

اقتصاديات قناة السويس في ماضيها وحاضرها

كان موقع مصر الجغرافي في جميع العصور منعنا هاما من منابع الثروة غير المنظورة ومصدرا لمبايطة عليه الاقتصاديون في زماننا تسمية (الصادرات الخفية) التي تعول عليها الدول في تصحيح ميزان مدفوعاتها .



سابا حشبي
وزير التجارة والصناعة الاسبق

وفي عهد الفرعون نيخاو Nikaou كانت المحاولة الاولى لوصول البحر الابيض بالبحر الاحمر عن طريق مصر مائي يستخدم الفرع البلويزي من الفروع الخمسة التي كان النيل يصب منها في البحر المتوسط . وفي عصر الماعون تجددت هذه الصلة بين البحرين عن طريق ما اسماه المؤرخون العرب (قناة امير المؤمنين) .

((السويس وبنها)) بين المربين المائين الدوليين والتي من يمتد الى ان قناة السويس ، لا قناة بناها من محور الملاحة العالمية ، وان الاولى تحلب اليها ستين في المائة من التجارة المحيولة على اعالي البحار . وقد زادت هذه النسبة كثيرا بازدياد الاقبال على بترول الشرق الاوسط .

لم كان من جراء مشاريع خطوط الانابيب عبر شبه الجزيرة العربية كبديل لقناة السويس ان حصل تقييم اخر في عام 1957 قام به اندي تيلسون الذي كان رئيسا لشركة كالتسك اوسياك ابان اعادة فتح القناة عقب حرب السويس الاولى عام 1956 . وكانت نتيجة هذا التقييم الجديد ان موايا قناة السويس في نقل البترول من الشرق الى المغرب لا يمكن ان يتبارها أية وسيلة اخرى .

وقد ابدى اندي تيلسون الذي اصبح فيما بعد رئيسا لفرقة الملاحة الامريكية ، هذا الرأي في مذكرة سلحت الى الدكتور محمود فوزي نائب رئيس الجمهورية السابق التناؤوجوده ببدئسة نيويورك لتستقبل مصر في الحجيعة العامة للامم المتحدة . . وقد اثبتت التطورات التي نلت اعادة فتح قناة السويس وتوسيعها وعميقها حتى تستوعب الناقلات التي حمل في حولتها الى ستين الف طن ، صحة هذا النظر في الفترة بين عام 1957 و 1967 واليوم يحدث تقييم اقتصادي جديد لقناة لتحديد رسوم المرور بها بعد اعادة فتحها للمرة الثانية في 5 يونيو القيل - وحسنا فملت هيئة القناة الاعدت هذه المهمة الاقتصادية الدقيقة لاكثر من مؤسسة من مؤسسات الخبرة العالمية .

والواقع ان اعادة فتح القناة قد استمدت كثيرا من الجهود من جانب مصر في مقدمتها طمعا جهود ابطالها المبرور . غير ان هناك جهودا اخرى استلزمها اعداد القناة للملاحة بعد تطورها الا يجب الا ننسى مصر جهود الفتيين والاصحابين الذين ساهموا في هذا العمل الطيب فانقاذ لتحتاج الى علم وفق هندسي من اعلى المستويات .

ومثل تاليم القناة في عام 1967 ، ائتت القائلون بالامر في هيئة قناة السويس على جميع المستويات من الرئيس الاطلى الى مرشدي السفن والبحارة ، ان في مصر كفايات اهدشت العالم وخيبت طر شركة القناة المنحلة التي كانت تزعم انها وجدها قادرة على لتسهيل القناة وادارتها وان القناة بعدونها سبقتي عاظمة بعهد التاليم لا يوجب منها نفع لمر او للملاحة العالية .

لقد ثبت ان في مصر قدرات وفرت للقناة الادارة الحازمة والتصميم السليم والتنفيذ السريع وظهرت آثار ذلك في النتائج الباهرة التي شهد بها العالم بين عامي 1957 و 1967 . والامل مفعود على ان قناة القناة لمرر وللعالم في عهدنا الجديد سوف تتضاعف اضعافا مضاعفا .

لقد كان يوم 5 يونيو عام 1967 يوما حالك السواد في تاريخ مصر . غير ان يوم 6 اكتوبر عام 1973 محا آية الليل ومهد لفجر جديد لتستقبله مصر يوم 5 يونيو 1975 بقناة متفوحة ومناطق حرة واقتصاد متحرور من الازلال التي كانت تعوق انطلاقه الى افاق لا تحد . .

التي اشترتها بريطانيا باربعة ملايين من الجنيهات من الخديو اسماعيل ان وادت قنيتها فلفتت وقت من الاوقات اثنين ولاتين مليونا من الجنيهات . واليوم اذا استمد مصر لاعادة فتح قناة السويس في 5 يونيو القيل تنفيذا للقرار التكميم الذي انخذه الرئيس انور السادات لذكر احتفالات افتتاح القناة في عهد اسماعيل منعفا تقدم بخت الامبراطورة اوجيني ورا السفن التي مرت في القناة لأول مرة من بور سعيد الى السويس نقل عددان من الرؤوس التوجة ولكن ما بعد الليلة من البارحة .

فبالاسي كانت اول ناقلة لمرر في قناة السويس تزورها سفينة تحمل شصار ((السر)) الذي يرمز الى الامبراطورة الفرنسية الثانية . اما اليوم فسيتكون على راس السفن التي تجاز القناة يوم 5 يونيو القيل طراد يحمل علم جمهورية مصر العربية ، ونقل رئيس جمهورية مصر ووصيجه من كبار المدين والعسكريين .

وبالاسي لم تكن القناة لمرر بل كانت مصر للقناة . اما اليوم فان مصر هي سيديفة القناة ومالكها اسوة بكافة اراضيها ومياها ومرافقها . وبالاسي كانت السفن لمر مرورا سريعا بالقناة دون ان تستخدم مصر قاذرة تذكر من الحركة الجبارية الضخمة التي كانت تحتار اوشها . اما اليوم فان بور سعيد تستصيح اول ميناء حر في ارض مصر لتستقبل انشالغ وتخزنها وتصنعها وبهذا تصيف الى مواردها الاقتصادية قرصا جديدة العمالة والانتاج والزخاد . اما حصيلة مصر من رسوم المرور فسوف تتضاعف عما كانت عليه قبل حرب عام 1967 لم تزداد بتتفيسد المرحل التالية لتوسيع القناة وعميقها على ان القناة كأي مرفق اقتصادي تحتاج الى تقييم من وقت لآخر ولقفا لاحتياجات الملاحة البحرية والتقدم التكنولوجي . فالفسرق شاسع بين السفن التي كانت تحتار القنسة عند انشائها وبين فائلات البترول الضخمة التي تدفق حاليا اكبر نسبة من مجموع الاثارات التي تحصلها هيئة القناة .

وقد قام بهذا التقييم بين الحارين العالين الاستاذ انغره سيجفريد عضو الجمع اللغوي الفرنسي الذي كان في الوقت ذاته عالما اقتصاديا كبيرا وحاضرا فريدا كثيرا ما تحدثت الى نقبة من المثقفين المصريين في قمة الجمعية الجغرافية . فان انغره سيجفريد في كتابه :

تم في القرون الوسطى عندما كان سلاطين الممالك يحكمون مصر كان الطرق البري بين موانئ البحر الابيض المتوسط وبين ميناء السويس سرا هاما لتبصالح التي كانت تنصر فيها الجمهوريات الايطالية البحرية وبخاصة البندنية وجوا . وكان سلاطين الممالك يفتنون من ذلك الطريق بسوجب معاهدات تنائية مع موانئ البحر المتوسط ويتقاسمون اياوة في نظير ذلك الضمان بطقون عليها نسبة ((مال السويس)) .

وبخسرنا مؤرخو ذلك الزمان ، كالجبرني وابن اياس ان الجسد من الممالك كانوا يفترون احسانا على السلطان بسبب تاخر مريراتهم فيعتلر اليهم بان ((مال السويس)) لم يرد بعد .

وفي اواخر القرن الرابع عشر كشف البرتغاليون برعامة فاسكو دى جاما طريق رأس الرجاء الصالح حول افريقيا الى الشرق فاشغل شأن البندنية وجوا ويرهما من موانئ البحر المتوسط وتضادلت اهمية طريق السويس .

لم كان مشروع شق قناة السويس وترتب على ذلك تقصير المسافة بين اوربا والهند الى اقل من النصف . . كانت بريطانيا ، التي اصبحت اقيما بعد اكبر منافع بالقناة ، من اعداء الشروع . وايت الدوائر المالية البريطانية ان تسم في موته لانها - على حد تعبير رجال السياسة والمال البريطانيون - ((لا تلقى بائوالا في حفرة)) وما لبت اسم هذه ((الحفرة))