قناة السويس ومستقبلها(*)

للأستاذ أحمد رمزي بك

حديث الليلة ، يتناول قناة السويس ، وموقع مصر الممتاز باعتبارها صاحبة هذا البرزخ ، الذي كان يفصل بين البحرين قبل افتتاح القناة .

١ — ولبيان أهمية هذا الموقع ، أعرض عليكم تاريخين مهمين :

في ٧ مارس سنة ١٩٤٩ وقعت الحكومة الملكية المصرية اتفاقاً مع شركة القناة بعد مفاوضات ومباحثات قامت بها وزارة التجارة والصناعة : وهو اتفاق تناول أقطاب الوزارة نصوصه وبنوده بأحاديثهم ، وأبانوا ما حصلت عليه مصر من مزايا وما حققته لنفسها من أهداف : وبعد إتمام هذا الاتفاق عملاً وطنياً كبيراً يصح لوزارة التجارة والصناعة أن تفخر به ، وهو عمل معروض الآن على الهيئات التشريعية للبلاد لإقراره والتصديق عليه .

وفي ١٧ مارس سنة ١٩٦٨ ينتهي عقد الامتياز الممنوح للشركة .

٢ — وبين هذين التاريخين تقع فترة من الزمن تقرب من عشرين عاماً ، تحتم علينا أخذ الأهبة والاستعداد لتسلم هذا العمل العظيم حتى ننهض به ونتحمل أعباءه أمام العالم . وبالتوقيع على الاتفاق أصبحنا شركاء لحد ما مع الشركة نقاسمها ونقاسمنا المغانم والأعباء ونعمل معها على قواعد أكثر ملاءمة لنا مما عهدناه من قبل وفي فترة تحضّر لتأميم القناة وجعلها مشروعاً قومياً مصرياً .

٣ — فهل لنا أن نتساءل ، ماذا أعددنا لهذا اليوم ؟ أما من الناحية الإدارية والفنية ، فأعتقد أن مصر لن تعجز عن إخراج الفنيين والإداريين الذين يتولون هذا العمل ويثبتون كفايتهم وجدارتهم على صيانة هذا الطريق العالمي : أما من ناحية المستقبل الذي يحيط بالقناة وما يتبعها من تأثر موقع مصر الجغرافي الممتاز ، فهذا الذي يجعلنا نفكر تفكيراً منطقياً يتفق مع ما يحيط بنا من أحداث وما يغمر الدنيا من اتجاهات وتطورات ، أخشى أن تؤثر في أهمية القناة وموقعنا الجغرافي ، أو تساعد على الإقلال مما كان لهذا الموقع العالمي يسبغه علينا من مظاهر احتكار إحدى طرق المواصلات العالمية .

٤ — إننا لا ننسى أن مصر تعرضت مرتين وسط كل من الحربين العالميتين في القرن العشرين لهجومين يرمي كل منهما إلى انتزاع هذا الموقع الجغرافي الهام . ففي سنتي ١٩١٥ ، ١٩١٦ تعرضت القناة مباشرة لهجوم من جانب الجيش التركي ، وإذا من ضفة القناة الشرقية تبدأ حملة الهجوم العنيف الذي اقتحم سيناء وفلسطين وسوريا ولبنان وانتهى عند جبال طوروس سنة ١٩١٨ .

وفي سنتي ١٩٤١ — ١٩٤٢ تكرر الهجوم من ناحية الصحراء الغربية ووجهته منطقة القناة ، والذي ساعدته الظروف لزيارة هذه الجهة أيام معارك العلمين كان يرى التجمعات التي أتت تترى من قوات الجيش التاسع وأخذت أماكنها على الضفة الشرقية لقبول المعركة إذا قدر لقوات المحور اقتحام استحكامات العلمين ووصولها إلى منفذ في قناة السويس .

فهذه الجيوش التي تجمعت في الحرب العالمية الأولى والثانية كانت تقصد بهجماتها قناة السويس وانتزاع هذا الموقع الهام باعتباره الشريان الحيوي الذي يربط القارات الثلاث ، وباءت هزيمتها في العلمين بهجوم مضاد استمر حتى تونس في الحرب الأخيرة ١٩٤٣ .

فالذي يسيطر على القناة ، يسيطر على مقدرات الحروب وتوجيهها وانتصاراتها ، ويفرض على خصمه ما شاء من القرارات الحاسمة التي يتوقف عليها مصير الحروب ونهاية المعارك : ونحن إزاء هذه الأهمية نرجو ألا يشاركنا قيرنا بامتلاك طريق عالمي آخر يقلل من أهمية هذه المنطقة في يوم من الأيام .

٥ — هذا ما لمسناه في السنوات الأخيرة ، أما في الماضي فقد لعب هذا الموقع الجغرافي لمصر صاحبة السيادة على برزخ السويس دوراً هاماً في حياتها ، إذ جعلها صاحبة احتكار الطرق البرية والبحرية بين الشرق والغرب .

في القرون الوسطى ، كانت مصر تحتل مكاناً مرموقاً في

(*) الحديث الذي ألقاه حضرة الأستاذ أحمد رمزي مراقب مصلحة التصريح التجاري والملكية الصناعية من محطة الإذاعة اللاسلكية في يوم ١١ أبريل سنة ١٩٣٩

اقتصاديات العالم المعروف وقتئذ . وكانت تجارة جزء كبير من الدنيا يمر من البحر الأحمر عبر مصر إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط ، وكانت مراكز التجارة في إيطاليا تشارك مصر في هذا الاحتكار وخصوصاً مدينة البندقية .

٦ — وما كاد يكتشف طريق رأس الرجاء الصالح إلى الهند حتى فقدت مصر أهمية موقعها الجغرافي الممتاز الذي كان يدر الخير عليها ، ولم تقبل مصر أن تقف موقفاً سلبياً بل أرسلت حملات بحرية إلى آسيا عن طريق برزخ السويس وساعدها في ذلك حلفاؤها من البنادقة ، وكان القصد منها رد غائلة البرتغاليين عن الهند . وأراد هؤلاء أن يهاجموا مراكز مصر في البحر الأحمر فتعرضت سواكن وغيرها لحروبهم ، واستمر هذا النزاع حتى العهد العثماني .

٧ — وفي عدد المجلة الجغرافية الأمريكية بواشنجتن ، مقال تحدث فيه كاتبه عن أثر التوابل في اكتشاف طرق الملاحة وفي خدمة علم الجغرافية العالمية ، ويفهم منه أن مصر بحكم سيطرتها على هذا الموقع الجغرافي ، كانت تسيطر أيضاً على تجارة التوابل ، وأن هذا الاحتكار للطرق المائية أدى في النهاية إلى اندفاع الدول البحرية نحو اكتشاف آفاق بعيدة وطرق مواصلات تقلل من أهمية هذا المركز الممتاز وتضعف من أثر هذا الاحتكار

وتنتهي هذه الاكتشافات العظيمة بأن تفقد مصر هذا المركز الذي كان يدر عليها الخير ، وتهبط أهمية البندقية وجنوة وغيرها وتصبح ثغوراً من الدرجة الثانية بعد أن كانت دولاً مستقلة فيها مستودعات التجار ومراكز الثروات المالية .

٨ — وها نحن اليوم نواجه عهداً يذكرنا بتلك الأيام البعيدة :

إننا نرى أمامنا تقدماً بعيد المدى وانقلاباً شاملاً في طرق المواصلات الجوية والبرية والبحرية التي تربط أنحاء الأرض .

ونعيش في زمن ملىء بالأحداث الكبرى والتطورات السريعة وأرى في الآفاق المحيطة بنا قوات قد اتجهت إلى البناء والخلق والإنشاء وهي تعتقد أن عمل المعجزات ممكناً وأنه بوسعها إحياء الموات من الأرض ونقل السكان وإجلائهم عن مواطنهم . ونشعر بأن الشرق الأوسط يتمخض عن تطور وتغيير شامل[1] .

٩ — فمن ناحية المواصلات يتحدثون عن طرق القوافل القديمة التي كانت تخترق الصحارى ويؤملون في إعادة تمهيدها حتى تستعمل لنقل البضائع ، ويتحدثون عن النقبة وأثرها ومستقبل خليجها ، ونسمع عن طرق حديدية توضع على الخرائط ثم تنفذ مشاريعها ، ونرى أنابيب البترول تأتي من الأماكن البعيدة لتصب في أماكن معينة[1] ، ونسمع عن موانئ وثغور توسع وتفرض نفسها على هذا الجزء من شرق المتوسط .

١٠ — وقد يبدو هذا لأول وهلة سهل التحقيق ولكن المطلع على ما كان عليه الشرق من عظمة وحضارة وغنى لا يعجب أن يسمع في القريب العاجل بعودة العمران إلى هذه المناطق ، ويكون أن نستعيد ما كانت عليه مدينة أنطاكية في العصور السالفة لنعرف شيئاً مما يخبئه المستقبل لثغر مثل حيفا يطل علينا .

١١ — إنه من أصعب الأمور مواجهة المستقبل على قياس الحاضر ، كما أنه من أخطر الأمور الاكتفاء بنظرتنا القومية بل يجب أن نتبعها بنظرة عامة لما يدور حولنا .

ولهذا نقول أن منطق الحوادث الدائرة حولنا يحتم علينا دراسة مستقبل قناة السويس دراسة عالمية ، لا من ناحية المصلحة المحلية وحدها ، بل على ضوء التطور العالمي وما يدور في بقاع هذه المنطقة المحيطة بنا والتي تحاول أن تشاركنا في مركزنا الممتاز

١٢ — إننا في حاجة إلى عدة مشاريع إنشائية : أهمها توسيع الموانىء المصرية في بور سعيد والسويس ، وإنشاء مناطق حرة متسعة ، وفي وضع شبكة من المواصلات البرية السهلة من الشرق إلى القناة ومن الغرب إليها ، وفي حاجة لسياسة عامة للخطوط الحديدية حول القناة ، ثم في حاجة إلى عدد من المطارات الكبرى والمحطات المائية التي تسمح بهبوط أي نوع كبير من الطائرات فيها .

١٣ — إن تطور مصر سيفرض نشر العمران في سيناء ، ومصلحة القناة تحتم إنشاء منطقة صناعية كبرى في المثلث الذي تشغله المعسكرات البريطانية : لأن توسع الصناعات الكبرى يفرض من المبدأ أن تكون على الطرق المائية .

هذه نظرة لمستقبل القناة في السنوات القادمة إذا أخذنا بها نقول : أن مصر قد انتقلت من الزمن الذي كانت معدة فيه لخدمة القناة ودخلت العهد الجديد الذي يضع القناة في خدمة مصر

أحمد رمزي

(١) يقصد الكاتب ظهور دولة إسرائيل في الشرق .

(١) أشارت البرقيات الخارجية إلى أثر هذه الأنابيب في دخل قناة السويس .