيئة قناة السويس

الفريق أسامة ربيع: قناة السويس الجديدة حققت أهدافها الاقتصادية والسياسية والحديث عن قناة بديلة مستحيل عملياً

الهيئة، والمفارقة أن الحوار الذي بين أيديكم بمناسبة مرور 151 عامًا على افتتاح قناة السويس، 17 نوفمبر 1869.

وعن ذكرى الحفر الأول قال: "دماء المصريين جرت في قناة السويس قبل المياه في حفرها الأول، والأحفاد أبهروا العالم بتمويل وتنفيذ القناة الجديدة".
والى نص الحوار:

■ سيادة الفريق، شهدت قناة السويس تطويراً غير مسبوق بتعميق المجرى القديم، وشق قناة جديدة، بعد خمس سنوات من هذا الحدث التاريخي، ما هي القيمة المضافة المتحققة فعلياً على أرض الواقع، على مستوى الدخل والقدرة الاستيعابية؟

- بالفعل احتفلنا 6 أغسطس الماضي، بمرور 5 سنوات، على افتتاح قناة السويس الجديدة، وقد أجرينا مقارنة بين الخمس سنوات السابقة على الافتتاح بالخمس سنوات التالية عليه، للوقوف على القيمة المضافة المتحققة فعلياً، وكانت النتائج مؤكدة أن المشروع حقق قيمة مضافة حقيقية.

فقد حققت القناة في الخمس سنوات الأخيرة 27.5 مليار دولار، بزيادة 4.7 مليار دولار عن الخمس سنوات السابقة على افتتاح القناة الجديدة.

وعلى مستوى القدرة الاستيعابية، فقد عبر 5 مليارات، و500 طن بضائع، بزيادة 16.4 مليار عن الخمس سنوات السابقة.

وعلى مستوى عدد السفن العابرة، فقد مر 90 ألف سفينة، بزيادة 4.7 عن السنوات الخمس السابقة،

الفريق أسامة ربيع، شدد على أن القناة الجديدة، وما شاهده المجرى الملاحي القديم، أنقذ تصنيفها العالمي، وعظم من قدراتها الاستيعابية لأضخم السفن العالمية العملاقة، بما لذلك من انعكاسات اقتصادية وسياسية كبيرة.

الفريق أسامة ربيع، فتح حقيبة أرقامه، الدامغة، فلغة الأرقام الأكثر دلالة فقال: إن قناة السويس، حققت في الخمس سنوات الأخيرة 27.5 مليار دولار، بزيادة 4.7 مليار دولار عن الخمس سنوات السابقة على افتتاح القناة الجديدة.

وكشف الفريق أسامة ربيع، المتحقق من استراتيجيات التطوير، التي اعتمدها الرئيس عبدالفتاح السيسي، لرفع كفاءة القناة، وتنويع مواردها، وما تستهدفه تلك المشروعات من خلق فرص عمل للشباب، وما تضيفه للاقتصاد المصري.

وفدّ الفريق أسامة ربيع، ادعاءات إمكان قوى إقليمية شق قنوات بديلة لقناة السويس، كاشفاً بالأرقام استحالة ذلك عملياً.

وشدد الفريق أسامة ربيع على أن إدارة القناة نجحت في تخفيف الآثار السلبية لجائحة "كورونا"، بفضل الإدارة العلمية، وحزم التحفيز التي جذبت خطاً ملاحياً جديداً يضم أضخم ١٢ سفينة عملاقة بالعالم.

وبمناسبة الأرقام، يمثل الرقم 17 علامة فارقة في حياة الفريق أسامة ربيع، ففي 17 مارس 2016، تقلد رتبة فريق، وفي 17 ديسمبر 2016 عين نائباً لرئيس هيئة قناة السويس، وفي 17 أغسطس 2019 تولى رئاسة

حققنا 27.5 مليار دولار، في السنوات الخمس الأخيرة بزيادة 4.7 مليار عن الفترة المثيلة السابقة على افتتاح القناة الجديدة



فالقائمة المضافة واضحة جداً.

■ هل عبرت سفن عملاقة ما كان للقناة بوضعها السابق قدرة على استيعابها؟

- بالفعل، أن افتتاح قناة السويس الجديدة، وتعميق المجرى الملاحي للقناة القديمة، سمح بمرور سفن عملاقة، ما كان لها أن تمر في السابق، فالقناة القديمة، الآن، بعمق 66 قدماً، مثل الجديدة، وقمنا بتوسعة المجرى الملاحي؛ ليصل إلى 400 متر عرض، بما سمح بقدرة استيعابية فائقة، فمرت من القناة أكبر السفن العملاقة في العالم، فشهدت القناة عبور أكبر سفينة حاويات عملاقة، في العالم بطول 400 متر، وعرض 61 متراً، بغاطس بحمولة 42 ألف طن، بإجمالي حاويات 23 ألفاً و960 حاوية، وهذه السفينة ضمن 12 سفينة ضخمة، تم تصنيعها في كوريا الجنوبية، للعمل في خط ملاحى جديد، وتلك السفن بدأت في عبور القناة، آخر سفينة منها، يوم 15 أكتوبر الماضى، بما يعنى انضمام 12 سفينة عملاقة، مرت خلال الخمسة أشهر الماضية، وذلك نتيجة القناة الجديدة، وتطوير المجرى الملاحي للقناة القديمة.

■ كم يبلغ معدل العبور اليومي.. بعد هذا التطوير؟
- معدل العبور اليومي للسفن زاد من 42 سفينة، إلى 81 سفينة في 19 أغسطس الماضى، ونأمل أن يصل متوسط العبور اليومي إلى 95 سفينة، بحلول 2023.

■ هل أثرت القناة الجديدة على التصنيف العالمي للقناة؟

- بالتأكيد، فالقناة كان تصنيفها العالمي مهدداً بالتراجع، نظراً لكون الأعماق كانت قليلة، مقارنة بالطرفه التي شهدتها سفن النقل العملاقة، وأيضاً معدلات الأمان في القناة، بوضعها السابق، كانت منخفضة، وزمن العبور كان كبيراً، 22 ساعة من الشمال للجنوب، و11 ساعة من الجنوب إلى الشمال، ولكن بعد تطوير القناة القديمة، وافتتاح القناة الجديدة، تم توفير 50٪ من زمن العبور، فأصبح العبور من الشمال للجنوب، والعكس 11 ساعة فقط، بما ذلك من انعكاسات اقتصادية على الخطوط الملاحية، التي وفرت مالا ووقتاً، وكذلك رفع معدلات الأمان، فأدى إلى تحسين التصنيف العالمي لقناة السويس. شق القناة الجديدة أسهم، أيضاً، في تعمير شرق القناة، بإنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة، وتحوى 69 ألف وحدة سكنية، منها 57 وحدة، أخذتها الهيئة للعاملين والموظفين بها.

■ لم يكن الإنجاز في شق القناة الجديدة، فقط، اقتصادياً، بل كان لها مدلولات سياسية

بحسب الرئيس عبدالفتاح السيسي القرار في لحظة شديدة الصعوبة، كيف قرأتم الرسائل السياسية محلياً ودولياً؟

- الرسائل السياسية بليغة، فهي تعنى قدرة الدولة المصرية على الإنجاز، وقوة الإرادة وتلاحم الشعب، كان المخطط إنشاء القناة في ثلاث سنوات، ولكن الرئيس السيسي أمر أن يتم إنجازها في عام واحد، فجمع المصريون من جيوبهم 64 مليار

جنيه، خلال 8 أيام فقط، في اكتتاب القناة، وهو مبلغ فاق احتياجنا للتمويل، وهو يعكس ثقة المصريين في الرئيس السيسي، وفي المشروع كمشروع قومي ومريح، وهو شيء يحسب للشعب المصري.

كما حقق المشروع توحيداً للشعب المصري، على قلب رجل واحد، وكان الشعب متحرراً لتوه من سيطرة الجماعة الإرهابية، التي سيطرت على الحكم لمدة عام، والقدرة على إنجاز هذا المشروع العملاق في زمن قصير، وفي تلك الظروف الصعبة والحرب ضد الإرهاب، عكس قدرة الدولة، ونجاحه كان قاطرة لنجاح سلسلة كبيرة من المشروعات القومية، التي تم إنجازها في السنوات الخمس الماضية.

■ ما هي الكلفة الفعلية لحفر القناة الجديدة؟

- 20 مليار جنيه، وتحقق وعد سيادة الرئيس السيسي، الذي قال: "إننا سنحفر القناة الجديدة بتمويل المصريين، ولن نقترض، فالقناة ملك للمصريين، وهي مشروع قومي".

كما أن تلك القناة شهدت تضحيات كبيرة في حفرها الأول، الذي بدأ عام 1859، واستشهد في حفرها، الذي استغرق 10 سنوات، 120 ألف مصري، وشارك في الحفر مليون مصري، بما يعادل 25٪ من شعب مصر، البالغ 4 ملايين في ذلك الزمن، فدمايا المصريين جرت في القناة قبل أن تجري المياه، فلن تجد مصرياً إلا واحد أجداده استشهد في الحفر، أو شارك فيه.

كما أن الإسراع في تنفيذ حفر القناة الجديدة، وفر الكثير من التكلفة، مع الزيادة المستمرة في سعر الدولار، وخفضنا بسرعة الإنجاز فعلياً 50٪ من تكلفة المشروع. فضلاً عن أن القناة الجديدة، حصلت إيرادات في اليوم الأول لافتتاحها، وبذلك سرعة الإنجاز أسهمت في استثمار ذلك الوقت الذي كان سيستنفد في الحفر، وتحويله إلى فرصة لتحقيق إيرادات، وهذا بفضل توجيهات وحسب الرئيس السيسي للقرار، فقد قال في حفل بدء الحفر، "سنأتي أغسطس القادم هنا للاحتفال بافتتاح القناة"، وقد تحقق ذلك، بفضل تكاتف الشعب المصري وتمويله للمشروع.

■ هذا يقودنا للحديث عن القناة ودورها في دعم

التنمية الشاملة في مصر بما تحققه من موارد؟

- بالفعل فقد حققت القناة 5.4 مليار دولار، بمرور متوسط 1.1 مليار طن بضائع سنوياً، بالإضافة إلى ستة موانئ تتبع الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، وما يمكن تحقيقه من المشروعات اللوجستية الأخرى، تداول حاويات ونقل بضائع، وميناء شرق بورسعيد مخطط له أن يعمل على شحن وتفريغ وتوزيع البضائع، حيث تأتي السفن الضخمة تفرغ حمولتها، لتوزع على سفن صغيرة تصل كل منها للبلد المتجه إليه البضائع، وهذا يحقق جدوى اقتصادية للسفن العملاقة، التي كانت تضطر لإطالة رحلتها لتفريغ جزء من حمولتها في كل بلد من البلدان

قرار الرئيس الحاسم ببدء الحفر واختصار زمنه وفر 50% من النفقات وعظم الموارد

دمايا المصريين جرت في قناة السويس قبل المياه في حفرها الأول والأحفاد أبهروا العالم بتمويل وتنفيذ القناة الجديدة



شق القناة الجديدة أسهم في تعمير شرق القناة بإنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة وتحوى 69 ألف وحدة سكنية



سفينة حاويات أثناء عبورها مجرى قناة السويس

المستوردة للبضائع.

■ لاحظنا أن هيئة القناة تعمل على تنوع مصادر دخلها، وبالأخص القريب كان هناك اتفاق مع شركة نرويجية لإنشاء أحواض سميكية مغلقة، فما هي أهم قطاعات التنمية بالقناة، وخطتكم المستقبلية في هذا الإطار؟

- دخل القناة غير مقصور على عوائد المجرى الملاحي، ف لدينا سبع شركات تابعة لهيئة قناة السويس، منها ثلاث ترسانات لبناء وصيانة السفن، كنا في السابق نستخدمها لبناء وصيانة سفن الهيئة فقط، والآن، نبني سفناً لدول أخرى، ونقدم خدمات الصيانة لمن يطلبها، كما اتجهنا لإنشاء المزارع السمكية لتعظيم عوائد الهيئة، وتوفير فرص العمل للشباب المصري.

وقد افتتح الرئيس عبدالفتاح السيسي 450 حوض استزراع، إنتاجها يُوزع في مدن القناة والقاهرة، ويُصدر الفائض للخارج، كما أن الشركة النرويجية التي تم التوقيع معها تستخدم أحدث التكنولوجيا، من خلال الأقفاس المغلقة للاستزراع العمودي، في إطار خطة التوسعات في الاستزراع السمكي، هيئة قناة السويس تمتلك 51% من أسهم المشروع الجديد، والشركة 49%، ومن المنتظر إنشاء هذا المشروع في القنطرة شرق، على مساحة 18 فداناً، ومستهدف إنتاج 25 ألف طن أسماك سنوياً، 90 % منها للتصدير، وهذا المشروع يساهم في توفير فرص عمل، وتوطين للتكنولوجيا.

■ بمناسبة، توطين التكنولوجيا وخلق فرص عمل للشباب ماذا تم إنجازه من مشروع بناء المنة "سفينة صيد"؟

- وجه الرئيس عبدالفتاح السيسي، ببناء مئة سفينة صيد بأحدث أنظمة التكنولوجيا، لتوفير فرص عمل للشباب في هذا المجال، ويتم بناؤها في ترسانات بورسعيد والسويس والتمساح التابعة لهيئة، وتم تقسيم العمل على أربع مراحل، وفي ديسمبر المقبل نكون انتهينا من بناء أول مرحلة، 34 سفينة.

■ ما هي مواصفات تلك السفن فنياً وقدراتها التكنولوجية؟

- السفن مجهزة بأحدث تكنولوجيا الصيد في الأعماق، طول السفينة 24 متراً وعرضها 4.5 متر، تقريباً، بتكلفة تقديرية 3 ملايين جنيه، وبها تكنولوجيا تحلية المياه، وإنتاج الثلج وتلجارات حفظ الأسماك، وأجهزة المسح لكشف الأسماك في الأعماق، بما يجعل السفينة الواحدة قادرة على صيد ١٠ آلاف سمكة في شبكة الصيد الواحدة، ويعمل على كل سفينة ١٤ فرداً.

■ منذ أسبوع كان لكم زيارة إلى هولندا، لإبرام عقود كراكات جديدة، فما هي أهداف الزيارة ونتائجها؟

- بالفعل تعاقبت الهيئة على إنشاء كراكتين بهولندا، الأولى، الكراكة "مهاب ميميش"، وتم تدشينها منذ شهرين بالفيديو كونفرانس، نظراً لتوقف الطيران في تلك الفترة، بسبب جائحة "كورونا"، والثانية، "حسين طنطاوي"، التي تم تدشينها خلال زيارتي لهولندا، والكراكتان هما الأكبر في الشرق الأوسط، بطول 97.5 متر، قادرتان على تكريك التربة الصخرية الصلبة، فهما إضافة قوية

استطعنا اجتياز أزمة "كورونا" بنجاح وعدد السفن زاد بمتوسط 32 سفينة يومياً





الكرافة مهاب مميش أحدث الكراكات المنضمة لأسطول قناة السويس



جلب خطوطاً ملاحية جديدة، فارتفع معدل عبور السفن من 18 ألف سفينة العام الماضي، إلى 19 ألف سفينة هذا العام، فالحواجز عادت في زيادة الدخل من 1000 سفينة إضافية، بزيادة 32 سفينة في اليوم، علاوة على أن إدارة البحوث، تتابع الخطوط الملاحية الدولية، وتضع خطط تعظيم الموارد.

■ هناك مخططات من أطراف إقليمية لشق قناة بديلة منافسة لقناة السويس للتأثير على مواردها، ما جدية تلك المخططات، وإمكانية تنفيذها وما مدى تأثير التطوير المستمر لقناة السويس في إحباطها؟

- هذا مردود عليه، بالنسبة لمشروع قناة إيران، هو مشروع من أربعة مسارات، أثنان بحريان من بومباي في الهند وسان بطرس برج في روسيا إلى هامبورج في ألمانيا، ثم تنتقل إلى مسارين بريين، وبالتالي تنتقل البضائع من البحر للبر، 4 مراحل، وهذا يستغرق وقتاً طويلاً وتكاليف عالية، فجزء من النقل يتطلب سكباً حديدية بخط من بومباي، وهذا يؤكد أن هذا الخط غير منافس إطلاقاً لنا، فلو فرضنا أن سفينة تنقل 23 ألف حاوية، فإن أقصى حمولة لعربة قطار، 4 حاويات، فهذا يتطلب للسفينة الواحدة 5750 عربة قطار، ما يجعل تنفيذ ذلك المشروع شبه مستحيل على أرض الواقع.

■ نرحبكم في إرشاد ومساعدة سفينة موبوءة بـ"كورونا" من خلال التوجيه عن بُعد، ما انعكاسات تلك الكفاءة الفنية في تصنيف القناة عالمياً، ودور مركز المحاكاة في ذلك؟

- عظم من السمعة الدولية لقناة السويس، فعندما جاءت السفينة، وقالت السلطات الصحية إنها موبوءة، ورفض استقبالها العديد من الموانئ في الجنوب، كان أمامنا عدة تحديات، تقديم المعونة الطبية، وتقديم الغذاء والأدوية للركاب، وفي الوقت نفسه مساعدتها في العبور، وهذا يتم من خلال صعود مرشد من القناة للسفينة، ورغم إبداء عدد من المرشدين استعدادهم الصعود مع ارتداء بدلة واقية، فقد بحثنا عن حل آخر وهو الإرشاد عن بُعد، وتم دراسته في مركز المحاكاة، وفضلنا عدم تعريض أي مرشد للخطر، ونجحنا، وعبرت السفينة بسلام، مما رسخ الصورة الذهنية عن قدرة القناة على حل أي مشكلات.

■ ماذا يمثل لكم رقم 17؟

- يمثل لي مزيداً من المسؤولية، ومزيداً من العمل لخدمة الوطن.

لأسطول قاطرات الهيئة، تكلفة الكراكة الواحدة 3 مليارات جنيه، وجرى تدريب المهندسين والعمال المصريين لمدة ٣ أشهر في هولندا لمنحهم خبرات تشغيلها.

■ كراكات بهذه القدرات والكلفة المالية، هل عملها مقصور على تعميق مجرى قناة السويس، أم يمكن تعظيم استثمارها في مشروعات أخرى؟

- حفر قناة السويس الجديدة جعل لمصر سمعة عالمية كبيرة كـ"بيت خبرة" فهناك طلبات من دول عربية وإفريقية للاستفادة من هذه الخبرات، وتنفيذ مشروعات تطوير بحيرات وأرصنة موائى، وهذا يعود بالخير على مصر، كما تستخدم في تركيب المجرى الملاحي لقناة السويس القديمة والجديدة، لإزالة الرواسب الناتجة عن الإطماء، للحفاظ على عمق القناة 66 قدماً، والحفاظ على كفاءتها، كما يتم استخدامها في تطهير البحيرات ونهر النيل.

■ تسعون لإنشاء 5 جراجات جديدة للسفن بالقناة، ما هي القيمة المضافة والخطة الاستراتيجية للتطوير؟

- لدينا خطط لتطوير المجرى الملاحي، تمتد حتى 2023، أخذنا الموافقة عليها من الرئيس عبدالفتاح السيسي، بينها إنشاء عدة جراجات وهدفها جر السفن إليها في حال حدوث أي عطل - لا قدر الله - خلال عبورها، وهذه الجراجات تمنع تعطل الملاحة حال تعطل أي سفينة خلال عبورها.

وكان بالقناة القديمة 5 جراجات جار تطويرها، ويجرى إنشاء 5 جراجات بالقناة الجديدة، وجميع القديم والجديد يصل عمقها إلى 66 قدماً، وزاد الطول لاستيعاب السفن العملاقة، وبذلك نستطيع سحب أضخم سفينة في غضون نصف ساعة، فقط، إلى الجراج لإصلاحها، لتسير الملاحة بشكل طبيعي، وهذه قيمة مضافة كبيرة لكفاءة الأداء.

■ توقفت 28٪ من الحاويات العالمية خلال أزمة "كورونا" كيف واجهتم ذلك وهل ثمة تأثيرات سلبية على القناة؟

- نعم هناك تأثير لأزمة "كورونا" علينا، لكن بحمد الله كان التأثير طفيفاً، فقد انخفض الدخل خلال الأزمة 5.5 ٪ من العائدات بالدولار هذا العام، عن العام الماضي، في حين تأثرت قناة بنما بنسبة 40٪ من دخلها، وقناة جين 32٪.

■ كيف نجحنا في عبور الأزمة بأقل خسائر؟

- من خلال الإجراءات التحفيزية، التي منحت للسفن القادمة من شمال أمريكا وشرق آسيا وأوروبا، الأمر الذي



شارك في الحوار: عيسى جاد الكريم - شهيرة ونيس - تصوير: سماح زيدان

قائد التطوير والتعمير



تاريخية

ريشة الفنان:
سامي أمين

الكتاب الذهبي

مجلة شهرية تصدر عن مؤسسة

كان المصري القديم كأي صانع حضارة يبحث عن الاتصال والتواصل مع الآخرين منطلقًا وباحثًا ومستكشفًا لكل ما هو خارج عالمه المحيط به. ومن ثم هداه عقله الحضاري والإنساني إلى البحث عن "الأخر" الموجود خارج الدائرة الملاصقة له.

المفارقة التاريخية والمدهشة تمثلت في أن الممّرات المائية كانت هي خط الاتصال الحضاري بين المصري القديم والأخر.. فنهر النيل به عرف المصري شركاءه-ذوي الثقافات المتباينة حول هذا المجرى العظيم.



أ.د/ خالد غريب شاهين
كلية الآثار - جامعة القاهرة

كان البحر المتوسط - كذلك - هو النافذة على عالم لم يكتشف بعد.. والبحر الأحمر كان أداة للتمازج والتفاعل مع ثقافات قريبة- بمعنى ما- من الحضارة الفرعونية كما أثبتت بعض الدراسات التاريخية الحديثة ذلك. مثل نهر النيل من جانب، وكل من البحرين المتوسط والأحمر من جانب آخر، أهم مصادر الاتصال لمصر عبر عصورها، لذا كان ملوك مصر القديمة يعتبرون أن حماية طرق التجارة الملاحية من بين أولويات حكمهم، والسبيل لإرضاء الأرباب.

كان المصري منذ الدولة القديمة الفرعونية يحرص على التجارة النهرية والبحرية، ومن أهم الأمثلة على ذلك تمثيل الملك ساحورق- ثاني فراعنة الأسرة الخامسة وحكم في القرن 25 قبل الميلاد- وهو يقوم برحلة بحرية إلى "بلاد بونت"، ويعد هذا المنظر أقدم الإشارات التاريخية المعروفة لدينا حول وجود علاقات تجارية مع هذه البلاد ذات الثراء، وهي البلاد التي تقع على السواحل الجنوبية للبحر الأحمر.

في الدولة الوسطى اهتم الملوك أيضًا بمصادر المياه من خلال إقامة السدود واستصلاح الأراضي للزراعة، وفتح موانئ للتجارة، ومثال ذلك نراه بوضوح في "سد اللاهون" بالفيوم، الذي كان مُعدًا لاستصلاح سبعة وعشرين ألف فدان للزراعة، ولتسهيل أعمال التجارة.

عجائب مصر القديمة

«سيزوستريس» أول شريان يربط مصر بالعالم

سوسرت الثالث من ملوك الدولة الوسطى، أمّ أنه رمسيس الثاني من ملوك الأسرة التاسعة عشرة الفرعونية؟ كل هذه الأسماء لا يوجد دليل يربطها بحفر القناة، وإن كنت أرى أن الاسم هنا مجازي أكثر من كونه اسمًا فعليًا، كما أن الشواهد الأثرية تؤكد عدم وجود القناة في هذه المرحلة، فقد أرسلت حاتشبسوت حملة إلى بلاد بونت ونزلت المنتجات في ميناء ثم نقلت برًا إلى الأقصر، وكذلك ما تشير إليه بردية هاريس من عهد الملك رمسيس الثالث من تجارة، ولا

لكن يبقى المثال الأكثر شهرة لنشوء فكرة القنوات في مصر القديمة كان من خلال القناة المعروفة باسم "قناة سيزوستريس"، وهي التي تربط بين النيل والبحر الأحمر، أي أنها ليست قناة السويس التي تربط البحرين المتوسط والأحمر. والغريب أن من أطلق التسمية كان الفلاسفة والكتّاب اليونانيون، أمثال أرسطو وبلينيوس الأكبر، إضافة إلى الرحالة الجغرافي سترابون الذي زار مصر في القرن الأول قبل الميلاد ووصف الكثير من معالمها ومنشآتها.

سيزوستريس

لكن من هو سيزوستريس؟ هل هو سنوسرت الأول أم حفيده



الجيش المصري في عهد الملكة حتشبسوت



خريطة توضح قناة سيزوستريس الفرعونية

التجارية من نهر النيل عبر الصحراء، ومن ثم إلى ساحل البحر الأحمر يؤكد عدم وجود قناة مباشرة تربط بينهما.

ويلاحظ من جانب آخر أن المؤرخ "هيرودوت"، وهو أقدم المؤرخين الكلاسيكيين الذين تناولوا القناة لم يذكر اسم "سيزوستريس" مرتبطاً بهذه القناة، ولكن من أشار إلى ذلك الأمر كان عدد من المؤرخين المتأخرين من بعده، وهنا يمكن الإشارة إلى أن المصريين القدماء في "المرحلة البطلمية" أرادوا إثبات مصيرية تلك القناة من خلال نسبتها إلى ملوك مصريين قدامى، وذلك فيما يبدو تعبيراً عن قوميتهم، وحضارتهم، وهو أمر اعتادوا عليه في العديد من المواقف والمناظر خلال العصورين البطلمي والروماني.

ومن هنا، يمكن القول إن هذه القناة ليس لها أي ارتباط بقناة السويس المعروفة حالياً، وأنها كانت تربط كلاً من نهر النيل والبحر الأحمر، وليس البحرين، وعلى هذا يمكن تسميتها حسيماً أشار إليه دكتور عبد المنعم عبد الحليم (قناة النيل والبحر الأحمر)، أو ربما نسميها باسم: "قناة الفراغة".

"بطليموس الثاني" ذلك العمل الذي قام به في لوحته المعروفة بـ"لوحه بيثوم"، وسُميت هذه القناة باسم "نهر بطليموس"، وعندها أسست مدينة أرسينوى بعد ذلك.

استمرت القناة تحمل نفس الأهمية والقيمة في العصر الروماني؛ حيث يشير بطليموس الجغرافي إلى قناة كانت تخرج من النيل إلى البحر الأحمر وتسمى قناة تراجان، نسبة إلى الإمبراطور الروماني الذي حكم ما بين 98 - 117 ميلادية، ولكن الغريب أنه تحدث عن حفر القناة عند منطقة حصن بابليون (منطقة مصر القديمة حالياً). استمرت القناة تحمل الأهمية نفسها خلال العصر الإسلامي. وعلى أي حال، ومن خلال ما تقدم عرضه من إشارات تاريخية، وأثرية، يمكن القول بأن ما يُعرف بـ"قناة سيزوستريس"، وارتباطها بفكرة "قناة السويس" يعد أمراً غير مقبول، وذلك لعدة أسباب، لعل منها: أن القناة المصرية القديمة كانت تربط النيل والبحر الأحمر، وليس البحرين المتوسط والأحمر.

رحلة بلاد بونت

إن كل النصوص المصرية القديمة، ولاسيما عهد حتشبسوت (1458-1473 ق.م)، ورحلتها الشهيرة إلى "بلاد بونت"، وكذلك نص "بردية هاريس" التي ترجع لعهد الملك "رمسيس الثالث" وهذا النص يُشير إلى نقل البضائع

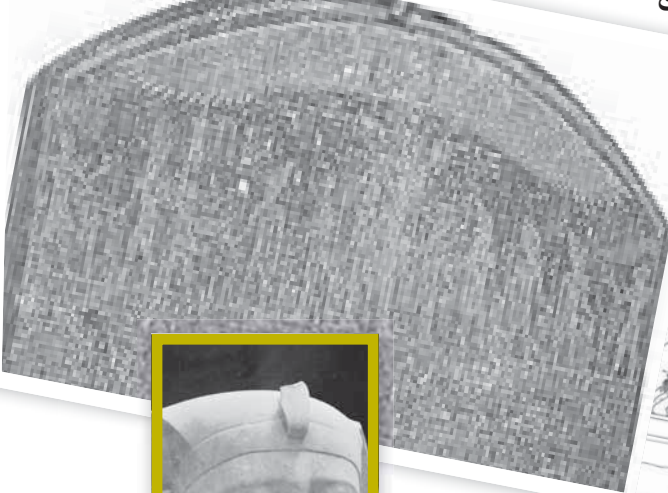
تشير إلى أن التجارة كانت تنقل عبر النيل بعد وصولها إلى موانئ البحر الأحمر.

تؤكد المصادر التاريخية وكتابات الرحالة والمؤرخين أن بداية الفكرة كانت أيام الملك نخاو الثاني من الأسرة السادسة والعشرين، ولكن المشروع لم يكتمل على حد زعمهم، أما المصدر الأثرى الأول فكان لوحات الملك الفارسي دارا الأول، ومن اللوحات لوحة في المتحف المصري بالقاهرة تخلد الأعمال في القناة، وبجانب هذه اللوحة فقد كشف الفرنسيون عن لوحة أخرى في قرية سيرايون بالإسماعيلية، ولوحة أخرى في وادي الطميلات عند التقائه مع خليج السويس.

أما أول من تحدث عن القناة وربطها بين البحر الأحمر والنيل صراحة من الكتاب الكلاسيكيين فكان هيرودوت، وأكد أن الفكرة بدأت مع الملك نخاو الثاني من الأسرة السادسة والعشرين، وأن العمل توقف بعد موت الملك.

ويشير إلى أن من شارك في العمل كان نحو مائة وخمسين ألف عامل، وهو ما يؤكد ديودور الذي زار مصر في نهاية القرن الأول قبل الميلاد، وسمع أن العمل بدأ مع نخاو الثاني ودارا الأول من بعده ثم توقف لانخفاض منسوب المياه، وأن الملك بطليموس الثاني أكمل المشروع بحفر خندق عرضه 100 قدم، وعمقه 30 قدماً، وطوله 35 ميلاً تقريباً حتى منطقة "البحيرات المرة". وقد دون

لوحه بيثوم الشهيرة



منظر لمعبد الملك ساحورع يبين حركة التجارة بين مصر والعالم



الملك سنوسرت الأول



الفراغة.. السابقون في حفر القنوات الملاحية عالمياً





قد يبدو مثيرا معرفة أن منطقة "فم الخليج" الشهيرة بالقاهرة كانت بالفعل "خليج" تجري به المياه حاملة للسفن، ففره الصحابي عمرو بن العاص بأمر من خليفة المسلمين عمر بن الخطاب. بدأت إرهاصات "الفكرة المبكرة" بهدف الربط بين "البحر الأحمر" (أو "بحر القلزم" بحسب المصادر الإسلامية)، و"البحر المتوسط" (البحر الرومي)، وقد كانت الغاية أن يرتبط كلاهما بالأخر بشكل غير مباشر، ربما بسبب الخوف من ربط البحرين مباشرة، والخشية من ارتفاع منسوب أحدهما على الآخر، كما أن ذلك لم يكن أمرا هينا وقتئذ. وكانت الفكرة الأولى لهذا الربط عبر قناة تخرج من "نهر النيل"، ومنه كانت تجري المياه حتى "البحر الأحمر"، أو بالعكس، ومن ثم كانت تصل السفن والمراكب التجارية القادمة من شتى موانئ "البحر الأحمر"، وكذلك المحيط الهندي عبر أحد فروع النيل إلى "البحر المتوسط".



د. إسماعيل حامد
باحث في التاريخ الإسلامي

الكتاب
الأهم

هنا تحت هذا الشارع كانت تجري قناة أمير المؤمنين بحى السيدة زينب «شارع بورسعيد حاليا»

"خليج أمير المؤمنين" قناة

.. وأسباب دفاعية منعت هـ

من عمر بن الخطاب إلى هارون الرشيد.. قصة قناة مرت بجوار «السيدة زينب»

أنت وأصحابك، فتشاوروا في ذلك.. ولما تشاور الوالي مع المقربين، أثقلوا عليه حفر "الخليج" الذي ربما يلحق الضرر بمصر، ثم أخبروه أن يرسل للخليفة معظمًا ذلك الأمر عليه. عندها اشتد الخليفة على الوالي، وأمره أن يحفر "الخليج" مهما كان الأمر، ومهما كانت التكاليف، حتى قال له: "ولو أنفقت عليه جميع مال مصر". وعلى هذا، أدرك الوالي أن لا حيلة له أمام رغبة الخليفة.

ثم جمع عمرو بن العاص العمال لحفر "الخليج المصري"، ويقال إن العمل دام ستة أشهر. وتذكر المصادر أن الوالي لم يكن يدري من أين يبدأ الحفر، وأن الذي أرشده لموضع "القناة القديمة" قبلى من أهل مصر. وقد تكلف حفر الخليج أموالا باهظة لإتمام هذا المشروع، وعن ذلك يقول ابن زولاقي: "وانفق (الوالي) عليه (أي: الخليج) مالا عظيمًا". ولما تم حفر الخليج، سارت المراكب من مصر إلى الحجاز، وذات يوم خرج الخليفة عمر في طريقه، وقال للناس: "سيروا بنا ننظر إلى السفن التي سيرها الله إلينا من أرض فرعون حتى أتتنا"، فذهب وشاهد الخير القادم من أرض مصر.

ويقال إن طول هذا الخليج كان يبلغ نحو 140 كم، وذلك منذ بداية مجراها عند "نهر النيل" وحتى "البحر الأحمر". وكان "الخليج" يقع بحذاء شارع بني الأزرق في "الفسطاط"، في منطقة "جينة لاذ" في الجهة الغربية من مسجد "السيدة زينب" رضى الله عنها. وكان يجرى في امتداده حتى بلدة "أم دنين" (قرب الأزبكية حاليًا)، ثم يمتد قليلاً بعد ذلك نحو الشرق، ثم ينعطف نحو الشمال حتى أطراف المدينة، ثم يمر مجراه في الأراضي حتى "العباسة" بشرق الدلتا، ثم يسير مجرى الخليج شرقًا إلى الأراضي التي يشغل موضعها إقليم الإسماعيلية بعد ذلك، ثم كان "الخليج" يتجه بعد ذلك حتى القلزم (السويس).

حفر خليج أمير المؤمنين

في العصر الإسلامي وقع القحط الشديد في بلاد الحجاز عام 18 هـ، فلما زادت الشدة بالمسلمين في "المدينة المنورة" مقر الخلافة آنذاك، وفي غيرها من بلاد الحجاز بسبب القحط، أرسل "عمر بن الخطاب" رسالة عاجلة لوالي مصر عمرو بن العاص، قال: "سلام عليك، أما بعد، فلعمرى يا عمرو ما تبالي إذا شبعت أنت ومن معك، أن أهلك أنا ومن معي، فياغوثاه، ثم ياغوثاه..". وهو قول يؤكد عظم المصائب، وقسوته على الناس. ثم بادر "عمرو" بالرد دون إبطاء منه على رسالة أمير المؤمنين التي يبدو فيها الكثير من السخط، والغضب، فقال: "لعبدالله عمر أمير المؤمنين، من عبدالله عمرو بن العاص، أما بعد، فيا لبيك! ثم يا لبيك! قد بعثت إليك بعير أولها عندك، وآخرها عندي". وكان الخليفة يريد أن يرسل الوالي المؤن والطعام عبر البحر. لكن الوالي "عمرو بن العاص" اعتذر للخليفة عن عدم إرسال الطعام عن طريق البحر، وقال في نفسه: "أفتح على مصر بابًا لا يسد، فكتب يعتذر". وأدرك الخليفة ما حدث بين "عمرو" ومستشاريه، فاشتد في الكتابة لواليه، وبعث إليه مهادًا: "أما بعد.. والله لنن لم ترسل في البحر؛ لأرسلن إليك من يقتلع أذنك..".

ولما انتهى أمر هذه الشدة بإرسال المؤن والطعام الوفير، أرسل الخليفة رسالة يأمر فيها والى مصر أن يحفر "خليجًا"، أو "قناة" لتربط مصر بأرض الحجاز ليأتيه الخير والمؤن من مصر: "يا عمرو، إن الله قد فتح على المسلمين مصر، وهي كثيرة الخير والطعام، وقد ألقى في روعي لما أحببت من الرفق بأهل الحرمين، والتوسعة عليهم، أن أحفر خليجًا من نيلها حتى يسيل في البحر، فهو أيسر لما تريد من حمل الطعام إلى المدينة، ومكة، فإن حمله على الظهر يبعد، ولا نبلغ معه ما تريد، فانطلق



فرق الخيالة في
وداع كسوة الكعبة
"المحمل" بشوارع فم
الخليج

قناة في شوارع القاهرة هارون الرشيد من حفر قناة السويس



تذكر المصادر التاريخية أن هارون الرشيد أول من فكر في ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر بشكل مباشر عبر قناة في القرن الهجري الأول



تاريخ مصر

إغلاق الخليج

تهد فترة "أبي جعفر المنصور" (136-152هـ) من أبرز الفترات التي ارتبطت بـ"الخليج المصري"، وقد بدت ثمة رغبة من جانب بعض الخلفاء العباسيين غايتها ترمي لإغلاق "الخليج المصري" رغم أهميته، وكونه شريانًا بحريًا حيويًا لمصر، ودوره في رواج تجارتهم الخارجية، لاسيما أنه صار منفذًا تجاريًا رئيسًا بين كل من مصر، وموانئ بلاد الحجاز، وكذلك سفن التجار القادمين من الأسواق الآسيوية، لاسيما تجارة البهارات القادمة من بلاد الهند، وهي المعروفة بـ"التجارة الكارمية"، وكان يقبل عليها الأوروبيون. وكان مبعث ذلك القلق من جانب الخلفاء العباسيين خشيتهم أن يستغل المعارضون لهم "الخليج المصري" لمزيد من إضعاف الدولة، ومن ثم يكون بإمكانهم الاستيلاء على أراضي مصر، مع ما تمثله أراضيها من أهمية للدولة العباسية، بل إن خوف بعضهم امتد من أن يشكل وجود "الخليج" تهديدًا لبلاد الحرمين ذاتها. وعلى هذا ففي أيام "أبو جعفر المنصور" تم ردم "الخليج المصري".

وتذكر المصادر التاريخية أن "هارون الرشيد" (170-193هـ/787-808م)، وهو حفيد "أبي جعفر المنصور"، كانت لديه رغبة واضحة في الربط بين كل من "البحر الأحمر" و"البحر المتوسط" بشكل مباشر، وليس عبر مجرد "قناة" تخرج من "نهر النيل" فحسب، وهو بلا ريب تطور مهم جدًا في فكرة الربط

بين هذين البحرين، إذ إنها تكاد تكون أول مرة يتم الحديث عن هذا الأمر خلال القرون الهجرية الأولى. غير أن وزيره أظهر له ما قد ينتج عن ذلك الربط المباشر بين البحرين من مخاطر، وتهديدات ليست تهدد أرض مصر وحدها، بل ستمتد توابعها بعد ذلك لبلاد الحجاز، وباقي ولايات الدولة العباسية.

ويُروى أن الوزير "يحيى البرمكي" قال لـ"هارون الرشيد" إن حفر قناة تربط بين البحر الأحمر (القرمز) والبحر المتوسط (البحر الرومي) سوف يهون أمر قدوم الجيوش الرومية المعادية لهم إلى أرض الحرمين، وسيكون بإمكانهم أن يستولوا دون مشقة على قبلة المسلمين، عندئذ ترك "هارون الرشيد" هذه الفكرة تمامًا، وأعرض عنها. ومن الراجح أن "الخليج المصري" كان قد أعيد حفره مرة أخرى، وكان يُستخدم في الملاحة التجارية أيام "هارون الرشيد"، ويبدو أنه اكتفى بإعادة حفر الخليج بدلًا من الربط البحري المباشر بين البحرين (الأحمر والمتوسط).

ومن المعلوم أن حكام مصر، وولاتها اهتموا فيما بعد بأمر هذا "الخليج" مرة أخرى، لاسيما أيام "الدولة الطولونية" منتصف القرن 3هـ/9م؛ نظرًا للحاجة الماسة لوجود هذا الخليج. ويتحدث "ابن زولاق" عن استخدام الحجاج المصريين، وغيرهم من الحجاج ممن كانوا يأتون من شمال إفريقيا، وبلاد المغرب، وكذلك الحجاج القادمين من مناطق غرب إفريقيا لمرافقة الحجيج المصريين عبر هذا الخليج في أيامه؛ وبمرور الوقت حمل هذا الخليج، أو "قناة أمير المؤمنين" العديد

من التسميات الأخرى بجانب الارتباط باسم "أمير المؤمنين"، في أيام "الدولة الفاطمية" عُرف بـ"الخليج الحاكمي"، نسبة للحاكم بأمر الله، وكذلك "خليج اللؤلؤة" نسبة للقصر الفاطمي المعروف، كما عرف في فترات أخرى باسم: "خليج القاهرة"، وكذا اشتهر بتسمية "فم الخليج".

ويبدو أن أهمية هذا "الخليج" قلت أيام دولة المماليك (923-648هـ)، وكانت قوافل الحج المصري، التي تعرف بـ"موكب الحج"، وإرسال كسوة الكعبة من مصر إلى بلاد الحرمين، والذي كان يشرف عليه حكام وسلطين مصر، وكان يقوده "أمير الحاج" المصري، فكانوا يستخدمون طريق "قوص- عيذاب" الصحراوي، من النيل حتى البحر الأحمر، وهذا يعني أن "خليج أمير المؤمنين" لم تكن له أهمية كبيرة في ذلك الوقت. وخلاصة القول؛ فإن هذا "الخليج" بقي مُستخدمًا مدة طويلة عبر مراحل التاريخ المصري كشریان بحري مهم، رغم تعاقب الدول والأسرات الحاكمة عبر تاريخ مصر الإسلامي، كما كان يُهمَل في بعض الفترات الأخرى. غير أنه خلال القرون المتأخرة قلت مساحة هذا الخليج، وكذلك أهميته، ومن ثم صار كانه تربة مائية تخترق أحياء القاهرة القديمة، ثم أهمل "الخليج" بشكل كبير خلال القرن 13هـ/19م، ولاسيما بعد حفر "قناة السويس"، ومن ثم صدر قرار بردم ما تبقى منه أيام الخديو "عباس حلمي الثاني" سنة 1897م، وقد عُرف المكان الذي كان يجري به بعدئذ باسم "شارع بورسعيد"، وهو أحد أهم شوارع القاهرة حاليًا.



محمد صادق وإبراهيم رفعت أبرز القادة المصريين للحج



خريطة تبين مسار خليج أمير المؤمنين الرابط بين البحر الأحمر ونهر النيل

بطل التأميم



تاريخية

ريشة الفنان:
سامي أمين

الكتاب الذهبي

مجلة شهرية تصدر عن مؤسسة



الكتاب
الذهبي



محمد عودة

منذ ٤٥ عاماً أخذ الكاتب محمد عودة يفتش في صفحات التاريخ ليكشف عن جوانب وخفايا لا يعرفها الكثيرون حول الدور الخطير الذي لعبه فرديناند ديليبسبس لإقناع الوالي سعيد والإمبراطور الفرنسي وزوجته "أوجيني" حول أهمية حفر قناة السويس وسنعرض في السطور التالية أبرز الحوارات بين الشخصيات الفاعلة وقتها؛ كما رصدها عودة في مقاله بـ«مجلة روزاليوسف» في عدد ٩ يونيو 1975م بمناسبة إعادة افتتاح القناة للملاحة بعد نصر أكتوبر.

هكذا أقنع ديليبسبس الوالي سعيد بحفر القناة

الذي يريد أن يحققه والذي لا بد أن يتم. ولم يكن هناك أفضل من مشروع كانت بريطانيا منذ عام 1841م تفكر فيه وأعدت كل الخطط والدراسات حوله، ولا بد أن تسبق به فرنسا.. وهو "قناة السويس" إذا ما حققته فرنسا لتحكمت به في كل تجارة واقتصاد الشرق والغرب.. وصرفت أزماتها، ولم يكن هناك أفضل من ديليبسبس ليقوم بالمهمة.

ديلبسبس لم يكن فقط صديقاً حميماً من أصدقاء الصبا بالنسبة لـ"سعيد"، ولكنه أيضاً كان على صلة قرابة بالإمبراطورة "أوجيني" إمبراطورة فرنسا وزوجة الإمبراطور نابليون الثالث.

مهرج فرنسي

ولم يستغرق ديليبسبس جهداً كبيراً لإقناع "سعيد" بالمشروع، وقد سجب معه مهرجاً فرنسياً هو - المسيو بارفای - كان الوحيد الذي يستطيع إضحاك "سعيد" حتى يقهقه.

قال ديليبسبس للأمير:

ليس هناك عمل يمكن أن يقارن في عظمته ومنافعه مثل هذا.. أي سجل مجيد يا مولاي يمكن أن يتركه حُكْمُك وأى مصدر للخير والنعيم الذي لا ينفد يمكن أن يحققه مشروع آخر، إن أسماء الملوك العظام الذين بنوا الأهرام لاتزال غير معروفة.. ولكن اسم الأمير الذي يشق القناة سيبقى ويُخلد قرناً بعد قرن من الزمان.. حتى آخر الدنيا. وأن الحج إلى مكة المكرمة سوف يكون مأموناً ومريحاً لكل المسلمين.. وكل البلاد الواقعة على البحر الأحمر والخليج الفارسي حتى شرق إفريقيا، والهند حتى مملكة سيام، والهند الصينية واليابان والإمبراطورية الصينية العظيمة وجزر الفلبين وأستراليا. وكل الخليج الذي تتجه إليه هجرة أوروبا ستقترب ثلاثة آلاف ميل من مملكتك ومن غرب أوروبا.. وهذه ليست كل نتائج حفر القناة.

كان ماثيو ديليبسبس قنصلاً عاماً لفرنسا في أوائل القرن الـ19، في عصر نابليون، وكان أحد رجال تاليران.. ووزير الخارجية ذا الشهرة التاريخية، ويعتمد عليه في المهام الدقيقة.. الكثيرة في ذلك الحين.

وكان القنصل العام الأوروبي في الشرق في القرن الماضي هو شخصية العصر.. وهو الذي يزرع المصالح والذي يحميها، وهو الذي يشتري السياسة ويقصد الحكام، والذي يقدم الهدايا ويبدل الوعود.. ثم هو الذي يفتعل الأزمات أو المؤامرات، وبعد كل شيء الغزو إذا لزم الأمر.

ورث فرديناند ديليبسبس، الابن الرابع لـماثيو، مهنة أبيه وأهم صفاته.. ونفس المنصب. وعُين نائب قنصل في مصر في عصر عباس الأول.. لكي يقوم بنفس المهمة ويواصلها بعد نهاية عصر محمد علي.. ولكنه واجه الفشل منذ البداية.. وطرده عباس الأول الذي لم يكن يطيق الأجانب والقناصل.. وحينما اغتيل الوالي وتولى سعيد باشا.. وبلغت الأنباء فرديناند.. هرع إلى مصر؛ لينقذ وظيفته هذه المرة.. ولكن بمهمة أكبر.

كان يعرف "سعيد" جيداً، وتربطه به روابط وثيقة منذ كان يتردد على القنصلية الفرنسية كثيراً.. وبعد ما أوكل محمد علي إلى قنصل فرنسا أن يُعلم حفيده الفرنسية ورياضة الخيل وقد تولى "سعيد" في منتصف القرن سنة 1854م، وكان يفيض بالأمانى الطيبة.. وكان مشهوراً عنه أنه لا يميل إلى الأتراك ويحب مصر والمصريين.

ومنذ سنة 1838م حصلت بريطانيا العظمى بمقتضى معاهدة مع الدولة العثمانية على «الباب المفتوح»، وحق التجار البريطانيين في الإبحار في كل أرجاء الإمبراطورية وموانئها بلا قيود.. وحينها وفد ديليبسبس لهذا إلى مصر، وجد نفسه وعصره مختلفاً تماماً.. وأنسب الأوقات للمشروع الطموح

اختاروا هاتين

قال ديليسبس
للوالى: «ستخذ
اسمك حتى
نهاية الزمان»



محمد سعيد باشا



فرديناند ديليسبس

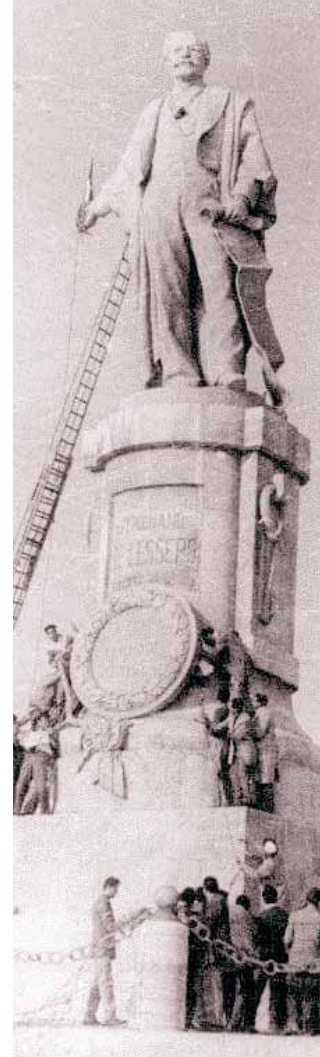
أسرار دور
أوجينى .. من
القديسة إلى
زوجة الإمبراطور



حفل افتتاح قناة السويس عام 1869



اختراع قناة السويس



لحظة إزالة تمثال ديليسبس بعد عدوان 56

تكاليف قناة
السويس 433
مليون فرنك

واقترح "سعيد" أن القناة سوف تكون - بوسفوراً جديداً، أعظم من بوسفور السلطان، وقتها سوف تضمن استقلال مصر؛ لأن كل الدول الكبرى سوف تؤمن حيدة القناة لتستعملها بلا استثناء.

ولم يكن صعباً أن يحصل ديليسبس بعد ذلك على رغبة الإمبراطورة: "سوف تكونين يا مولاتي الملاك الحارس للمشروع، وسوف تكونين لوصول البحر الأبيض والأحمر تماماً كما كانت الملكة الكاثوليكية العظيمة «إيزابيلا» بالنسبة لاكتشاف أمريكا.

وقد اخترتُ يا مولاتي يوم 15 نوفمبر، وهو عيد القديسة أوجيني؛ ليكون موعد أول اجتماع للجمعية العمومية للشركة، وبعد أن باركت الإمبراطورة.. المشروع لم يعد سوى الإمبراطور، وقد سأله:
- لماذا يعارض كثيرون هذا المشروع يا مسيو ديليسبس؟

- لا لشيء يا مولاي سوى أنهم يتصورون أنك لا تقف وراءه.

- منذ اليوم نستطيع أن نعتمد على فيما تحتاجه... وقامت الشركة العالمية للقناة البحرية في السويس.

وفي نوفمبر سنة 1858م طرحت الأسهم للاكتتاب العام، كان عدد الأسهم 100.000 وثمان مائة سهم 500 فرنك، واشترت فرنسا 52% من الأسهم. وكان "سعيد" قد اتفق على أن يكون نصيب مصر 30.000 سهم.

ولم يقع في الاكتتاب العام سوى 12.000 سهم أخرى، ولم يجد ديليسبس مخرجاً من الفشل وخيبة الأمل سوى أن يقيد كل الأسهم الباقية ويغير استنشارة صاحب الحق لحساب مصر.. كانت 176000 سهم ثمنها 88 مليون فرنك.. أعلن اكتتاب مصر بها دون أن يأخذ رأيها.. وأعلن ديليسبس بهذا تغطية الاكتتاب.

وعاد ديليسبس إلى القاهرة.. وذهب إلى "سعيد" بابتسامته المبهورة.. وقدّم إليه باعتباره وكيل أعماله في أوروبا كشف حساب الشركة.. وكان على ورقة صغيرة عادية. فلم يكن من "سعيد" الذي كان يعاني دائماً من الضجر والهمل إلا أن سلم الورقة إلى سكرتيره دون أن يطلع عليها.

خازوق الوالى

وبعد مضي الوقت عاد ديليسبس مبتسماً كالعادة وطلب من "سعيد" أن يصدر الأمر بدفع القسط الأول من ثمن الأسهم البالغ عددها 176000 بمبلغ 88 مليون فرنك.

وقال سعيد:

- أى اكتتاب؟

- دفعة اكتتاب فى الأسهم.

- اكتتابى أنا؟

- نعم يا مولاي، أنت تعلم أنى أكتب باسمك ولحسابك.. ولو لم أفعل لفشل المشروع الذى سيخلد اسمك فى التاريخ ويكفل الاستقلال والعظمة لمصر.. ولقد أخبرت سموك وكتبت لكم:

قلت: وكتبت أين؟ ومتى؟

- فى الورقة التى قدّمتها لكم.

وأمر سعيد بإحضار الورقة المذكورة.. وكان حساب الاكتتاب فى أوروبا موضعاً على وجهها، وعلى ظهر الورقة كتب ديليسبس 88 مليون فرنك اكتتاب صاحب السمو.

وقال سعيد:

- ولكنك تعرف عن الأزمة المالية مستحكمة وليس هناك أموال.

- لا تخف يا مولاي، سأعمل بكل الوسائل على تفريجها.

وبعد أن انتهى "سعيد" من رواية القصة للقنصل الفرنسى أطرق وقال له:



أوجيني وزوجها الإمبراطور فى حفل افتتاح القناة للفنان محمود سعيد

- رأيت أي خازوق أعطانيه رجلكم ديليبسبس..
لقد أعطاني خازوق حياتي!!
وتحوّل ديليبسبس إلى محاولة استيفاء أمواله عن طريق آخر.

أخذ ديليبسبس يُزَيِّن لـ"سعيد" اتخاذ الإجراء الفعال الذي يحل المشاكل.. وهو عقْد قرض من أوروبا يسدّد به المستحق دفعة واحدة.. وكان ديليبسبس هو الذي أغرى "سعيد" بأن يقدم على العمل الأول من نوعه، والخطأ الذي بدأ به الخراب العام ونهاية الاستقلال، وهو عقْد القرض الأول في تاريخ مصر.

وكان قرضاً بمبلغ 2.400.000 جنيه تسدّد على ثلاثين سنة، وحينما ينتهي السداد تكون مصر قد دفعت بالفعل أكثر من ثلاثة أمثال القرض.. كان فاتحة إيقاع مصر في أنياب المالية الدولية

تحدي إسماعيل

توفى "سعيد" وتولى "إسماعيل" حكم مصر.. وكان قويا طموحاً «ميكافيلياً».. مختلفاً عن "سعيد"، ولكنه كان يحفل بالنوايا الطيبة، التي يزرعها الطريق إلى جهنم.

واشتدت المنافسة بين بريطانيا وفرنسا على استغلال مصر ووضع اليد عليها.. وكانت كل منهما تجد في خطة الأخرى نحو مصر مبرراً لسياستها.. وكانت الدولتان تجدان في إسراف "إسماعيل" مبرراً لسياستهما معاً ويُحَمِّله لانه تبعات أعمالهما في مصر.

استدان "إسماعيل" 90 مليون جنيه.. ولكن وصل إلى خزائنه فعلاً 32 مليون جنيه.. وذهب الباقي في السمسرة والعمولات، ولهذا سُميت الديون المصرية، أكبر صفقات نصب في القرن التاسع عشر.

وعُرِفَت مصر في ذلك الحين بأنها أكبر سوق في

العالم للتعويضات، وقتها 17 دولة داخل الدولة.. «بعدد القناصل»، وكان رعايا الدول من تجار ومقاولين وغيرهم يخلقون الفرص لإبعاد نزاع مع الحكومة على طريقة ديليبسبس ويحتالون في تأويل العقود والاتفاقات لمطالبه الحكومة بتعويضات طائلة.

وبهذا انتصرت «المالية الدولية» على مصر.. وفرضت هيمنتها عليها.. وكان هذا يعني أن يحقق ديليبسبس وهو أهم روادها كل ما يشاء.

وبلغت تكاليف قناة السويس في النهاية 433 مليون فرنك، أي ضعف رأس المال، وقد تحملت مصر من هذه التكاليف 335 مليون فرنك، حصلت عليها الشركة بكل أساليب الابتزاز والتهديد والاحتيايل غير المشروعة.

وبعد المشروع، وفي أول اجتماع لمجلس الإدارة اتخذ المجلس قراراً بأن مصر التي كانت تملك 176 ألف سهم ليس لها حق الاشتراك في الجمعية العمومية للشركة، وبعد قليل ما لبثت هذه الأسهم نفسها أن ضاعت من مصر، وفي صفقة من أخس الصفقات. فحينما اشتدت الضائقة المالية وتآزمت الأمور، وهدد الدائنون الأجانب بإشهار إفلاس مصر، عرض "إسماعيل" الذي كان قد وصل إلى الدرك الأدنى أسهم مصر في القناة للبيع.

وسارع دزرائيلي، رئيس وزراء بريطانيا اليهودي، إلى شرائها بأربعمئة مليون جنيه استرليني، وتجاوز البرلمان البريطاني، إذ كان في عطلة آخر الأسبوع، وحصل على المال من الروتشييلد المالي اليهودي، وحققت الإمبريالية البريطانية أهم خطوة في سبيل التسلل إلى مصر.

وبعد شراء أسهم قناة السويس باتت بريطانيا تمتد سُلْطتها على مصر.. وفي 24 يوليو 1882م نزلت القوات البريطانية إلى الإسكندرية واحتلت المدينة بالفعل.

فرديناند

لـ «الإمبراطور»:

«أنا لها»



الخدّيو إسماعيل



أوجيني

حصلت الشركة على أموال حفر القناة بالابتزاز والتهديد



.. ملوك ورؤساء وساسة في الحفل أيضا



مختاراً قارة

بالرشيحة زهران



1956

الفنان الكبير: زهدى
مجلة: روز اليوسف



الفنان الكبير
صلاح جاهين
مجلة
روز اليوسف

1956



كاريكاتير:
سمير عبد الغنى
مجلة:
الكتاب الذهبى

2020



كاريكاتير: سمير عبد الغنى
مجلة: الكتاب الذهبى

2020





أ.د. محمود أبو العينين
أستاذ العلوم السياسية، جامعة القاهرة

مثلت قناة السويس قيمة استراتيجية مضافة
بالغة الأهمية لمصر وقارة إفريقيا؛ حيث لعبت
دورًا كبيرًا ليس فقط في ربط مصر مائيًا بالعالم
الخارجي وفي مقدمتها القارة السمراء؛ بل أسهمت
في ربط دول القارةأكملها بالعالم.
وبنظرة على واقع القناة وفق المؤشرات والدلائل
الاقتصادية المعترف بها؛ نجد أن المنطقة المحيطة
بالقناة ينتظرها مستقبل واعدٌ يبشر بالرخاء عبر
فرص الاستثمار، وتوطين التكنولوجيا.

التكنولوجيا

المنطقة الاقتصادية بوابة الرخاء وتوطين التكنولوجيا

«الحزام والطريق» ينطلق من هنا

قال الدكتور مصطفى مدبولي مستعداً لتقديم خبراتها
التنموية للمساهمة في كل الأنشطة التي تحقق "رؤية
مصر 2030".

كما قال وزير الخارجية الصيني إن بلاده مستعدة لضخ
المزيد من الاستثمارات في مصر، وإن التبادل التجاري
بين البلدين قفز لأول مرة إلى أكثر من 10 مليارات دولار
أمريكي عام 2013م (أي منذ بداية إطلاق مبادرة الحزام
والطريق، وإن حجم التبادل وصل عام 2018م إلى 13,8
مليار دولار، وإنه في إطار مبادرة الحزام والطريق حقق
البلدان - أي مصر والصين - مواءمة فعالة للاستراتيجيات
التنموية، وإن الشركات الصينية استثمرت أكثر من 7
مليارات دولار في مصر وسجلت أكثر من 1560 شركة
صينية.

وهكذا، وكما عبّر المتحدث باسم رئاسة الجمهورية
"بسام راضي"، فإن مبادرة الحزام والطريق تعتمد على
مفهوم المهرات الاقتصادية للتنمية؛ حيث تعدّ قناة
السويس أهم وأبرز المهرات الملاحية الدولية التي
ترتبط بشكل مباشر بين القارات الثلاث التي تنتمي إليها
دول المبادرة. وأضاف "إن قناة السويس تعد المحطة
الرئيسية للطريق البحري (المبادرة الحزام والطريق)"
التي تركز على ربط قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا بما فيها
الشرق الأوسط، علاوة على الربط البري بين الصين
وأوروبا؛ حيث يمتد الطريق البحري للمبادرة من بحر
الصين الجنوبي إلى مضيق البنغال والمحيط الهندي
والقرن الإفريقي ومضيق باب المندب وصولاً لقناة
السويس.

ويمكن القول بأن مصر في عهد الرئيس عبدالفتاح
السيسى قد استطاعت تأمين قناة السويس والمهرات
البحرية في البحر الأحمر حتى باب المندب في مواجهة
التحديات الإقليمية والدولية السابق الإشارة إليها، كما
استطاعت أن تطور القناة وتستفيد من كل الفرص
الدولية الإيجابية لمصلحة التنمية المستدامة في مصر
ولمصلحة العالم أجمع. ويكفي التأكيد على إنه في كل
الظروف الصعبة التي مرت بمصر والمنطقة لم تحدث
أي مشكلة لأى سفينة عابرة للقناة، وكان حفر القناة
الجديدة، التي تمتد نحو 72 كيلو متراً، لمواكبة التطور

في سياق الصعود الصيني العالمي كانت القناة هي
أبرز الطرق التي حرصت الصين على الاستفادة منها في
سعيها المحموم لمد سُلطانها الاقتصادي على قارتي
آسيا وإفريقيا.

تزامنت عملية تطوير القناة الأخيرة مع أبرز المبادرات
الدولية المتعلقة بالتجارة والتنمية، وهي المبادرة الصينية
التي أطلقها الرئيس الصيني "شى جين بينج" 2013م؛
استخداماً للطريق التجاري القديم "طريق الحرير"،
وتغطي المبادرة الجديدة، منطقة أوراسيا بأكملها،
والشرق الأوسط والأدنى، وشمال إفريقيا وشرق إفريقيا،
وبعبارة أخرى تغطي نحو 65 دولة من دول العالم في
رباط تجاري وتنموي مع الصين الدولية العظمى الصاعدة،
أو القوة العظمى رقم 2 حالياً في العالم، وهذه المجموعة
من الدول تمثل نحو 60٪ من تعداد سكان العالم، وأكثر
من 70٪ من الناتج العالمي. وسواء اتفقنا أو اختلفنا حول
مغزى المبادرة من المنظور الصيني وهل هي "عولمة
صينية" أو "مناطق نفوذ اقتصادي وتجاري صيني" كما
يرى البعض؟! فإن المشروع الصيني يسعى بكل تأكيد
في حالة نجاحه إلى جعل القرن الواحد والعشرين "قرناً
صينياً" ويدخل الصين في منافسة عالمية مع القوة
الأمريكية، التي بدأت تهتز وتخرج من المجال الآسيوي؛
حيث انسحبت واشتغل من الشراكة عبر المحيط الهادي
(TPP)، من مناطق أخرى مما حفز الصين لهضي قدماً
في هذا المشروع الصيني العالمي، الذي يضم - كما سبق
الإشارة - الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وشرق إفريقيا
(من جيبوتي وإثيوبيا إلى مصر والجزائر والمغرب)، وقمة
تفاوض بين الصين وإيران في هذا الإطار.

وتدخل قناة السويس في صلب هذا المشروع، ولعل
تصريحات رئيس الوزراء د. "مصطفى مدبولي" الذي
أكد أن مصر ستشهد استثمارات صينية كبيرة في إطار
الشراكة الاستراتيجية بين البلدين، بما فيها مشروع
الحزام والطريق، وفي سياق الاهتمام الصيني بإفريقيا
بوجه عام، ولعل محور القناة قد شهد إقامة مناطق
صناعية واستثمارية صينية في "المنطقة الاقتصادية
بقناة السويس"، وفي إطار المنطقة الصينية - المصرية
لتعاون الاقتصاد والتجاري (تيذا)، بل إن الصين - كما

حرصت مصر
على إنشاء
منظومة لتبادل
المعلومات بين
الدول العربية
والإفريقية
المشاطئة للبحر
الأحمر



تنامى العلاقات المصرية الصينية الروسية فى عهد الرئيس السيسى

الصناعات الصينية فى محور قناة السويس تهدف للوصول بسرعة للأسواق الإفريقية بالتعاون مع مصر

جيبوتى أو إريتريا والجزر المختلفة داخل البحر الأحمر وحتى سواحل كينيا وتنزانيا وداخل إثيوبيا.. إلخ. وقد أنشأت الولايات المتحدة تشكيلا خاصا يُسمى قوة الاستجابة لشرق إفريقيا فى إطار الإفريكوم، التى بدأتها الولايات المتحدة عام 2007، إضافة لقاعدة لها فى جيبوتى، ودخلت القوى الآسيوية فى هذا النقاش كالصين والهند واليابان، فضلا عن الدول الأوروبية (فرنسا، إنجلترا، ألمانيا، إيطاليا) مما زاد من حجم التواجد الأجنبى العسكرى فى المنطقة، وزاد من تعقيد الموقف فى ظل عدم وجود تنظيم إقليمي لدول المنطقة لتأمين الملاحة والحفاظ على السلام، فى إطار "عربى- إفريقيا".

وفى ظل هذا التنافس، أصدر خبراء الشؤون الاستراتيجية والقومية الأمريكيون وثيقة استراتيجية عام 2005م تتصل بالملاحة البحرية والدور الأمريكى فى محاربة الإرهاب والقرصنة البحرية، أكدوا فيها على تأمين الملاحة البحرية والتواجد الأمريكى بالقرب من المضائق والخلجان الاستراتيجية، وإقامة قواعد عسكرية

فى حركة الملاحة العالمية ولكى تبقى القناة محورا إقليميا للتنمية فى مصر.

الحرب على الإرهاب

لم تكن الصين هى القوة العظمى الوحيدة التى انتبهت لأهمية الاستراتيجية لقناة السويس فى الآونة الأخيرة، فعقب أحداث 11 سبتمبر 2001 وظهور الاستراتيجية العالمية الجديدة "الحرب على الإرهاب" بقيادة الولايات المتحدة، كانت منطقة البحر الأحمر وشرق إفريقيا أو ما سُمى بالقرن الإفريقى الكبير، وكذلك منطقة جنوب الجزيرة العربية؛ خصوصا اليمن، من المناطق التى شهدت تطورات مؤثرة على أمن ومستقبل الملاحة فى البحر الأحمر وباب المندب، ومن ثم قناة السويس.

فى هذه الظروف بدأ التنافس الدولى يظهر بشكل كبير فى هذه المنطقة الحيوية، وبدأت كل دولة تبحث عن حماية سفنها وتجاريتها بشكل أو آخر، بما فى ذلك التكاليف على إنشاء القواعد العسكرية على سواحل البر الغربى للبحر الأحمر، سواء فى سواحل الصومال أو

بالجزر الاستراتيجية القريبة من هذه الخلجان.

تحرك مصرى- عربى وإفريقي

فى ظل هذه التهديدات التى تنعكس سلباً على الأمن والاستقرار فى المنطقة كلها، خصوصاً على الملاحة فى البحر الأحمر وقناة السويس ذاتها كانت الاستجابة المصرية تتمثل باختصار فى الآتى: مضاعفة التواصل والتنسيق؛ خصوصاً مع الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن وسواحل الصومال وشرق إفريقيا، على اعتبار أن هذه الأطراف العربية الإفريقية تشكل الحيز الأعظم من الدول المشاطئة، ولا يبقى غير إسرائيل التى لا تمثل سوى (0,02٪) من طول السواحل على البحر الأحمر، وهى كيان غير عربى، وغير إفريقي، وغير محدد الحدود. أما الدول المعنية بالتعاون والتنسيق فهى: مصر والمملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية واليمن وإريتريا وجيبوتى وجمهورية السودان والصومال (التي تمر بظروف معلومة)، وقد التقت معظم هذه الأطراف المشاطئة للبحر الأحمر ومدخله التقت بدعوة من السعودية فى إطار جماعى وثنائى تفعيلاً لمقررات القمم العربية والإفريقية، كما التقت أغلب هذه الأطراف بدعوة من مصر فى القاهرة فى 11 ديسمبر 2017، فى إطار تعزيز الحوار والتشاور والتعاون على جميع المستويات انطلاقاً من المسئولية المشتركة لتحقيق السلم والأمن والاستقرار والتنمية المستدامة فى المنطقة بحكم امتلاكها الأصيل لأى ترتيبات ذات صلة بالتعاون السياسى والأمنى والاقتصادى فى إقليم البحر الأحمر بما يعود بالنفع عليها وعلى دول المجتمع الدولى بوجه عام.

وقد حضر فى هذا الاجتماع ممثلون عن المملكة السعودية والأردن واليمن وجمهورية السودان وجيبوتى، بالإضافة إلى مصر (ولم تحضر إريتريا رغم دعوتها)، وذلك لمواجهة التحديات السياسية والأمنية والاقتصادية فى البحر الأحمر ومشارفه، وبذل الجهود والمساعدات

لتسوية الخلافات التى قد تطرأ بين الدول العربية والإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر، وبينها وبين الدول المجاورة بالطرق السلمية فى إطار من علاقات الأخوة والاحترام المتبادل والمواثيق الدولية. وقد تم الاتفاق على الآتى:

التحريب بالحوار مع الأطراف الصديقة من خارج الدول العربية الإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر وبناءً على قواعد الاعتراف والاحترام المتبادل. أهمية إنشاء منظومة مؤقتة لتبادل المعلومات بين الدول العربية والإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر بشأن التهديدات البحرية والجرائم العابرة للحدود (الإرهاب المنظم المدعوم من بعض الدول، التلغيم، تهريب الأسلحة والمخدرات، الهجرة غير المشروعة، القرصنة البحرية).

تعزيز التعاون فى مجال التدريب وتبادل الخبرات، وفى مجال الأمن والسلامة البحرية والبحث والإنقاذ. عقد اجتماعات دورية للجهات الأمنية ذات الاختصاص؛ لبحث أسلوب تفعيل وتطوير مجالات التعاون المقترحة. استغلال الفرص الاقتصادية الواعدة التى يزخر بها البحر الأحمر بما يسمح بالعمل على التنسيق بين المشروعات والمناطق الاقتصادية التى تطل على البحر الأحمر فى هذه الدول، وتنظيم الاستفادة المشتركة منها وبما يخدم الحركة الاقتصادية العالمية.

التأكيد على أهمية الالتزام بحماية بيئة البحر الأحمر، باعتبارها تمثل الضمانة الأهم لتحقيق تعاون اقتصادى مستدام، وذلك من خلال التعاون المشترك فى إطار "الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن" PEASGA.

دراسة إنشاء مناطق لوجستية وتقديم الخدمات المرتبطة بها بين الدول العربية والإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر بغرض دفع عجلة النمو، وبحث تعزيز التعاون والربط بين شبكات النقل (برى، بحرى، جوى، سكك حديدية) بما يعزز التكامل الاقتصادى ويعزز السياحة.

تزامنت عملية تطوير القناة الأخيرة مع أبرز المبادرات الدولية المتعلقة بالتجارة والتنمية، وهى المبادرة الصينية التى أطلقها الرئيس الصينى "شى جين بينج" 2013م

مختارون



خريطة للحزام والطريق وبالقلب منه مسار التجارة بين الصين وأوروبا عبر قناة السويس

لماذا تراجع

الذى تعرض لهجوم ليس أرض مصر ومنشآتها، ولكنه اتجاهها السياسى.. هذه هى الحقيقة الأساسية التى يجب أن نبدأ بها عند كل تقدير للموقف، وعندما قال أنطونى إيدن لمجلس العموم البريطانى: إن الاستيلاء على بورسعيد جعل المسرح فى الشرق الأوسط معداً - من وجهة نظره - لتسوية كل مشاكل هذه المنطقة، كان فى الواقع يكشف عن السبب الحقيقى للعدوان، بعد أن تعب من انتحال الأعذار الزائفة: من فض النزاع بين مصر وإسرائيل، إلى القضاء على المؤامرة الشيوعية المزعومة، إلى غير ذلك من الأعذار المفضوحة.. فهو يريد أن يستغل العدوان للقضاء على اتجاه - السياسة المصرية - التى تسبب له كل أمراض الاستعمار الإنجليزى فى الشرق الأوسط وأفريقيا.

والاستعمار يقصد من ترتيب هذه المقدمة أن يصل بها إلى نتيجة غريبة هى: أن تغير مصر سياستها، حتى تتجنب هذه المتاعب!

وهذا المنطق مرفوض، ولا تدخله مصر فى اعتبارها لسببين رئيسيين:

السبب الأول: هو أن السياسة الاستقلالية المصرية ليست شيئاً عارضاً يمكن العدول عنه ببساطة. إنها سياسة نابعة من المصالح الحقيقية للشعب المصرى، والتى تفرض نفسها فرضاً مادياً على كل تفكير أو اتجاه سياسى. فنحن نوثق علاقاتنا التجارية مع جميع المعسكرات لأن هذا هو الضمان الوحيد لتأمين بيع محصولاتنا، ونحن نتمسك بالحياد الإيجابى ونرفض الدخول فى أحلاف عسكرية لأننا بذلك نساهم فى تحقيق السلام العالمى، والسلام العالمى شرط أساسى لإنجاز كل بناء وتعمير لدينا. ونحن عازمون على تصنيع بلادنا من أى مصدر، لأننا بذلك نقضى على الفقر ونرفع مستوى المعيشة لدينا، وهو مطلب ملح وحاسم، ونحن نطلب استقلال الشعوب العربية ووحدتها لأننا بذلك نحرس استقلالنا، ولا نتركه عارى الصدر أو مكشوف الجناحين..!

فالسياسة الاستقلالية لمصر ليست قشرة ولا طلاءً يمكن محوه أو تلوينه بسهولة، إنما هى شئ نابع من صميم مصالحنا، راسخ فى عميق اقتناعنا.

السبب الثانى: هو أن هذه السياسة الاستقلالية بعينها كانت الدرع الحقيقية التى حمتنا فى أوج المحنة.

لقد تعرضت شعوب كثيرة فى السنوات الأخيرة للعدوان الاستعمارى المسلح. تعرضت كينيا وجواتيمالا والجزائر ومراكش وتونس.. ولكن الضمير الإنسانى لم يهتز كما اهتز لمصر.

والرأى العام العالمى لم يكن إيجابياً فى نصرة الحق كما كان فى قضيتنا. والمعسكر الشرقى لم يكن حاسماً فى ردع الإنجليز، وفى إقناع المعسكر الغربى بضرورة ملاقة ما حدث من عدوان، كل هذا التأييد الحاسم لأن مصر فى الضمير العالمى لا تعنى اليوم «مصر» بحدودها الجغرافية فقط، ولكن لأنها مصر التى تتبنى الحياد وتدعو إلى السلام، وتعمل على تحرير الشعوب الصديقة.. لأنها مصر ذات المعانى الكبيرة التى يتوق إليها البشر فى كل مكان.. فاحتفاظنا بهذه السياسة، هو احتفاظنا بهذه الدرع القوية المتينة!

أحمد بها، الدين

نشرت فى مجلة صباح الخير عام 1956

«روزنا» كينوز

الكتاب الذهبى

مجلة شهرية تصدر عن مؤسسة

يحيى زكي رئيس المنطقة الاقتصادية:

جذبنا 25 قطاعاً في أحدث الصناعات ومكاسب توطيق التكنولوجيا لا تقل عن الجدوى الاقتصادية



استراتيجية هامة

على أرض مصر، تتحقق إنجازات تفوق الخيال، بمقاييس الزمن، وحجم المتحقق من المشروعات القومية، في القلب منها المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ما يجعلها أشبه بسنغافورة جديدة على أرض مصر باكتمال مستهدفاتها. فتلك القيمة المضافة للاقتصاد المصري، إحدى ثمار قناة السويس الجديدة، وما شهدته القناة القديمة من تطوير، لتمتد التنمية إلى محوري القناة، وخطط التنمية الشاملة وفق استراتيجية ٢٠٣٠. المهندس يحيى زكي، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، أكد أنها بدأت تجني ثمارها، بما بدأ من مشروعات عاملة ومنتجة في ٢٥ قطاعاً، توفر فرص عمل لمئة ألف مصري، ويُنظر مضاعفة تلك العوائد والفرص، مع تنفيذ المراحل المقبلة، وجذب المزيد من الاستثمارات. وأضاف، أن المنطقة الاقتصادية ذات المساحة الشاسعة، البالغة ٤٦١ كم^٢، بما تحويه من تنوع جغرافي على ضفتي القناة، خلق تنوعاً في المميزات والفرص الاستثمارية، لبناء مجتمع متكامل من المشروعات الصناعية والنقل البحري، والخدمات اللوجستية. وإلى نص الحوار:

حاوره: رئيس التحرير

منطقة السخنة مركز عالمي للبتروكيماويات ومنطقة وادي التكنولوجيا للطاقة المتجددة مع إنشاء مراكز مالية وتجارية وخدمية

في العين السخنة، وعمليات تهيئة البنية التحتية، وتحسين التربة في شرق بورسعيد، وعمليات تطوير الموانئ، وعلى الأخص ميناء شرق بورسعيد، ومراكز التدريب التي تهدف للارتقاء بالمهارات، وخلق كوادر في بعض المجالات المطلوبة والمستحدثة.

■ للصين شراكة مصرية بناءً، ماذا تحقق على الأرض من مشروعات صينية؟

-الصين شريك اقتصادي كبير لمصر، وفي المنطقة الاقتصادية، تعد من أكبر المطورين الصناعيين الجادين، فمنطقة "تيدا"، هي ثاني منطقة اقتصادية وتجارية خارجية تم إنشاؤها بموافقة الحكومة الصينية، وهذا إضافة للمنطقة لا خلاف عليه، وهي تسير في عملية التنمية بخطوات ثابتة، فقامت بالإنهاء من أعمال التنمية والتطوير لمساحة 1,34 كم2 التي تتضمن العديد من المشروعات المهمة، متمثلة في صناعات المعدات البترولية، "الفابريك جلاس"، صناعات المعدات الكهربائية ذات الجهد العالي والمنخفض، وصناعة المعدات الزراعية، بإجمالي استثمارات نحو مليار دولار، وتوفير فرص عمل لـ 3700 عامل، كما تعمل الشركة، حالياً، على المرحلة التوسعية 6 كم2 لجذب ما يقرب من 150 شركة للدخول إلى المنطقة، لتوفر نحو 40 ألف فرصة عمل.

■ تجرى مفاوضات لبناء شراكات روسية، إلى أين وصلت، والأهداف المرجوة لتحقيقها؟

-نحن مازلنا في مرحلة المفاوضات، وإن شاء الله، نكون قد انتهينا من وضع اللامسات النهائية لبعض الملفات، التي من شأنها الوصول بنا لمرحلة التعاون والاندماج، بشكل يحقق مصلحة الطرفين.

■ ذكرتم مؤخراً في تصريحات إعلامية أن المنطقة الصناعية شرق بورسعيد، ستشهد خلال أسابيع الإعلان عن باكورة المشروعات الاقتصادية بها، هل لكم اطلاع قراننا على التفاصيل وطبيعة المشروع؟

-شرق بورسعيد، منطقة واعدة تتمتع بمميزات عديدة، لذا فنحن نتوقع لها مستقبلًا واعدًا مليئًا بالفرص الاستثمارية، وإقبالاً كبيراً من جانب المستثمرين، فمؤخرًا تمت الموافقة من مجلس إدارة الهيئة الاقتصادية على انضمام الهيئة كأحد المساهمين في الشركة الوطنية لصناعات السكك الحديدية، وهي

السخنة، هي أي أكثر المناطق جاهزية من ناحية الخدمات والبنية التحتية، وأكثر المناطق التي يتواجد بها استثمارات ومطورون، باعتبارها صالحة لجميع المشروعات والصناعات الصغيرة والمتوسطة والثقيلة.

■ البنية التشريعية من أهم محفزات الاستثمار أو إعاقته، فمع انتخاب مجلسي النواب والشيوخ، هل لديكم إصلاحات وتشريعات اقتصادية ترونها ضرورية لتحفيز الاستثمار؟

-البنية التشريعية، هي أحد المحاور الرئيسية، التي تعمل عليها المنطقة، والتي تعمل على تشجيع وتحفيز المستثمر، لذا فنحن نقوم باستمرار بدراسة محفزات الاستثمار، التي تجعل المنطقة موطناً للاستثمارات العملاقة، ومن ثم تأخذ هذه المقترحات مسارها الطبيعي في السياق التشريعي.

مؤخرًا أصدرنا الدليل الجمركي الخاص بقواعد وإجراءات العمل الجمركي داخل المنطقة، الذي من شأنه تلبية رغبات المستثمرين، نظراً لبنوده التي تهيئ لبيئة الاستثمار، وتضفي مزيداً من الشفافية، كما أننا نعمل، حالياً، على حوافز الاستثمار ومؤخرًا وجه السيد الدكتور مصطفى مدبولي، خلال اجتماع مجلس إدارة المنطقة الاقتصادية، بالإنهاء من الحوافز الاستثمارية بحد أقصى شهر من تاريخ المجلس في 20 أكتوبر الماضي.

■ على مدار خمس سنوات، تم ضخ استثمارات مباشرة وغير مباشرة في المنطقة الاقتصادية، بقيمة تقرب من 17 مليار جنيه في البنية التحتية والمشروعات، هل بدأت المنطقة جني ثمار ذلك؟

-نعم وصل حجم الاستثمارات، حالياً، بالمنطقة في مجال البنية التحتية والمشروعات التنموية، التي نفذتها الدولة والمنطقة مع شركائها من المستثمرين والمطورين ما بين 15 و17 مليار دولار، ولدينا مشروعات عاملة ومنتجة في مجالات متنوعة، كما أن لدينا عدد فرص عمالة يقرب من 100 ألف فرصة، ويأذن الله، نطمح في زيادته وتحقيق طفرة، من خلال خطتنا التي نعمل عليها، ومن خلال دعم القيادة السياسية لهذا المشروع الواعد، الذي بالفعل نجني ثماره، حالياً، من خلال بعض الاستثمارات والمشروعات القائمة

■ توليتم المسؤولية بما لها من طبيعة اقتصادية بالغة التعقيد ما حجم وطبيعة التنوع المتوقع، حتى الآن، في الاستثمارات والمأمول للفترة المقبلة، ودورها في تحقيق التنمية الشاملة، التي تستهدفها استراتيجية 2030؟

- بالفعل، نحن لدينا منطقة اقتصادية، تمتد على مساحة 461 كم2، هذا الامتداد الشاسع على ضفتي قناة السويس، خلق حالة من التنوع الجغرافي، الذي يترتب عليه تنوع في الخصائص والمميزات، لذا فالمنطقة تتنوع جغرافياً واستثمارياً، ولديها من المقومات والمميزات ما يساعدها على توفير مناخ استثماري جيد، وبيئة أعمال صالحة للمشروعات المختلفة، من خلال مناطقها الأربعة، وموانئها الستة، التي تمتلك فرص نجاح مختلفة.

لذا فنحن نستهدف من خلال استراتيجية المنطقة 2020/2025 إيجاد مجتمع متكامل، يعتمد على الصناعة، والنقل البحري والخدمات اللوجستية، وإيجاد فرص استثمارية جديدة في قطاعات صناعية واعدة، بالإضافة إلى تهيئة البنية التحتية، خاصة الموانئ، كتطوير منظومة العمل بالموانئ، واستحداث منظومة فاعلة لتقديم الخدمات البحرية لتحظيم القيمة المضافة، وذلك في إطار قيام المنطقة بالعمل على تحسين خدماتها المقدمة للمستثمرين، والعمل على تطبيقها على أرض الواقع بشكل يحقق رضاء المستثمر.

■ تشهد البنية الأساسية عملاً بخطى متسارعة لتعظيم قدراتها، وتهيتها لجذب الاستثمارات، ما هي نسب الإنجاز المتوقع، حتى الآن، وأكثر المناطق جاهزية؟

- بالفعل، نحن نجحنا بفضل الله وبفضل خطة الدولة والقيادة السياسية في تحقيق نسب إنجاز عالية في هذا المجال، باعتباره أحد الجوانب المهمة، التي مكنتنا من التحرك بقدر يتيح لنا عرض فرص استثمارية على المستثمرين الراغبين في الاستثمار داخل المنطقة بشكل أقوى، من خلال هذه الإنجازات المتمثلة في الطرق والأنفاق ومحطات توليد الكهرباء ومحطات المياه.

كما أن هذه الأعمال، التي قامت بها المنطقة، كانت على مستوى جميع مواقع الهيئة الأربعة، وموانئها الستة، لكن هناك اختلافاً بالنسبة لجاهزية كل منطقة، فمثلاً تعتبر منطقة العين

لدينا من المرونة ما يجعل المنطقة قادرة على تخطي العقبات ومواكبة جميع المتغيرات الإقليمية والعالمية بما يتواءم مع مستجدات الأوضاع السياسية والاقتصادية حول العالم



الزراعة وصناعة السيارات وصب وتشكيل المعادن والمنسوجات والصناعات الدوائية وتموين السفن واللوجستيات وتكنولوجيا المعلومات شهدت طفرة هائلة

"كورونا"، برايكيم هل يعزز ذلك فرص تنمية الاستثمار على محوري القناة؟

-برأيي هو يروج للاستثمار، عمومًا، ويؤكد على الاستقرار الذي تشهده مصر، في ظل مناخ سياسي واقتصادي واجتماعي جيد، وكلنا يعلم أن المستثمر يبحث عن الاستقرار والبيئة المناسبة للاستثمار، وهو ما تحقق بنسبة كبيرة في المنطقة، وظهر ذلك في بعض العقود التي وقعناها مع كبرى المشغلين في ميناء شرق بورسعيد، ومع بعض المستثمرين في منطقة السخنة.

■ يحرص الرئيس عبدالفتاح السيسي على بث احتفالات افتتاح المشروعات القومية على الهواء، بما لذلك من أثر على وعي المواطن المصري وروحه المعنوية، في تقديركم هل تسهم تلك الإنجازات في تشجيع المستثمر الأجنبي للقدوم إلى مصر؟

-المستثمر الأجنبي، ينظر للأمر برمته، ومن كل الجوانب، فما يهمه هو خدمات وحوافز واستقرار على كل المستويات، وهو ما تعمل عليه المنطقة بدعم من القيادة السياسية والحكومة، فالمنطقة لديها من المقومات والمميزات ما يساعدها على توفير مناخ استثماري جيد وبيئة أعمال صالحة، تخدم المستثمر الأجنبي والمصري، ولديها حوافز وإعفاءات ومزايا واتفاقيات تجارة حرة مع كثير من الدول، مما يجعلها بوابة للسوق الإفريقية والشرق الأوسط، كل هذه العوامل اجتمعت في المنطقة الاقتصادية، ونعمل على تحسينها وتطبيقها بشكل أفضل، لتحقيق رؤيتنا المتناسقة والمتناغمة، مع رؤية مصر 2030.

■ في ظل عولمة ساحة المنافسة على جذب الاستثمارات، ومع ما تشهده المنطقة والعالم من متغيرات سياسية واقتصادية وصحية، كجائحة "كورونا"، كيف ترون مستقبل المنطقة الاقتصادية، وهل نحن جاهزون بحوافز استثمارية تزيد من قدراتنا التنافسية؟

-كما ذكرت، المنطقة الاقتصادية لديها من المرونة ما يجعلها قادرة على تحطي العقبات، من خلال قوانينها التي كفلت لها هذه المرونة، لذا فالمنطقة تتواكب باستمرار مع جميع المتغيرات الإقليمية والعالمية، بما يتواءم مع مستجدات الأوضاع السياسية والاقتصادية حول العالم، وتأثيرها على قناة السويس عمومًا، والمنطقة الاقتصادية بشكل خاص.

■ تشهد مصر في عهد الرئيس عبدالفتاح السيسي نهضة تنموية في قطاعات البنية الأساسية والطاقة، هل انعكست تأثيرات ذلك على معدلات النمو الاستثماري؟

-مما لا شك فيه أن الطفرة التي حدثت في قطاعات البنية التحتية والطاقة، حققت نقلة نوعية في الإقبال على عملية الاستثمار، عمومًا، وأصبح ينظر لمصر على أنها تخدم المستثمر، وتعمل على دعمه ومساندته، وتوفير البيئة المواتية للاستثمار؛ ليكون قادرًا على تحقيق أهدافه، وقد ظهر ذلك جليًا في اجتماعاتنا مع المستثمرين في المنطقة، وأصبح ينظر للمنطقة على أنها جاهزة وقادرة على تحقيق طموحاتهم، وهذا نتاج جهود الدولة والمنطقة، خلال الفترة الماضية.

■ نجحت مصر في تحقيق الاستقرار السياسي والأمني وبناء المؤسسات، آخرها نجاح تنظيم استحقاقين انتخابيين، في ظل

شركة متخصصة في صناعة الوحدات المتحركة للسكك الحديدية ومستلزماتها، وهناك شركاء من القطاع الخاص مع المنطقة الاقتصادية والصندوق السيادي، وهذا المشروع مهم جدًا لنا كمنطقة، وللدولة المصرية؛ لأنه يخدم قطاع السكك الحديدية، ويساعد على توطين هذه الصناعة لخدمة الأسواق المحلية والإفريقية، وتبلغ استثماراته نحو 240 مليون دولار، ويتم تنفيذه على مساحة 300 ألف متر على مرحلتين، الأولى منها مصنع لوحات المتحركة، والثانية مصانع للصناعات المغذية للقطاع، بطاقة إنتاجية، تبلغ 300 ألف عربة سنويًا.

■ انتميتهم من إعداد دراسة بقائمة أولويات القطاعات المستهدف جلب استثماراتها للمنطقة الاقتصادية، فما هي أهم هذه القطاعات وعوامل اختيارها كهدف رئيسي تسعون لتحقيقه؟

- هذا يأتي ضمن استراتيجية المنطقة 2020-2025 التي تستهدف توطين القطاعات الصناعية ذات الأولوية، التي تخدم الأسواق المحلية، وأخرى تهدف التصدير لزيادة النقد الأجنبي، فلدينا قطاعات صناعية حيوية، تبلغ 25 قطاعًا في مجالات محددة، من ضمنها الزراعة وصناعة السيارات وصب وتشكيل المعادن والمنسوجات والصناعات الدوائية وتموين السفن واللوجستيات وتكنولوجيا المعلومات، كما نعمل على جانب آخر في استحداث منصة للصناعات الصغيرة والمتوسطة بالمنطقة داخل منطقة الفنطرة غرب، وجعل منطقة السخنة مركزًا عالميًا للبتروكيماويات، ومنطقة وادي التكنولوجيا للطاقة المتجددة، ومنطقة شرق بورسعيد لصناعات السكك الحديدية، مع إنشاء مراكز مالية وتجارية وخدمية.

بطل التطهير



عبرنا القناة وفعنا علم مصر

بشجاعة العبور للصق وتدفق للدرعات للتصيرية الى
معظم الشاطئ: الشرق للقناة .. وتواصل القتال
من الأهداف الهامة للمدو على ساحل سيناء
تضرب مواقع العدو وتتصدى لهجوم جوي
مواقع العدو وتضرر جيل الشيخ وعدة مراكز بالو

المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا
المنصات - هاملنا

سامي أمين

ريشة الفنان:
سامي أمين

بور نبريه

الكتاب الذهبي

مجلة شهرية تصدر عن مؤسسة





د. إسماعيل عبد الغفار

رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري:

نشارك في دراسة جدوى مشروعات المنطقة الاقتصادية للقناة

■ "ZIVA" لتخصصات النقل البحري في البكالوريوس والماجستير، وجرار حالياً الحصول على الاعتماد الأمريكي "AACSB" لكليات الإدارة والنقل الدولي واللوجستيات، وتلك "الاعتمادات"، تعد إقراراً واعتراضاً بأن البرامج التي تم اعتمادها اعتراف بكفاءة المنظومة التعليمية.

كما تحولت الأكاديمية إلى مركز إشعاع علمي وثقافي بين نظيرتها من الجامعات في مصر والوطن العربي، من خلال الحرص على التطوير الدائم للعملية التعليمية، وتقديم برامج البحث العلمي، حيث باتت واحدة من أهم جامعات المنطقة.

■ ما هي المناهج والتخصصات المستحدثة في الأكاديمية لمواكبة مستجدات تطور الملاحة؟

استحدثنا العديد من التخصصات في مختلف فروع العلم من منطلق دور الأكاديمية في بناء العنصر البشري، ودعم خطة التنمية الاقتصادية في دولة المقر، مصر، فقد كانت لها رؤية في التواجد فيما تقوم الدولة بإنشائه من مدن جديدة، مثل فرع العلمين الجديدة، والأكاديمية دائماً ما تحرص على التطوير المستمر لبرامجها الدراسية، وإضافة كل جديد للنهوض بالمستوى التعليمي لأبنائها الطلاب، وكانت

■ في ظل التنمية الشاملة التي تشهدها مصر خاصة في قطاعات التكنولوجيا والنقل البحري، كيف تمكنت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من مواكبة هذه التطورات؟

الأكاديمية أصبحت مؤسسة تعليمية جاذبة للدارسين من مختلف البلدان، وبها شتى التخصصات العلمية، ويكفي أن كثيراً من الدرجات العلمية، التي تمنحها الأكاديمية تتم بالاشتراك مع جامعات أجنبية عريقة، وهي تخصصات الدول العربية في أشد الحاجة إليها؛ حيث حصلت الأكاديمية على العديد من الاعتمادات من الجهات الدولية والمحلية، فعلى مستوى دولة المقر، مصر، فقد تم الحصول على معادلات المجلس الأعلى للجامعات لجميع الشهادات التي تمنحها الأكاديمية، وأيضاً الحصول على اعتماد الهيئة القومية لضمان جودة التعليم "نقاء" لكليات الهندسة والإدارة والنقل الدولي واللوجستيات.

على المستوى الدولي حصلت الأكاديمية على اعتماد المجلس الأمريكي للهندسة والتكنولوجيا "ABET"، وحصلت على اعتماد المعهد الملكي البريطاني للمعماريين "RIBA"، كما حصلت على اعتماد مركز التقييم واعتماد الدرجات العلمية بألمانيا

أكد الدكتور إسماعيل عبد الغفار، رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أن قناة السويس ليست مجرد قناة تعبر من خلالها السفن، وأن مصر تهتم بصناعات القيمة المضافة، وإقامة المناطق اللوجستية بمنطقة قناة السويس، كما أن الأكاديمية العربية، تتعاون مع وزارة النقل المصرية والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مجالات التصميم ودراسة الجدوى للمشروعات، التي يتم تجهيز لتنفيذها بالمنطقة.

وأضاف رئيس الأكاديمية العربية، خلال حوارته مع "الكتاب الذهبي"، أن الأكاديمية أصبحت مؤسسة تعليمية جاذبة للدارسين من مختلف البلدان وشتى التخصصات العلمية، ويكفي أن كثيراً من الدرجات العلمية التي تمنحها الأكاديمية، تتم بالاشتراك مع جامعات أجنبية عريقة، وهي تخصصات الدول العربية في أشد الحاجة إليها؛ حيث حصلت الأكاديمية على العديد من الاعتمادات من الجهات الدولية والمحلية، كما أن الأكاديمية تعتبر الجامعة الأولى، التي تتواجد بمدينة العلمين الجديدة.. وإلى نص الحوار.

حاورته: نيفين صبرى

اختياراً هادئاً

فرع مدينة العلمين الجديدة يهدف لحياة كاملة لتحقيق حلم القيادة السياسية في تأسيس مدينة مستدامة



أحد احتفالات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



في إقامة مدينة مستدامة على ساحل البحر المتوسط. كيف تحققون الربط العربي من خلال الأكاديمية؟ الأكاديمية بيت خبرة عربي وذراع فنية لجامعة الدول العربية، لقد سعت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري دائماً، وبكل ما أوتيت من قوة، لأداء مهمتها الأساسية كمنارة للمعرفة وقبلة شامخة، وعلامة بارزة في عالمنا العربي؛ حيث مثلت أحد أهم وأبرز المعالم المهمة الناجحة في مجال العمل العربي المشترك، أرست الأسس والمعايير الراسخة في المساهمة في تعليم وتدريب وتجهيز الكوادر، التي تؤهل لبناء المجتمعات العربية والأفريقية، فضلاً عن تقديم الاستشارات والقيام بالدراسات، وإجراء البحوث التي تتميز به الأكاديمية، أصبحت الأكاديمية بيت الخبرة العربي والدولي المتخصص والذراع الفنية لجامعة الدول العربية، والذي يقوم بإعداد الدراسات والبحوث المكلف بها من القمم العربية العادية، والقمم العربية التنموية، الاقتصادية والاجتماعية، والقمم العربية الإفريقية، والقمم العربية الأمريكية الجنوبية، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ومجلس وزراء النقل العرب والمجالس الوزارية المتخصصة الأخرى، والأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وتقوم الأكاديمية بتمثيل جامعة الدول العربية في المنظمة البحرية الدولية، التابعة للأمم المتحدة.

■ كيف ترى ثمار مشروع قناة السويس الجديدة بعد 5 سنوات من افتتاحها؟

قناة السويس ليست مجرد قناة تعبر من خلالها السفن، مصر تهتم بصناعات القيمة المضافة وإقامة المناطق اللوجستية بتلك المنطقة الحيوية، ونحن في الأكاديمية نفخر بالتعاون مع وزارة النقل المصرية والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مجالات التصميم ودراسة الجدوى، وكذا تصميمات الرؤية المتكاملة، القيادة السياسية في مصر، تهدف إلى جعل موانئ مصر الأكثر جذباً لحركة التجارة العالمية والاستثمار، خاصة أن مصر تمتلك كل المقومات التي تؤهلها لذلك، والرئيس عبد الفتاح السيسي، أكد أن النقل البحري، لا بد أن يكون قاطرة التنمية في مصر.

أول جامعة في مصر تنشئ كلية للذكاء الاصطناعي، الذي أصبح المحرك الرئيسي للثورة الصناعية الرابعة، ويعتبر إحدى الركائز الأساسية، التي تقوم عليها صناعة التكنولوجيا.

■ هل هناك تعاون بين الأكاديمية وقناة السويس؟ بكل تأكيد نتعاون مع هيئة قناة السويس، التي تعد أحد المشروعات التي تخدم أهداف التنمية الاقتصادية ورؤية مصر 2030، فعلى سبيل المثال كلية النقل البحري والتكنولوجيا "CMTT"، هي أقدم كلية بالأكاديمية، ومن أهم الركائز التي تقوم عليها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري "الأكاديمية"، منذ تأسيسها في عام 1972.

وتهدف الكلية أساساً وتقوم سياستها على تزويد صناعة النقل البحري، محلياً وإقليمياً ودولياً بالكوادر المؤهلة تأهيلاً عالياً، مما يسهم في تعزيز مستوى خدمات النقل البحري، وذلك تماثياً مع الرؤية الاستراتيجية الأكاديمية للكلية.

■ أضفتم فرعاً بمدينة العلمين الجديدة ما هي القيمة المضافة التي تستهدفون تحقيقها؟

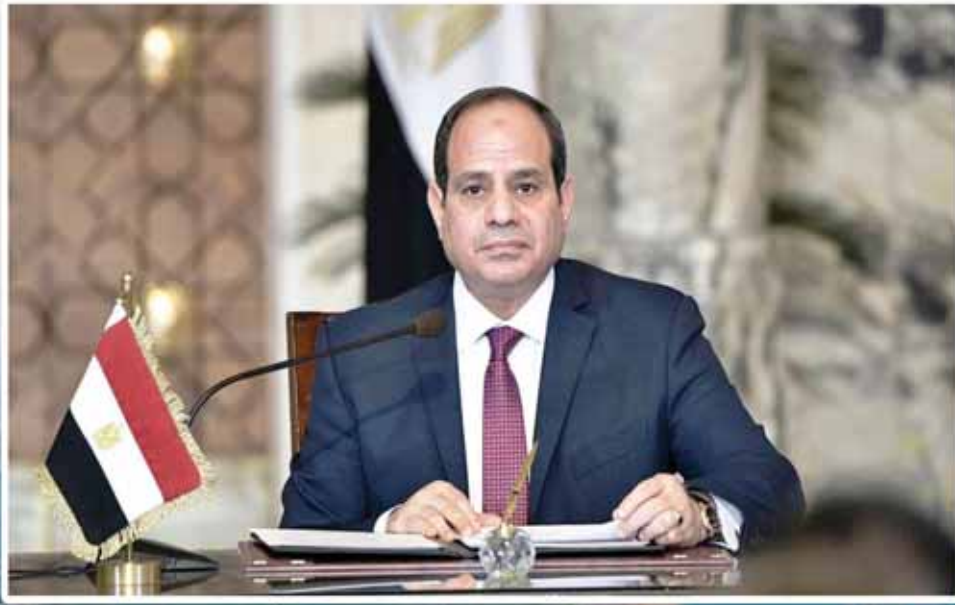
يشكل فرع العلمين مرحلة جديدة وتحولاً نوعياً، في مسيرة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كما يعد خطوة رائدة لكونه الفرع الأول من نوعه، وذلك في إطار دور الأكاديمية الأصيل كأحد النماذج المشرقة للعمل العربي المشترك، وعلاقات التعاون مع مصر، دولة المقر، لاسيما أن العلمين الجديدة، ليست مجرد مدينة شاطئية أو سياحية فقط، بل يجب أن تكون بها استدامة للتواجد، وذلك لن يتحقق دون وجود مجتمع متكامل، وتعتبر الأكاديمية هي الجامعة الأولى، التي تتواجد في إحدى المدن الجديدة التي تقيمها مصر، وهو أيضاً المشروع الوحيد الذي بدأ العمل بمدينة العلمين الجديدة، وبه كليات تنشأ لأول مرة في نطاق الأكاديمية، مثل كلية طب الأسنان، وكلية الذكاء الاصطناعي، وبشراكة مع كبرى الجامعات العالمية، وأصبحت الأكاديمية بفرعها الجديد، أول كيان علمي يتخذ خطوة الانتقال لإقامة حياة كاملة في مدينة العلمين الجديدة؛ لتحقيق حلم القيادة السياسية، وحلم مصر،



مجلس ادارة
الغرفة التجارية المصرية
بالأسكندرية ومنتسبي الغرفة

يتقدمون بالتهنئة

لسيد الرئيس **عبد الفتاح السيسي**



والفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس

بمناسبة الذكرى 151 لافتتاح قناة السويس

وما تشهده قناة السويس والمنطقة الاقتصادية

من تنمية وتعمير في إطار التنمية الشاملة التي تشهدها مصر

تتقدم شركة أبويوسف للمقاولات

ويمثلها السيد معتز الشايب رئيس مجلس الإدارة

بالتهنئة

لفخامة الرئيس

عبد الفتاح السيسي

رئيس الجمهورية

وللفريق أسامة ربيع

رئيس هيئة قناة السويس

والمهندس يحيى زكى

رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس

بمناسبة مرور 151 سنة

على افتتاح قناة السويس

مثمين الإنجازات التي تتم

في محور قناة السويس وما يتم

تحقيقه من تنمية اقتصادية

شاملة في كافة ربوع الوطن.





المنطقة الاقتصادية... مشروع قومي على ضفتي قناة السويس
5 سنوات من التنمية والاستثمارات بأيدي مصرية ومعايير عالمية
ضخ المليارات لإنشاء وتطوير البنية التحتية والمرافق لجذب مزيد من الاستثمارات
منح حوافز وتسهيلات وإعفاءات لوضع المنطقة ضمن الخريطة العالمية
محور الأمل والتنمية.. إرادة سياسية لربط سيناء بالوطن
قناة السويس الجديدة فاتحة خير لمشروعات محور التنمية من بورسعيد شمالاً للعين السخنة جنوباً

«يعد مشروع "تنمية محور قناة السويس" أحد أهم المشروعات القومية الهامة للبلاد.. فكان إصدار السيد عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية قراراً جمهورياً بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في أغسطس 2015 بعد عام من افتتاح وتشغيل قناة السويس الجديدة، والتي تعد أحد العوامل لتنمية محور القناة لاستقطاب استثمارات محلية وعالمية على ضفتي أهم مجرى ملاحى عالمي يصل البحرين الأحمر والمتوسط وتحويل المنطقة لمركز لوجيستي عالمي».

ومنذ الإعلان عن مشروع المنطقة الاقتصادية وهو يمثل الكثير للشعب المصري وتعود القيادة السياسية عليه في الأخذ بيد الاقتصاد المصري إلى بر الأمان وتغيير ملامح المستقبل، انطلاقاً من كونه يمتلك الكثير من عوامل النجاح التي تؤهله لنهضة الاقتصاد الوطني من خلال إقامة المشروعات الزراعية والصناعية والخدمية وتوطين بعض الصناعات التكنولوجية القادرة على خدمة السوق المحلى ومنافسة مثيلاتها حول العالم.

وقد نجحت المنطقة الاقتصادية خلال الخطة الخمسية الأولى 2015-2020 بدعم كبير من القيادة السياسية في تحقيق كثير من النجاحات في مجال البنية التحتية وتحقيق متطلبات المستثمرين والشركات الراغبة في الاستثمار في المنطقة من إقامة محطات الكهرباء والمياه والصرف الصحي وإمدادات شبكات الغاز الطبيعي والاتصالات، فضلاً عن تنفيذ وإنشاء شبكة طرق ومحاور وأنفاق ساهمت كثيراً في سهولة وسرعة انتقال البضائع والأفراد من وإلى المنطقة.

ومع استمرار التنمية داخل المناطق الصناعية والموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية نضع حالياً نصب أعيننا الخطة الخمسية التالية 2020-2025 ونعكف على دراسة وتحديد أولوياتنا ومراجعة القطاعات والصناعات المستهدفة خلال هذه السنوات تزامناً مع التغيرات العالمية الناتجة عن جائحة فيروس كورونا المستجد، ووضع آليات جديدة لاستكمال ما قمنا به واستقطاب المزيد من الاستثمارات من خلال العمل باستراتيجية جديدة للهيئة وهي "خلق الفرصة" تلك الآلية التي تحقق رؤية الخمس سنوات المقبلة بتحديد الأولويات والعمل على تنفيذها بجدول زمني محدد.

يحيى زكى

رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس

خلال 5 سنوات منذ إنشاء المنطقة الاقتصادية وحتى الآن نجحت المنطقة بالتعاون والتنسيق مع الجهات والمؤسسات المعنية في الدولة في تنمية وتطوير البنية التحتية للمناطق الصناعية والموانئ التابعة وتنفيذ مرافق وأنفاق عملاقة ساهمت في تنمية وتطوير وجذب استثمارات عديدة للمنطقة.

أولاً: البنية التحتية والمرافق

- تم الانتهاء من تنفيذ عدد من محطات الكهرباء (خفض الجهد والتوزيع) قامت بها الهيئة وشركائها من المطورين الصناعيين الذي يعملون داخل المنطقة بإجمالي تكلفة 4,4 مليار جنيه.
- إنشاء عدد من محطات المياه ما بين محطات تحلية مياه البحر ومحطات رفع وتنقية وخزانات تكديس بإجمالي تكلفة 5,4 مليار جنيه.
- إنشاء عدد من محطات ووحدات معالجة الصرف الصحي بإجمالي تكلفة 2,4 مليار جنيه.
- توصيل كابلات ضوئية في قطاع الاتصالات داخل المنطقة الاقتصادية (القطاع الشمالي) 29 مليون جنيه.
- إمدادات لشبكة الغاز الطبيعي بنحو 252 مليون جنيه.
- تنفيذ أعمال تحسين التربة في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد بمساحة 17 كم² كمحلة أولى بتكلفة حوالي 7,8 مليار جنيه.
- تنفيذ أعمال شبكة طرق بأعلى المعايير العالمية في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد بإجمالي أطوال 64 كم بعروض متغيرة بتكلفة حوالي 4,2 مليار جنيه.
- تنفيذ شبكة طرق بطول 32 كم في المنطقة الصناعية بالقنطرة غرب بإجمالي تكلفة 455 مليون جنيه.
- جاري استكمال أعمال المرافق في المنطقة الصناعية بالقنطرة غرب بتكلفة 627 مليون جنيه.
- تم الانتهاء من أعمال المرافق في منطقة الاسماعيلية شرق (وادي التكنولوجيا) للمرحلة العاجلة بتكلفة 35 مليون جنيه ويتم استكمال أعمال أخرى تنتهي في 2022 بتكلفة 81 مليون جنيه.
- الانتهاء من تنفيذ مخزات السيول بالمنطقة الصناعية في العين السخنة بتكلفة 32 مليون جنيه.
- ساهمت الدولة في إنشاء وتجديد شبكة الطرق المحيطة للمنطقة الاقتصادية بالحوار الاستراتيجية بالدولة لربطها بمدن القناة والمدن الجديدة ومناطق الدلتا من خلال تجديد طريق العين السخنة القديم "وادي جبول" وإنشاء محور 30 يونيو وطريق القنطرة شرق، وتنفيذ عدد 4 أنفاق عملاقة تحت العمر الملاحي لقناة السويس وربط الضفتين الشرقية والغربية للقناة، منها أنفاق الاسماعيلية (تحيا مصر) تربط منطقة الاسماعيلية شرق (وادي التكنولوجيا) ومناطق التنمية في سيناء بمناطق الدلتا وباقي أقاليم الوطن، وأنفاق جنوب بورسعيد (3 يوليو) تربط ميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية واللوجستية ومدينة سلام مصر السكنية الجديدة بشرق بورسعيد ومناطق شمال سيناء بمناطق شمال الدلتا وباقي أقاليم الوطن.

ثانياً: الموانئ والخدمات اللوجستية

- إنشاء 5 كم من الأرصفة الجديدة في ميناء شرق بورسعيد بتكلفة 6,8 مليار جنيه لزيادة أطوال الأرصفة بميناء شرق بورسعيد من 2400 متر طولي في 2014 لتصل 7400 متر في 2019.
- افتتاح قناة ميناء شرق بورسعيد الجانبية بطول 9,2 كم وعمق 18,5 متر لتقليل زمن انتظار السفن من 13,5 ساعة لتصل 4,6 ساعة.
- مشروع توسعة الحوض الثالث بميناء العين السخنة وإنشاء سفالة بحرية للصب السائل (Liquid Bulk Jetty) بتكلفة 436 مليون جنيه.
- تنفيذ الحوض الثاني بميناء العين السخنة وإنشاء محطة تداول الحاويات الثانية (CT2) بإجمالي إستثمارات بلغت قيمتها حوالي 10 مليارات جنيه مصري (560 مليون دولار) وتجهيز الساحات بأحدث الرافعات المتحركة باستثمارات 140 مليون جنيه.
- رفع كفاءة برج الإرشاد بميناء العين السخنة وتوريد أجهزة ملاحة بتكلفة تقدر 35 مليون جنيه.
- تنفيذ بنية تحتية معلوماتية لميكنة وإدارة ميناء غرب بورسعيد بتكلفة 94 مليون جنيه.
- البدء في تطوير ورفع كفاءة بعض أرصفة ميناء غرب بورسعيد بطول 670 م وإنشاء ستائر جديدة لها وتعميق الغاطس من 14 إلى 17 م بتكلفة 1,4 مليار جنيه.
- رفع كفاءة وتجديد شبكة الصرف الصحي وصرف مياه الأمطار بميناء غرب بورسعيد بنحو 25 مليون جنيه.
- رفع كفاءة المنظومة الالكترونية بميناء الأدبية بتكلفة 9,5 مليون جنيه، كما قامت الهيئة برفع كفاءة وتطوير الميناء بتكلفة 250 مليون جنيه بنسبة إنجاز 85%.
- تنفيذ إنشاء محطة الصب الجاف بميناء الأدبية بنظام BOT بنسبة 90% بتكلفة 260 مليون جنيه.
- الانتهاء من إعداد المخطط العام لميناء العريش وجرى استكمال أعمال تطوير الميناء والأرصفة بالتنسيق مع القوات البحرية المصرية، لإنشاء رصيف بطول 250 م وحاجز أمواج بطول 1250 م.
- رفع كفاءة مباني وإنشاءات ميناء الطور البحرى بنسبة 80 % بتكلفة 29 مليون جنيه.

حجم الاستثمارات

وصل حجم الاستثمارات حالياً بالمنطقة في مجال البنية التحتية والمشروعات التنموية التي نفذتها الدولة والمنطقة مع شركائها من المستثمرين والمطورين ما بين 15 إلى 17 مليار دولار من خلال 15 مطور صناعي وتأسيس ما يزيد عن 220 شركة في مجالات مختلفة وصناعات حيوية ومهمة للمنطقة وفرت ما يزيد عن 80 ألف فرصة عمل.

أهم المطورين

١- شركة شرق بورسعيد للتنمية المطور الصناعي بمنطقة شرق بورسعيد تعمل على تنمية وتطوير مساحة 16 مليون م²، حيث تم تسليم 2 مليون م² من المرحلة الأولى من أعمال تحسين التربة والانتهاج من أعمال الترفيق والبنية التحتية، وجرى العمل للانتهاج من تسليم باقى مساحة المرحلة الأولى خلال عام 2020.

٢- شركة التنمية الرئيسية التي لها دور هام في تنمية وتطوير مساحة 20 كم داخل منطقة العين السخنة وإدارة البنية الأساسية لها، حيث تم توقيع عقود نهائية لتطوير وتنمية مساحة حوالي 12،88 كم ومن المتوقع الانتهاء من أعمال التنمية والتطوير والتشغيل لكامل المساحة بنهاية عام 2030.

3- شركة السويس للتنمية الصناعية SIDC أحد اهم المطورين الصناعيين بالعين السخنة والذي يستهدف تنمية وتطوير مساحة 8.75 كم من الأراضي التابعة من خلال الخطط التي تقوم بها الشركة لجذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية التي بلغت 72 عميل في يونيو 2020، كما تعمل على إنشاء وتجهيز ما يسمى بالوحدات الجاهزة PLUG&PLAY، وقد تم توفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة ما بين مهندسين وفنيين وعمالة.

4- شركة تيدا مصر قامت بالإنهاء من أعمال التنمية والتطوير لمساحة 1،34 كم التي تتضمن العديد من المشروعات الهامة متمثلة في صناعات المعدات البترولية، الفاير جلاس، صناعات المعدات الكهربائية ذات الجهد العالي والمنخفض وصناعة المعدات الزراعية بإجمالي استثمارات نحو مليار دولار وتوفير فرص عمل لـ 3700 عامل، كما تعمل حالياً على المرحلة التوسعية 6 كم لجذب ما يقرب من 150 شركة للدخول إلى المنطقة لتوفر نحو 40 ألف فرصة عمل.

وقد أنهت شركة تيدا في عام 2017 أعمال البنية التحتية وشبكة الطرق للمرحلة الأولى من المرحلة التوسعية، وتم العمل على جذب العديد من الاستثمارات وبالفعل تم التعاقد مع 8 شركات:

- ١- شركة دايون الصينية لتصنيع الموتوسيكلات وسيارات النقل الثقيل بحجم استثمارات 30 مليون دولار.
- ٢- شركة السخنة لوجستيك باستثمارات 600 مليون جنيهاً مصرية وسوف يوفر المشروع 3250 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة بهدف إقامة مركز لاستضافة معارض السيارات التي تخدم دول الخليج.
- ٣- شركة جولد تايم للبلاستيك باستثمارات 13 مليون دولار لإنتاج وتصنيع وبيع الحبيبات البلاستيكية.
- ٤- شركة لي تشو ايجيبت النسيج لأعمال الطباعة والصباغة وأقمشة المنسوجات المنزلية والملابس وغيرها باستثمارات 30 مليون دولار.
- ٥- شركة تاي شان المحدودة للجبس لإنتاج وبيع ألواح الجبس ومسحوق الجبس باستثمارات 100 مليون دولار.
- ٦- شركة يان جيانغ ايجيبت المحدودة للمنتجات غير المنسوجة باستثمارات 36 مليون دولار.
- ٧- شركة باترون مصر لتصنيع وبيع أفلام PVB والمنتجات والحبيبات البلاستيكية باستثمارات 55 مليون دولار.
- ٨- شركة تيانشينغ للموارد المتجددة لإعادة تدوير وإنتاج الموارد المتجددة وإنتاج وبيع منتجات البلاستيك والمطاط باستثمارات 18 مليون دولار.

ثالثاً: مراكز التدريب الفني

- تشغيل أول مركز تدريب بالمنطقة الاقتصادية باستثمارات ٢٢ مليون يورو لإنشاء أول مركز تدريب مهني وفني بالمنطقة الاقتصادية بالعين السخنة "الأكاديمية المصرية الألمانية للتدريب التقني" باستثمارات تفوق 22 مليون يورو والذي تم إنشاؤه من قبل التحالف بين شركة سيمنس العالمية ووزارة ألمانيا الاتحادية للتعاون الاقتصادي والتنمية والممثلة بالوكالة الألمانية للتعاون الدولي، مع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وسيقوم المركز بتوفير التدريب لأكثر من 5،500 شاب مصري مابين مهندس وفني على مدار الخمس سنوات المقبلة في التخصصات الفنية المتقدمة.
- إنشاء مركز تدريب فني بالتعاون مع الحكومة الصينية تقدر استثمارات المركز بنحو 45 مليون يوان صيني أي بنحو 110 مليون جنيهاً مصري، حيث تهدف المنطقة من وراء إنشاء هذه المركز تدريب وتأهيل العمالة بالمنطقة ورفع كفاءتها في إطار اهتمام المنطقة بجودة العمالة وأهمية تأهيل العنصر البشري ليكون ضمن مقومات رفع تصنيف المنطقة عالمياً.

رابعاً: أبرز المشروعات

(القطاع الشمالي)

- المنطقة الصناعية الروسية بشرق بورسعيد يتم تنفيذ المشروع على مساحة 5،25 كم باستثمارات 9،6 مليارات دولار تقام في شرق بورسعيد ملاصقة للميناء المحوري الجديد، وتوفر المنطقة الصناعية الروسية ما يقرب من 35 ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، بنسبة عمالة 90% مصرية ويستغرق تنفيذ المشروع 12 عاماً تنفذ على ثلاث مراحل بنظام حق انتفاع لمدة 50 عاماً، ويأتي تمويل المشروع من مركز الصادرات الروسي والبنك المركزي الروسي.
- محطة درجعة السيارات RO-RO وقعت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مع التحالف العالمي «بولوربه / تويوتا تسوشو/ إن واي كيه» عقد إمتياز إقامة وتشغيل وإعادة تسليم محطة درجعة سيارات ومركبات «رورو» واستقبال سفن الدرجعة بنظام BOT بالأرض الجديدة لميناء شرق بورسعيد على رصيف بطول 600 متر طولي وساحه 225 ألف متر2، وسيقوم التحالف بضح استثمارات للمشروع ستصل الي 159 مليون دولار أمريكي في المعدات والبنية التحتية للتعامل مع تداول نحو 800 ألف سيارة بالمحطة، والتي من شأنها توفير حوالي 400 فرصة عمل مباشرة و1000 فرصة عمل غير مباشرة.
- محطة متعددة الأغراض إنشاء محطة متعددة الأغراض بميناء شرق بورسعيد برصيف 900 متر طولي وساحه 340 ألف متر2 بنظام BOT حيث سيتم تداول البضائع العامه وبضائع الصب الجاف و الاستثمارات المستهدفة للمشروع مايقرب من 1،5 مليار جنيهاً وخلق 300 فرصة عمل مباشرة و2000 فرصة غير مباشرة.

(القطاع الجنوبي)

- إنشاء مجمعات صناعية بالتعاون مع الهيئة العربية للتصنيع وقعت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس والهيئة العربية للتصنيع اتفاقية إطارية لإنشاء مجمعات صناعية تقام بمنطقة العين السخنة، وتتضمن الاتفاقية تنفيذ مشروعات مشتركة بإنشاء مصنع لإنتاج ألواح الاستنسل ستيل بطاقة إنتاجية 250 الف طن سنوياً ب، وإقامة

مصنع لإنتاج إطارات السيارات على مساحة 600 الف م² بإجمالي استثمارات متوقعة 156 مليون دولار وتوفير 800 فرصة عمل .

● شركة المنطقة الاقتصادية للمرافق

تأسس شركة مساهمة باسم "شركة المنطقة الاقتصادية للمرافق" بين المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وشركة السويدي إلكترونيك، تهدف إلى القيام بكافة أعمال إنشاء وتلك وتشغيل وصيانة المرافق بأنواعها المختلفة أو أى مشروعات أخرى للمطورين والمستثمرين الراغبين في ذلك داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ويبلغ رأس المال المدفوع للشركة 250 مليون جنيه والمرخص به يقدر بنحو 4 مليار جنيه، وتأتي مساهمة الهيئة في الشركة بنسبة 50 % و 49% لمجموعة السويدي إلكترونيك ونسبة 1% لشركة التنمية الرئيسية.

● إنشاء أكبر مصنع للألياف الضوئية

تقوم شركة بنية كابيتال أحد الشركات المتخصصة والرائدة في مجال كابلات الألياف الضوئية بإنشاء مشروع لصناعة الكابلات باستثمارات تزيد عن مليار جنيه بالعين السخنة حيث يقام على مساحة 50 ألف متر مربع بطاقة إنتاجية سنويا تبلغ 4 ملايين كم كابل، بما يخدم الاستثمار المحلي وكذلك التصدير للسوق العربي والإفريقي والأوروبي.

خامساً: التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية

● انضمام الهيئة الاقتصادية لمنظمة المناطق الاقتصادية الإفريقية AEZO، وهو يعد خطوة جديدة تهدف إلى زيادة أواصر التعاون مع المنظمات والجهات المحلية والدولية، وكذلك الاستفادة بالدعم والمساعدة في تنمية المشروعات بالمناطق الاقتصادية الإفريقية، ومن ثم تعزيز تجارة الأعمال وتحفيز الاستثمارات المتنوعة بالمنطقة.

● تتعاون المنطقة الاقتصادية مع العديد من المنظمات ومؤسسات التمويل الدولية لتعزيز الاستفادة من الموارد الميسرة المتاحة لمصر لدعم احتياجات المنطقة الاقتصادية الفنية والمالية منها (الاتحاد الأوروبي - بنك الاستثمار الأوربي - منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية - البنك الدولي للإنشاء والتعمير - البنك الأوربي لإعادة الإعمار والتنمية - البنك الإفريقي للاستيراد والتصدير - الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - الصندوق الصيني الإفريقي للتنمية)

● أهم المشروعات مع بعض المنظمات:

● مساعدة فنية من بنك الاستثمار الأوربي للاستفادة من منحة مالية لإجراء دراسة احتياجات المنطقة الاقتصادية للربط بالقاهرة الكبرى التي تتضمن تقييم وسائل النقل مع الأخذ في الاعتبار تدفق حركة البضائع والركاب بين مينائي شرق بورسعيد والعين السخنة إلى القاهرة الكبرى.

● التعاون مع البنك الأوربي للاستثمار في إعداد دراسة جدوى لإقامة مركز لوجيستي ذو قيمة مضافة بميناء شرق بورسعيد وتشمل الجوانب التقنية والبيئية والاجتماعية والاقتصادية فضلاً عن التسويق .

● مشروع الدعم الفني المقدم من منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والتمويل من الاتحاد الأوربي والذي يتضمن تبني وتطبيق أطر تنظيمية ذات جودة ودعم سياسات الاستثمار في المنطقة وكذا تطوير سبل الربط والتكامل للأنشطة والبنية التحتية للمنطقة الاقتصادية والاقتصاد المحلي والعالمي.

● مساعدات فنية مقدمة من الاتحاد الأوربي من خلال إيفاد بعثات من خبراء كبرى الموانئ الأوروبية لزيارة المنطقة الاقتصادية وعقد ورش فنية متخصصة بهدف تبادل الخبرات في أحدث سبل إدارة الموانئ.

سادساً: الإيرادات

في ضوء إنفتاح الهيئة الاقتصادية على مبدأ التسوية الودية مع مطوري ومستثمري المنطقة وبما لا يخل بحق الدولة المصرية وقبولها بما يحقق النتائج المرجوة بما يتفق مع القانون، وفي ضوء اتجاه الدولة نحو تشجيع الإستثمار وإزالة عثرات المستثمرين وفي إطار حرص كافة الأطراف على إعلاء مصالح الدولة للحفاظ على حقوقها، فقد نجحت الهيئة الاقتصادية خلال السنوات الماضية من يوليو 2016 وحتى يونيو 2020 في إبرام تسويات على أراضي منطقة العين السخنة مع بعض المستثمرين حيث بلغت إيرادات حق الإنتفاع وتسويات المستثمرين خلال هذه السنوات مبلغ 576.6 مليون جنيه، وبلغ إجمالي إيرادات الموانئ الست التابعة للهيئة مبلغ 9.4 مليار جنيه، وبلغت إيرادات الهيئة من إستثمارات في أوراق مالية مبلغ 816.3 مليون جنيه وذلك نتيجة مساهمتها في شركات تابعة، وبلغت الإيرادات المتنوعة مبلغ 577.1 مليون جنيه.

جائحة فيروس كورونا المستجد كوفيد-19

● في مجال إدارة أزمة جائحة كورونا بادرت الهيئة بإصدار التعليمات الخاصة بالسلامة ومتابعة تأثير الفيروس منذ بداية الأزمة على الموانئ والمناطق الصناعية التابعة، حيث تم تركيب أجهزة تعقيم حديثة للحاويات الواردة للموانئ كإجراء احترازي مستدام لتأمين تلك الحاويات قبل التعامل معها من أجهزة الدولة المعنية.

● التنسيق مع المطورين الصناعيين والشركات العاملة بالمنطقة على اتخاذ التدابير اللازمة للوقاية من الفيروس سواء للعاملين أو داخل المصانع، والقيام بأعمال التعقيم والتطهير داخل هذه المناطق وكذلك المنشآت التابعة للهيئة .

● توفير الكمادات ومواد التعقيم والتطهير داخل منشآت الهيئة كإجراءات وقائية للعاملين في القطاعين الجنوبي والشمالي والموانئ التابعة حرصاً على سلامة العاملين وتخفيض نسبة القوى العاملة واتباع سياسات التباعد الاجتماعي وذلك في إطار القرارات التي أعلن عنها مجلس الوزراء لمواجهة الفيروس وتداعياته.





(تيدا) عملاق صيني في قناة السويس لتطوير الصناعة المصرية

تبلغ مساحة منطقة (تيدا) في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس 7.3 كيلومتر مربع، وتصل القيمة الإنتاجية للمشروعات المقامة بـ (تيدا) نحو مليار دولار سنوياً، بناءً على الاتفاقية الموقعة بين الهيئة المصرية وحكومة تيانجين الصينية، بهدف تأسيس قطاعات صناعية متطورة داخل الحيز الجغرافي للمنطقة الاقتصادية للقناة؛ لتوفير ما يقرب من 40 ألف فرصة عمل من خلال إطلاق 9 قطاعات صناعية بالمنطقة، تضم صناعات نسيجية وبتروكيماويات وبلاستيك، وبدأت المنطقة فعلياً في تأسيس شركات صينية على مساحة نحو كيلومترين مربعين من إجمالي مساحتها داخل المنطقة الاقتصادية.



"هان بينج"، الوزير المفوض والمستشار الاقتصادي والتجاري للسفارة الصينية بالقاهرة

عمل لـ 4000 عامل، كما تعمل حالياً على المرحلة التوسعية 6 كم2؛ لجذب ما يقرب من 150 شركة للدخول إلى المنطقة لتوفر نحو 30 ألف فرصة عمل.

وقد تسلمت شركة (تيذا) العمل في المرحلة التوسعية 6 كم2 أثناء زيارة الرئيس الصيني "شى جين بينج" إلى مصر وانتهت أعمالها للبنية التحتية وشبكة الطرق كمرحلة أولى من المرحلة التوسعية منذ عامين، كما تم التعاقد مع نحو 70 شركة بدأ بعضها العمل بالفعل، بإجمالي استثمارات 2.3 مليار دولار.

خلال فترة الوباء لم يتوقف الإنتاج أو الاستثمارات؛ بل على العكس تم ضخ استثمارات جديدة وفتح خطوط جديدة للإنتاج، أبرزها خط الكمامات الجديد.

وعن حجم التبادل التجاري بين مصر والصين قال "هان بينج"، الوزير المفوض والمستشار الاقتصادي والتجاري للسفارة الصينية بالقاهرة: "بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين 9.1 مليار دولار، وهذا مرتفع قليلاً بنحو خمسة بالمائة عن الفترة نفسها من العام الماضي". مٌهلاً ذلك بالأداء الجيد للاقتصاد المصري؛ حيث كان الاقتصاد الوحيد في الشرق الأوسط الذي أعطى مؤشراً جيداً للنمو هذا العام بنسبة نمو تصل إلى 3٪.

تعمل الصين على نقل التكنولوجيا إلى مصر من خلال عدة مشروعات، أبرزها "مصر سات 2"، وهو مشروع تعاون في مجال الفضاء، ومن المتوقع أن يتم بدء العمل به في مطلع العام المقبل؛ لتصبح مصر الدولة الأولى في إفريقيا في هذا المجال. بالإضافة للبرامج التدريبية، كما يحل (أى سى تى) مجال بناء القدرات اهتماماً خاصاً؛ حيث تم تدريب المئات من الكوادر المصرية في الصين في مجالات متنوعة.

ويُعد مشروع "الفابري جلاس" الأكبر حجماً بين الاستثمارات الصينية بمصر في مجال تكنولوجيا المعدات المتقدمة، كما يُعد من أكبر مشاريع إنتاج الفابري جلاس خارج الصين، فضلاً عن مشاريع التكنولوجيا في بنى سويف، التي تستخدم أحدث تكنولوجيا في العالم في مجال نقل الكهرباء. ■

من جانبه أكد "هان بينج"، الوزير المفوض والمستشار الاقتصادي والتجاري للسفارة الصينية بالقاهرة على انتهاء تطوير المرحلة الأولى لمنطقة (تيذا)، التي تقع على مساحة 1.34 كيلو متر مربع، وكذلك البنية الأساسية لـ 2 كيلو متر مربع من المنطقة التوسعية التي تصل إلى 6 كيلو مترات مربعة، وتعمل بها 70 شركة صينية.

وأعرب المسئول الصيني عن رضائه عن مستوى التعاون الاقتصادي بين البلدين، متوقفاً أن يشهد تطوراً أكبر خلال الأعوام المقبلة. وقال: "نرى تعاوناً جيداً بين البلدين، ونتوقع أن يصل إلى مستوى أعلى، فالعلاقة بيننا قوية للغاية ولا ينبغي لأحد أن يتدخل فيها، فالتعاون "الصيني- المصري" هو شأن بين الصين ومصر ولا يتطلب من الولايات المتحدة أن تتدخل في العلاقة بين البلدين".

تهدد الصين واحدة من أكثر وأهم الدول على مستوى العالم التي تستخدم القناة من أجل نقل البضائع والتبادل التجاري بينها ودول الشرق الأقصى وأوروبا؛ حيث تهب 1800 سفينة تجارية صينية القناة سنوياً، ويسدد الجانب الصيني ما يقرب من 300 إلى 500 مليون دولار أمريكي رسوم مرور.

لم يتوقف الحضور الصيني في القناة عند مرور السفن ومشروع الحزام والطريق؛ بل امتد للمساهمة بالجزء الجنوبي للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في العين السخنة؛ حيث تقوم شركة (تيذا) الصينية بأعمال التطوير والتنمية، بدءاً من تنفيذ البنية التحتية وحتى إنشاء المصانع التي تقوم بها كبرى الشركات الصناعية في "بكين"؛ لتنفيذ العديد من الصناعات، التي ستساهم بقدر كبير في الاقتصاد المصري؛ خصوصاً أن الصين تعد أكبر مطور صناعي ومستثمر أجنبي في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس. هذا بالإضافة إلى التعاون مع جامعة قناة السويس، الذي يشمل مجالات كثيرة للتعاون.

تضم المنطقة التي تشرف عليها (تيذا) العديد من المشروعات المهمة، متمثلة في صناعات المعدات البترولية، الفابري جلاس، صناعات المعدات الكهربائية ذات الجهد العالي والمنخفض، وصناعة المعدات الزراعية بإجمالي استثمارات 1.2 مليار دولار وتوفير فرص

انتظرونا قريباً



الكتاب الذهبي ومفاجآت جديدة

اشتباكات فكرية وقضايا تنويرية
عمق في التناول وجراءة في الطرح
اكتشاف المواهب ودعم الكفاءات
صحافة تحترم عقلك وتخاطب اهتمامك

بين مصر والصين علاقات تاريخية، تعاون ودعم متبادل، في اللحظات المصرية، تعكس
جينات الحضارة في الدولتين، الضاربتين، بجذورها في عمق التاريخ.
فكانت مصر أولى الدول، التي أقامت علاقات دبلوماسية مع دولة الصين الشعبية، كما
دعمت بقوة ومعها الكتلة الإفريقية، حصول الصين على المقعد الدائم للأمم المتحدة ١٩٧١.
وفي العام ١٩٥٦، خرج الملايين من الشعب الصيني، في بكين، منددين بالعدوان الثلاثي
على مصر، داعمين قرار مصر بتأميم قناة السويس.
وتعاضمت العلاقات، في عهد الرئيس عبد الفتاح السيسي، على كل المستويات
السياسية والاقتصادية، والشعبية، حتى وصلت إلى الشراكة الاستراتيجية الكاملة.



هدى المصري

الكتاب
الذهبي



"لياو ليتشيانج" سفير "بكين" بالقاهرة
لـ"الكتاب الذهبي":

قناة السويس مجرى ملاحى بالغ الأهمية للتجارة العالمية والصين تشارك بقوة فى مشروع تنمية محورها

في مصر، حيث اكتملت إنشءات المرحلة الأولى، كما شاركت شركات صينية في مشروع توسيع موانئ العين السخنة، لتوسيع القدرات اللوجيستية.

والى نص الحوار:

■ معالى السفير.. تم اختيارك سفيراً فى القاهرة منتصف يونيو من العام الماضى، ورغم هذه الفترة القصيرة جداً حققت العلاقات بين البلدين طفرة غير مسبوقة.. نريد أن نعرف كيف تحققت هذه الطفرة؟

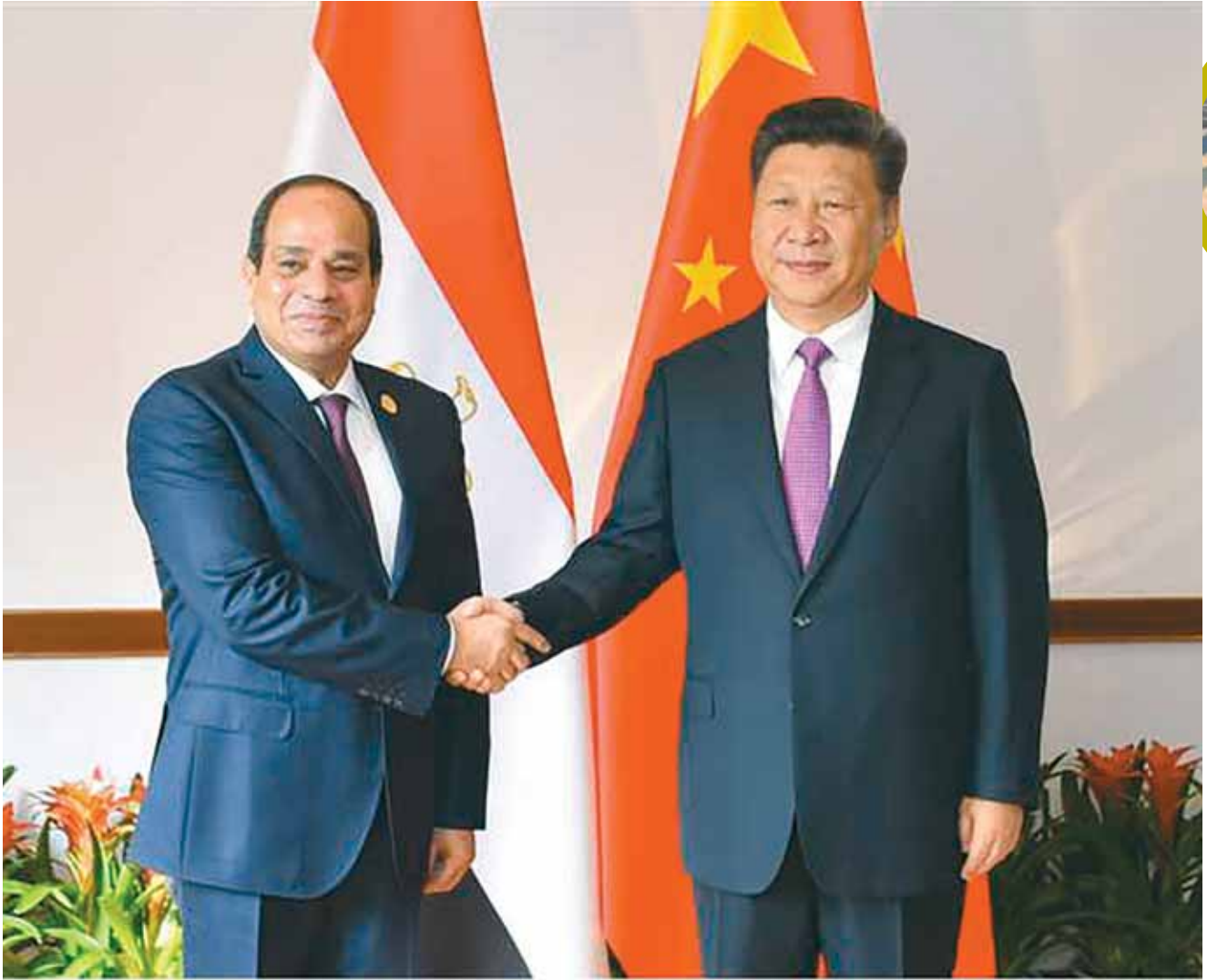
ليكتبا تاريخاً جديداً، يقدم نموذجاً للتعاون البناء، يُحتذى به في القارة الإفريقية والشرق الأوسط.

وأضاف السفير الصيني: قناة السويس مجرى ملاحى بالغ الأهمية للتجارة العالمية، ويحظى بأهمية بالغة في مبادرة الحزام والطريق، التي تربط الصين بأفريقيا والعالم.

لافتاً إلى أن التعاون الاقتصادي والتجاري على محوري قناة السويس أخذ في الازدياد، ومستوعبة لمزيد من الاستثمارات الصينية

بلغت حجم الاستثمارات الصينية في مصر، 7.5 مليار دولار، في مختلف المجالات، خاصة المنطقة التجارية بالعاصمة الإدارية الجديدة، والمنطقة الاقتصادية الصينية-المصرية بقناة السويس.

وأكد لياو ليتشيانج، سفير الصين بالقاهرة، في حوار لـ"الكتاب الذهبي"، أن العلاقات المصرية-الصينية، تشهد عصرها الذهبي، بفضل ما قام به الرئيسان عبدالفتاح السيسي، وجين بينج، من دفع العلاقات لأفاق جديدة،



السيى و"جين بينج" كتب تاريخًا ذهبيا للعلاقة بين "مصر" و"الصين" حجم الاستثمارات الصينية فى مصر 7.5 مليار دولار

وأعطت العلاقات قوة متحركة للمضى قدمًا. وفى عام 2014م عندما قام الرئيس السيسى بأول زيارة رسمية إلى الصين توافقت الرئيسان على تفعيل العلاقات الثنائية إلى مستوى الشراكة الاستراتيجية الشاملة؛ حيث دفع التعاون الثنائى إلى مستوى جديد، وفى 2016م زار الرئيس الصينى مصر، ودفع العلاقات الثنائية بشكل شامل ليرتفع مستوى العلاقة إلى آفاق غير مسبوقة.

كيف أثرت علاقة الصداقة بين الرئيس السيسى والرئيس بينج على علاقة القاهرة وبيكين؟

وحتى عام 2019م، التقى الرئيسان 9 مرّات؛ حيث اعتاد الرئيس السيسى زيارة الصين كل عام لحضور فعاليات ومنتديات طوال 6 سنوات؛ حيث بلورت هذه الزيارات العلاقة العملية الممتازة والصداقة الشخصية العميقة والتوافق حول كبرى القضايا، كما أكدت على نقاط التلاقح بين رؤية مصر 2030م ومبادرة الصين "الحزام والطريق" 2030م من أجل تحقيق النجاح الثنائى والتنمية المشتركة. وخلال فترة الوباء ولمواجهة

فى المنطقة، وخلال هذه السنوات شهد التعاون بيننا تعميقًا وتوطيدًا بشكل مستنير فى كل المجالات؛ حيث حققت العلاقة الثنائية بين الدولتين تطورًا كبيرًا يجعلنى أقول إن العلاقة وصلت إلى مرحلة ذهبية أفضل من كل المراحل السابقة.

وبخصوص سؤالك عن كيف حدث ذلك، أعتقد أننا استفدنا من بعض العوامل، أهمها الريادة والدفعة من قبل الرئيسين شى جين بينج والسيسى، فهى التى رسمت لنا الاتجاه،

- مصر تُعتبر أول دولة عربية وإفريقية أسست علاقات دبلوماسية مع جمهورية الصين الشعبية، ومرّت 64 عامًا منذ تأسيس العلاقات الدبلوماسية بيننا؛ لتظل مصر والصين تتبادلان التفاهم والثقة والدعم.. وأنا بصفتى السفير الصينى الـ17 لمصر فقد تشرفت كثيرًا لتمثيل بلادى فى هذا البلد العظيم.

لقد وصلت إلى القاهرة فى شهر يونيو من العام الماضى حاملا رسائل لتوطيد الصداقة وتعزيز التعاون مع مصر الدولة الأكبر والأهم

نقل خبرتنا التكنولوجية للمصريين وأسسنا مركز التدريب التكنولوجي في العين السخنة وانتهينا من المرحلة الأولى للمنطقة الصناعية المصرية - الصينية



وتجاوز حجم المبيعات الإجمالي مليارين و300 مليون دولار. ودفعت ضرائب للحكومة المصرية، 170 مليون دولار. ووفرت للسوق المحلية 4 آلاف فرصة عمل للشباب المصري.

■ وما الجديد في مجال تدريب الكوادر المصرية؟

- دعت الصين الكثير من الكوادر في مجال التكنولوجيا لتدريب المصريين في الصين، وتم تأسيس مركز التدريب التكنولوجي في العين السخنة، وقد ساهمت الشركات الصينية في تدريب الكوادر المصرية في مجال التكنولوجيا.

■ بعد 151 عامًا من افتتاحها للملاحة.. الصين أصبحت قوة كبيرة في تطوير قناة السويس.. كيف ترى بكين القناة؟

- قناة السويس مجرى ملاحى بالغ الأهمية للتجارة العالمية، ولها أهمية كبرى وحصص كبيرة من مبادرة الحزام والطريق، والتي طرحتها الصين عام 2013م؛ نظرًا لموقعها الجغرافي الاستراتيجي الفريد، ولذلك؛ فإن حصتها من مبادرة الحزام والطريق "كبيرة".

والصين تشارك بقوة في مشروع تنمية محور قناة السويس سعيًا إلى تحقيق التنمية المشتركة للبلدين، والصين تنظر إلى القيمة التاريخية للقناة، فبعد قرار الرئيس عبدالناصر تأميم قناة السويس، قال الرئيس الصيني الأسبق: "ندعم بكل قوة جهود الرئيس المصري

أعمالها بشكل طبيعي، رُغم جائحة "كورونا" ومع اتخاذ التدابير اللازمة. كما تخطط هذه الشركات أيضًا لأن تتوسع في استثماراتها في مصر بعد الجائحة.

وفي النصف الأول من هذا العام 2020م، قد بلغ حجم الاستثمارات المباشرة من الصين إلى مصر 71.68 مليون دولار؛ حيث ارتفعت /34.6 بالمقارنة مع العام الماضي؛ لتغطي الاستثمارات الجديدة مجالات كثيرة بما في ذلك صناعة الأجهزة الكهربائية المنزلية والدراجات ومجالات الزراعة أيضًا. كما أن حجم الاستثمارات الصينية الكلى في مصر بلغ 7.5 مليار دولار، وبالنسبة للمشاريع الكبرى، فيجرى مشروع بناء المنطقة التجارية المركزية بالعاصمة الإدارية الجديدة بشكل مكثف، وقد تم إكمال الهيكل الرئيسي لـ4 مبانٍ فيها، بما فيها أعلى مبنى في قارة إفريقيا؛ حيث تم بناء 48 طابقًا بارتفاع 250 مترًا. ومن المتوقع أن يتم بناء 4 مبانٍ جديدة بنهاية هذا العام؛ ليتم الانتهاء من بناء 8 مبانٍ بشكل كامل.

■ ماذا عن مشروع السكك الحديدية في العاشر من رمضان؟

- تم استكمال /90 من مشروع السكك الحديدية، وحتى نهاية شهر سبتمبر، جذبت منطقة التعاون "الصيني- المصري" المشتركة، 96 مؤسسة وشركة للعمل فيها، وحققت استثمارات أكثر من مليار و200 مليون دولار،

جائحة "كوفيد-19" تبادل الرئيسان السيسي و"بينج" المكالمات والرسائل عشرات المرات؛ ليكتبا تاريخًا جديدًا فيما يتعلق بالعلاقة بين البلدين والشعبين.

وقد أكد الرئيس شى جين بينج أن العلاقة "المصرية- الصينية" تهر بأفضل حالاتها على الإطلاق على مر التاريخ. وهي نموذج يُحتذى به في القارة الأفريقية والشرق الأوسط، فكل من مصر والصين تعيشان الآن مرحلة تنموية حاسمة، تتوافقان في الكثير من المبادئ وتتمتعان بتوافق كبير في استراتيجياتهما التنموية التي تستشرف آفاقًا واعدة للتعاون بين البلدين.

■ ذكرت أن العلاقات بين البلدين دخلت عصرها الذهبي في كل المجالات.. ماذا عن التعاون الاقتصادي تحديدًا؟

- في هذه السنوات؛ خصوصًا تحت رعاية قيادة وتخطيط رئيسى البلدين، تحققت الملاممة والرؤية المشتركة لمبادرة الحزام والطريق الصينية ورؤية 2030 المصرية، وقد حقق التعاون الاقتصادي بيننا طفرة جوهريّة غير مسبوقه من حيث الاتساع والعمق، كما نفذت الشركات الصينية الكثير من المشروعات بالسوق المحلية.

وفيما يتعلق بالاستثمارات الصينية في مصر، فقد استأنفت المشروعات الصينية في مصر، كما حرصت الشركات الصينية على استمرار



الاستثمارات التكنولوجية الصينية تسعى لإيجاد مكان لها في المنطقة الصناعية بقناة السويس

نظنا مسيرة جماهيرية ضخمة فى بكين عام 1956 دعمًا لمصر وتأييدًا لـ "تأميم القناة" وتقارير دولية تؤكد أن مصر هي الدولة الوحيدة التي حققت نموًا فى ظل جائحة كورونا



مصر وكورونا

فكل من الصين ومصر تتوافقان فى ربط مبادرة الحزام والطريق مع الاستراتيجيات التنموية، مثل مشروع ممر قناة السويس وفقًا لمفهوم الكسب المشترك، بخطط رئيسية تتمثل فى التواصل والتبادل، بهدف تحقيق التنمية المشتركة، وتوثيق شراكة التعاون والارتقاء بها وتحقيق مزيد من الخير للشعبين المصرى والصينى.

❑ **تَمَرَّ مصر حاليًا بمرحلة حاسمة لتعزيز التنمية المتواصلة للبلاد وتسريع خطوات الإصلاح الاقتصادى.. كيف تتابع الصين هذه الإصلاحات؟**

- نرحب بالإصلاحات، وسعيد جدًا بالنجاحات التى توصل لها الاقتصاد المصرى، بالإضافة إلى الخطوات الناجحة والفعالة فى مكافحة تفشى فيروس "كورونا" المستجد.

ومصر حققت نموًا وفقًا للتقارير الدولية الصادرة حول استشرف حالة التنمية الاقتصادية فى منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

وقد نشر صندوق النقد الدولى مؤخرًا تقريرًا حول شمال إفريقيا وتوقع أن مصر ستكون الدولة الوحيدة التى حققت تقدمًا اقتصاديًا وزيادة بنسبة 3.5٪ من إجمالى الناتج الإجمالى المحلى؛ ليثبت الاقتصاد المصرى مرونة وانتعاشًا بعد جائحة "كورونا"، مما يعكس الإنجازات العظيمة تحت قيادة الرئيس عبدالفتاح السيسى فى

رمضان وتحسين مستوى المرافق والاتصال، بالإضافة إلى الاتفاقيات التى وقعتها البنوك المركزية والمؤسسات المالية فى البلدين.

❑ **متى بدأ التعاون بين مصر والصين لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة؟**

- التعاون بين الصين ومصر فى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس له تاريخ طويل. فمنذ عام 2008م، بدأ الجانبان فى استكشاف بناء منطقة السويس للتعاون الاقتصادى والتجارى، وخلال عدة سنوات من التطوير، أصبحت منطقة السويس الاقتصادية والتجارية منطقة مهمة قادرة على استيعاب استثماراتنا فى مصر، ولذلك فإن التعاون بين الصين ومصر فى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أخذ فى الازدياد.

وفيما يتعلق بالاستثمار؛ فإن المرحلة الأولى من الاستثمار فى المنطقة الصناعية المصرية الصينية قد انتهت فعليًا، وساعد ذلك فى استقطاب مشروعات عدة، مثل تصنيع الدراجات البخارية وإنتاج الجبس، وشاركت شركات صينية فى مشروع توسيع موانئ العين السخنة لتعزيز القدرة اللوجستية.

كما ستصبح منطقة قناة السويس الاقتصادية محطة مهمة فى "الحزام والطريق"، وسيساهم ذلك فى التعاون الدولى فى إطار المبادرة بفضل الجهود المشتركة بين بلدينا .

جمال عبدالناصر والشعب المصرى لتأميم قناة السويس". ونظم أكثر من ١٠٠ مليون صينى مظاهرات فى أرجاء الجمهورية؛ للتعبير عن دعمهم للشعب المصرى، وأرسل الرئيس عبدالناصر رسالة إلى أول رئيس وزراء صينى، شواين لاي، قال فيها: "دعمكم الثمين لنضالنا من أجل حماية الاستقلال الوطنى يعزز من ثقتنا فى قضيتنا العادلة".

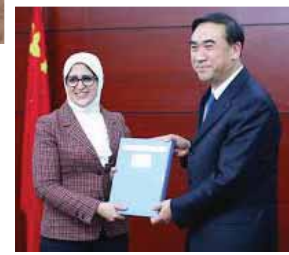
وفى المقابل؛ الصين لن تنسى أبدًا الدعم المصرى لاستعادة المقعد الشرعى لجمهورية الصين الشعبية فى الأمم المتحدة أوائل سبعينيات القرن الماضى.

❑ **ماذا عن استفادة الصين من الموقع الجغرافى لمصر؛ خصوصًا المنطقة الاقتصادية لقناة السويس باعتبارها جزءًا من مبادرة الحزام والطريق؟**

- مصر تقع فى الطرف الغربى من الحزام والطريق، وتتمتع بموقع مميز فريد، كما أنها شريك طبيعى لمبادرة "الحزام والطريق"، وفى السنوات الأخيرة، حققت تلك المبادرة نتائج مثمرة وجلبت فوائد ملموسة للبلدين؛ حيث دخلت المنتجات المصرية مثل البرتقال والعنب والبليخ إلى السوق الصينية تدريجيًا، واستمر تحسين الهيكل التجارى بيننا، وتم إطلاق مشاريع التعاون الكبرى مثل، خطوط لنقل الكهرباء والقطار الكهربائى لمدينة العاشر من



الخطوط الملاحية الصينية تتخذ من قناة السويس مسارًا لرحلتها إلى أوروبا وشمال إفريقيا



تسييس أزمة كورونا أكبر انتهاك لحقوق الإنسان

نفسه، التي تشبه الإرادة القوية للشعب المصري، إلى جانب النظام السياسي السلمى المميز والمناسب للاشتراكيات ذات الخصائص الصينية، وبفضل هذه العوامل تمكنت بلادنا من مواجهة التحديات، ولا شك في أنها، بقيادة الحزب الشيوعى، وبفضل نظامها السياسى وحكومتها القوية، كانت قادرة على مواجهة الوباء بشكل أكثر قوة وفعالية وسرعة.

■ ما هو تعقيبكم على الاتهامات الأمريكية للشركات الصينية بالقيام بأعمال التجسس وأمن المعلومات وقبلها اتهامكم بأنكم مصدر فيروس "كورونا"؟

- هذه أكاذيب وأؤكد أنه حتى الآن لم يتم اتهام أى من الشركات الصينية بأى حوادث ترتبط بأمن المعلومات أو التجسس، كما تقول أمريكا، ولا يمكن لأى دولة أن تقدم دليلاً واحداً على قيام الشركات الصينية بالتجسس أو أعمال الاستخبارات.

أما ما يتعلق بـ"كورونا" فأعتقد أن تسييس أزمة الفيروس أكبر انتهاك لحقوق الإنسان، والمهمة الملحة الآن هي محاربة الفيروس وليس الدخول فى صراعات سياسية حوله. ووضع تسمية للفيروس أمر ينم عن عدم احترام للعلم، فمعرفة أصل الفيروس سؤال ينبغى أن يجيب عنه العلماء لا أن يستخدم فى إساءة سمعة بلد أو عرق معين.. فهذه أمور من مخلفات الحرب الباردة ولم تعد متماشية مع التنمية فى عصر العولمة.. ونحن مستعدون للعمل جنباً إلى جنب مع المجتمع الدولى لمكافحة هذا الفيروس.

والسنغالى- الرئيس المشترك للجانب الإفريقى- رسائل التهنة بخصوص هذه الذكرى، وتم عقد 7 اجتماعات وزارية قبيل انعقاد المنتدى.

وقد تحققت خلال العشرين عاماً الماضية علاقة شراكة استراتيجية وتعاون استراتيجى شامل، وبلغ حجم التبادل التجارى بين الصين والدول الإفريقية 280 مليار دولار، وكانت الصين أكبر شريك تجارى لإفريقيا على مدار الـ11 عاماً الماضية، وسط عشرات البرامج للتعاون.

وثمار هذا التعاون ظهرت جلية خلال مكافحة جائحة "كورونا"، كما اتخذت بكين خطوات لتعليق الديون الإفريقية، رغم اتخاذ واشنطن إجراءات مثيلة لمنع تنفيذ مبادرة الحزام والطريق فى إفريقيا، ونحن فى سبيلنا لإنتاج لقاحات لتعميمها على الدول الإفريقية.

وهناك 11 اتفاقية تم توقيعها لتعليق الديون الإفريقية، ومنح قروض دون فوائد لـ 15 دولة إفريقية، كما تم توقيع 44 اتفاقاً مع دول إفريقية للتعاون ضمن مبادرة الحزام والطريق، تشمل إنشاء سلك حديدية ومطارات وموانئ وتحقيق رخاء اقتصادى لدول إفريقيا دون الوقوع فى مازق الديون المستحقة.

■ 2020م هو عام استثنائى للصين والعالم.. كيف واجهتم هذه التحديات؟

- هناك عدة عوامل تحققت بفضلها الانتصار، أولها قيادة الحزب الشيوعى الصينى؛ خصوصاً القيادة القوية للسيد الرئيس شى جين بينج، إلى جانب الإرادة القوية من قبل الشعب الصينى

جهود مكافحة الجائحة وإنعاش الاقتصاد.

■ يصادف هذا العام الذكرى العشرين لتأسيس منتدى التعاون "الصينى- الإفريقى" (FOCAC).. ما هى نتائج رئاسة مصر للاتحاد الإفريقى، وكيف أسهمت فى تعزيز التعاون بين الصين وإفريقيا؟

- مصر دولة بارزة فى القارة الإفريقية، وموقعها الجغرافى متميز للغاية يربط القارات الثلاث: أوروبا وإفريقيا وآسيا، وفى عام 2019م تولت مصر رئاسة الاتحاد الإفريقى، وبذلت جهوداً كبيرة لتحقيق المصالح المشتركة للقارة الإفريقية.

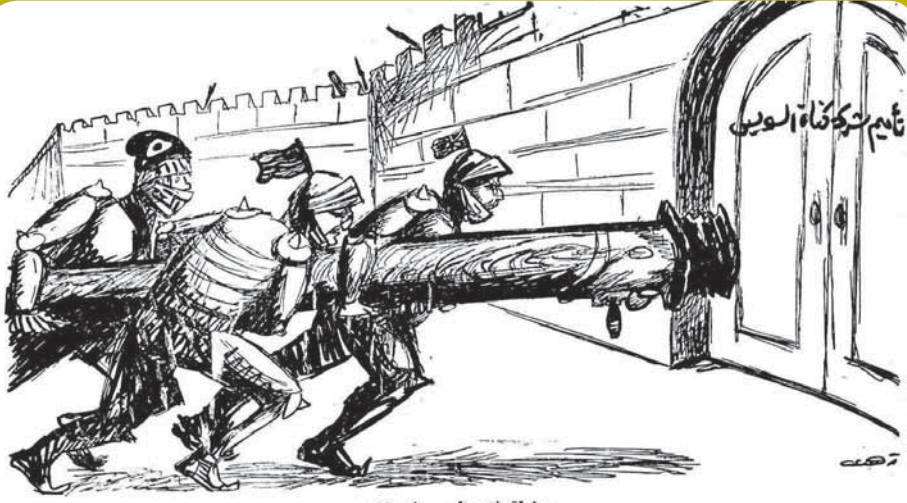
وتكتسب العلاقة "الصينية- المصرية" أهمية خاصة ومحورية للتعاون "الصينى- الإفريقى"، وتبحث الصين مع مصر التعاون الثلاثى مع إفريقيا؛ للإسهام فى السلام والتنمية وتحقيق التعاون والكسب المشترك والتنمية المشتركة.

وقد لعب الرئيس السيسى دوراً مهماً ولاقياً لدفع التعاون بين الصين والدول الإفريقية ومن خلال حضوره للقممة الاستثنائية للتضامن "الصينى- الإفريقى" لبحث الجهود ضد جائحة "كورونا"، وأشار الرئيس السيسى إلى أن الصين تعتبر شريكا دولياً بالغ الأهمية ويستعيد بناء أساس الوحدة والكسب المشترك لتعزيز التعاون بين الصين والدول الإفريقية فى كل المجالات، بما فى ذلك جائحة "كورونا".

فالقارة الإفريقية شريك دولى مهم، ونحن نحرص على توسيع التعاون العملى مع إفريقيا، ويمر هذا العام الذكرى الـ20 لتأسيس منتدى "الصين- إفريقيا"، وتبادل الرئيسان الصينى



مختاراً من أعماله



محاولة فتح الباب !! ..

الفنان الكبير
زهدى
مجلة
روزاليوسف

1956



جى موكيه - مش فاهم ازاى مصر تقول انها ما طردتش موظفين من شركة القنال 14 ..

الفنان الكبير
صلاح جاهين
مجلة
روزاليوسف

1956



ايدن - ما اعتقدش ان المصريين حقاوموا !! ..

الفنان الكبير
صلاح جاهين
مجلة
روزاليوسف

1956

بالرشيطة زمان



كاريكاتير:
سمير عبد الغنى
مجلة:
الكتاب الذهبى

2020



كاريكاتير:
سمير عبد الغنى
مجلة:
الكتاب الذهبى

2020



كاريكاتير:
سمير عبد الغنى
مجلة:
الكتاب الذهبى

2020





مختاراً هادماً

على مدى الـ 150 عاماً الماضية، لم يفكر 10 حُكام تعاقبوا على حُكم مصر فى العهدين المُلْكِي والجمهوري، فى ربط سيناء بمختلف أنحاء الجمهورية، حتى جاء الرئيس عبدالفتاح السيسي عام 2014م وقرّر أن يُنهي هذه العزلة بحفر ٤ أنفاق أسفل قناة السويس بعمق 70 متراً وأطواله 582٠٠م. بخلاف النفق الخامس نفق الشهيد أحمد حمدى. لا تتوقف أهمية هذه الأنفاق عند مجرد ربط محافظة مصرية ببقية المحافظات، فهذا الأمر له أبعاده الجغرافية والسياسية والحضرية والاقتصادية والاجتماعية والزراعية، فيما يخص البعد الجغرافى؛ فعبر هذه الأنفاق تم ربط قارة آسيا - سيناء - بإفريقيا -بقية مناطق جمهورية مصر العربية- هذا الربط له أهمية استراتيجية كبرى فى تأكيد دور مصر المحوري في القارتين إفريقيا وآسيا .



عادل عبدالمحسن

أنفاق تحيا
مصر.. قنوات
لربط المركز
ب"الأطراف"

OF CANAL بداية القناة

4 شرايين تنموية جديدة من الدلتا إلى سيناء

حياة تحت القناة

ربط أرض الفيروز بقلب الوطن ينهى معاناة المواطنين وييسر نقل البضائع

بلغت تكلفة هذا المشروع الضخم 25 مليار جنيه، بسواعد 3 آلاف مصري من 2016 حتى 2019

بترقيم القناة.
في 5 مايو 2019م افتتح الرئيس عبدالفتاح السيسي نفق الإسماعيلية، أسفل جنوب قناة السويس، مُهنيًا عزلة بين شرق وغرب القناة دامت 149 عامًا و5 أشهر و18 يومًا..
أمّا نفق بورسعيد اللذان افتتحهما الرئيس في 26 نوفمبر 2019م؛ فأنهيا عزلة عمرها 150 عامًا و9 أيام بين شرق القناة وغربها منذ افتتاح القناة.

تبدأ رحلة العبور عبر الأنفاق من الإسماعيلية إلى سيناء من المنطقة الأمنية خارج النفق والتي تحتوى على 10 نقاط تفتيش بكل اتجاه بإجمالى 20 نقطة فى الاتجاهين من وإلى سيناء، حيث يتم بها إجراءات التفتيش لكل سيارة باستخدام أحدث أجهزة الأشعة والكلاب البوليسية.

وقد تم العمل بالأنفاق وفقًا للمعايير الدولية وبأسلوب علمى متقدم؛ حيث يحتوى كل نفق على آخر أسفل منه ممرات للطوارئ، وأنظمة مكافحة الحرائق، وكاميرات مراقبة، فضلًا عن نظام إضاءة "ليد" حديث، وكذلك وجود مكبرات الصوت لكل 100 متر لتوجيه قائد السيارة فى حالة حدوث أى طارئ أو عطل.

وبفضل هذه الأنفاق أصبح الوصول إلى شبه جزيرة سيناء لا يحتاج سوى 15 دقيقة من أنفاق الإسماعيلية وبورسعيد.

لم يكن الإنجاز الوحيد فى هذا المشروع هو مجرد الربط بين أجزاء الوطن المتباعدة؛ بل يحسب لهذا المشروع الضخم أنه تم بأيدٍ مصرية بتكلفة نحو 25 مليار جنيه، وشيّدتها 3 آلاف مهندس وفنى وعامل مصري بداية من يوليو 2016م حتى 2019م

كان الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، قد أعلن فى أغسطس الماضى تشغيل مجموعة أنفاق القناة "تحيا مصر بالإسماعيلية و3 يوليو ببورسعيد"، على مدار 24 ساعة موضحًا أن قرار التشغيل، يبدأ الأحد 9 أغسطس 2020، على أن يتوقف التشغيل بشكل جزئى أيام السبت والأحد والإثنين، لمدة 6 ساعات فقط من الساعة الثانية صباحًا وحتى الساعة الثامنة صباحًا، لاستكمال أعمال الصيانة والتطوير.

مثلت هذه الأنفاق - أيضًا - نقلة اقتصادية كبرى فى مصر والشرق الأوسط حيث تحولت المنطقة المحيطة بالقناة الى مراكز اقتصادية جديدة أضيفت للسوق المصري وهذا بدوره له فوائد عديدة منها وفرة السلع بغزارة للمستهلك المصري بالإضافة إلى المساهمة فى نمو الصناعة المصرية ورفع كفاءتها نظرًا لتعدد المراكز التى يؤدي إلى المنافسة وارتفاع جودة المنتج فضلًا عن توفير فرص عمل ضخمة للمصريين.

فائدة كبرى أضافتها هذه الأنفاق وهي اكتساب مصر خبرة إنشاء الأنفاق بدلًا من الاعتماد على شركات أجنبية، وأشار الرئيس السيسي إلى هذا الأمر عندما قال فى إبريل الماضى عند افتتاح نفق الشهيد أحمد حمدي «الحلم كان بعيدا علينا خصوصًا أننا كنا هانشتري ماكينات من الخارج، اكتسبنا الخبرة فى إنشاء الأنفاق ومصر تواجه الصعاب بالعمل والعلم والإخلاص».

وكان الرئيس السيسي، قد أكد فى كلمته للشعب المصري، بمناسبة الاحتفال بالذكرى السابعة والثلاثين لتحرير سيناء "إن الأطماع فى سيناء لم تنته، والتهديدات وإن تغيرت طبيعتها فإن خطورتها لم تقل".

هذه الأطماع وتلك التهديدات جعلت حماية ربط سيناء بالدلتا هدفًا استراتيجيًا مركزيًا للدولة المصرية، فضلًا عن ذلك؛ فربط أرض الفيروز بقلب الوطن ينهى معاناة المواطنين، عن طريق تسهيل حركة التنقل، وتيسير تداول البضائع وحركة انتقالها بين شرق وغرب مدن القناة. توزعت هذه الأنفاق فى جنوب بورسعيد وشمال الإسماعيلية.

فيما يخص شمال الإسماعيلية يشمل المشروع نفق سيارات؛ حيث يخدم كل نفق خطًا مروريًا واحدًا يمر أسفل القناة عند علامة الـ 73.250 كم يبلغ طول النفق 5820م، وتتضمن الأنفاق ممرات هروب تُستخدم فى عمليات إخلاء الأفراد فى حالات الطوارئ.

أمّا أنفاق جنوب بورسعيد بالمشروع فمثل السابق يشمل نفق سيارات يخدم كل واحد منهما اتجاهًا مروريًا واحدًا، وتمر هذه الأنفاق أسفل القناة عند علامة الـ 1950





د. أسامة السعيد
نائب رئيس تحرير "الأخبار"

كانت قناة السويس القديمة والجديدة حاضرة بقوة في أدبيات السياسة وتحليلات الاقتصاد، وفرضت نفسها بقوة أيضاً على تناول الإعلام العالمي، الذي جاء في كثير من الأحيان انعكاساً للمصالح السياسية للدول التي تصدر فيها أو تبثّ منها وسائل الإعلام العالمية، وهي في مجملها غربية الانتماء والهوى. بدأ الاهتمام العالمي بالقناة وما يحيط بها من أحداث وقرارات، منذ خرج إلى النور مشروع رجل الأعمال الفرنسي المغامر فرديناند دي ليسبس لسحق قناة تربط بين البحرين الأبيض والأحمر لتغيير مسار حركة التجارة بين الشرق والغرب.

قناة السويس الجديدة في الإعلام العالى من التشكيك إلى الانبهار بالمعجزة

فكثير من المشروعات التي كانت تخدم المصالح الإنجليزية في مصر كانت الحكومة المصرية تستخدم في تنفيذها أسلوب السخرة دون أن ترفع الصحف الإنجليزية راية الاعتراض، لكن احتجاج تلك الصحف في السخرة لحفر القناة كان جزءاً من حملة ممنهجة قادتها بريطانيا للهجوم على المشروع والاستئثار الفرنسي (جنسية دي ليسبس) بثمار المشروع. والغريب أن تلك النبرة الهجومية على المشروع والسخرة تغيرت تماماً عندما حصلت بريطانيا على نصيبها من أسهم الشركة العالمية لقناة السويس، وهو ما يكشف بوضوح حجم النفاق الإنجليزي، والذي يبدو أنه لم ينته مع القرن التاسع عشر بل ظل صفة لصيقة حتى في القرن الحادي والعشرين- كما سنعرف لاحقاً.

بلطجية دي ليسبس

في المقابل ترصد المراجع أيضاً حالة من النفاق لكن على الجانب الآخر، ونعني به الجانب الفرنسي، فالصحف الفرنسية التي طالما رفعت شعارات الثورة الفرنسية (الحرية - الإخاء - المساواة)، وطالما ادعت أنها صاحبة إعلان حقوق الإنسان، اتخذت موقفاً مخزياً إزاء جرائم دي ليسبس بحق المصريين، واستقدامه العديد من عتاة المجرمين الأوروبيين وما يمكن تشبيههم بـ«البلطجية» وإدخالهم إلى مصر مستفيداً من قانون الامتيازات الأجنبية؛ ليقوم هؤلاء المجرمون والبلطجية باختطاف المصريين من القرى وإجبارهم على العمل بالسخرة في حفر القناة.

والأغرب أن تلك الصحف الفرنسية التي رفعت شعارات «الإنسانية» وقفت موقفاً رافضاً لإعلان الحكومة المصرية في عهد الخديو إسماعيل بإلغاء السخرة، وتدخل الإمبراطور الفرنسي آنذاك تدخل فاجراً - على حد وصف الدكتور مصطفى الحفناوى- لإعادة هذا اللون من العبودية.

وبطبيعة الحال حظى حفل افتتاح قناة السويس باهتمام إعلامى عالمى ضخماً، يتناسب مع ضخامة

المساعي الحثيثة التي بذلها دي ليسبس ذلك المغامر مستفيداً من خبراته الدبلوماسية وعلاقاته مع البلاط العثماني والعديد من الشخصيات النافذة والمؤثرة على قرار الحكومة المصرية، ساعدت على انتزاع موافقة الخديو سعيد على انطلاق المشروع. في تلك الفترة من أواسط القرن التاسع عشر كانت الصحف المطبوعة هي صاحبة اليد العليا في المشهد الإعلامى العالمى، وكانت الصحف الإنجليزية هي الأقوى والأكثر تأثيراً؛ استناداً إلى الهيمنة العالمية التي كانت تحظى بها بريطانيا أكبر الدول الاستعمارية في تلك الفترة والإمبراطورية التي كانت لا تغرب عنها الشمس.

وكان هناك أيضاً حضور أقل كثيراً للصحف الفرنسية، لكن النفوذ البريطانى الواسع وانتشار اللغة الإنجليزية في المستعمرات الغربية في العالم منح الصحافة البريطانية نفوذاً هائلاً تجاوز حدود القارة العجوز، لكنه أيضاً جعل تلك الصحف ترتبط بشكل كبير بمسارات المصالح البريطانية التي لم تكن تراعى مصالح الشعوب المحتلة، بقدر ما كانت تستهدف مصالح التاج البريطانى.

النفاق الإنجليزي

ورغم عدم توافر الكثير من المصادر الصحفية التي تعكس تناول الإعلام العالمى لقناة السويس، وصورة مصر في معالجات صحف ذلك الزمان؛ فإن عدداً من المراجع القيّمة التي تناولت تاريخ قناة السويس تضمنت إشارات مهمة بشأن كيفية تناول الإعلامى لقضية القناة، ومن تلك المراجع المهمة كتاب «قصة قناة السويس» للدكتور مصطفى الحفناوى. وهناك أيضاً كتاب «السخرة في حفر قناة السويس» للدكتور عبدالعزيز محمد الشناوى.

ويتفق المرجعان على أن القضية الأبرز التي فتحت شهية الإعلام الإنجليزي لتناول موضوع القناة كانت قضية السخرة، ويشير المؤرخون إلى أن ذلك الموقف من جانب الصحف الإنجليزية اتسم بنفاق فاضح،

قديمًا أعلنت
الصحف
البريطانية
الحرب على
السخرة..
و"الفرنسية"
دافعت عن
"مص دماء"
المصريين



حديثًا
"الفايننشيل
تايمز" قبل
الافتتاح:
المشروع غير
مؤكد النتائج
.. وبعده:
القناة الجديدة
تنقذ الاقتصاد
المصري



كفاح المصريين في حفر القناة قبل افتتاحها





والاقتصاد، والمقيم بالقاهرة بأن "سنة واحدة" لتنفيذ مشروع قناة السويس الجديد غير مؤكد بأى شكل، وأيضاً من غير الواضح مدى تأثير التوسعات على سرعة العمليات في القناة".

وكان موقع "المونيتور" الأمريكي قد شكك أيضاً في جدوى إنشاء قناة السويس الجديدة، وأكد أن هذا المشروع "مغامرة كبيرة" لنظام السيسي، وقد ينتهي بالفشل.. وعلى ذات الدرب شككت صحف التليجراف وديلي ميل وكذلك مجلة لوبوان الفرنسية.

تحقيق المعجزة

وإذا كان الوقت الذي حدده الرئيس السيسي لتنفيذ المشروع بعام واحد فقط كان محل تشكيك الكثير من وسائل الإعلام العالمية، إلا أن نجاح مصر في تحقيق تلك المعجزة كان سبباً في تراجع الكثير من الوسائل الإعلامية عن مواقفها السابقة، ومدعاة للإشادة بالتغيير الذي تشهده مصر، فقد تراجعت صحيفة "فايننشيل تايمز" عن التشكيك في مشروع القناة في تقرير آخر؛ حيث ذكرت أن مشروع تنمية قناة السويس يمثل محوراً لبرنامج تشغيل واسع تم تصميمه لاستعادة الاقتصاد المتداعى في البلاد وحشد الدعم السياسي.

وأشارت الصحيفة إلى أن الممر المائي يمثل رمزاً وطنياً عزيزاً للمصريين، فلقد بنى بسواعد الآف العمال، وتم افتتاحها عام 1869 م وتأميمها في 1956 م من قبل الرئيس الراحل جمال عبدالناصر، الذي هزم القوى الاستعمارية السابقة فرنسا وبريطانيا، جندياً إلى جنب مع إسرائيل؛ حيث تحول ناصر الذي يقوم العديدون بتشبيهه السيسي به، إلى بطل عربي.

كما ركزت الكثير من وسائل الإعلام العالمية على مشهد افتتاح قناة السويس الجديدة وما يعكسه من تغير للمواقف الدولية بشأن مصر، وقالت وكالة أنباء "رويترز"، إن مصر حرصت على إظهار الدعم الدولي لها خلال احتفالاتها بافتتاح قناة السويس الجديدة، التي تأمل الحكومة في أن تسهم في إنعاش اقتصاد البلاد.

الاحتفال الذي حضره كبار زعماء وقادة العالم، وتقدير بعض المراجع التاريخية عدد من استضافتهم الحكومة المصرية لحضور الافتتاح بأكثر من سبعة آلاف أوروبي، تكفلت الحكومة بمصروفات سفرهم ذهاباً وإياباً وإقامتهم والهدايا التي تقدم إليهم، ويكفي أن الإمبراطورة أوجيني زوجة الإمبراطور الفرنسي شاركت في حفل افتتاح القناة، يتبعها أكثر من 50 سفينة أبحرت في مياه القناة الجديدة وسط احتفالات صاخبة لم يشهد التاريخ لها مثلاً في كل مدن القناة.

ثورة 30 يونيو

وإذا ما قفزنا على درب التاريخ 150 عاماً لنصل إلى عصرنا الراهن؛ فإن الصورة ربما تتشابه في بعض مكوناتها، خصوصاً في الدور الذي لعبه الإعلام العالمي وموقفه من مصر، وهو الموقف الذي يعكس في كثير من الأحيان خريطة مصالح القوى العالمية الكبرى، ولا يعكس في كثير من الأحيان حقيقة الأوضاع.

ولعل خير شاهد على تلك الحقيقة صورة مصر التي كثف الإعلام العالمي تقديمها في أعقاب ثورة 30 يونيو 2013م، والتي أطاحت بحكم الإخوان، وخلصت مصر من مشروع التمكين الإخواني الذي كانت ترعاه وتسانده الكثير من القوى الغربية، ومن ثم انعكس هذا الموقف المتعاطف مع التنظيم الإرهابي على التغطية الإعلامية الخاصة بمشروع قناة السويس الجديدة؛ حيث شككت كثير من الصحف الغربية في جدوى المشروع، فذكرت صحيفة "الفايننشيل تايمز" البريطانية أن الوثيرة التي ينمو بها الاقتصاد العالمي، هي التي ستحدد نجاح هذا المشروع من عدمه، مبدية شكوكاً كثيرة حوله. وأضافت الصحيفة في تقرير لها نشرته في الرابع من سبتمبر 2014 إن هذا المشروع، الذي يعول عليه نظام الرئيس المصري عبدالفتاح السيسي كثيراً، يأتي في وقت يعاني فيه الاقتصاد المصري بشدة".

فكما شككت صحيفة الجارديان البريطانية في إمكانية تنفيذ المشروع، ونقلت الصحيفة تصريحات أنجوس بلير، رئيس معهد "سيجنت" للسياسة



حملات التشكيك في "قناة السويس الجديدة" تحولت إلى مدائح لقدرة المصريين على تحقيق المعجزة



قرار تأميم قناة السويس الذي اتخذته الرئيس عبد الناصر لتعود لمصر قوبل بفرحة من المصريين

"رويترز": حفل الافتتاح يظهر حجم الدعم الدولي لدولة 30 يونيو.. والسياسي يسعى لتحقيق الاستقرار والرخاء لمصر



قناة السويس الجديدة فتحت باب تنمية سيناء بشكل أسرع

المصرية، فهو أيضًا يجلب مزيدًا من التنمية إلى سيناء التي تعاني من الإرهاب؛ حيث إن تكلفة المشروع تتضمن إنشاء أنفاق تحت القناة لربط سيناء بباقي مصر، وهو ما يصب في مصلحة تنمية سيناء.. وأشارت الصحيفة إلى أن هذا المشروع يعد علامة بالغة الرمزية لطموحات النظام المصري الجديد. وقالت إن النظام الجديد عاقد العزم على تقديم نفسه للمصريين على أنه يبني مصر جديدة، وأن ما يفعله يفوق طموحات الحكومات السابقة. ذكرت صحيفة "واشنطن بوست" الأمريكية أن الجيش المصري يقود حركة التنمية والازدهار في البلاد.

وذهبت وكالة الأنباء الفرنسية "فرانس برس" إلى أن مشروع تنمية قناة السويس سيرفع مكانة مصر الدولية، ويضعها في مصاف الدول التي يوجد بها مراكز تجارية رئيسية في العالم. وأضافت: "الرئيس السيسي يستعيد ذكريات وأمجاد الرئيس الراحل جمال عبدالناصر، الذي أمم قناة السويس عام 1956، وأفشل مخططات الغزو البريطاني للبلاد". وقالت شبكة "يورو نيوز" الإخبارية، إن مشروع قناة السويس، رفع مكانة مصر دوليًا وتحويلها إلى مركز رئيسي للتجارة في العالم، وأضافت أن الحكومة المصرية تسعى إلى توسيع ممرات خطوط عبور السفن التجارية، على طول الطريق الأسرع للشحن بين أوروبا وآسيا وقناة السويس.

وهكذا تغير موقف الصحافة الغربية من مصر كثيرًا، عقب نجاح مصر في إتمام مشروعها الأيقوني "قناة السويس الجديدة"، كما يلاحظ أن الصحافة الغربية قد بدأت عقب افتتاح مشروع قناة السويس الجديدة في تعديل رؤيتها للنظام المصري الجديد والرئيس عبدالفتاح السيسي؛ حيث شبهه عديد من تلك الصحف بالزعيم الوطني جمال عبدالناصر، كما ربطت بعض الصحف بين الرئيس السيسي والملك الفرعوني سونسرت الثالث الذي بدأت في عهده أولى محاولات ربط البحر بالنهر.

وتابعت: "مشروع قناة السويس الجديدة قد اكتمل في عام واحد بدلًا من ثلاثة، كما كان مقرّرًا له، بناءً على تعليمات الرئيس عبدالفتاح السيسي". وأوضحت الوكالة أن مشروع القناة الجديدة هو محور برنامج كبير لـ"السيسي" يهدف إلى تعزيز حكمه كرجل يسعى لتحقيق الاستقرار والرخاء لمصر، كما أن الافتتاح المبهز يهدف إلى تعزيز موقفه على الصعيد الدولي في حضور الرئيس الفرنسي فرانسوا أولاند ورئيس الوزراء الروسي ديمتري ميدفيديف والملك عبدالله عاهل الأردن وأمير الكويت وملك البحرين.

أمّا صحيفة "لوفجارو" الفرنسية، فقالت إن مصر افتتحت المعجزة الخاصة بها في حفرة قناة السويس الجديدة. وأشارت الصحيفة في تقرير لها إلى أن طائرات رافال و"إف 16" كانت ضمن احتفال مصر بافتتاح القناة الذي جرى في جوارح لكشف النقاب عن مشروع رائد، أنجز في عام.

وأبرزت الصحيفة افتتاح الرئيس السيسي القناة في موكب بحري على نفس اليخت المحروسة الذي ركبته الخديو إسماعيل عندما افتتح هذا الشريان الاستراتيجي للتجارة البحرية الدولية للمرة الأولى في عام 1869م؛ حيث ارتدى زيه العسكري. مشيرة إلى أن قناة السويس هي نبض مصر.

هدية مصر للعالم

فيما قالت صحيفة "لوموند" الفرنسية، إن شعار قناة السويس هدية مصر للعالم يتكرر في انسجام تام من قبل جميع وسائل الإعلام في البلاد، ليشكل ملحمة مليئة بالأحداث، حيث تختلط روح مغامرة رجل الأعمال الفرنسي فرديناند ديليبس، وطمع القوى الاستعمارية في القناة مع الفخر القومي المصري، وأوضحت الصحيفة أن هذا المشروع سيجعل من المنطقة قطبًا تجاريًا مهمًا يجذب العديد من الشركات الأجنبية. وذكرت صحيفة "التيلجراف" البريطانية أن هذا المشروع علاوة على أنه يساعد على تحسين البنية الأساسية للصناعة



.. وافتتاح قناة السويس الجديدة بداية عهد الرئيس السيسي مصدر سعادة للمصريين أيضا



د. عاصم الدسوقي
أستاذ التاريخ بجامعة حلوان

باحتيال بريطانيا لمصر (سبتمبر ١٨٨٢م) أصبحت شركة قناة السويس في يد السياسة البريطانية. وفي هذا الإطار سعت بريطانيا إلى مَد أجل امتياز الشركة بعد نهاية الامتياز في ١٩٦٨م حتى تظل محتفظة بتوظيفها سياسيًا، وعلى هذا تقدمت الشركة بمشروع للحكومة المصرية في عام ١٩٠٩م بَمَد الامتياز بعد عام ١٩٦٨م لمدة أربعين سنة، تنتهي في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٨م. وقامت الحكومة المصرية بإرسال المشروع إلى الجمعية العمومية (البرلمان آنذاك) لمناقشته.

بدأت بـ«التمصير».. ثم «التمويل» كواليس تأميم قناة السويس

الحكومة المصرية أصدرت الحكومة قانونين في 1947م، أولهما إخضاع الشركات العاملة في مصر لقوانين الرقابة على النقد الأجنبي، وحدد الثاني الحد الأدنى من المصريين الواجب توظيفهم في تلك الشركات، فاضطرت الشركة لطلب التفاوض مع الحكومة المصرية، وبدأت المفاوضات في يناير 1949م، وتم توقيع اتفاق جديد في 7 مارس 1949م أصبح لمصر بمقتضاه نسبة ثابتة قدرها 7٪ من إجمالي الأرباح، وبحيث لا تقل عن 350 ألف جنيه سنويًا، كما وافقت الشركة على إضافة خمسة مصريين إلى مجلس الإدارة بالتدريج حتى سنة 1964م، وعلى زيادة عدد الموظفين المصريين في الوظائف الفنية والإدارية ووظيفة إرشاد السفن المارة بالقناة بنسب متفاوتة، وعلى حق مصر في التفتيش على الشركة للتأكد من استيفاء الشروط. كان ذلك هو الوضع العام للعلاقات بين الحكومة المصرية وشركة القناة حينما نشر الدكتور "مصطفى الحفناوي" في فبراير 1952م الجزء الأول من كتابه "قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة".

بناء السد

ثم قامت ثورة 23 يوليو 1952م بقيادة جمال عبدالناصر، وحافظت حكومة الثورة على قانون التميمير، وفي أغسطس 1952 قابل "الحفناوي" جمال عبدالناصر" وشرح له ضرورة إنهاء امتياز الشركة. وردّ "ناصر" قائلا: "أحسن حاجة نركز دلوقت على إخراج الإنجليز من القاعدة العسكرية، وأعدك بعد خروجهم نؤمّم القناة".. والمعنى أنه لا يمكن الإقدام على الدخول في مجابهة مع الشركة في وجود القوات البريطانية في منطقة القنال. والحال كذلك أصبحت قضية استعادة قناة السويس إحدى القضايا المطروحة على جدول أولويات الضباط الأحرار. ففي فبراير 1953م نشر مجلس قيادة الثورة "مذكرة استراتيجية" تلخص

حصل "محمد فريد"- رئيس الحزب الوطني- على نسخة من المشروع، فكتب في صحيفة "اللواء" في 25 أكتوبر 1909م يقول: "كيف يجوز لهذه الحكومة أن تتساهل في أمر إطالة أمد الشركة مع علمها أن القناة كانت السبب في ضياع استقلال مصر!..". وعندما عرض الموضوع في 7 أبريل 1910م للمناقشة على الجمعية العمومية، رفضته بالإجماع. وخرجت مظاهرة تندّد بالمشروع وتطالب بالجملاء. غير أن تمركز الجيش البريطاني في منطقة القنال بمقتضى معاهدة 1936م أدى إلى الربط العضوي بين المطالبة بجملاء الإنجليز وتحرير قناة السويس. وعندما تقرّر في عام 1937م إلغاء الامتيازات الأجنبية في مصر بعد مرحلة انتقالية لمدة اثني عشر عامًا (1949م)، وهي الامتيازات التي جعلت الأجانب يملكون في مصر ويسيطرون على مقدرات البلاد، نشط فرسان الحركة الوطنية على اختلاف فصائلهم؛ حيث طالب الحزب الشيوعي المصري، ولجنة العمال للتحرير القومي بتأميم القناة (أكتوبر 1945م)، وطالب اتحاد خريجي الجامعة (فبراير 1946م) بحصول مصر على الأسهم البريطانية في الشركة التي كان الخديو "توفيق" قد باعها لها.

وفي هذا السياق، وافق مجلس الشيوخ (1947م) على إصدار "قانون التميمير"، الذي قضى بإضافة صفة "شركة مساهمة مصرية" لاسم الشركة الأجنبية، وفرض على الشركات الأجنبية تمصير إدارتها وتشغيل نسبة من المصريين لا تقل عن 51٪ من قوة العاملين، وأن تكون مراسلات الشركة باللغة العربية. والحال كذلك أصبح اسم شركة قناة السويس "الشركة العالمية لقناة السويس البحرية"- شركة مساهمة مصرية". كما تقرّر حصول مصر على 10٪ من إيرادات عبور القناة. وإزاء تعذّب الشركة وعدم استجابتها لطلب

إلى الذين
يقولون: لماذا
قام عبدالناصر
بالتأميم وعرض
البلاد للعدوان؟
هذه هي الحقيقة



أحمد عرابي



محمد فريد

تقدمت الشركة
بمشروع عام
1909م بعد الامتياز
بعد عام 1968م،
لينتهي 31 ديسمبر
2008م



لحظة إلقاء الرئيس عبدالناصر خطاب تأميم قناة السويس بالإسكندرية عام 1956





اختياراً هادئاً



هيئة القناة

أعلن عبدالناصر
تأميم قناة
السويس بعد
أسبوع من رفض
البنك الدولي
تمويل مشروع
بناء السد العالي

فكر "عبدالناصر" ورفاقه، تقول "إن مصر على أتم استعداد للدفاع عن القناة، كما أنها لا تفكر في شراء الجلاء بالانضمام إلى ميثاق أو معاهدة عسكرية تجعلها حليفة للغرب"، وهي إشارة لمشروع قيادة الشرق الأوسط الذي طرح عام 1951م ورفضه "مصطفى النحاس باشا"، وأعيد طرحه في مايو 1953م على "عبدالناصر" وبمعرفة "جون فوستر دالاس" وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية باسم "منظمة الدفاع عن الشرق الأوسط" (حلف بغداد فيما بعد في فبراير 1955م).

وفي يوليو 1954م تم توقيع اتفاقية جلاء إنجلترا عن مصر، بعد مفاوضات طالبت من أبريل 1953م، وتم التصديق عليها في أكتوبر 1954م، على أن يتم انسحاب القوات البريطانية في غضون ثمانية عشر شهراً. وبعد التصديق على المعاهدة وفي 17 نوفمبر 1954م وفي مناسبة مرور 85 عاماً على افتتاح القناة للملاحة قال "عبدالناصر" في خطاب عام: "إن القناة أدت إلى احتلال مصر وإهدار حقوقها"، وربط بين استكمال استقلال مصر واستعادة القناة. وطلب من "إدارة التعيين العامة" وهي إدارة أنشأها حديثاً، أن تُعد دراسة عن تاريخ قناة السويس وعملها وإدارتها والعاملين فيها. كما أنشأ "مكتب قناة السويس" يتبع مجلس الوزراء مهمته إعداد دراسات عن القناة، وأصدر تعليماته إلى إدارة التعيين العامة للقوات المسلحة للاهتمام بشئون القناة، وإلى المخابرات المصرية للحصول على معلومات تثبت تدخل الشركة في شئون مصر مستغلة الأموال التي تحصل عليها. وفي عام 1955م انتهت الدراسة التي أعدها "إدارة التعيين العامة" بتكليف من "عبدالناصر" ونشرتها الإدارة تحت عنوان "هذه القناة لنا" في مجلة "الهدف" وهي مجلة شهرية تصدرها الإدارة.

وفي تلك الأثناء كان "جمال عبدالناصر" مشغولاً بمسألتين غاية في الأهمية، وهما: بناء السد العالي، وتسليح الجيش المصري. وعلى هذا وفي مايو

1953م قدّمت مصر طلباً للبنك الدولي للإنشاء والتعمير لتمويل بناء السد العالي بقرض قدره 600 مليون دولار. وفي أبريل 1955م حضر "ناصر" مؤتمر باندونج (في إندونيسيا) لتأسيس مجموعة "الحياة الإيجابية"، وهناك تحدّث مع رئيس وزراء الصين الشيوعية "شو ان لاي" في شأن إمداد مصر بصفقة سلاح سوفيتية؛ لأن إنجلترا ترفض مَدَّ مصر بالأسلحة بدعوى مطالبتها بالجلاء، وقد تم ترتيب الصفقة عن طريق تشيكوسلوفاكيا لاعتبارات الحرب الباردة، وبدأت الأسلحة الجديدة ترد إلى مصر ابتداءً من أكتوبر 1955م.

بعثة مالية

ومع ورود الأسلحة تباعاً أخذت أمور تمويل بناء السد العالي تتعقد تدريجياً، إذ أعلن البنك الدولي في اليوم التالي لموافقته (أى في 17 ديسمبر 1955م) شروطه لتمويل المشروع، وهي شروط مَهينة تتلخص في: أن تتعهد مصر بعدم إبرام أى اتفاقات مالية أو الحصول على أى قروض دون موافقة البنك، وأحقية البنك في مراجعة ميزانية مصر، واستبعاد الكتلة الشرقية من المشروع.. وكان الاتحاد السوفيتي قد أعلن استعداده لتحمل تكاليف البناء مقابل توريد سلع مصرية على مدى 25 سنة.

وكان من الطبيعي والحال كذلك أن يرفض "جمال عبدالناصر" تلك الشروط المَهينة، ولم يوقف صفقة الأسلحة، ولمّا كان يعلم أن ظروف الحرب الباردة قد تجعل الاتحاد السوفيتي يمتنع عن توريد السلاح لمصر مرة أخرى، فقد بادر بالاعتراف بالصين الشيوعية في 16 مايو 1956م، لكي يضمن منها السلاح إذا ما توقّف الدعم السوفيتي 19 يونيو 1956م وبعد شهر من اعتراف "ناصر" بالصين الشيوعية جاء "يوجين بلاك"- رئيس البنك الدولي- إلى مصر وأجرى محادثات لإقناع مصر بقبول شروط البنك الدولي للتمويل. وفي



جلاء القوات البريطانية عام 1954

عبدالناصر قال لأحمد حسين: «سوف ترى أن البنك لا يريد أن يمول المشروع بسبب مواقف»



الخديو توفيق



جون فوستر دالاس

في مايو
1953م قدمت
مصر طلباً للبنك
الدولي لتمويل
بناء السد العالي
بقرض قدره
600 مليون دولار

وفي صباح يوم 27 يوليو، صرحت الحكومة الأمريكية بأن تأميم القناة "ستكون له آثار بعيدة المدى على اقتصاديات بلاد كثيرة، وأنها تتشاور مع الحكومات المعنية". وفي 31 يوليو قررت الحكومة الأمريكية تجميد أرصدة مصر بالبنوك الأمريكية، وكذا أرصدة الشركة، وكذلك فعلت الحكومتان الفرنسية والإنجليزية. واقترحت حكومة لندن وباريس عقد مؤتمر في 16 أغسطس 1956م في لندن يحضره المنتفعون من قناة السويس لتدبير أمورهم، وكذا مصر. ولكن في يوم 8 أغسطس قرر جمال عبدالناصر عدم حضور المؤتمر. وفي المؤتمر طرح "جون فوستر دالاس" حلاً للأزمة يقضى بوضع القناة تحت إدارة دولية تشترك فيها مصر، وأن تفتح القناة لجميع الدول. وقرر المؤتمر تشكيل لجنة برئاسة "روبرت منزيس"- رئيس حكومة أستراليا- وعضوية كل من الحبشة وإيران والسويد وأمريكا، مهمتها عرض الاقتراح الأمريكي وشرح أهدافه للحكومة المصرية.

وفي 3 سبتمبر استقبل "ناصر" "منزيس" الذي قدم له الاقتراح قائلاً أن يقبله كما هو أو يرفضه دون مناقشة أو مفاوضة. ورد "ناصر" بأن فصل القناة عن السياسة المصرية غير ممكن لأن القناة في أرض مصر ولا يمكن فصلها عن سياسة الدولة التي تملكها إلا إذا فصلناها عن سيادة هذه الدولة. وقال "منزيس" معقّباً: "إن القوات البريطانية والفرنسية تتحرك ليس بغرض التهويش ولكنها تتحرك من أجل تنسوية الأمر مع مصر. وهنا طوى "عبدالناصر" أوراقه ونهض واقفاً، وأعلن عدم استعداده في الاستمرار في المناقشة تحت التهديد.

ووقع العدوان في 29 أكتوبر 1956 وصمدت مصر وانسحبت القوات "البريطانية-الفرنسية" في 23 ديسمبر (عيدالناصر)، وبقيت القناة لمصر وارتفعت هامة مصر عالية بين الأمم بفضل دفاع ابنها "جمال عبدالناصر" عن عزّة بلاده وكرامتها.

خلال محادثاته ألمح بطرف خفى إلى احتمال أن يسحب البنك موافقته على التمويل، إذا لم تسرع مصرُ بالموافقة على الشروط قبل أول يوليو 1956م.

ولم يابه "عبدالناصر" لهذا التهديد غير المباشر، لكنه أصبح على يقين من أن الغرب لن يتركه يمشى في مشروع بناء السد العالي، إلا إذا قبل شروطهم السياسية ودخل بيت الطاعة الدولي. وأمام رفضه الدخول في الأحلاف الغربية بل والهجوم على حلف بغداد، وارتباطه بالحياد الإيجابي ثم الاعتراف بالصين الشعبية، حاولت الإدارة الأمريكية احتواءه بطريقة أخرى، إذ طلب البنك الدولي أن تقبل مصر وجود بعثة مالية يكون لها حق مراجعة الموقف المالي لمصر، فاعترض "عبدالناصر" بطبيعة الحال. وظل "عبدالناصر" معترضاً على قبول البعثة المالية رغم محاولات "أحمد حسين"، سفير مصر لدى الولايات المتحدة لإقناعه وأخيراً قال له "عبدالناصر": "سوف ترى أن البنك لا يريد أن يمول المشروع بسبب مواقف في السياسة الدولية، وأنه يضع شروطاً مَهْجَراً يعلم أننا سوف نرفضه، ومن ثم نكون نحن السبب". وفي صباح يوم 19 يوليو (1956م) وكان "ناصر" في بريوني- (في يوغوسلافيا)- في اجتماع مجموعة الحياد الإيجابي مع كل من "نهر" و"تيتو"، واتصل بـ"أحمد حسين" تليفونياً وطلب منه إبلاغ الخارجية الأمريكية بموافقته على شروط البنك. وخرج من الاجتماع وتحدث أمام مؤتمر صحفى عن تصفية الاستعمار، والتعايش السلمى بين الشعوب، وأهمية المساعدات غير المشروطة. وعلى الفور أعلنت الحكومة الأمريكية سحب تأييدها لتمويل السد العالي.

وبعد أسبوع من سحب تمويل مشروع السد العالي أعلن "عبدالناصر" في 26 يوليو 1956م قرار تأميم قناة السويس؛ لكي يتمكن من تمويل بناء السد العالي من دخل الملاحة العالمية بالقناة.



الرئيس عبد الناصر واجه القوى الاستعمارية وبنى السد



تضحيات المصريين تروى رمال سيناء

بدأت من شق القناة



اختصاصاً

بعد 41 عامًا على استشهاد المُجند "محمد حسن عطوة" خلال حرب ٦ أكتوبر 1973م، وغيبه عن أهل قريته طوخ الأقلام، التابعة لمركز السنبلابين بالدقهلية عُثر على رفاتهِ خلال عملية حفر قناة السويس الجديدة ومعه جميع متعلقاته الشخصية. كان من بينها، زمزية المياه والمشط الخاص وواحدة من فردتى البيادة وحافظته وبها بطاقته وكارنيه التجنيد. هذه قصة من قصص عديدة تؤكد أن دماء المصريين روت أراضى سيناء وقناة السويس منذ أيام الفراعنة ولاتزال تروىها فدءً للوطن ضد كل معنِد أو إرهابى .



رجب المرشدى

الكتاب
الذهبي



الجيش المصرى يحمى الوطن فى كل وقت



المجند محمد حسن عطوة

تقوم بها القوات المسلحة فى سيناء أو شكت على أن تقضى على ما تبقى من هذه الخلايا فى العريش ورفح وبئر العبد والشيخ زايد، وأن سيناء فى طريقها لأن تصبح خالية تمامًا من جماعات العنف والإرهاب مع نهاية هذا العام. وتشير الدراسة التى أعدها الدكتور مجدى الداغر، أستاذ الإعلام المساعد بجامعة المنصورة، وحملت عنوان «أطر المعالجة الصحفية للعمليات العسكرية للقوات المسلحة المصرية ضد التنظيمات الإرهابية فى سيناء، دراسة تحليلية-تقييمية خلال الفترة من «2018-2020م». واستهدفت الدراسة التعرف على نتائج العمليات العسكرية التى تقوم بها القوات المسلحة المصرية ضد التنظيمات الإرهابية فى سيناء منذ 2018م حتى 2020م، والتى حظيت باهتمام وسائل

تمامًا، والسذى تمثل فى ردود أفعال المواطنين الإيجابية فى مواجهته، مثل دعم أسر شهداء جريمة مسجد الروضة ببئر العبد، ومواجهة مَنفذ عملية كنيسة مارمينا بحلوان، وإلقاء القبض عليه، بما يلفت الانتباه لدخول أفراد الشعب البسطاء والعزل على خط المواجهة مع الإرهاب والتصدى له بلا خوف من سلاحه أو وِجَل من فِتكه.

كما أجبرت العملية الشاملة التى يقودها الجيشُ المصرىُ ضد الإرهاب؛ التنظيمات والجماعات الإرهابية على التراجع الكبير فى نشاطاتها، وبالتالي فى عدد عملياتها الإرهابية. فالحصيلة النهائية لها فى عام 2018م كانت الأقل طوال السنوات الخمس السابقة.

وكشفت دراسة علمية حديثة بجامعة المنصورة، أن العمليات العسكرية التى

كانت سيناء مطمئنًا على مرّ العصور، وفى كل معركة كانت تبقى جزءًا غاليًا من جسد مصر بتضحيات رجالها المستمرة.. ولا يزال الجيشُ المصرى يروى أرض سيناء بدماء أبنائه الطاهرة، ولكن هذه التضحيات لا تذهب سُدَى، فهى محل تقدير من جموع الشعب المصرى فى كل وقت.

القراءة الدقيقة لتطور الإرهاب فى مصر والحرب التى تُشَنُّ ضده من الدولة والمجتمع خلال السنوات الأخيرة عمومًا، تُظهر أن ثمة تغيرات وتحولات كبيرة ورئيسية بخصوص هذا الملف، تقع كلها تحت عنوان عريض وهو "تراجع الإرهاب ودخوله مراحلهِ النهائية"؛ حيث فشلت التنظيمات الإرهابية فى خَلْق حالة من الخوف والهلع والاضطراب المجتمعى بين المصريين.. بل خَلقت الأثرَ العكسى



العملية الشاملة 2018



رفات أحد الجنود المصريين في سيناء

الإعلام والمواقع الإلكترونية المصرية، وحجم الاهتمام وأنماط وأشكال العمليات الإرهابية التي تناولتها، والفنون الصحفية المستخدمة، والأدوات التفاعلية المتاحة، وتؤكد الدراسة أن القوات المسلحة المصرية تعتبر من أقوى جيوش المنطقة العربية؛ حيث تتوفر لديها الخبرة القتالية العالية والمستمدّة من الحروب العديدة التي خاضتها مصر وشاركت فيها على مدار تاريخها الحديث والمعاصر، وتصنّف على أنها الأقوى عربيًا، مما جعلها تمثل إحدى القوى العربية المهمة في منطقة الشرق الأوسط، وقد تجلّى ذلك في العديد من المواقف بداية من المشاركة حركات التحرر الوطني في كل من اليمن والجزائر وعدد من البلدان الإفريقية، إلى جانب القيام بدور المدافع عن القضايا العربية الرئيسية في حرب تحرير الكويت 1991م، ودعم الشعب الليبي لاستعادة دولتهم 2020م، وتعزيز العلاقات العربية ضد الأطماع التركية والقطرية في ليبيا وسوريا واليمن وغيرها.

وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، منها أن أبرز الحلول المطروحة تكمن في السيطرة على الأنفاق وتدمير المهاجر التي يتم تهريب المخدرات والأسلحة من خلالها، والتي تمثّل أذرع الإرهاب في منطقة سيناء ومحافظات الوادي والدلتا.

وأظهرت الدراسة أيضًا تصدر أطر نجاح العملية العسكرية في سيناء قائمة أطر نتائج العملية الشاملة، يليها أطر التأكيد على مكانة الجيش المصري وكفاءته القتالية في العمليات العسكرية، وتفعيل قانون الإرهاب والمحاكمات العاجلة، ووقف عمليات التنظيمات الإرهابية في سيناء وخارجها، ودعم تنمية سيناء ومشروعات القناة، ودعم القوى السياسية والتأييد الشعبي لقرار الرئيس وتفويضه لمحاربة الإرهاب باستخدام مفهوم القوة الغاشمة، والقضاء على قيادات التنظيمات الإرهابية والفكر والمتطرف في سيناء.

في كل وقت، وفي كل مكان، تتواصل تضحيات المصريين؛ جنودًا ومواطنين للدفاع عن سيناء، فاليد التي حفرّت القناة قديمًا وأعادت حفر القناة الجديدة كما كانت تحمل الفأس قديمًا تحمل السلاح الآن للدفاع، ليس عن القناة فقط؛ بل عن سيناء وكل أرض مصر.



الكتاب
الذهبي



د.عزة بدر

«القبوطى»، هو ذلك الرُّجُل البسيط الذى رفض أن تدنس أقدامَ الفرنسيين أراضي الفرما لحفر القناة حتى قاده هذا الرفض هو وزملاءه إلى السجن. تُعد رواية «أيام القبوطى» للروائية سهام بيومى من أهم الروايات التى صوّرت حفر قناة السويس، والنضحيات التى بذلها العمال المصريون فى شق القناة، فقد بذلوا أرواحهم الغالية تحت ظروف غاية فى الصعوبة والمعاناة. وقد دارت أحداث الرواية فى الفرما بدمياط؛ حيث كانت تشهد هذه المنطقة حركة السفن من ميناء دمياط حاملة البشر من كل صوب؛ مغاربة وشوام وأروام، يأتون للتجارة، كما كانت «الفرما» مكان تجمّع الحجيج؛ حيث يذهبون منها إلى السويس، ويكملون رحلتهم إلى الحج.

قصة بطل من «الفرما» القبوطى للأجانب: نرفض وجود «الفرنسيين» على أرضنا

تشكل الرواية أساطير المكان، فتجربها من خلال حكايات الصيادين الذين عشقوا «الفرما»، ورأوا تحت مياهها الممالك العامرة، هناك مملكة «التنيس» التى كانت من أجمل ممالك الأرض بوفرة خيراتها وحقولها الخضراء وأشجارها المثمرة، ومعمار بيوتها ذات الطوابق المتعددة، وقلعتها الشهيرة.

ومن خلال هذا المناخ الأسطورى يعشق أهل «الفرما» قريتهم، ويكون السيد القبوطى هو الحافظ للتراث الشعبى للمدينة، والذاكرة الأمينة على حفظ حكاياتها، هو العاشق والحافظ، والذاكر والمذكر بجمالها وسحرها وعشقتها، أمّا «الفرما» فى عصرها الحديث فقد كان أهلها يصنعون كسوة الكعبة، ويرسلونها إلى المحروسة؛ حيث يطوفون بها فى الشوارع فى احتفال كبير قبل موسم الحج؛ حيث ترسل مع مكب الوالى إلى الحج أو من ينوب عنه.

وترصد الرواية لحظة بلحظة بدايات حفر القناة ودور الأهالى فى ذلك، وما دار بينهم من حوارات وصراعات، فقد خافوا أن تشتعل الحرب بينهم وبين الفرنسيين مثل أيام نابليون بونابرت، ويظهر وعى الأهالى وانتماؤهم للأرض؛ للفرما من خلال التفاهم حول السيد القبوطى الذى أخبرهم أن حفر البحر فى الفرما لتوصيله ببحر السويس سيتم بمباركة الوالى سعيد باشا، فأعرب الشيخ صديق العريف عن قلقه «يعنى يريدون الفرما للفرنسيين ليفعلوا بها ما يشاءون؟!، قال همام «يعنى السخرة وراءنا وراءنا، يسوقونا لحفر البحر وتحويل إلى أنفار، وكل ما بنيناها فى «الفرما» يضع. وتصوّر الرواية عشق أهل «الفرما» لها، وإيجابيتهم فقد أصروا على الذهاب إلى المديرية ليعرفوا حقيقة ما يحدث من أولى الأمر، وما سيكون عليه الحال.



المصريون حفروا القناة بدمائهم قبل سواعدهم

اختاروا قلوبهم



غلاف الرواية



الوالى سعيد باشا

تحول بطل الرواية إلى رمز للكفاح، والدفاع عن حقوق العمال، وظل باحثًا عن العدالة، فهو «أبا القبوطي» كما يسميه الشباب

إحضار السيد القبوطى مكبل اليدين على جسده آثار السياط لكنه صاح ثائراً فى العمدة «أفندينا يحمى الأغراب الفرنسيين، ويهين أهل البلد»... فيرد العمدة «أحرجتم أفندينا».

فيواجه القبوطى: «وهل يرضيك أن يستولى هؤلاء الأغراب على «الفرما»، إنهم لا تهمهم مصالح العباد».

فيقول العمدة: «هؤلاء الفرنسيون لم يأتوا ليحتلوا «الفرما»، ولم يحضروا معهم المدافع ولا البارود؛ وإنما لإنشاء ميناء فى الفرما يكون أحسن من ميناء دمياط نفسها، والسيد ديليبسبى صديق أفندينا وهو رجل متمدين استعان به أفندينا من أجل نقل المدينة لجزر مصر كلهم، وقد تعهد بأن يعطى للعمال أجورهم».

ويحتدم الحوار بين القبوطى والعمدة؛ حيث يُعَدّ الحوار إحدى تقنيات الرواية المهمة التي كشفت عما تضطرب به مشاعر أبطالها، ودفاعهم عن استقلال «الفرما» وخوفهم عليها. فى خضم كل هذه الأحداث تم الانتهاء من أعمال حفر القرعة البحرية من بحر الفرما حتى رأس الجسر، وأقيم احتفال كبير حضره الوالى سعيد، وأطلق اسمه على «الفارما» فصارت «بورسعيد».

أمّا جثث العمال الذين عانوا من الأوبئة فى ساحة الحفر فقد حملها العائدون إلى القرى والمدن فى كل أنحاء مصر، ووضعوا الموتى فى حفر عميقة فى الرمال، وغطوها بالجير الحى، كان الموتى بالمئات.

لقد صورت الرواية تضحيات العمال المصريين الغالية، فقد جادوا بأرواحهم، وتعرضوا لعذابات عديدة، لكن جهاد القبوطى حافظ ذاكرة المكان، الأمين على تراث الأرض، و«الفارما» سيظل هادياً لأبنائه ولأحفاده أولئك الذين يصطحبهم كل مساء إلى مملكة «التنيس»، وتؤكد زوجته للأهالى أنه لم يغادر «الفارما» وأنه لا بدّ أت. وهنا يتحول «القبوطى» إلى رمز للكفاح، والدفاع عن حقوق العمال، ويظل باحثًا عن العدالة، فهو «أبا القبوطى» كما يسميه الشباب، وهو رمز للتمسك بالهوية والمسئولية عن الأرض وحماتها، أمّا ابنته «زاهية» فهى أميرة «التنيس» التي حققت أحلامها بالحب والشعور بالأمان بعد ما تعرضت له من أخطار.

الصيادون البسطاء يخافون أن تغرق «الفرما» مثلما غرقت «التنيس» فردوس محبتهم، ومملكتهم الساحرة.

يتوافد القبوطى وأبناؤه والناس فى ساحة المناخ؛ حيث كانوا ينوخون الإبل حاملة أمتعة الحجاج، وعندما رأوا بعض الرجال الأجانب سألوهم من أنتم؟ وماذا تريدون؟

فقبل له إنهم ضيوف أفندينا وقد أرسلهم هنا للفرما، كيف تجرؤون على سؤالهم هكذا؟!، فيحتد القبوطى ثائراً: «قولوا لأفندينا أننا نرفض وجود الغريباء على أرض «الفرما».

فقال له أحدهم: «كيف تجرؤ يا صياد على مخاطبة مبعوثى أفندينا، ومن تظن نفسك حتى تقبل أو لا تقبل؟!».

فواجهه القبوطى «لن يدع أهل الفرما غريباً يستولى على أرضهم، نحن نعرف ما تريدون من حفر بحر الفرما دون أن يفكر أحد فى مصير أهلها».

وهكذا عرف الغريباء والأجانب أن للفرما أهلاً يحرسونها وأنها ليست صيداً سهلاً.

سارع الرجال بإحضار العصي والاتجاه نحو شاطئ البحيرة، وطالبوا الرجال الأغراب بأن يرحلوا، فقال مقاولو الأنفار أنهم جاءوا بعلم المسؤولين وأولى الأمر، فكادوا يشتكبون معهم. وتمضى أحداث الرواية، التي استخدمت تقنية التوثيق والمعلوماتية فى التأريخ، اللحظات الأولى من بدء الحفر، وترصد موقف الخديو وتعليماته المشددة التي صدرت لمديرى المديرىات بأن يضربوا كل من يعترض على الحفر، وسجن من يتمرد.

تعرض السيد القبوطى، والفرماوى للحبس حتى لا يتعرضوا لرجال الحفر الذين تستخدمهم «الكومبانية».

وعندما تم الإعلان عن بدء أعمال الحفر، ورجال «الفرما» محبوبون، قالت أمينة، زوجة القبوطى، للنساء: «إذا لم يتم الإفراج عن الرجال فسوف نذهب ونحوه إلى ماتم»، رُغم ما لم يعرفه أهل «الفرما» عن الحفل الذى حضره المساهمون فى «الكومبانية»، وعن الخطبة التي ألقاها ديليبسبى مثيلاً فيها بالشركة وما ينتظر المساهمون، فإن الأهالى بل ونساء «الفارما» قد تعرضوا لرجال البوليس، وتعقب الحفرُ النساء بالكراييج وهن يجرين فى كل اتجاه، وتم



الكتاب
الذهبي



هند سلامة

"فى البدء كان الفن".. هذه هى الروح التى لازمت ولا تزال تلازم المصريين فى كل العصور منذ التاريخ الفرعونى حتى يومنا هذا، فالمصرى- مثلًا- لا يكتفى بمجرد العمل ويصبح هذا العمل إجراءً رتيباً ومملاً؛ بل يتحول العمل على يديه إلى فن ثم يتحول الفن إلى إبداع، ومن ثم أصبح الفن لصيقاً بكل نشاط مصرى من الزراعة إلى البناء والصناعة وغيرها من أنشطة الحياة عظمت هذه الأنشطة أو تواضعت.. فكل طرق المصرى تؤدى إلى الفن والإبداع.

من "أوبرا عايدة" إلى «تحيا مصر» و«غنا للوطن» الفنون على ضفاف القناة

تسبقتنى أو تسبق غيرى إليها وثيقة إنها بعض نماذج مطبوعة لبرامج العمل اليومي بالتياتيرات الخديوية، بعضها معنون باسم دار الأوبرا أو المسرح الإيطالى، والبعض الآخر باسم المسرح الكوميدى أو المسرح الفرنسى، وكان أقدم ما يتعلق منها بالمسرح الأول هو المؤرخ أول نوفمبر 1869م، وقد دونت به الفقرات التى قدمت فعلاً فى حفل افتتاح الدار طبقاً لما اتفق عليه المؤرخون غنائية "كانتانتا" ثم أوبرا "ريجوليتو" وتأكدنا بذلك من الموعد الحقيقى لتلك المناسبة التاريخية".

الحرب السبعينية

ويواصل عبدون: "كان من المفترض تقديم "عايدة" فى افتتاح الأوبرا، لو لم يتأخر وصول الأزياء والمناظر المسرحية من فرنسا، بسبب حربها مع بروسيا/ألمانيا، ويكفى هنا أن نشير إلى أن تلك الحرب السبعينية إنما نشبت عام 1870م، فى حين أن الدار كانت قد افتتحت عام 1869م، والحقيقة حول ما قيل أو ما يقال هى أنه عند الاستعداد لافتتاح الدار طلبت السلطات المصرية من فيردى أن يلحن نشيداً تقوم كلماته على فكرة مدح وتمجيد الخديو وحكمه، ولكن فيردى اعتذر عن عدم إمكانه القيام بتلك المهمة؛ لأنه- كما قال- ليس من عادته أن يؤلف للمناسبات، وانتهى الأمر بأن قام غيره بذلك، وقدم فعلاً هذا المؤلف بعنوان "كانتانتا" فى برنامج افتتاح الدار، فرفع الستار عن تمثال نصفى للخديو فى وسط خشبة المسرح، وحول ثمانية من المنشدين يرمزون إلى العدل والرحمة والشهرة والتاريخ والزراعة والصناعة والتجارة والموسيقى، ثم تلا ذلك عرض أوبرا "ريجوليتو" التى تقوم على مسرحية "الملك يلهو" للشاعر الفرنسى الشهير فيكتور هوجو، وفى خطابين مرسلين من المهندس أفوسكانى إلى درانيت بك فى يومى 8 و16 يونيو 1869م يتحدث عن غنائية "كانتانتا"، وهى عبارة عن نشيد يصلح للأداء فى مناسبات افتتاح قناة السويس وافتتاح الأوبرا، واقترح أولاً اختيار شعار "الأوفوكاتودى ماركى" لهذا الغرض، على أن يقوم بتلحينها الأمير

ارتبط تاريخ افتتاح وإنشاء قناة السويس البحرية بولادة الفنون الحديثة فى مصر؛ حيث تزامن الاحتفال بافتتاح القناة عام 1869م باحتفال الخديو إسماعيل بافتتاح دار الأوبرا الخديوية؛ وكانت المرة الأولى التى تشهد فيها مصر تأسيس دار أوبرا خاصة بها؛ مما دفع الخديو إلى السعى لإلحاق فنون الأوبرا الغربية وإدخالها وربطها بالقاهرة؛ سرعان ما توجه إلى تكليف الموسيقار الإيطالى جوزيبى فيردى لتأليف أوبرا تناسب الاحتفال بافتتاح القناة، وكانت "عايدة"، ولهذا الاتفاق قصة يرووها أحد رؤساء الأوبرا القدامى، وهو صالح عبدون، آخر من تولى رئاسة الأوبرا الخديوية، الذى قام بتأليف وتحرير كتاب "صفحات فى تاريخ أوبرا القاهرة.. عايدة ومائة شمعة"؛ وثق الكتاب مراحل تأليف "عايدة" واحتفالات قناة السويس، وأجاب عن أسئلة: كيف ولماذا تم استبدال أوبرا "ريجوليتو" بـ "عايدة" أحد أعمال فيردى أيضاً؛ وكيف ومتى تم تقديم "عايدة" بالقاهرة فى أول عرض لها؟!

يحكى عبدون: "عدتُ إلى الأضابير كى أتابع عملية إقامة الدار من أولها ومنذ شرع الخديو فى بنائها؛ وإلى أى مدى ارتبط ذلك زمينياً بقناة السويس وافتتاحها؛ ولقد كان من اليسير التأكد من أن القناة هى التى افتتحت فى اليوم السابع عشر من شهر نوفمبر، وامتدت الحفلات هناك أكثر من يوم واحد وفى أكثر من مكان واحد فى المنطقة نفسها، بعضها يقام فى مسرح مؤقت، وأخرى فى قاعة كبيرة تحقّق الغرض نفسه كما نرى فى بعض اللوحات التى رسمها الفرنسى ريوو لتسجيل المناسبة الكبرى، والبعض أقيم فى إطار محدود كما نرى من الرسائل والبرقيات التى تبادلها "ديليبس" مع "دراينت بك" مدير التياتيرات الخديوية لإيفاد بعض المشاهير من فنانى الأوبرا المشتركين فى الموسم؛ لإحياء حفل ساهر على ظهر يخت "المحروسة"، وسبقت كل ذلك وأعقبته حفلات أخرى وزيارات تعدت حدود المناسبة، وكلما نفضت الغبار عن الصفحات تكشف لى الجديد من أخبار الدار، حتى وصلت إلى الحقيقة التى لم

اختياراً هادئاً

الموسيقار عمر
خيرت ونجوم
«غنا للوطن» من
إخراج خالد جلال
يتألقان فى حفل
قناة السويس
الجديدة



تنازل "فيردي" لمصر
عن حق ملكية النص
والموسيقى

المشهد الختامي لأوبرا عايدة

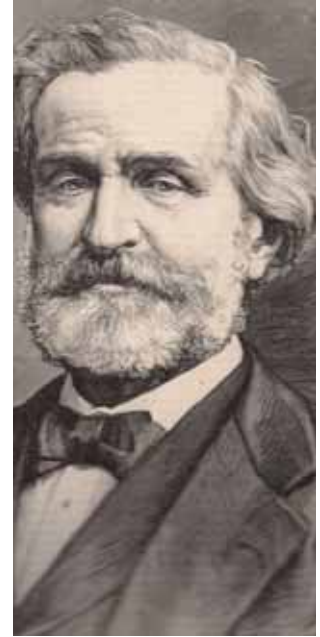
الكتاب الذهبي

مجلة شهرية تصدر عن مؤسسة





استعدادات مصر



فيردي

استعدادات مصر
عند افتتاح القناة
الجديدة عام
2015 أجراء
الاحتفالات
الأسطورية كما
حدث في افتتاح
القناة عام
1869

الشاعر بونيا توسكى، ثم رأى بعد ذلك أن يقوم المايسترو ريتنى بعملية التلحين، ذاكراً أنه متأكد من عدم موافقة فيردى على القيام بمثل هذا العمل. وفى عام 1906م يقول "ل.باليونى" فى كتابه "الإيطاليون فى مصر" إن أفوسكانى كان وراء تنفيذ نشيد الخديو الذى كان لا يزال مستخدماً عند نشر الكتاب، ويذكر أن كلماته وضعها الكونت بيلجيرى ولحنه المايسترو باتشيني وقام بأدائه لأول مرة الفنانون كوستا فنشترى يونانى باسكوالى بوتشو مارينيللى وآخرون، وقام بقيادة الأداء يوبا بك رئيس الموسيقات العسكرية المصرية".

حكاية عايدة

لم يكد ينتهى الموسم الأول الذى سجلت به دار الأوبرا بداية تاريخها حتى شاعت فكرة الاتجاه إلى تقديم عمل أوبرالى حديث فى الدار الجديدة ينتمى إليها ويرتبط بتاريخها؛ ويقوم على موضوع له علاقة بتاريخ مصر إبان عظمتها، وكان عالم الآثار الفرنسى مارييت قد استجاب لرغبة الخديو، وكان من المقربين إليه؛ فبعث بالخطوط العامة لقصة تبنى عليها الرواية إلى مواطنه الشاعر الفرنسى كميل دى لوكل، الذى كان يعمل سكرتيراً عاماً لأوبرا باريس؛ وطلب منه عرضها على جونو الفرنسى أو فاجنر الألمانى إن رفض فيردى تلحينها، وكان ثلاثتهم من أبرز مشاهير العصر من مؤلفى الأوبرا فى ذلك الوقت، إلا أن لوكل نجح فى إقناع فيردى الذى يتميز بطبيعته القريبة من جوّ القصة ومناخ البلاد التى جرت على أرضها أحداثها، باعتباره من بلاد البحر الأبيض المتوسط، لكن كان الإصرار على اختيار فيردى توجيهات خديوية.

قرأ فيردى القصة وكان لسحر التاريخ المصرى القديم أثره عليه، وتحمس لمعرفة المزيد من التفاصيل المتعلقة بمختلف المواقف وتبادل فوراً الرسائل التى توضح مدى اهتمام فيردى بالعمل الجديد، وتعود بنا إلى الظروف التى عاشتها تجربة إخراج عمل فنى كانت له شهرته بين المعالم البارزة فى تاريخ الفن الأوبرالى، وفى شهرة أوبرا القاهرة، ولعل أول تحرك إيجابى من جانب فيردى يسجل بداية الدراسة المبدئية التى خاض بها تجربته الجديدة، كان حرره

عنها من مقره فى "سانتا أجاتا" فى الثانى من يونيو عام 1870م إلى الشاعر الفرنسى كميل دى لوكل، الذى قال فيما بعد إنه راجع القصة مع فيردى فى إيطاليا وكتبها معه كلمة بكلمة. ويقول فى تلك الرسالة: "هأنذا فى موضوع مصر وقيل كل شىء لا بدّ لى من الوقت الكافى لتأليف الأوبرا؛ لأن الأمر يتعلق بعمل يتطلب فرد الشراخ إلى أقصى مده، كما لو كنا فى الحانوت الكبير.. يقصد أوبرا باريس كما كان يسميها مديرها بيران؛ ولأن شاعراً إيطالياً لا بدّ أن يعثر أولاً على الأفكار التى يحشوها أفواه شخصيات الرواية وينظم منها أشعاره، وعلى فرض إنجازى للمهمة فى الوقت المناسب فإن شروطى سوف تتضمن الآتى: التزامى بتكاليف إعداد النص على نفقتى؛ كما أرسل إلى القاهرة شخصاً للإعداد المسرحى وقيادة الأداء؛ أقدم لمصر نسخة من كراسة التوزيع الأوركسترا لى مع إعطائها حق ملكية النص والموسيقى؛ بينما أحفظ لنفسى بملكيته بالنسبة لباقى الدول.. وقد أورد فيردى ضمن الشروط إلزام مصر بدفع 150000 فرنك نظير هذه المهمة، وبعد أن أرسل فيردى خطابته المتضمن لشروط التعاقد المقترح انقضت ثلاثة أسابيع تقريباً، عاود خلالها قراءة القصة ودراستها قبل أن يرتبط نهائياً بالمهمة، ثم حرّر إلى جوليو ابن الناشر الشهير تيتو ريكوردى فى الخامس والعشرين من شهر يونيو عام 1870م يقول: "بعد أسبوع تقريباً كانت مهمة مارييت مع فيردى قد أنجزت باتفاق الطرفين وتم تحرير العقد فى باريس بتاريخ 29 يوليو 1870م بين مبعوث الخديو وفيردى؛ وكان كميل دى لوكل قد أرسل العقد إلى فيردى فى مقر إقامته بسانتا أجاتا لتوقيعه، فأعاده إليه فى باريس موقعاً منه بعد أن أضاف فى أسفله ما يلى "يكون الدفع بالعملات الذهبية".

فيردي يتبرع لجنود فرنسا

"إن تعذر تقديم الأوبرا بالقاهرة خلال شهر يناير عام 1871م لأسباب لا تتعلق بى؛ فإنه يكون لى الحق فى تقديمها فى الخارج بعد فترة ستة أشهر.. هكذا اشترط فيردى الذى أرفق بالعقد أيضاً باستلامه مبلغ خمسين ألف فرنك كدفعة أولى من مستحقاته بموجب الاتفاق؛ وطلب إلى كميل دى لوكل استلامها،



الموسيقيار عمر خيرت يحيى حفلاً ساهراً بمناسبة افتتاح القناة الجديدة

وذكر في الإيصال إن هذا المبلغ يمثل جزءاً من جملة مائة وخمسين ألف فرنك الواردة في شروط العقد مع مبعوث صاحب السمو نظير أوبرا عايدة.

وقد طلب فيردى من لوكل توجيه مبلغ ألفى فرنك من المبلغ المنصرف لصالح الجنود الفرنسيين؛ حيث كانت الحرب بين فرنسا وبروسيا؛ من ناحية أخرى ومع استمرار الحرب خلال شهر يناير 1871م فقد أمر الخديو بتخصيص إيراد إحدى الحفلات بدار الأوبرا لصالح الجرحى من الطرفين مناصفة.

"جعل الخديو من لحظة دخوله إلى مقصورته مشهداً مسرحياً، فلم يظهر حتى انتهى عزف المقدمة الموسيقية لأوبرا "عايدة"؛ ثم بدا للحاضرين فوقوا إجلالاً له؛ وهتفوا الأزياء والمناظر مذهلة بعض القطع المستعملة في اللوحات الخلفية نماذج حقيقية من الآثار المصرية القديمة، التاج الذي كانت الأميرة المصرية إمنيريس تزين به رأسها صنع من ذهب خالص وحلى بفضوص مأخوذة من مخلفات الفراعنة في صورتها الأصلية، خوذة القائد راداميس ودرعه من فضة صلبة، الكسوة التي تزين كرسي العرش من تلك النماذج المعروضة بمتحف اللوفر رداء الملك أزرق اللون عليه سترة من القطيفة البيضاء مرصعة بالذهب والجواهر. اشتركت في الأداء فرقة عسكرية من الجيش المصري، احتشد على خشبة المسرح ثلاثمائة شخص في مشهد مسيرة النصر، كان التشغيل الآلى عند تغيير بعض المشاهد في الفصل الرابع لايزال عسيراً، مما أدى إلى أن يبدو السرداب مظلماً تماماً في حين كان المعبد في أعلاه مباشرة مضيئاً لامعاً، ومع أن فيردى كان يساوره القلق مما سوف يكون لهذا الإطار الأثيرى ما أثر على موقف الغناء الثنائى الأخير فإن الأمر لم يكن يستدعى هذا القلق؛ لأن النتيجة لاقت كل القبول.

أوبريت القناة الجديدة

كان طبيعياً أن يتم تمصير أوبرا "عايدة" فأصبحت تقدم اليوم وعلى مدار سنوات سابقة بأيدٍ مصرية خالصة، قدّم النسخة المصرية الأولى منها المخرج الراحل عبدالمنعم كامل، ثم أعيد مؤخراً تقديم وإنتاج جديد ضخم منها إخراج هشام الطلى. استعادت مصر عند افتتاح القناة الجديدة في

أغسطس 2015 أجواء الاحتفالات الأسطورية كما حدث في افتتاح القناة عام 1869م.

اسطورية الحفل جاءت هذه المرة ليس فقط من حضور ملوك ورؤساء وكبار الشخصيات الدولية مثل ولي العهد السعودي، الأمير محمد بن سلمان نيابة عن الملك سلمان، والملك عبدالله الثاني ملك الأردن، والشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، والرئيس الفرنسي السابق فرانسوا أولاند وغيرهم من المشاهير والشخصيات العالمية.

في ظهيرة يوم الاحتفال بمجرد وصول الرئيس عبد الفتاح السيسي مستقلاً يخت المحروسة استعداداً للاحتفال، بصحبة الفريق مهاب ميمش رئيس قناة السويس-وقتها، وجاور السيسي الطفل الصغير عمر صلاح المريض بالسرطان، مرتدياً ملابس الجيش، حاملاً علم مصر، في هذه اللحظة ظهرت مجموعة من الرجال مرتدين زياً فرعونياً على ضفاف القناة، يعزفون بعض المقطوعات الموسيقية في أثناء مرور يخت المحروسة، حاملين علم مصر مع الآلة الموسيقية، ورفرت أعلام كل الدول المشاركة في الاحتفال.

في الفترة المسائية، قدم المبدع الكبير عمر خيرت عدة مقطوعات موسيقية مميزة منها "افتتاحية مصرية" و "مصر يا أطهر قلب"، أشعار عليّة الجعار، و"زى ما هى حبها" أشعار مدحت العدل، و"أنت مصري" أشعار جمال بخيت، و"فيها حاجة حلوة" أشعار أيمن بهجت قمر و"العاصفة"، كان من بين برنامج الحفل المسائي عروض لفرق رضا والقومية للفنون الشعبية، كما غنى الثلاثى أحمد جمال وكارمن سليمان ومحمد شاهين "أوبريت أجيال"

وتضمن الحفل عرض "غنا للوطن" إخراج خالد جلال وبمشاركة نجوم الغناء والطرب، منهم نادية مصطفى وإيهاب توفيق وشيرين عبدالوهاب وحكيم وأنغام، كما تضمنت فقرات الحفل أوبريت بعنوان "تحيا مصر" كان أبطاله من أطفال مصر، تدريب وألحان عمرو مصطفى، وكلمات تامر حسين وتوزيع احمد الموجي ، ثم قدّم مساء عزف منفرد للموسيقار عمر خيرت؛ ومشهد النصر من أوبرا "عايدة"، وأخرج هذا الحفل المخرج عبدالله سعد.



أنغام

عروض فنية وموسيقية فى حب الوطن بمشاركة الملوك والرؤساء والقناصل فى افتتاح القناة الجديدة



خالد جلال



كورال أطفال مصر خلال الاحتفال بافتتاح قناة السويس الجديدة أغسطس 2015



15 أبريل 1957 أول استخدام رسمي لطابع إعادة فتح قناة الملاحة بعد العدوان الثلاثي 1956

بالتوابع والعملات والميداليات التذكارية: التاريخ المصور لقناة السويس



طابع يخلد إعادة فتح قناة السويس للملاحة 1975 بعد نصر أكتوبر 1973 في عهد السادات



.. وأخر تذكاري في ذكرى فتح قناة السويس للملاحة 5 يونيو 1975

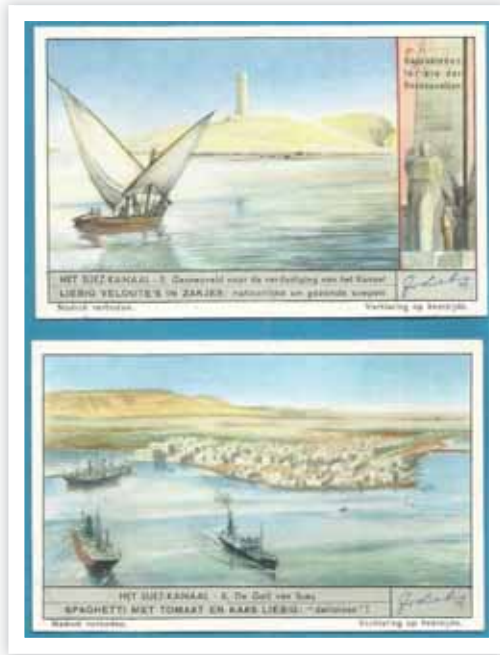


جنيه فضة تذكاري 1981 بمناسبة مرور 25 سنة على تأميم القناة

بعيداً عن كتابات المؤرخين وسرديات المحققين تمثل الطوابع والعملات في العصور الحديثة رافداً جديداً للمادة التاريخية، يناسب هذا الرافد طبيعة الإنسان المعاصر الذي لم يحد يمتلك من الوقت ما يجعله يراجع ما كتبه المؤرخون، فضلاً عن طبيعة المادة المصورة الجاذبة والمشوقة. وقد سجل العديد من طوابع البريد والميداليات والعملات التذكارية- العربية والغربية- تاريخ مختلف المراحل التي مرت بها القناة منذ افتتاحها وحتى اليوم. كانت البداية حيث طبعت أول عملة خاصة بقناة السويس تحمل اسم BOREL LAVALLY، وكان أول ظهور لها عام 1865م؛ حيث يتم تداولها فقط داخل بورسعيد. ونترك القارئ للاستمتاع



عيسى جاد الكريم



طابع فرنسية تحتفى بافتتاح القناة 1869



طابع فرنسي بمناسبة مرور 150 سنة على افتتاح القناة



الخدوي إسماعيل منع تداول BOREL LAVALLEY أول عملة خاصة بالقناة لأنها تنال من استقلال مصر بعد 10 سنوات من سنها



طابع عودة الملاحة بعد العدوان الثلاثي 1956



طابع بمناسبة مرور عقد على إعادة فتح قناة السويس 1985



مبنى قناة السويس يزين عملة تأميم قناة السويس



عملة تذكارية على شكل ثعبان مجنح تؤكد قوة مصر لحماية القناة



مختار هارسة

حظيت قناة السويس باهتمام بالغ بسك العملات العادية والتذكارية والميداليات والطوابع التي تحتفي بها وتؤرخ للأحداث التي مرت بها أو بالمنطقة المحيطة بها قبل افتتاح القناة وبعد افتتاحها. هواة جمع العملات بطالون الترخيص يتداول العملات التذكارية والطوابع التي مر عليها 100 سنة بما يساهم في جعل مصر مركزا سياحيا لهواة جمع العملات والطوابع وبعضهم من قيمة العملات المصرية سواء الورقية أو الفضية أو البرونزية أو الذهبية



طابع فرنسي بصورة ديليبس بمناسبة مرور 150 سنة على افتتاح القناة



ميدالية فرنسية 1994 تخليداً لذكرى 100 عام على وفاة ديليسبس والوجه الآخر مشهد لقناة السويس القديمة



ميدالية بمناسبة مرور 100 عام على افتتاح القناة بصورة الخديو إسماعيل وديليسبس



طابع احتفالات افتتاح القناة الجديدة



جنيه تذكاري في العيد الذهبي لتأميم قناة السويس 2005 .. وعملة معدنية لقناة السويس الجديدة



طابع لتأكيد تطوير وتعميق قناة السويس 1980



أول طابع في التاريخ يحمل اسم قناة السويس



700 عامل وفنى ومهندس يشاركون فى ترميم المتحف

متحف قناة السويس.. صرح حضارى بأحدث تقنيات عالمية



حظوظ ديليسيس

ويقدم المتحف وفق المخطط قاعات للعرض المرئي، وتشمل كل الحقب التاريخية ففي عهد الرئيس السادات تم إعادة افتتاح القناة بعد انتصار أكتوبر. وينتقل المتحف بقاعاته التاريخية إلى العصر الحديث، ليوثق معجزة الشعب المصري التي تحققت عام 2014، بتمويل حفر القناة بأموال مصرية، وحفرها في عام واحد في حدث تاريخي، وما يشهده حفل افتتاح شق القناة الجديدة. المتحف يوثق أيضاً، ما شهدته مراحل تطور السفن، وحاويات النقل منذ بدأت وحتى اليوم، كما يوثق تاريخ الكراكات وتطورها منذ نشأتها وحتى اليوم.

المبنى التاريخي، للمتحف طراز معماري فريد، يجرى ترميمه بواسطة خبراء الآثار، لاستعادة ألوانه الطبيعية. المتحف قيمة مضافة كبيرة، يعكس الحضارة المصرية، وما قدمته مصر للعالم، شريان حياة، ويضيف للمقاصد السياحية المصرية متحفاً عملاقاً بأحدث تكنولوجيا، لجذب السياحة الأجنبية، وبناء الوعي بالتاريخ لأبناء الوطن والأجيال القادمة.

سحر زغلول رئيس متحف قناة السويس، قالت: المتحف خطط له أن يواكب أحدث تكنولوجيا العصر، حيث يستخدم تقنية الهولوجرام، التي تجسد وتستحضر الشخصيات التاريخية لتكون في استقبال الزوار، فضلاً عن استخدام تقنيات الماسح الضوئي التي توضح للزائر كل المعلومات عن الأثر بمجرد تسليط الموبايل عليه.

وأضافت زغلول أن رئيس الهيئة، الفريق أسامة ربيع يتابع بشكل يومي ما يتم على الأرض وفق الخطة التي أقرها، ويزور موقع العمل ثلاثة أيام في الأسبوع للوقوف على ما يتحقق.

المتحف الذي زاره «الكتاب الذهبي»، ليوثق لحظات إنشائه، يرسخ حقيقة أن فكرة إنشاء قناة السويس مصرية، فقد ولدت قبل فرديناند دي لسبس بعقود من الزمان، كما يوثق المراحل التاريخية من تضحيات المصريين، في شق القناة، وكذلك دور ديليسيس، وانتقالاً إلى حفل الافتتاح التاريخي، ثم معركة التأميم في عهد الرئيس جمال عبدالناصر.

صرح عالمي يجري تشييده، في مدينة الإسماعلية بأحدث التقنيات التكنولوجية، يوثق تاريخ القنوات الملاحية المصرية، منذ ميلاد الفكرة في عهد الفرعنة، حيث قناة سيزوستريس، التي ربطت البحر الأحمر بمجرى النيل، ومروراً بالحقب التاريخية المتعاقبة.

المتحف على مساحة 10 آلاف متر مربع، فالعمل يجري على قدم وساق، للانتهاء من ترميم المبنى الإداري الأول للقناة، ذلك المبنى التاريخي المنشأ على مزيج من الطراز الإسلامي والفرنسي. «الكتاب الذهبي»، قام بجولة في المتحف الذي يجري ترميمه وتجهيزه بأحدث التقنيات التكنولوجية، ليكون منارة حضارية مصرية، توثق ما قدمه الشعب المصري للعالم من حضارة.



شهيرة ونيس تصوير: سماح زيدان



جدارية تصور احتفال افتتاح قناة السويس



المرحلة الأولى من ترميم إحدى القاعات ستكون مكتبة



إحدى غرف العرض المتحفي الجارى ترميمها



أرضيات المتحف من الخشب المعالج



فيلا ديليبس التي تعد جزءاً من المتحف





الكتاب الذهبي
مجلة لخدمة القارئ

الإصدار الثاني
تأسس عام 1953
تصدر عن مؤسسة روز اليوسف الصحفية

رئيس مجلس الإدارة
أيمن فتحى توفيق

رئيس التحرير
أيمن عبد المجيد

الغلاف الفنان
محمد عطية



رسم الغلاف
الفنان:
عماد عبدالمقصود

المراسلات

على العنوان: 89 شارع القصر العيني
ت: 02/27920540 - 02/27920539
02/27956413 فاكس: 02/27920538

Email: goldenbook1102020@gmail.com
goldenbook@rosaelyoussef.com

الكتاب الذهبي أون لاين:
goldenbook.rosaelyoussef.com



المهندس مشهور أحمد مشهور
(14 أكتوبر 1965 - 31 ديسمبر 1983)



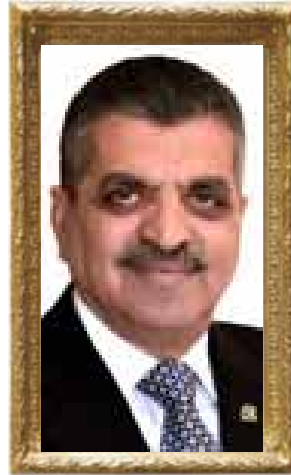
المهندس محمود يونس
(10 يوليو 1957 - 10 أكتوبر 1965)



الدكتور محمد حلمي بهجت بدوى
(26 يوليو 1956 - 9 يوليو 1957)

رؤساء القناة منذ التأميم حتى الآن

خيرة من أكفأ رجالات مصر،
تولوا مهمة إدارة شؤون قناة
السويس منذ تأميمها وحتى
الآن، تكريماً لهم نوثق
بصورهم تواريخ عطايم



الفريق أسامة ربيع
(12 أغسطس - 2019 حتى الآن)



الفريق مهاب محمد حسين ميمش
(12 أغسطس 2012 - 11 أغسطس 2019)



الفريق أحمد على فاضل
(22 يناير 1996 - 11 أغسطس 2012)



المهندس محمد عزت عادل
(1 يناير 1984 - 31 ديسمبر 1995)



اختاروا قناته