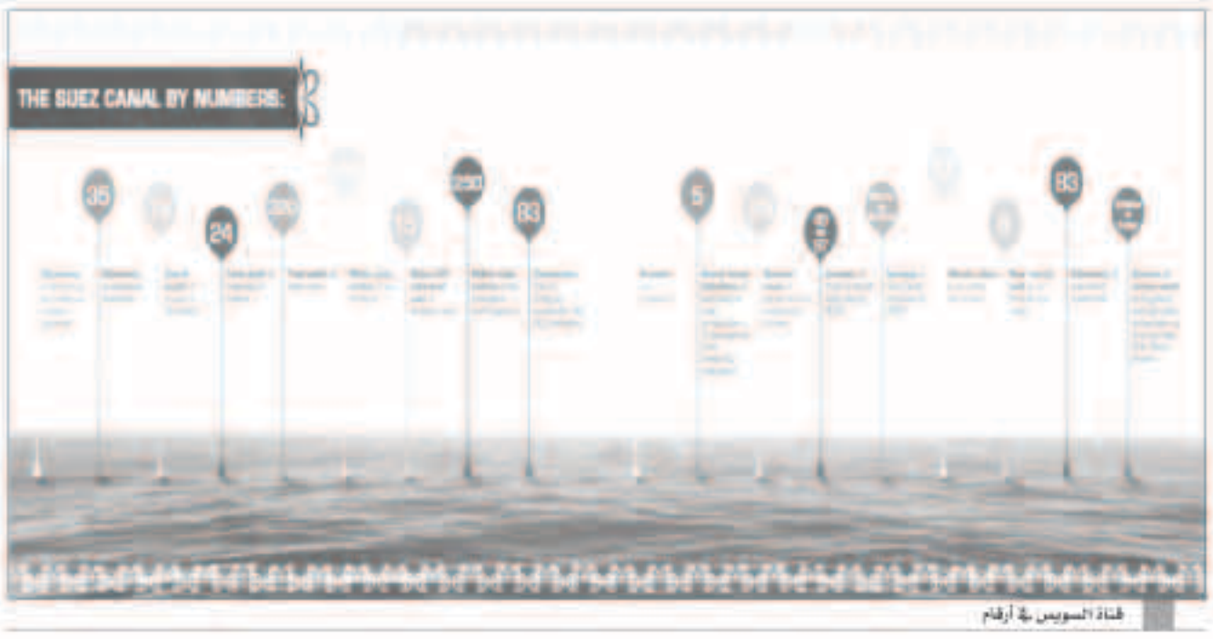
تاريخ ملهم على مدى أكثر من 150 عاماً

مصر تصنع التاريخ عبر مشروع «قناة السويس الجديدة»

مشروع قناة السويس



قناة السويس بالأرقام

تعتبر «قناة السويس» من القصص الملهمة في التاريخ؛ إذ لم تخل مسيرتها الممتدة لأكثر من 150 عاماً من لحظات عصيبة، ولكنها اليوم تشق طريقها عبر سهول مصر كرمز حي لعزيمة وإصرار الشعب المصري ورأية خفاقة للازدهار والأمل والتاريخ العريق.

تكللت جهود مصر لتنشيط حركة التجارة العالمية بريادتها كأول دولة تحفر قناة مائية عبر أراضيها. وتتمتع قناة السويس بأهمية كبرى نظراً لموقعها الاستراتيجي الذي جعل منها حلقة وصل دولية بين الشرق والغرب ومجرى ملاحياً رئيسياً بين البحرين الأحمر والمتوسط. وتعود فكرة إنشاء قناة السويس لأكثر من 40 قرناً مضت بدءاً من عصر الفراعنة ومروراً بالعصر الإسلامي حتى تم حفرها على الشكل الراهن اليوم.

وتم جرف العديد من القنوات بين نهر النيل والبحر الأحمر، وجرى استخدامها بموجب شروط عديدة عبر العصور. وبعد أن تبقى جزء يسير منها، أعاد عمرو بن العاص بناءها بعد الفتح الإسلامي لمصر بهدف ربط النيل مع البحر الأحمر، وتأمين خط امدادات جديد من القاهرة. وكانت القناة تستخدم بشكل رئيسي لشحن الحبوب ونقل الحجاج إلى الأراضي المقدسة في الجزيرة العربية؛ وتم إغلاقها مطلع عام 767 ميلادي من قبل الخليفة العباسي المنصور لقطع الإمدادات عن المتمردين في دلتا النيل وتجويع الثوريين في المدينة المنورة.

وبُذلت الجهود الأولى لبناء قناة حديثة خلال حملة نابليون بونابرت على مصر عام 1798 بهدف ترك تداعيات مدمرة على حركة التجارة الإنجليزية. ولم يلبث أن توقف العمل بالمشروع بعد حسابات سيئة أشارت إلى أن البحر الأحمر أعلى بنحو 10 أمتار من مستوى البحر المتوسط.

وفي وقت لاحق، وصلت إلى شواطئ مصر مجموعة من العلماء والمثقفين الفرنسيين وأقاموا فيها بين عامي 1833-1853. وقد أبدى أولئك العلماء اهتماماً لافتاً بإحياء مشروع قناة السويس؛ وعندما عاد جزء كبير من مهندسي المجموعة إلى فرنسا، قام من تبقى منهم بتأسيس رابطة حملت اسم «سان سيمون» وركزت على دراسة إمكانية حفر قناة السويس مرة أخرى؛ ودحضت الرابطة أي مخاوف بشأن وجود فرق في المستويات بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، وقامت بإعداد دراسة فنية للمشروع.

ولسوء الحظ، ظهرت في ذلك الوقت معارضة انجليزية قوية لمشروع القناة، وكان حاكم مصر محمد علي مريضاً ولم يبد اهتماماً بها آنذاك، وتوقف على إثر ذلك العمل في المشروع. وفي عام 1854، نجح الدبلوماسي الفرنسي والمهندس فرديناند ماري دي ليسبس في حشد انتباه نائب الوالي سعيد باشا للمشروع.

وفي عام 1858، تأسست «الشركة العالمية لقناة السويس البحرية» وحصلت على امتياز لحفر قناة وتشغيلها لمدة 99 عاماً على أن تؤول ملكيتها بعد ذلك إلى الحكومة المصرية. وتأسست الشركة في البداية كمؤسسة مصرية خاصة يملك معظم أسهمها مستثمرين مصريين وفرنسيين. وفي عام 1875، قامت الحكومة البريطانية بشراء أسهم الحكومة المصرية.

واشارت الدراسة التجريبية للمشروع إلى ضرورة إزالة 2.613 مليون قدم مربعة من الاتربة بما فيها 600 مليون قدم مربعة من التربة الجافة و2.013 مليون قدم مربعة من التربة المجروفة بفعل المياه. وبلغت التكلفة التقديرية الإجمالية للمشروع آنذاك 200 مليون فرنك.

وتسبب ذلك ببعض العراقيل الكبرى وأبرزها مسألة التمويل. وعندما اشترى سعيد باشا نسبة 44% من الشركة للإبقاء على تشغيلها؛ ومع ذلك كان الإنجليز والأتراك يشعرون بالقلق إزاء المشروع، ورتبوا لوقفه ولو لفترة وجيزة إلى أن تدخل نابليون الثالث وبدأ حفر القناة فعلياً في الخامس والعشرين من أبريل 1859. وبدءاً من ذلك التاريخ وحتى عام 1862، تم استكمال الجزء الأول من القناة. ومع تولي اسماعيل الحكم خلفاً لسعيد باشا في عام 1863، توقف العمل في المشروع مجدداً.

وبعد ذلك لجأ فرديناند دي ليسبس مرة أخرى إلى نابليون الثالث، فتشكلت لجنة دولية في مارس 1864 وقامت بمعالجة المشكلات التي تعيق المشروع ليتم استكمال القناة في غضون 3 سنوات. وفي يوم 17 نوفمبر 1869، أزيل الحاجز عند السويس وتدفقت مياه البحر المتوسط الى البحر الأحمر وتم افتتاح قناة السويس أمام الملاحة العالمية.

وبالرغم من تدفق المياه عبر القناة، إلا أن الانتهاء الكامل من المشروع استغرق 10 سنوات أخرى من الجهود المضنية؛ وتم استدعاء 20 ألف مصري كل 10 أشهر لإتمام أعمال الإنشاءات في الممر المائي البالغ طوله 160 كيلومتراً.

واستضافت مدينة الإسماعيلية احتفالاً مهيباً عند الانتهاء من قناة السويس بحضور 6 آلاف متفرّج والعديد من رؤساء الدول بمن فيهم الإمبراطورة أوجيني، وإمبراطور النمسا، وأمير ويلز، وأمير بروسيا، وأمير هولندا. ودخلت قافلتان من السفن القناة من مداخلها الجنوبية والشمالية والتقتا في الإسماعيلية.

وفي عام 1888، تم افتتاح القناة رسمياً بموجب اتفاقية دولية نصّت على مرور السفن من جميع الدول دون تمييز؛ وهو ما شكل اتفاقاً تاريخياً برهن على التزام مصر بتسهيل التجارة العالمية. ولكن الحكومة البريطانية قامت بشراء أسهم في القناة بقيمة 400 ألف جنيه إسترليني، وحافظت فرنسا على حصة الأغلبية فيها. وبذلك استمرت القناة تحت السيطرة الإنجليزية والفرنسية إلى أن قام بتأميمها الرئيس المصري الراحل جمال عبدالناصر في عام 1956، وأصبحت «هيئة قناة السويس» تديرها منذ ذلك الحين.

ومع احتدام الصراعات الإقليمية، تم إغلاق قناة السويس لفترة وجيزة قبل أن يعاد افتتاحها عام 1957. وقد استكملت مصر في عام 1962 مدفوعاتها النهائية تجاه القناة لتعلن سيطرتها الكاملة على المشروع.

واليوم، تعتبر قناتا السويس القديمة والجديدة من أهم الممرات الملاحية في العالم. وقد أثمر الدفاع المستميت عن هذا المشروع الحيوي وأهميته الكبرى على الساحة الدولية في تحقيق عائدات مجزية لمصر التي تفخر اليوم بتشغيل مشروع واعد سيدرّ عليها حوالي 12.5 مليار دولار أمريكي سنوياً.

12.3 مليار دولار..العائد السنوي المتوقع حتى 2023

افتتح الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي أمس قناة السويس الجديدة رسمياً أمام حشد غفير من قادة العالم والشخصيات المرموقة وأبناء الشعب المصري.

ويسهم توسيع المجرى الملاحي الحالي، إلى جانب افتتاح المجرى الجديد، بترسيخ مكانة قناة السويس كواحدة من أشهر وأهم ممرات الملاحة البحرية في العالم.

وبعد الجهود الدؤوبة التي بذلها العمال المصريون على مدى 12 شهراً متواصلاً، أصبح بإمكان السفن اليوم عبور قناة السويس الجديدة بالاتجاهين في آن معاً ولأول مرة في التاريخ. وقد دعيت كوكبة من قادة العالم والشخصيات المرموقة في قطاع الأعمال لحضور هذا الحدث العالمي الذي يكرم جهود العمال المصريين طوال الفترة الماضية.

ومن المتوقع أن يتمكن هذا المشروع المذهل، والذي نجح على مدار ستة أيام فقط بجمع 8.5 مليارات دولار أمريكي خلال دورته التمويلية الأولى، من تحقيق عائدات بقيمة 12.3 مليار دولار أمريكي سنوياً حتى عام 2023؛ أي أكثر من ضعف العائدات الحالية للقناة. وأشار الرئيس السيسي إلى أمله بأن تصبح القناة رمزاً لنهضة مصر الحديثة، وهدية منها إلى العالم أجمع، ودليلاً على عزيمة وإصرار الشعب المصري.

وتم بناء قناة السويس الجديدة بموازاة القناة الحالية. ومن المتوقع أن تشهد زيادة في عدد السفن العابرة لها بنسبة 50% بحلول عام 2023؛ وأن تسهم برفع معدل العبور اليومي من 49 إلى 97 سفينة، وتقليل إجمالي زمن عبور السفن المتجهة جنوباً حتى 8 ساعات.

وتعاون على استكمال مشروع القناة الجديدة أكثر من 43 ألف عامل خلال ستة تقويمية واحدة بالرغم من الاتفاق بدايةً على تسليمه في غضون 3 سنوات. وشهد المشروع معايير بناء ضخمة في ضوء امتداد أعمال الحفر إلى 250 مليون متر مكعب بتكلفة تقديرية بلغت 550 مليون دولار أمريكي.

وتم حفر ما يزيد على 242 مليون متر مكعب من الرمال خلال أعمال بناء القناة الجديدة، مما أثمر عن إنشاء ممر ملاحي بطول 35 كيلومتراً وعمق 24 متراً.

وأصدرت الحكومة المصرية بهذه المناسبة شهادات استثمار دعت من خلالها المواطنين والمقيمين بالبلاد إلى الاستثمار في القناة الجديدة لجمع التمويل اللازم. وتم إثر ذلك جمع مبلغ مذهل قدره 8.5 مليارات دولار أمريكي خلال 6 أيام فقط.

وبهذه المناسبة، قال الفريق مهاب مميش، رئيس "هيئة قناة السويس": "إن افتتاح قناة السويس الجديدة اليوم هو مدعاة فخر كبير؛ ليس لـ"هيئة قناة السويس" وفخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي فحسب، وإنما لكامل الشعب المصري الذي جابه المستحيل لأجل تحويل هذا الحلم إلى حقيقة ملموسة".

وأضاف مميش: "إننا نكشف اليوم عن هدية الشعب المصري إلى العالم أجمع: وهي قناة السويس الجديدة التي ترمز لنهضة مصر الحديثة بما تنطوي عليه من مقومات إيجابية تبشر بالازدهار. وبهذا نكون قد نجحنا في وضع قناة السويس على رأس هرم قطاع الملاحة البحرية".

واستضافت قناة السويس الجديدة مؤخراً عدداً من السفن خلال الفترة التجريبية التي امتدت طوال الأسبوعين الماضيين. وبالرغم من ذلك، تتوقع "هيئة قناة السويس" نمو أعمال القناة أضعافاً مضاعفة بعد إطلاقها رسمياً في وقت سابق من اليوم.

5.7 % ارتفاعاً بالطلب العالمي على رحلات الطيران

قال الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا"، إن الطلب العالمي على رحلات الطيران بالعالم شهد ارتفاعاً نسبته 5.7% في يونيو 2015، مقارنة بيونيو العام الماضي.

وذكر التقرير الشهري المنشور على موقع الاتحاد، أن حركة النقل الجوي بنهاية يونيو سجلت تباطأ، مقارنة بشهر مايو الذي ارتفعت فيه الحركة نحو 6.9%.

وأوضح التقرير أن وتيرة النمو بشكل عام تباطأت بسبب ضعف الطلب بمنطقة آسيا، والمحيط الهادي، وتأثير أزمة ديون اليونان.

وارتفعت الحركة على شركات الطيران بالشرق الأوسط في يونيو بنحو 10.5% والذي كان أبطأ من مايو الذي ارتفعت فيه الحركة 14%.

وذكر الاتحاد أن حركة السفر بالشرق الأوسط تأثرت بشهر رمضان الذي قل فيه الطلب.

وصعدت الحركة في أوربا بنحو 4.1% في يونيو، مقابل يونيو 2014، والذي كان أقل من الارتفاع 5.7% في حركة مايو. على الرغم من انتعاش مؤشرات النشاط التجاري والتي تسير في الطريق الصحيح.

وشهدت حركة مرور شركات الطيران في أمريكا الشمالية زيادة بنسبة 2.7%، بزيادة 2% عن مايو، والتي لا تزال الأعلى بين المناطق.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)

المركزي البريطاني يخالف التوقعات ويثبت سعر الفائدة

ثبت البنك المركزي البريطاني أسعار الفائدة عند أدنى مستوياتها 0.5%، لتأتي نتيجة التصويت 8-1 لصالح تثبيت أسعار الفائدة، ليخالف توقعات الأسواق، بالإضافة إلى قيام بتخفيض توقعات التضخم على المدى القريب إلى مستوى 2%، وكانت النسبة السابقة والمتوقعة هي 0.5%.

وصوت أعضاء البنك المركزي البريطاني حيث أظهر أن عضواً واحداً فقط من التسعة أعضاء صوت لصالح رفع أسعار الفائدة خلال هذا الشهر، في حين كانت الأسواق تتوقع على الأقل عضوين يقومان بالتصويت لصالح رفع أسعار الفائدة.

وأعلن البنك المركزي البريطاني من ناحية أخرى عن تقرير التضخم الربع سنوي والذي قام خلاله بتخفيض توقعات التضخم على المدى القريب بسبب الانخفاض الحالي في أسعار الطاقة، وارتفاع مستويات الجنيه الإسترليني، حيث من المتوقع أن يتسبب هذا في تراجع معدلات التضخم حتى منتصف عام 2016.

وشهد الجنيه الإسترليني ارتفاعاً مقابل سلة العملات الأجنبية على خلفيات التوقعات بالتصويت المقرر إجرائه اليوم على أسعار الفائدة في انجلترا، الأمر الذي أدى إلى إقبال كبير على شراء الجنيه الإسترليني.

ويجتمع البنك المركزي شهرياً من أجل اتخاذ قرار بشأن أسعار الفائدة، و يعلن القرار عقب كل اجتماع. يستخدم البنك المركزي البريطاني أسعار الفائدة هذه للتحكم بمستويات التضخم و السيولة في البلاد. يتكون مجلس السياسة النقدية من 9 أعضاء و يترأسهم رئيس البنك البريطاني و هو السيد مارفن كينج، و يتبع البنك نظام التصويت في اتخاذه لقرار الفائدة.

البنك المركزي البريطاني

مخزون الغاز الأمريكي يواصل التراجع بوتيرة أكبر من المتوقع

تراجع مخزون الغاز الطبيعي الأمريكي بنهاية شهر يوليو الحالي مسجلاً تراجعه للأسبوع الثاني على التوالي.

وأشار تقرير صادر من وكالة الطاقة الأمريكية، أن مخزونات الغاز الطبيعي الأمريكي تراجعت 32 مليار قدم مكعب خلال الأسبوع الأخير من يوليو، وكانت النسبة المتوقعة هي 42 مليار قدم مكعب، بينما الرقم السابق تقدر بـ 52 مليار قدم مكعب خلال الأسبوع الماضي.

ويقيس مخزونات الغاز الطبيعي التغير في تخزين مخزونات الغاز والذي صدر من قبل إدارة معلومات الطاقة Energy Information Administration. هذا التقرير يدل على الطلب على الغاز وتقلبات الأسعار.