



القناة الجديد

نشرة دورية تصدر عن مركز إعلام هيئة قناة السويس - العدد الخامس ١٥ يونيه ٢٠١٩ م - ١١ شوال ١٤٤٠ هـ طبع بمطابع هيئة قناة السويس

ملحمة تطهير القناة

عدد تذكاري
احتفالاً بالذكرى ٤٤
لإعادة افتتاح
القناة



« المصريون بأيديهم أزالوا الألغام والسفن الغارقة وسد الدفرسوار لفتح القناة
الوحدة الاقتصادية أحد ثمار إعادة افتتاح القناة
« ١٣ مليار دولار خسائر العالم من إغلاق القناة



« المالية : هيئة قناة السويس
تحقق ٧٢ مليار جنيه أعلى معدل
تحويل للخزانة

« الفريق مميش يشهد عبور
سفينة الحاويات EVER GLORY
لأول مرة



في ختام فعاليات الدورة التدريبية للكوادر الأفريقية

وزير الموارد المائية والري: « إنشاء ممر مائي بين بحيرة فيكتوريا والبحر المتوسط يعد حلماً لتحقيق التنمية والازدهار لشعوب القارة السمراء الفريق مُهاب مميّش: « إفريقيا مستقبل التنمية والاستثمار عالمياً وتضم العديد من الدول والأسواق الواعدة »



مميّش على استضافته فعاليات ومحاضرات البرنامج التدريبي، وأوضح أن مشروع الربط بين بحيرة فيكتوريا والبحر المتوسط سيعمل على تحويل دول إفريقيا إلى دول مصنعة ومصدرة من خلال تسهيل انتقال البضائع من الدول الإفريقية بما يعمل على توفير فرص العمل، معبراً عن سعادته بزيادة عدد الدول المشاركة في التجمعات المماثلة، فقد ارتفعت نسبة الدول المشاركة من ٢٠٪ في عام ٢٠١٦ إلى ٢٥٪ في الدورة الحالية، وهو ما يدل على وجود تطور وزيادة وعي من الجميع بأهمية المشروع. وأضاف أن البنك قام بتخصيص ٦٥٠ ألف دولار لتمويل دراسات الجدوي للمرحلة الأولى من المشروع، مشيراً إلى أنه بعد نجاح المرحلة الأولى فالبنك الإفريقي سيدرس إمكانية المشاركة في المرحلة الثانية.

وتبادل الرؤي لاسيما في ظل المكانة الدولية الرائدة التي تحظى بها القناة في حركة التجارة الدولية متمنياً أن يحظى نهر النيل بهذا الدور لتوثيق العلاقات والروابط بين دول حوض النيل. وفي ذات الإطار تقدم السيد «برنار تزواندا» ممثل مجموعة دول الكوميسا بالشكر للسيد الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس جمهورية مصر العربية، معبراً عن فخره بتواجده في مصر والتي تمتلك القدرة والأدوات التي تمكنها من قيادة مشروع عملاق مثل ربط بحيرة فيكتوريا بالبحر المتوسط. وأكد على أن خبرة مصر في مجال النقل النهري كانت عاملاً مؤثراً في نجاح المرحلة الأولى من المشروع. وبدوره تقدم الدكتور خالد العسكري ممثلاً عن الأستاذة مالبين بلومبرج مدير مكتب البنك الإفريقي للتنمية في القاهرة، بالشكر للفريق مهاب

البرنامج التدريبي متمنياً أن تصب الخبرة المعرفية التي تم اكتسابها ضمن هذا البرنامج في تأهيل الكوادر البشرية اللازمة لضمان نجاح المشروع الواعد. وأكد وزير الري على أن إنشاء ممر ملاحى بين بحيرة فيكتوريا والبحر المتوسط يعد حلماً لتحقيق التنمية والازدهار لشعوب القارة السمراء لتحظى بمستقبل أفضل للأجيال الحالية والمستقبلية، وذلك بتعظيم الاستفادة من نهر النيل وتحويله من مجرد نهر مائي إلى محور للتنمية يعود بالنفع على دول حوض النيل. كما أعرب اللواء بحري ياسر جلال رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل النهري، في كلمته التي ألقاها نيابة عن الفريق كامل الوزير وزير النقل، عن سعادته بتواجد الأشقاء الأفارقة في هيئة قناة السويس رمز التحدي والتصميم والإرادة مما جعلها المكان الأنسب لتلقي التدريب

لهم تحيات السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية، والدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء، مشدداً على أن إفريقيا هي مستقبل التنمية والاستثمار عالمياً وتضم العديد من الدول والأسواق الواعدة. وأكد مميّش على أن قوة القارة الإفريقية في وحدتها وإحداث التكامل بين دولها وتعزيز قطاع النقل والبنية التحتية، ومن بين أوجه هذا التكامل البرنامج التدريبي الحالي والذي يعد خطوة مهمة في طريق تبادل الخبرات وبناء الكوادر البشرية وزيادة التبادل التجاري بين الدول. وعبر الدكتور محمد عبد العاطي وزير الموارد المائية والري عن سعادته لتواجده في ختام فعاليات البرنامج التدريبي المتقدم للأفارقة موجهاً الشكر لهيئة قناة السويس وقطاع نهر النيل بوزارة الري على الجهد المبذول في تنظيم

شهد الدكتور محمد عبد العاطي وزير الموارد المائية والري و الفريق مُهاب مميّش رئيس هيئة قناة السويس، رئيس الهيئة العامة الاقتصادية لمنطقة القناة، وسفراء عدد من دول حوض النيل ودول الكوميسا، يوم الخميس الموافق ٢٠١٩/٦/١٣، ختام فعاليات البرنامج التدريبي المتقدم لدول حوض النيل والذي نظّمته وزارة الموارد المائية والري في الفترة من ٩ إلى ١٣ يونيو تحت عنوان «الملاحاة المائية الداخلية - فالفرص والتحديات»، بحضور اللواء ياسر جلال رئيس هيئة النقل النهري وممثل وزارة النقل، وممثلي مجموعة دول الكوميسا وبنك التنمية الإفريقي، وعدد من قيادات هيئة قناة السويس، وذلك بمركز المحاكاة والتدريب البحري بالإسماعيلية. رحب الفريق مُهاب مميّش بالحضور الكريم ناقلاً

في الذكرى الـ ٤٤ على إعادة افتتاح قناة السويس للملاحة رجال الهيئة والقوات البحرية والإنقاذ النهري يروون شهاداتهم عن تطهير القناة

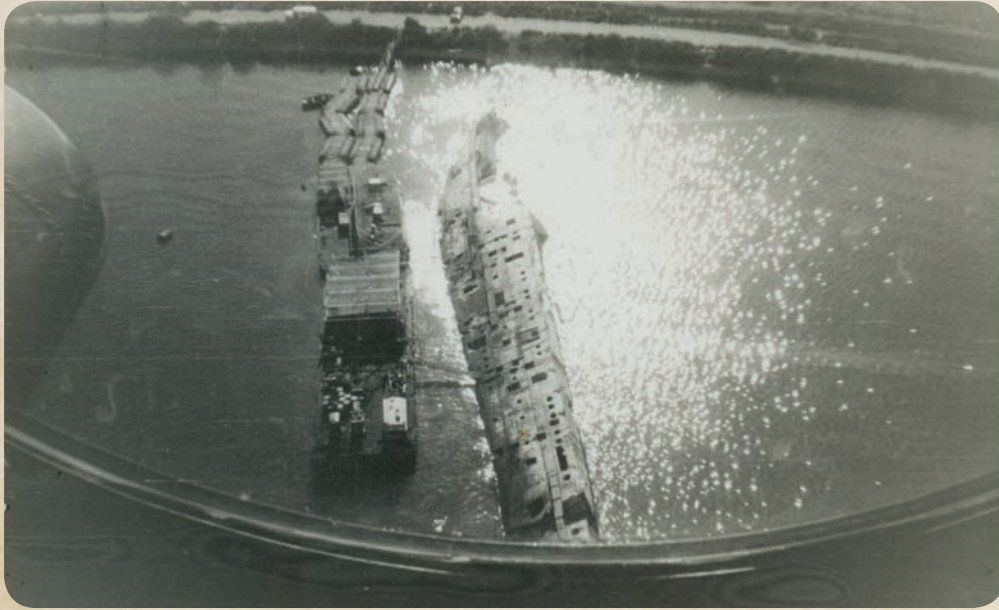
« **الأهم المتحدة:** ١٣,٦ مليار دولار خسائر العالم من غلق القناة إبان حربي الاستنزاف وأكتوبر
« **عبد الحميد يوسف:** الهيئة شاركت في مشروعات وطنية أثناء الحرب لدعم الاقتصاد
الوطني

« **عبد التواب حجاج:** غلق القناة أصاب العالم بصدمة شديدة .. وتسبب في تغيير صناعة
النقل البحري

« **أمين زيد:** العوائق شملت سفن وكراكات وسيارات عسكرية وبقايا الطائرات

« **ماجد أبو زيد:** نجحنا في إزالة سد الدفرسوار بعرض ٢٠ متر في القمة و١٤٠ متر في القاع

هذه المجهودات برفع وتفجير
٦٨٨ ألف لغم وقنبلة على
ضفتي القناة وانتشال ٤٢ ألف
لغم وقنبلة وصاروخ من قاع
القناة. ولم تقتصر العوائق
على الألغام، إذ شملت معركة
التطهير انتشال ١٠ عوائق
كبيرة الحجم من الكراكات
والسفن يربو وزن الواحدة
منها عن ألف طن، بخلاف
انتشال أبطال الإنقاذ البحري
بترسانة قناة السويس عدد ٦٢
عائق متوسط وصغير الحجم
من اللنشات والآلات والدبابات
والعربات العسكرية بإجمالي
وزن ٥٣٠٠ طن، وذلك تمهيداً
لافتتاح الرئيس الراحل أنور
السادات لقناة السويس أمام
العالم أجمع في ٥ يونيو ١٩٧٥.
واليكم شهادات حية لبعض
من رجال هيئة قناة السويس
والقوات البحرية الذين
شاركة وعاصروا هذه الملحمة
الوطنية وأعادوا افتتاح شريان
الخير بكفاءة منقطعة النظير
مهدت لمشروعات تطوير
عملاقة خدمت التجارة
العالمية وجميع شعوب العالم.



الوحدات الغارقة بالقناة قبل ملحمة التطهير

السويس بمفرده. وبدأت
عمليات التطهير الفعلي في ١١
أبريل ١٩٧٤، والتي شهدت
فدائية رجال قناة السويس
والبحرية المصرية البواسل في
انتشال أكثر من ٨٥٠٠ جسم
متفجر، وإزالة حوالي ألف
جسم متفجر آخر مداخل
القناة وأماكن انتظار السفن،
هذا فضلاً عن تفجير قنابل
زنة ألفي رطل وانتشال ٢٠٠
طن من الذخائر بالصالات
والقوارب الغارقة، وتكللت

بالهيئة الذين وظفوا معدات
بسيطة في رفع العوائق من
السفن الصغيرة والقاطرات
واللنشات التي غرقت بميناء
بورسعيد خلال الحرب
حتى تهيأ القناة لاستقبال
السفن وكاسحات الألغام
الأجنبية المشاركة في أعمال
التطهير، وبلغ إجمالي حجم
القطع التي تم انشالها ٣٥
ألف طن تشمل ١٣٠ عائقاً
متوسطاً وحوالي ٦٠٠ عائق
صغير و٩٩ عائق من غاطس

السويس في حصد باكورة
ثمار حرب ٦ أكتوبر المجيدة
في ١٩٧٣ بإزالة آثار العدوان
الإسرائيلي وتطوير المجرى
الملاحى في ملحمة وطنية
برهن خلالها رجال قناة
السويس بمساعدة القوات
البحرية المصرية أن الإنجازات
تولد من رحم الأزمات.
وبدأت قناة السويس أعمال
التطهير في أوائل ديسمبر ١٩٧٣
عقب انتصار أكتوبر مباشرة،
بجهود رجال الإنقاذ البحري

احتفت هيئة قناة السويس
في الخامس من يونيو الحالي
بالذكرى الـ ٤٤ لإعادة افتتاح
المجرى الملاحي أمام حركة
التجارة العالمية بعد فترة
إغلاق دامت ٨ سنوات إثر
العدوان الإسرائيلي الغاشم على
مصر في ١٩٦٧، في هجوم دفع
ثمنه العالم أجمع وليس مصر
بمفردها، فالحصول على الغذاء
والدواء أضحى أصعب، نتيجة
اضطرار السفن لقطع مسافات
أطول تحملها تكاليفاً باهظة
عوضاً عن قناة السويس
التي أثبتت منذ اليوم الأول
لافتتاحها في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩
أنها حلقة الوصل الأهم
بين الشرق والغرب. وتكفي
الإشارة إلى حجم خسائر العالم
من غلق قناة السويس وذلك
وفقاً للتقارير الرسمية التي
أصدرتها هيئة الأمم المتحدة
في هذا الشأن، والتي تقدر
بـ ١٧٠٠ مليون دولار سنوياً
بإجمالي ١٣,٦ مليار دولار .
وتأكيداً على رسالتها الخالدة
بأنها شرياناً للخير لمصر والعالم
أجمع، سارعت هيئة قناة



المهندس مشهور ومجلس إدارة الهيئة يناقشون إجراءات عودة الملاحة للقناة

من هنا بدأت ملحمة التطهير

للقناة بواسطة الشمندورات العائمة سواء العادية منها أو المعدنية وذلك إعادة تركيب وتشغيل وسائل الاتصال التلفوني واللاسلكي .

- عودة مهمات هيئة قناة السويس وأجهزتها الإدارية والفنية من مواقع تهجيرها إلي منطقة القناة وفقاً لاحتياجات تقدم العمل في إعادة الملاحة وطبقاً للخطة الموضوعة لذلك

- عودة بعض الأفراد اللازمين لكل مرحلة وتنظم هذه العملية بحيث تتم طبقاً لاحتياجات الفعلية وفقاً لتصوير السيد رئيس الهيئة لتنفيذ عملية إعادة فتح قناة السويس للملاحة من خلال تشكيل جهاز متفرغ لهذا العمل يرأسه المهندس علي محمود إبراهيم علي أن يختار سيادته معاونين له في هذا الجهاز بحيث يكونوا متفرغين نهائياً لهذا العمل .

البحري المصري في انتشال الوحدات البحرية الصغيرة علي أن تبدأ في تنفيذ الخطة التفصيلية التي وضعتها الهيئة بحيث يتم إعادة فتح القناة للملاحة بنفس الغاطس الذي كان قبل عدوان ١٩٦٧ وهو ٢٨ قدم وتتضمن الخطة النقاط الآتية:

- عمل مسح تفصيلي كامل لجميع العوائق الموجودة بالقناة سواء للوحدات الكبيرة الغارقة أو الوحدات الصغيرة .

- تفعيل الاتفاق مع الشركات العالمية المتخصصة في عمليات انتشال السفن الغارقة الكبيرة والتي يتوفر لها معدات وأوناش عائمة كبيرة تصل قدرتها إلي حوالي ١٠٠٠ طن .

- رفع بعض الرمال التي قد تكون متراكمة حول الوحدات الغارقة الكبيرة وذلك باستخدام كراكات الهيئة .

- إعادة تحديد المجري الملاحي

العملية غداة إتمام الضفة الغربية للقناة » وفي تلك اللحظة اعتبرت الإدارة العليا لهيئة قناة السويس برئاسة المهندس مشهور أحمد مشهور أن ما جاء في الخطاب تكليف مباشر له في البدء للاستعداد لتطهير القناة عقب انتهاء الحرب وعقدت في اليوم التالي اجتماعاً طارئاً لمجلس المديرين في تمام الساعة ١٢ ظهراً ليوم الأربعاء الموافق ١٧/١٠/١٩٧٣ وذكر المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس حينه بأن السيد رئيس الجمهورية قد اتصل به ثالث أيام المعركة وأشار ببدء الاستعداد بفتح قناة السويس علي أن يتم التنسيق والاتصال بكبري الشركات لعالمية لانتشال الوحدات الكبيرة الغارقة والتي بلغ عددها ١٠ وحدات كبيرة علي أن تقوم الهيئة بمعاونة السلاح

وإمكانياتها المادية من ترسانات ووحدات بحرية وقاطرات وورش ومحطات المياه وخلافه بما في ذلك حالة المجري الملاحي المتوقف عن العمل بما فيه من عائمات غارقة ووحدات بحرية محتجزة يحدوها الأمل في العودة إلي الحياة من جديد والمشاركة في حركة التجارة العالمية .

في ١٦ من أكتوبر ١٩٧٣ وقف الرئيس البطل محمد أنور السادات يلقي خطابه التاريخي بمجلس الشعب يعلن انتصار مصر التاريخي في حرب أكتوبر المجيدة قائلاً « أنت علي استعداد هذه الساعة بل هذه الدقيقة أن نبدأ في تطهير قناة السويس وفتحها أمام الملاحة العالمية لكي تعود إلي أداء دورها في رخاء العالم وازدهاره وقد اصدرت الأمر بالفعل إلي رئيس هيئة قناة السويس بالبدء في هذه

بعد توقف حركة الملاحة في قناة السويس عقب ٥ يونيو ١٩٦٧ لم تكن إدارة القناة بعيدة عن التفكير في عودة الملاحة من جديد للقناة وكان ذلك بمثابة الحلم لجميع العاملين بالهيئة وفي أثناء فترة توقف الملاحة ورغم انتقال إدارة الهيئة للقاهرة للمشاركة في المشاريع التنموية التي تتم داخل مصر وللاستفادة من الامكانيات الهائلة لهيئة قناة السويس ورجالها في كافة التخصصات فقامت الهيئة بمد الجسور علي النيل وشق الترعة والطرق البرية بمعداتها حتي لا تكون عبئاً علي الدولة وللمحافظة علي المهارات الفنية للعاملين بالهيئة ومن أجل عودة الحلم من جديد بعودة الملاحة كانت إدارة الهيئة تقوم بعمل تقرير سنوي عن الأوضاع في قناة السويس وجميع منشأتها

« النهاردة عيد »

الرئيس السادات يعلن إعادة افتتاح القناة للملاحة بعد التطهير

في حفل تاريخي على رصيف مبنى إدارة قناة السويس ببورسعيد، وقف الرئيس الراحل محمد أنور السادات رئيس جمهورية مصر العربية، وبجواره ضيف الشرف الأمير رضا بهلوي ولي عهد إيران وقتها ووفود من جميع الدول العربية ووزراء الدفاع العرب، ومراسلوا أجهزة الإعلام الأجنبية ووكالات الأنباء العالمية، ليعلن للعالم كله إعادة فتح القناة للملاحة، وجاء نص كلمته كالآتي:



«بسم الله.. سجل التاريخ الحديث أن قناة السويس أغلقت أكثر من مرة وأخرها في الخامس من يونيو ٦٧، نتيجة للعدوان الإسرائيلي على أرض مصر وسلامتها، واليوم أعلن باسم الله أمام العالم أجمع أن قناة السويس المصرية قد تم تطهيرها كاملة من العدوان الإسرائيلي وأصبح طبيعاً أن يكمل هذا الشريان المصري الحيوي مسيرة العبور في سبيل سعادة الأسرة الإنسانية ورخائها وأن يواصل رسالته العالمية في الربط بين أطراف العالم كلها وتعميق التبادل والتفاعل بين الأمم والشعوب. إن ابن هذه الأرض الطيبة التي شق القناة بعرقه ودموعه همزةً للوصل بين القارات والحضارات وعبرها بأرواح شهدائه الأبرار لينشر السلام والأمان على ضفافها، يعيد فتحها للملاحة من جديد كما أنشأها أول مرة رافداً للسلام وشريناً للازدهار والتعاون بين البشر. ومصر إذ تواصل عطائها الإنساني تكرر أنها مصممة على القيام بواجبها المقدس نحو أرضها والأرض العربية الطاهرة التي لازال العدو يحتلها في الجولان وسيناء وفلسطين ونحو الحقوق العربية المغتصبة وسلام على العالمين. والسلام عليكم ورحمة الله»

وبعد كلمة الرئيس السادات قام الفريق أول محمد عبد الغني الجمسي نائب رئيس الوزراء ووزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة بتقديم «وثيقة تسليم القناة من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية» إلى المهندس مشهور أحمد مشهور رئيس الهيئة وقتها، ووقع عليها الرئيس السادات أمام أعين الجميع، والجدير بالذكر أن المادة الأولى من الوثيقة نصت على تسليم القناة إلى هيئة قناة السويس لإدارتها اعتباراً من الساعة الحادية عشر من صباح يوم ٥ يونيو ١٩٧٥، فيما نصت المادة الثانية على استمرار القوات المسلحة في حماية مدن القناة وتأمين الملاحة فيها ضد أي اعتداء. واختتمت مظاهر الاحتفال ببورسعيد بصعود الرئيس السادات على ظهر المدمرة ٦ أكتوبر ليتقدم بها أول رحلة عبر قناة السويس بعد افتتاحها، وضمت هذه القافلة التاريخية يخت «الحرية» ثم سفينة القيادة بالأسطول السادس «ليتل روك» ثم السفينتان المصريتان «سوريا» و«عايدة»، ثم لنشان عسكريان والقاطرة «مارد»، وأخيراً ثلاث سفن حربية مصرية والسفينة القطرية «غزال». وعند وصول القافلة إلى الإسماعيلية توجه الرئيس السادات إلى مبنى الإرشاد لإزاحة الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبنى. وفي يوم ٦ يونيو توجهوا

أبطال شاركوا الهيئة في التطهير

رجال البحرية والإنقاذ يروون لحظات الخطر أثناء تفجير الألغام

مادة مُفجرة، ويعلق على ذلك بقوله: «مفیش غطاس أمريكي يقدر ينزل يعمل الى احنا بنعمله دا»، ويستطرد فيقول إن الضفادع البشرية المصرية لم يشعروا بخطورة الموقف، بل كان شاغلهم الوحيد هو إعادة القناة للملاحة من جديد.

وعن دور الإنقاذ النهري يروي اللواء شرطة عبد السلام محمد مساعد أول وزير الداخلية الأسبق، بأنه يفخر بكونه أحد أعضاء فرقة طباط الشرطة التي تم اختيارها لتلقي دورات الغطس في الكلية البحرية عام ١٩٧٢ ضمن المجموعة المكونة للإنقاذ النهري بوزارة الداخلية، ثم تم ترشيحه للانضمام رفقة ٥ أفراد آخرين برئاسة اللواء محمد يسري داود ورفقة اللواء عمر البنهاوي واللواء أحمد أمين علي خليل واللواء محمد موسى واللواء نور عبد الصمد. ولفت إلى أن مهمة الفرقة تمثلت في المشاركة في إزالة جسم سد الدفرسوار برفع الكتل الخرسانية والصالات المكونة لجسم السد، واستطاعت الفرقة بالفعل خلال اليوم الأول للعمل رفع ١٨٠ كتلة خرسانية، ثم توالى العمل حتى تم الانتهاء من إزالة السد بنجاح، فيما تمثلت المهمة الثانية للفرقة في تطهير بحيرة التمساح ورفع السفن والعوائق العالقة بها.

وعبر اللواء عن فخره بما لاقاه من اهتمام وتكريم من جانب الرئيس الراحل السادات والمهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس وقتها، لما بذلته الفرقة من مجهودات في التطهير.

ويتذكر الربان وسام تفاصيل العمل مع تشكيل ٧٠٧ وقيامهم بأكثر من ١٥ إلى ١٦ غطسة في اليوم الواحد، ويؤكد أن ذلك صعب، نظرا لأبعاد القناة الصغيرة آنذاك،

عبد السلام : شاركنا في إزالة سد الدفرسوار وتطهير بحيرة التمساح

ويضيف أن خبرة الغواصين الكبيرة حالت دون وقوع أية حادثة رغم أنه كان من الممكن حدوث كوارث إذا انفجر صاروخ عن طريق الخطأ. ومن منظور كبير مرشدين يرى الربان وسام أن فرقة إعادة القناة للملاحة بعد المجهود الذي بُذل في إزالة هذا الكم من الألغام والعوائق لا يقل عن فرحته بنصر أكتوبر المجيد فكلاهما ملحمة وطنية خالدة.

ولا ينسى الربان وسام ما قاله له أحد الأمريكيين وقت تطهير القناة بأن المصريين «جبابرة»، نظراً لشجاعة الضفادع البشرية المصرية أثناء عملية نسف الصواريخ حيث كانت تتم بنزول الضفدع البشري بجوار الصاروخ ويضع عليه

غواصي هيئة قناة السويس الذي شارك في التطهير أثناء خدمته في القوات المسلحة: «تم تقسيمنا إلى مجموعات عدة من قبل الربان المقدم محسن الجوهرى وترأس كل مجموعة ضابط مصري وآخر من القوات الأجنبية المشاركة في تطهير القناة، مشيراً إلى أنه في حالة اكتشاف اللغم يجتمع أفراد كل مجموعة حول اللغم لتحديد ثم تجميع الألغام البسيطة والثقيلة في مكان واحد لتفجيرها».

ومن جانبه قال الربان وسام حافظ كبير مرشدي الهيئة:



الربان وسام حافظ

كنت ضابطاً في القوات البحرية والظروف وضعتني لأخدم في مكتب شمال القناة بالإسماعيلية للمخابرات العسكرية، وتزامن ذلك مع وجود تشكيل ٧٠٧ التابع لإدارة الإنقاذ البحري بالقوات البحرية العاملة في تطهير القناة، فطلبت من قائد المكتب الالتحاق بالتشكيل رغم تكليفي بمهمة أخرى».

وفريق الإنقاذ البحري بهيئة قناة السويس وفريق الإنقاذ النهري التابع لقوات الشرطة وتشكلت المجموعة فور صدور القرار الرئاسي بتطهير القناة تمهيداً لإعادة افتتاحها وتمثلت مهمتهم في تطهير المجرى الملاحي للقناة من الألغام والقذائف.

ويستطرد غنيم «ضم تشكيل ٧٠٧ الربان أحمد فهمي قائد التشكيل والمرحوم شفيق وهدان والمقدم محسن الجوهرى والمهندس العسكري العقيد رزق، وأحمد حسام شاكر، ورامي رفعت، وسعيد عامر، ونبيل سامي، ووفائي عبد الهادي، ومن الشرطة أحمد أمين عبود ويسري داود».

وأشار الربان غنيم أن أصعب المواقف التي قابلته خلال ملحمة التطهير كان إنقاذ إحدى الكراكات الإيطالية العاملة في منطقة زنوبيا بعد الإبلاغ عن وجود قنبلة عالقة بها تزن ٢٠٠٠ رطل وهو ما تعامل معه بإنزال اللغم من جسم الكراكة إلى سطح الماء ثم الغوص بها إلى القاع وتفجيرها بأمان بعيداً عن الكراكة وطاقمها.

وعن كيفية التعامل مع الألغام يتحدث محمود طه أحد

علي حافة الخطر عملوا بإخلاص لإنجاز المهمة بنجاح، كانوا في مواجهة الموت كل لحظة، فالعمل وسط الألغام والقنابل ليس بالسهل، أطنان من البارود والمتفجرات القابلة للانفجار قادرة علي إنهاء حياتهم، رجال تحدوا الصعاب من القوات البحرية المصرية بالقوات المسلحة ورجال من الإنقاذ البحري بهيئة قناة السويس ورجال الإنقاذ النهري بقوات الشرطة المصرية أقسموا علي الولاء والفناء في المهمة التي تكلفت بنجاح، نعرض روايات شهود عيان علي عملية التطهير استطاعوا أن يغوصوا بنا في تاريخ مشرف بين ضفتي «القنال» ويقصون كيف استطاعوا أن يبهروا العالم أجمع بقدرتهم علي العمل في ظروف شاقة في قلب الخطر.

غنيم : حملنا قنبلة ٢٠٠٠ رطل من كراكة وفجرناها بأمان



الربان جلال غنيم

كان القبطان جلال غنيم الضابط البحري ضمن القوات البحرية المشاركة في عملية تطهير القناة وكبير المرشدين حالياً بالهيئة يروي عن دور تشكيل ٧٠٧ قائلاً: «ضم التشكيل خيرة الضفادع البشرية وأفراد الإنقاذ التابعين لكل من القوات البحرية



المهندس عبد الحميد يوسف: مشروع التطوير نجح في تحويل القناة من موقف الإغلاق إلى الانطلاق للعالمية مجدداً

« ٦٣٠ مليون متر مكعب من الرمال المبللة تم تكريكها بمشروع ١٩٨٠

ترسانة الري في إمبابة، مع تحويل جزء من المعدات إلى وسط الدلتا ونقل مركز أبحاث قناة السويس إلى مركز بحوث الرأي في القناطر، فضلاً عن انضمام ترسانة بورسعيد إلى ترسانة الإسكندرية.

رغم الأعباء الذي ضرب قطاع لا بأس به من المصريين بعد النكسة، غير أن قناة السويس لم تدخر أي جهداً في الحفاظ على كفاءة العاملين وتأهيلهم للحظة إعادة تشغيل القناة، وهو ما أكد يوسف بأن الهيئة أرسلت بعثات إلى دول عديدة أبرزها اليابان وفرنسا وروسيا وأمريكا للحصول على دورات تدريبية.

ووسط هذه التحولات الجذرية في عمل هيئة قناة السويس، سلكت الإدارة الهندسية أكثر من طريق في آن واحد للتعامل مع حزمة التحديات، فأشار يوسف إلى الهيئة شاركت فيما يعرف بإعداد الدولة للحرب عبر توظيف معداتها في إنشات تبات في الضفة الغربية للقناة مقابلة للتبات الإسرائيلية في خط برليف بالضفة الآخر. أما الطريق الآخر فتمثل في تنفيذ أعمال مدنية داخل وخارج البلاد استغلالاً لإمكانات الهيئة، وشرح يوسف: اشتركنا في إنشاء ميناء أبوقير بالإسكندرية وميناء مطروح وتنفيذ مشروعات بتزول في البحر الأحمر لصالح مؤسسة البترول وإنشاء تنكات للنفط، فضلاً عن تولي مسئولية محطات المياه وإنشاء الطرق بمدن القناة.



دكتور مهندس عبد الحميد يوسف المستشار السابق لرئيس الهيئة للشئون الهندسية

وحدات بحرية غارقة، وسفناً أخرى مُعلقة بقناة السويس شاهدت القذائف وعجزت عن استكمال رحلتها بعد أن أسفر العدوان الإسرائيلي عن إغلاق القناة». ويوضح بحجم المحن والتحديات التي واجهتنا بعد نكسة ١٩٦٧ وتوقف حركة الملاحة تماماً، بحجم ما كان هناك عزيمة قوية مُسلحة

طاولة بمكتبه بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية والمُطل على المجرى الملاحي، يُمسك بقلمه الرصاص وأدواته الهندسية يرسم على ألواح ورقية متناثرة على الطاولة تنطوي على رسومات تفصيلية لتطور المجرى الملاحي منذ التأميم مروراً بمراحل التطوير وصولاً إلى مشروع قناة السويس

في نفس العام تحت اسم «البرنامج الثامن المعدل» بهدف توسيع قناة السويس وتعميق الغاطس من ٣٤ قدم حتى ٣٨ قدم، بالإضافة إلى إنشاء كوبري الفردان، وتأتي هذه المرحلة الهامة بعد تطهير المجرى الملاحي من آثار العدوان الثلاثي في ١٩٥٦. ٥٩ عاماً منذ التحاقه بالعمل

« الإدارة الهندسية شاركت في كافة الأعمال بدءاً من الدراسات الاقتصادية والفنية حتى أعمال التكريك الجديدة.

برؤية واضحة للخطوات التي ينبغي أن تقطعها قناة السويس للتعامل مع الموقف العصيب.

تغيير منظومة العمل بالهيئة لمواكبة الأحداث

قال يوسف إنه بإغلاق المجرى الملاحي كان لزاماً إعادة توزيع العمل، فانتقلت الإدارة الرئيسية إلى مقر الهيئة بحي جاردن سيتي بالقاهرة لدراسة التطورات المتعلقة بالمجرى الملاحي والتجارة العالمية، وتم نقل الورش إلى

مشاهد الدمار عالقة في الأذهان

أعاده السؤال عن كيف كان وضع قناة السويس في ٥ يونيو ١٩٦٧ إلى أحداث مؤثرة اعتبرها هي الأصعب على مر تاريخه المهني الطويل، ولخص المشاهد العvisية في جملة واحدة «الله لا يعيدها أيام». يروي يوسف المشاهد المحقورة في الذاكرة قائلاً «رائحة الدم كانت تفوح في المناطق المحيطة وسفناً

في قناة السويس حتى الآن، الأحداث التاريخية التي عاشها يوسف خلال ما يزيد عن ٦ عقود محفورة بالذاكرة كأنها وقعت بالأمس القريب، الأحداث، التواريخ، المشاهد، التفاصيل، الشخصيات، الأرقام حاضرة لا يشوبها غبار نسيان أو انشغال وسط الأحداث السريعة المتلاحقة على مر أكثر من نصف قرن حصيلة عمل وخبرات الرجل المعاصر للتاريخ الحديث لقناة السويس.

يقعد يوسف على رأس

كشف الدكتور مهندس عبد الحميد يوسف المستشار السابق للهيئة الضيق رئيس الهيئة في آخر حوار له قبل أن يتوفاه الله في ٣٠ مايو ٢٠١٩، عن الدور الحيوي الذي لعبته الإدارة الهندسية بهيئة قناة السويس في إعادة الحياة مجدداً للمجرى الملاحي في ٥ يونيو ١٩٧٥، بعد العمل سوياً مع أطراف متعددة وطنية وأجنبية طيلة عامين .

ولم تكن المهمة الملقة على عاتق الإدارة الهندسية في ملحمة التطهير يسيرة بالمرة، فبحكم الملفات العديدة التي تقع تحت مظلة الإدارة الهندسية خلال هذه الحقبة من تاريخ قناة السويس تعددت أدوار الإدارة الهندسية، إذ كانت تضم بجانب الدراسات والأعمال الهندسية، أعمال التخطيط بما ينطوي على الوحدة الاقتصادية ومركز الأبحاث، فضلاً عن قطاع الكراكات وتنفيذ المشروعات. وكان يوسف أحد أبرز الشاهدين على هذه المرحلة الهامة التي تضمنت تطهير القناة والمرحلة الأولى من التطوير بدءاً من ١٩٧٤ حتى ١٩٨٠، حيث شارك في تسطير تاريخ إنجازات قناة السويس في مواجهة التحديات بعد القرار التاريخي بتأميم قناة السويس في ٢٦ يوليو ١٩٥٦. بدأ يوسف عمله في الهيئة عام ١٩٥٨ للمشاركة في مشروع التطوير الذي أطلقه الرئيس الراحل جمال عبدالناصر

مسطح القطاع المائي وعمق الغاطس

ثم أعد مركز الأبحاث الدراسات الفنية المتعلقة بطبيعة القناة والتربة، ثم قامت الكراكات بتنفيذ المشروع بالشراكة مع كراكات من خارج الهيئة، إضافة إلى معدات الحفر الجاف التي تعمل تحت إشراف قطاع تنفيذ المشروع بالإدارة الهندسية. وشارك في أعمال الحفر من خارج الهيئة ٦ شركات حكومية لاستصلاح الأراضي تمتلك آنذاك معدات جيدة للمقاولات هي العربية والعامية ومساهمة البحيرة ووادي كوم أمبو والعقارية وريجوا العامة.

ويقول يوسف إن أعمال التطوير التي بدأت بعد افتتاح القناة كانت ضخمة للغاية، إذ تضمنت تنفيذ إزدواج بطول ٧٠ كيلو متر يشمل حفر التفريضة الشرقية للقناة من الكيلو ١٧ حتى الكيلو ٢٠، والتفريضة الشرقية في بحيرة التمساح وحفر تفريضة ثالثة تبدأ من الدفرسوار مروراً حتى نهاية البحيرات المرة، فضلاً عن إنشاء تكسيات بطول ١٦٠ كيلو متر وتوسعة المسطح المائي ١٣٠ متر شرق القناة.

وتعكس بيانات التكرير ضخامة المشروع، وأشار يوسف إلى أن المرحلة الأولى من التطوير التي انتهت مطلع ١٩٨٠ شهدت انتشار ١١٠ مليون متر مكعب من الرمال الجافة، وتكرير ٦٣٠ مليون متر مكعب من الرمال المشبعة بالمياه توزعت بين ١٣٠ مليون متر مكعب من الرمال أزالها كراكات الهيئة و ٥٠٠ مليون متر مكعب أخرى أزالها كراكات خارجية.



الدكتور عبد الحميد يوسف يعطي توجيهاته لشباب المهندسين بشأن رسومات مشروع التطوير

تطوير ضخم نجح في تعميق غاطس القناة من ٣٧ قدم إلى ٥٣ قدم لمواكبة تطورات الملاحة العالمية وظهور جيل جديد عملاق من ناقلات البترول، واكتساب سفن الحاويات حصة كبيرة من الملاحة حول العالم.

كبيرة للتعامل معها» وفقاً لمستشار الادارة الهندسية. وأضاف: تعامل الكراكات التي كانت جزءاً من الإدارة الهندسية آنذاك باحترافية شديدة مع انتشار الكتل الحديدية والخرسانية وتشوينها في الضفة الغربية. وأكد

الضفتين وزالة خط بارليف والنقاط الحصينة. ويلفت إلى أن المناطق الشمالية بالمجرى الملاحي هي المناطق التي تطلبت الكثير من العمل لإزالة ترسبات الأطماء الناتجة عن الرياح خلال فترة التوقف الطويلة، ومن حسن الحظ

« الإحباط لم يصل للهيئة وأرسلت بعثات للخارج لتأهيل العاملين خلال فترة الإغلاق »

ويتحدث يوسف عن دور الإدارة الهندسية بمشروع التطوير قائلاً: دوراً كبير لعبته الإدارة الهندسية في ضوء المهام الكبيرة المنوطة بها، فمنذ تأسيسها بعد تأميم القناة في إطار إعادة الهيكلة نظام العمل لكون الرسومات الهندسية كانت تتم في باريس قبل ذلك، ضمت الإدارة الأعمال الهندسية والتخطيط والوحدة الاقتصادية وقسم الأبحاث والكراكات، إضافة إلى

يوسف أن عدد المشاركين من المهندسين والفنيين في ملحمة التطوير بلغ قرابة ٤٠ مهندس وفني من الإدارة الهندسية حيث كانت تعمل ٣٧ كراكة بخلاف المعدات المستخدمة في الحفر الجاف، وتكللت جهود جميع العاملين في مواقع التطوير بافتتاح المجرى الملاحي بكفاءة عالية أمام السفن القادمة من الشرق والغرب في ٥ يونيو ١٩٧٥.

مشروع التطوير حلقة

« شاركنا في أعمال مدنية في مصر وسوريا وليبيا لتوليد إيرادات للقناة »

تنفيذ المشروعات. وتابع: انطلاقاً من هذه الأدوار قامت الوحدة الاقتصادية بدراسة تطورات النقل البحري والتجارة العالمية والأجيال الجديدة من السفن لتحديد أبعاد التطوير من حيث

فارقة في تاريخ قناة السويس وتسلمت إدارة هيئة قناة السويس خلال هذه الحقبة الهامة من تاريخها بعدم الوقوف عند التطوير، بل أنها عازمت على تنفيذ مشروع

«بنى العدو سد الدفرسوار كممر للعبور من الشرق إلى الغرب بموقع الثغرة التي اخترقها خلال الحرب، والمكونات كانت قوية ومتينة عبارة عن صالات حديدية وكتل خرسانية تطلبت جهوداً

ويتابع: كما خرجنا إلى خارج البلاد وتحديداً في سوريا التي أنشأها بها عدة مشروعات أبرزها ميناء طرطوس، بخلاف تنفيذ مشروعات أخرى في ليبيا لتوليد مصدر دخل للهيئة.

دور الإدارة الهندسية ملحمة التطوير

ونقل المستشار الهندسي بقناة السويس، دفة الحديث إلى دور الإدارة الهندسية في مرحلة ما بعد نصر ٦ أكتوبر ١٩٧٣ والذي زرع الأمل في نفوس جميع العاملين بالهيئة بأن المجرى الملاحي بات على موعد لاستعاده نشاطه مجدداً.

وروي يوسف، شهد عام ١٩٧٤ وتحديداً في نوفمبر من هذا العام ملحمة عمل منظمة تهدف إلى تطهير القناة من الألغام وأثار الحرب تحت إشراف هيئة قناة السويس بالاشتراك مع القوات البحرية المصرية، إلى جانب مشاركة مجموعات عمل بريطانية وفرنسية وأمريكية.

وعكفت الهيئة في الخطوات الأولى لأعمال التطوير تأهيل المعدات وتشغيل الترسانات والكراكات لتنفيذ المهام المطلوبة منها.

ويؤكد يوسف أن تأهيل المعدات كان تحدي صعب للغاية، فعدد كبير من اللنشات والكراكات دُمرت وأخرى غرقت بالمجرى الملاحي سواء خلال ١٩٦٧ أو الغارات الإسرائيلية بعد ذلك.

وقال يوسف إن الإدارة الهندسية تحت إشراف المهندس عزت عادل مدير الإدارة آنذاك قبل توليه منصب رئيس هيئة قناة السويس، عملت على تحديد مواقع الترسبات الرملية حتى تتولى الكراكات إنتشالها، فضلاً عن إصلاح تكسيات الضفتين

رواد الإنقاذ البحري: نجاح تطهير القناة ... اللبنة الأولى في مشروعات التطوير مروراً بمشروع القناة الجديدة



المهندس امين زيد والمهندس ماجد ابو زيد والمهندس عادل فرحات خلال حوارهم مع القنال الجديد في زكري اعادة افتتاح القناة

للهيئة، واستخلاص الدروس المستفادة من خلال ندوة جمعت ثلاثة من رواد قسم الإنقاذ بهيئة قناة السويس يتذكرون فيها ما حدث في الماضي القريب ويسردون الحقائق دون تحيز أو تزيف، حوار جمع المهندس أمين زيد مؤسس فريق الإنقاذ البحري والمهندس ماجد أبو زيد والمهندس عادل فرحات أعضاء فريق الإنقاذ البحري في ذلك الوقت.

القناة في وقت قياسي رغم حالة المجرى الملاحي المتزدية بوجود العديد من العوائق والوحدات الغارقة بالإضافة إلى آلاف الأطنان من الأغمام، وضعف الإمكانيات المتاحة آنذاك. حاولنا العودة بالذاكرة للتعرف على ملحمة تطهير القناة عن قرب وإلقاء الضوء على دور الجهات المختلفة المشاركة في عملية التطهير، لاسيما فريق الإنقاذ البحري

٢٥ رجلاً نجحوا في رفع
٣٥ ألف طن من القطع
الغارقة التي شملت ١٢٠
عائقاً متوسطاً وما بين ٥٦٠
إلى ٦٠٠ عائق صغير و٩٩
عائقاً من غاطس السويس
وحده. بدأت معركة التطهير
مباشرة بعد انتهاء حرب
أكتوبر المجيدة عام ١٩٧٣
تجلت خلالها قدرة وكفاءة
إدارة القناة في التغلب على
التحديات المختلفة في سباق
مع الزمن لإعادة افتتاح

الملاحه للمرفق الأهم في
العالم بعد ثمانية أعوام
عجاف من التدمير والركود،
متفوقين بذلك على أنفسهم
وواقعهم، متخطين حدود
المنطق والمتاح إلى المستحيل
واللامعقول، ضاربين أروع
المثل على إرادة المصري
ومعدنه الأصيل وقدرته على
تحقيق المستحيل .

ملحمة رائعة سطرها فريق
الإنقاذ البحري بإخلاص
نادر وإنكار للذات لـ

تعرفهم بسيماهم .. عزيمة
صلبة ...سواعد ذهبية...
وقلوب عامرة تخفق بحب
الله والوطن، مقومات
صنعت رجال وسطرت
بطولات لن تسعها صفحات
التاريخ لغزرتها، رجال
الإنقاذ البحري بهيئة قاة
السويس أبطال الماضي،
وصناع الجميل لاجيال
الحاضر والمستقبل، أصحاب
الدور الخالد في ملحمة
تطهير القناة وإعادة

« كانت عملية تطهير القناة
سيمفونية رائعة، أظهرت
حنكة الإدارة المصرية للقناة
في التعامل مع الأزمات وهو
ما تجلّى في التفكير في إنشاء
فريق الإنقاذ للهيئة بعد شهر
واحد من إغلاقها، علاوة على
جهودها في إعادة

البحري على اختيار مجموعة من الفنيين والمهندسين وإعدادهم للعمل من خلال تدريبات مكثفة على الغطس في القوات البحرية ومع الوقت والحوادث المختلفة اكتسبوا خبرة التعامل مع المواقف الحرجة.

الغارقة وبعض الأعمال البسيطة كاللحام تحت الماء»
موضحاً رفض المهندس مشهور التخلي عن تلك الطريقة حتى تكوين فريق الإنقاذ بشكل كامل وهو ما حدث بالفعل.
حرص المهندس زيد خلال فترة تأسيس فريق الإنقاذ

الوقت لم يتواجد بالهيئة فريق
للإنقاذ وإنما خمسة أفراد
يملكون مهارة الغطس الثقيل
وهو ما طالبت بإلغاؤه حيث
لم تعد الطريقة المثلثي للتعامل
مع الحوادث تحت الماء فهو
طريقة بدائية تقتصر على
التعامل مع الوحدات الصغيرة

تأسيس فريق الإنقاذ البحري
يستهل الحوار المهندس أمين
زيد مؤسس قسم الإنقاذ
البحري ويتذكر تكليف
المهندس مشهور أحمد مشهور
رئيس الهيئة له بتكوين فريق
الإنقاذ فور إغلاق القناة عقب
حرب ١٩٦٧ قائلاً «قبل ذلك

السفينة مكة - الكراكة ٢٣ -
القاطرة منجد - الكراكة ناصر
- القيسون الخرساني - الكراكة
١٥ ستمبر - القاطرة بارع -
الناقلة مجد - الكراكة ٢٢)، أما
العوائق المتوسطة فتضمنت
صالات ولنشات ومعديات
وسيارات عسكرية، فيما
شملت العوائق الصغيرة بقايا
الطائرات وانفجارات القنابل
وأجسام حديدية وأحجار
وكتل خرسانية وشمندورات
وأجهزة إنارة.

«كانت السفينة مكة أصعب
الوحدات التي تم انتشالها
حيث بدأ العمل بها منذ ٢٤
مايو ١٩٧٤ وحتى ٢٠ ديسمبر
١٩٧٤ وتمثلت صعوبة العمل
بها بتكونها من أكثر من
طابق وحمولتها التي زادت
بعد امتلائها بالروبة مما
كان لابد معه من تقطيعها»
بحسب زيد .

تزامن مع ذلك مشاركة
كاسحات الألغام الأنجليزية
والفرنسية بالإضافة إلى شركة
لاتيسيس اليونانية ومجموعة
بوجاذير الألمانية في مسح
القناة بتحديد مواقع الوحدات
الغارقة والألغام بعلامات
إرشادية لتسهيل مهمة فريق
الإنقاذ البحري والقوات
البحرية .

وهنا يبرز دور المهندس ماجد
أبو زيد في عملية التطهير بعد
عودته للعمل بإدارة الترسانات
باليهئة مرة أخرى عقب انتهاء
الحرب مباشرة ، حيث كلفه
المهندس على محمود مدير
إدارة الترسانات في ذلك الوقت
بالإشراف على عمل المجموعة
الأمريكية التي عملت في
الفترة من مايو حتى ديسمبر
١٩٧٤ من خلال شركة ميرفي
باسيفيك في انتشال السفن
الكبيرة Big Ten بتكلفة بلغت
١١ مليون دولار كحلقة الوصل
بين الشركة الأمريكية وإدارة
اليهئة بما يضمن الالتزام



احدي الوحدات البحرية الغارقة قبل اعمال الانتشال

انتشال العوائق الكبيرة

تنوعت العوائق والوحدات
الغارقة في القناة ما بين عوائق
كبيرة بلغ عددها ١٠ عوائق
غارقة ما بين الكيلو ٩ و٤١٠
أمتار في مدخل القطاع
الشمالي بالقرب من بورسعيد،
والكيلو ٥٠ و ١٥٨ مترًا في أقصى
القطاع الجنوبي على مشارف
بورتوفيق عند السويس،
بالإضافة إلى ١٢٠ قطعة من
العوائق المتوسطة فضلاً عن
وجود عدد ٥٠٠ عائق صغير .
شملت العوائق الكبيرة
(السفينة الإسماعيلية -

حتى تقدمه بطلب أجازة
في ٥ يونيو عام ١٩٧٣ بعد
أن تمكنت منه آلام النكسة
وشعوره بخيبة الأمل مما
دفعه للسفر للعمل كمفتش
بحري في إحدى الشركات
الخاصة ببيروت.
إلا أنه أبي المكوث في الخارج
بعد نصر أكتوبر العظيم
وشعر برغبته في العودة إلى
العمل فقام بمراسلة إدارة
القناة طالباً العودة لاستكمال
ما بدأه في تكوين فريق
الإنقاذ والمشاركة في ملحمة
تطهير القناة.

القاهرة وغيرهم من الحوادث
التي أكسبت فريق الإنقاذ
الخبرة من ناحية وأثبتت
كفائتهم من ناحية أخرى». .
في ذلك الوقت لم يكن كلاً
من المهندس ماجد أبو زيد
والمهندس عادل فرحات ضمن
فريق العمل بالإنقاذ البحري
لاليهئة وإما جنود ضمن
قوات سلاح المدرعات المشاركة
في حرب الاستنزاف ثم حرب
أكتوبر المجيدة.
استمرت مهمات الإنقاذ
المختلفة خارج نطاق القناة
بقيادة المهندس أمين زيد

الملاحه للقناة مرة أخرى في
وقت قياسي في عام واحد
رغم التحديات الكثيرة» هكذا
جاءت كلمات المهندس عادل
فرحات عن أهمية تشكيل
فريقاً للإنقاذ البحري باليهئة،
يوافقه الرأي المهندس ماجد
أبو زيد عن امتلاك إدارة
اليهئة القدرة على استقراء
المستقبل في التعامل مع
مشكلة غلق القناة عام ١٩٦٧
بتكوين فريق الإنقاذ البحري
يمكنها من تطهير القناة فيما
بعد وإعادة افتتاحها وهو
ماحدث بالفعل حيث بدأت
عملية تطهير القناة في مايو
١٩٧٤ عقب نصر أكتوبر
العظيم.

مشيراً إلى تضافر جهود
العديد من الجهات داخل
مصر وخارجها في إتمام عملية
تطهير القناة بنجاح وإعادة
المجرى الملاحي لحالته المثلى
قبل إغلاقه حيث اشترك في
عملية التطهير مجموعات
أجنبية عدة كان على رأسها
البحرية الأمريكية والفرنسية
والانجليزية.

دور الإنقاذ البحري أثناء إغلاق القناة

و يتطرق أبو الإنقاذ البحري
إلى فترة عمله أثناء إغلاق
القناة ويصفه بالمرهق حيث
كان مضطراً للعمل لمدة
أسبوعين في ترسانة بورسعيد
على أن يعمل باقي الشهر في
ترسانة اليهئة بالإسكندرية،
لافتاً إلى خطورة العمل في
بورسعيد في ذلك الوقت حيث
كانت الغارات تضربها بشكل
مستمر وهو ما أسفر عن
العديد من الخسائر في الأفراد
والمعدات.

ويتابع «أسند إلينا عدة مهام
أثناء فترة إغلاق القناة منها
إنقاذ المركب السياحي في
أرمنت ، كما قمنا أيضاً بسد
التسرب الناتج عن انفجار
ماسورة للصرف الصحي في



رجال الضفادع البشرية المصرية يستعدون لانتشال الألغام الغارقة

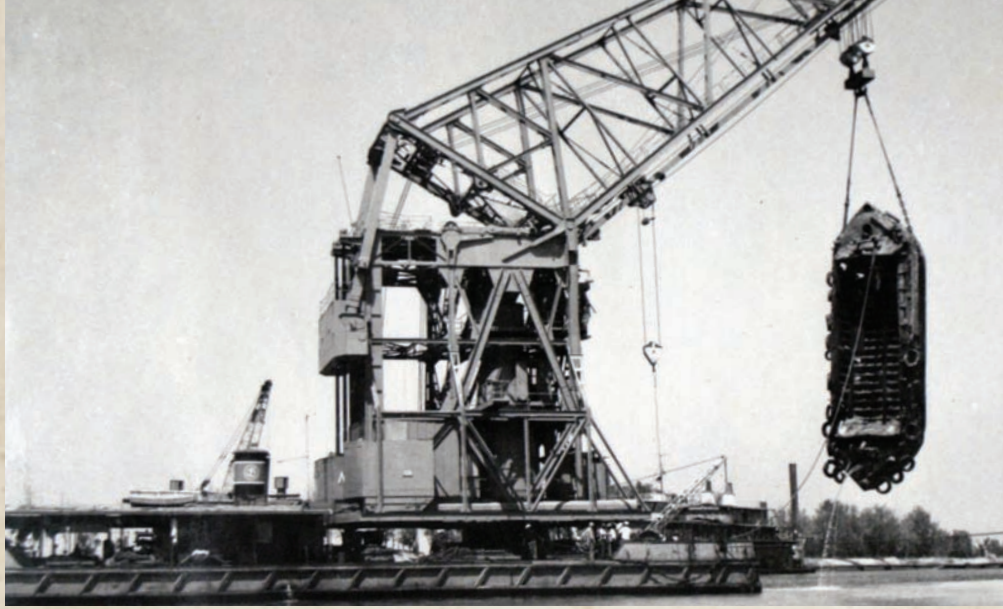
فقامت إدارة الكراكات بانتشاله بقيادة المهندس شلبي بركات مدير إدارة الكراكات باستخدام معدات الهيئة المتبقية وعلى رأسها الكراكة خوfo ذات الحفار بعد أن تمكنت ورش الهيئة من إجراء إصلاحات سريعة بها وتزويدها بأجهزة تحكم وتشغيل مؤقتة صنعها المهندسون المصريون بالإمكانات المحدودة المتوفرة» بحسب أبو زيد. وكانت الكراكة خوfo قد تم إحراقها من قبل الجيش الإسرائيلي قبل انسحابها من الدفرسوار، إلا أن غرف الآلات والمكينات لم تتأثر مما أهلها للعمل مرة أخرى .

نجاح ملحمة التطهير وإعادة افتتاح القناة

ويتذكر «أبو زيد» انعقاد اجتماعات عدة قبيل إعادة افتتاح القناة للملاحة، ضمت الجهات المختلفة التي شاركت في عملية تطهير القناة ومن بينها المجموعة الفرنسية والإنجليزية والأمريكية بالإضافة إلى جهات وشركات التأمين العالمية للتأكيد على خلو القناة التام من الألغام والوحدات الغارقة وهو ما أثبتته التشغيل الفعلي للقناة منذ إعادة افتتاحها في يونيو ١٩٧٥ وحتى الآن .

ويلحق فرحات قائلاً حرصنا على مسح القناة بالكامل وكان ذلك ضروريا حتى لا يعوق عمل الكراكات فيما بعد في مرحلة التطوير اللاحقة .»

وهو ما أكده المهندس «زيد بقوله» نجح فريق الإنقاذ بالهيئة في تطهير القناة وانتشال الوحدات الغارقة حتى أننا قمنا باستخراج بعض الوحدات منذ الحرب العالمية الأولى مثل ريكس والطائرة الإنجليزية speed fire من السويس قام بضررها الألمان في الحرب».



ونش عائم خلال عملية انتشال الوحدات الغارقة بالقناة

أبو الإنقاذ البحري: «استخرجنا بعض الوحدات منذ الحرب العالمية الأولى»

الواحد تخطت الـ ٨٠ طن، فيما كانت أكبر وحدة عائمة في ذلك الوقت هي الرافعة شامخ التي غرقت ثم تم انتشالها وإصلاحها لتظل مع ذلك غير قادرة على رفع هذه الحمولة، بما استوجب معه التفكير في حل آخر فلجأنا للقوات البحرية لتفجير الصال إلى نصفين لتخفيف حمولته ولنتمكن من رفعه، مشيراً إلى وجود المهندس العسال على رأس عملية انتشال الصالات ومعه أعوانه من الإنقاذ البحري، علاوة على بعض العاملين في الإنقاذ النهري»، أما النصف الثاني من جسم السد

زيد أن السد تم بناؤه ليكون عائقاً يضمن استمرار إغلاق القناة أطول فترة ممكنة وهو ما جعل إزالته في الوقت المحدد تحدي جديد . «تكون جسم السد من جزئين، أما جزئه الأول فهو عبارة عن صالات ممتلئة بالرمال، فيما كان نصفه الثاني خرساني وهو ما تطلب تضافر جهود الإنقاذ البحري والقوات البحرية وإدارة الكراكات لإزالته» وفقاً لأبو زيد. ويشرح أبو زيد عملية إزالة السد الخرساني قائلاً «كان على فريق الإنقاذ انتشال الصالات المحملة بالرمال إلا أن حمولة الصال

التكنولوجيا التي امتلكتها المجموعات الأجنبية في مسح القناة إلا أن هذه الطريقة استطاعت اكتشاف العديد من العوائق منها دبابات وكباري كما مكنتنا من تفادي التيارات الشديدة للمياه في السويس أثناء قيام الغطاسين بمسح القناة .»

إزالة سد الدفرسوار الخرساني
وبسؤاله عن سد الدفرسوار الخرساني الذي أنشأته القوات الإسرائيلية في المدخل الشمالي للبحيرات المرة وبالتحديد عند منطقة الدفرسوار في القطاع الجنوبي من قناة السويس، أوضح المهندس ماجد أبو

والتنفيذ بالوقت المحدد في سباق مع الزمن. وهنا يلتقط المهندس فرحات أطراف الحديث متحدثاً عن أهم التحديات التي واجهت إدارة القناة أثناء عملية التطهير والمتمثلة في ضعف الإمكانات المتاحة في ظل غرق وتدمير معظم الوحدات من جراء حرب ١٩٦٧ وحرب الاستنزاف، بالإضافة إلى أزمة توفير العنصر البشري بعد توقف ضخ دماء جديدة بتوقف التعيينات لمدة ثمانية سنوات، فضلاً عن التحاق أغلب العاملين بالهيئة في ذلك الوقت بالخدمة العسكرية أو سفرهم للعمل خارج مصر في الدول العربية والإفريقية.

إزالة الألغام

«بدأ العمل في تطهير القناة ببورسعيد في منطقة التينة والكاب والقنطرة مروراً بالإسماعيلية ثم السويس، إلا أن منطقة السويس كانت الأكثر تضرراً من حيث عدد الوحدات الغارقة ونسبة الألغام» وفقاً لحديث فرحات. خلال عملية إزالة الألغام استعانت الهيئة بكاسحات الألغام الإنجليزية والفرنسية والتي اقتصر دورها على تصوير العوائق في القناة، أما فريق الإنقاذ فكان عليه التعامل عن قرب مع جميع الاهداف رغم الخطورة الكبيرة التي تتخلل العمل وهو ماعلق عليه المهندس زيد قائلاً «قمنا بابتكار طريقة تمكنا من اكتشاف العديد من العوائق و تفادي التيارات الشديدة للمياه في السويس من خلال معدية تتوصل بعدد ٢ وإير بهما حمل ثقيل في حالة اصطدامه بالعائق في المياه يتم تحديد الأهداف ومن ثم يقوم الغطاسين بالنزول للوصول إلى الأهداف وانتشالها». ويضيف «رغم



إزالة سد الدفرسوار

المهندس علي عبد العزيز: إدارة الكراكات قدمت أكثر من ٤٠ شهيداً أثناء تطهير القناة من المتفجرات والذخائر الحية والألغام في قاع القناة وعلى الضفتين

١٩٧٠ تقريباً، حيث سافر وقتها لليابان ضمن بعثة تدريبية نظمتها هيئة الجايكا اليابانية للتعرف على أحدث الأنظمة والتكنولوجيا المستخدمة في تطهير مخلفات الحروب لاسيماً في البيئة البحرية.

ولفت إلى أنه مكث باليابان شهرين بالتحديد، ليعود بعدها لإكمال عمله في هيئة قناة السويس كمهندس بالمكتب الفني لإدارة الكراكات والذي انتقل مقره من الإسماعيلية بعد التهجير إلى ميدان رابعة بمدينة نصر بالقاهرة، ويتم التخطيط لتعويض الوحدات البحرية المساعدة التي دمرت خلال حرب ١٩٦٧، وتصميم وبناء أخرى جديدة تمهيداً لإكمال منظومة الإبحار الآمن بعد افتتاح القناة والذي لم يكن معلوماً توقيتته آنذاك.

وأضاف أنه ملحة التطهير الكبرى بدأت فعلياً في ١٩٧٤، عندما أصدر الرئيس الراحل محمد أنور السادات أوامره بتطهير القناة للملاحه في ٥ يونيو ١٩٧٥، وهو ما كان تحدٍ قوي لرجال هيئة قناة السويس وقتها، فعلى صعيد إدارة الكراكات كانت تعاني من تدمير معظم أسطولها من الكراكات والوحدات العائمة المساعدة خلال حربي الاستنزاف وأكتوبر، وتكفي الإشارة إلى أن الإدارة بدأت مهمة التطهير وتعميق المجرى الملاحي بالاعتماد على الكراكة خفرع وهي كراكة قواديس تعود للقرن التاسع عشر،



إحدى الكراكات المشاركة في تطهير المجرى الملاحي

خلالها عدد من العمليات في منطقة رأس التين وذلك لصالح سلاح القوات البحرية، وعمليات أخرى بمنطقة الرملة البيضاء جنوب حاجز الأمواج الرئيسي، ثم عمليات تطهير بالقرب من رصيف البترول، ثم عمليات أخرى بالقرب من رصيف الفحم، وظلت الكراكة تعمل بالإسكندرية حتى صدرت تعليمات بالانتقال لتنفيذ بعض الأعمال بالجمهورية السورية وتحديدًا ميناء طرطوس وذلك لحساب شركة القناة للموانئ في الفترة من أكتوبر ١٩٦٨ وحتى ديسمبر ١٩٦٩ تم إنجاز خلالها المرحلة الأولى من ميناء طرطوس البحري. وأشار إلى أن التخطيط لبدء عمليات تطهير القناة بدأت منذ عام

السويس العديد من معداتها وأسطولها الملاحي والتقني، أعقب ذلك صدور تعليمات من رئاسة الجمهورية بتهجير أهالي القناة، وهو ما دفع إدارة قناة السويس بتغيير وجهة الكراكة ٢٦ يونيو من الإسماعيلية إلى الإسكندرية حفاظاً على سلامتها وحمايتها من العدوان الإسرائيلي آنذاك. ولفت عبد العزيز أنه تم قطر الكراكة من بورسعيد إلى الإسكندرية لتعمل هناك منذ يوليو ١٩٦٧ وحتى أكتوبر ١٩٦٨، تم تنفيذ

حتى خروجها من الخدمة. وأضاف أن أبرز محطات هذه الكراكة كان يوم ٥ يونيو ١٩٦٧، وهو اليوم الذي كان من المقرر أن يشهد خروج الكراكة من ترسانة بورسعيد ودخولها للعمل، وأثناء ذهابه لاستلام الكراكة من الترسانة كان يرى بكثافة الطائرات الحربية الإسرائيلية في سماء القناة وهي تعبر من الشرق إلى الغرب، بما صعب من مهمة الوصول إلى بورسعيد ثم تلقى تعليمات بالعودة للإسماعيلية حفاظاً على حياته وسلامته، وهو ما صب في النهاية في مصلحة الكراكة، حيث أنه في حال استلام الكراكة ودخولها للعمل في المجرى الملاحي كانت بالتأكيد ستكون هدف رئيسي من أهداف الطيران الإسرائيلي بما كان سيعرضها للتدمير قبل حتى بدء عملها.

وأشار إلى أنه أثناء حرب ١٩٦٧ خسرت هيئة قناة

كانت إدارة الكراكات لاعباً رئيسياً في ملحمة تطهير القناة إبان حرب أكتوبر المجيدة، فهي الإدارة المعنية بالحفاظ على أعماق القناة وفق المناسيب المحددة والمشاركة في أعمال تطهير وانتشال المتفجرات والألغام والذخائر الحية، ومن هذا المنطلق حاولنا تسجيل شهادة حياة لأحد أبطال وأساطير الإدارة والذي كان مهندساً يافعاً أثناء مهمة التطهير ثم تدرج حتى ترأس إدارة الكراكات فيما بعد.

وتخرج المهندس علي عبد العزيز في كلية الهندسة جامعة عين شمس وذلك في يونيو ١٩٦٣، ثم التحق للعمل في هيئة قناة السويس في ١٢ أكتوبر من نفس العام، ليتم تعيينه في إدارة الكراكات. وفي البداية قال عبد العزيز أنه مكث في إدارة الكراكات كمهندس منذ ديسمبر ١٩٦٣ وحتى نهاية ١٩٩٧، ترقى خلالها من مهندس صغير مروراً بكافة الدرجات الوظيفية في السلم الإداري بالهيئة حتى وصل إلى منصب مدير إدارة الكراكات.

وأوضح أنه خلال هذه الفترة الطويلة قام بتنفيذ العديد من المهام في توقيتات تعد الأصعب في تاريخ مصر، حيث عمل كمهندس مشرف على الكراكة ٢٦ يوليو، ووقتها كانت تعد من أحدث الكراكات في العالم حيث قامت هيئة قناة السويس بشرائها عقب حرب ١٩٥٦ وتحديدًا في ١٩٥٧، لتتضم إلى أسطول الهيئة، وظل يعمل على متنها

المهندس علي عبد العزيز

ويعمل فوراً على حلها، وهو ما ساهم في تمكن الهيئة من إعادة القناة للملاحة قبل الموعد المحدد.

يوم الافتتاح:

وأكد عبد العزيز على أن كافة التضحيات والصعاب التي تحملها العاملون بمهمة التطهير قد تلاشت أمام أعينهم بمجرد إعادة قناة السويس للملاحة مرة أخرى، وتذكر المهندس الشاب في إدارة الكراكات وقتها، متأثراً بدموع الفرحة كواليس يوم الافتتاح ووصفه بـ «اليوم المشهود»، حيث بدأت الاحتفالات بقيام الرئيس الراحل أنور السادات بإطلاق إشارة بدء عودة الملاحة في المجرى الملاحي، ثم بدئت كلاً من سفينة المحروسة بصحبها ٣ سفن صغيرة الحجم في المرور في مشهد طال انتظاره على رأس قافلة.

المتغيرات التي طرأت على سوق النقل

البحري قبل غلق القناة وبعد افتتاحها للملاحة: قال المهندس عبد العزيز أنه خلال فترة توقف الملاحة بقناة السويس إبان حربي ٦٧ و٧٣، لم يتوقف الاحتياج الأوروبي والأمريكي للنفط العربي وتحديدًا من منطقة الخليج العربي، وهو ما دفع ملاك ناقلات البترول إلى تكبير حجم الناقلات لأقصى حد ممكن توفيراً لنفقات النقل، فكلما استطاعت الناقلة نقل كميات أكبر من البترول أو الغاز كلما قلل ذلك من نفقات التشغيل، وهو الأمر الذي أدى لظهور ناقلات بترول عملاقة في هذا التوقيت بحمولة فاقت الـ ٥٠٠ ألف طن، على الرغم من أن أكبر ناقلة عبرت القناة قبل فترة التوقف بلغت ١٠٦ ألف طن في عبور استثنائي وقتها.



الروافع العملاقة الأجنبية المشاركة في تطهير القناة

دفن بها بارجات من خلال طائرات الهليكوبتر وذلك حتى بلغ منسوب القناة في هذه المنطقة إلى الصفر، ثم تم سفلتة هذا الردم ليكون توصيلات وكابلات مؤقتة في غرف الطعام في الدور السفلي. القصص البطولية: وتحدث عبد العزيز عن

في إدارة الكراكات إلا أنهم استطاعوا التغلب عليها، وقد بلغ الأمر لمواصلة العمل لمدة أسبوع كامل وذلك من الاعتماد على صالات إعاشة

والكراكة «تسعة» وكان عمرها آنذاك يمتد لأكثر من ١٠٠ عام.

وأشار إلى أن تم استدعاء كراكات الهيئة المشاركة في أعمال خارجية، لتنضم بذلك الكراكة ٢٦ يوليو لمهمة التطهير بعد أن أنجزت عدد من المهام في تطهير موانئ بالإسكندرية، كما تم استدعاء الكراكة رمسيس من ليبيا والتي كانت تقوم بأعمال تطهير وتنفيذ أعمال مدنية بموانئ درنا وبني غازي وطرابلس، وتم إجراء مسح شامل لطول المجرى الملاحي حيث تم رصد حدوث انهيارات في بعض جوانب القناة في المنطقتين الشمالية والوسطى نتيجة لعمليات المد والجزر وتوقف عمليات التكريك طوال ٨ سنوات هي فترة إغلاق القناة، وأسفرت هذه الانهيارات عن

تقلص عمق القناة من ١٣,٥ متر إلى ١٢ متر،

فيما نجت المنطقة الجنوبية من هذه الانهيارات نظراً لطبيعتها الصخرية. وألح إلى أن كراكات هيئة قناة السويس قامت بإزالة عدد من «الأكتاف العسكرية»، وهي أجزاء كان يتم تشيدها على ضفتي القناة لتقليل مسافة إنشاء الكباري الوصلة بين الضفتين لتيسير عبور الأفراد والمعدات العسكرية أثناء الحرب.

السد الخرساني:

بعد وقف إطلاق النار في ديسمبر ١٩٦٧ قام العدو الإسرائيلي بدمر قطاع من قطاعات القناة في الكيلو ٩٦,٢٠٠ وذلك باستخدام الجرافات والأوناش ثم البلوكات والتي تعدى عددها ١٢ ألف بلوك خرساني، لتثبيت التربة التي يردمها الجيش الإسرائيلي ثم تم

بمحاولة شارع حقيقي بعرض ٢٠ متر يضمن عبور المعدات بسهولة ويسر تام ولكنه أخذ الشكل الهرمي ليصل عرضه في القاع إلى ١٤٠ متر.

تم إزالة البلوكات بواسطة معدات الهيئة وبلاستعانة بكباش «أورانج تايب» من المقاولون العرب، في إزالة البلوكات وذلك حتى الوصول إلى البارجات وتم رفعها بالونش شامخ والونش عملاق ومساعدة غطاسي قسم الإنقاذ والترسانة.

الكراكة خوفاً:

والكراكة خوفاً كانت محتجزة في منطقة القناة، وكانت تعرضت للعدوان وتحديدًا الجزء العلوي والذي يحتوي على كافة الأجهزة الكهربائية التي يمكن تشغيل المعدات والمحركات منه، وتم وضع قطع غيار بديلة من خلال

حالة الحماس والهمة التي كانت تميز كافة العاملين في ملحمة التطهير وقتها قائلاً «على الرغم من استشهاده ما لا يقل عن ٤٠ فرد من العاملين بإدارة الكراكات إلا أن ذلك لم يزد العاملين إلا إصراراً على استكمال مهمة التطهير في الوقت المحدد، ولم يثنهم ذلك عن أداء مهامهم أو تنفيذ ما يطلب منهم»، مشيراً إلى أن حالات الاستشهاد تعود بسبب الكم الهائل من المتفجرات والذخائر الحية والألغام على ضفتي القناة وفي قاع المجرى الملاحي، بما يفرض على العاملين التعامل مع هذه الألغام أثناء عمليات حفر أحواض الترسيب على الضفتين أو الألغام المائية أثناء التكريك.

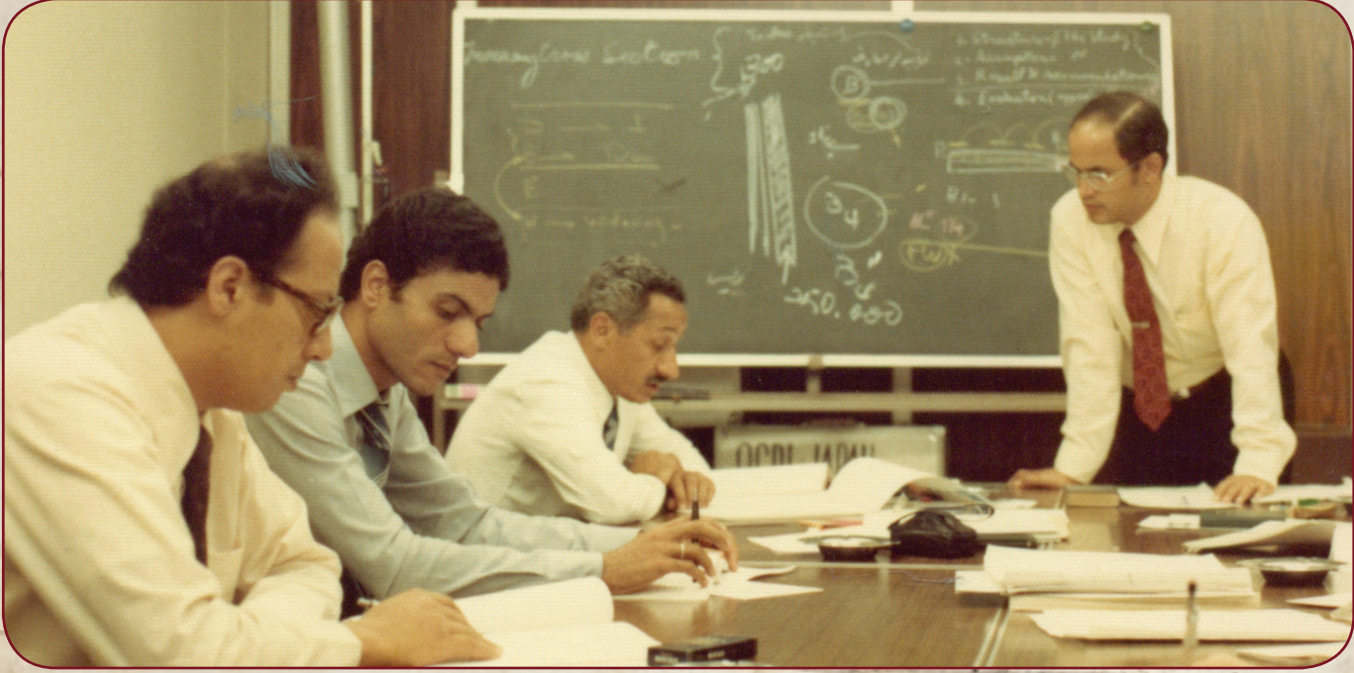
وأشار إلى أنه رغم هذه التحديات التي تعوق العاملين

تكون مرافقة للكراكة برراً، كما أنه تم الاعتماد على الوجبات المجففة في هذه الأثناء نظراً لحجم الدمار الشامل الذي كانت عليه المناطق المطلة على المجرى الملاحي.

المهندس شلي جابر بركات:

وأضاف عبد العزيز أن إدارة الكراكات شكلت سيمفونية رائعة في العمل والتفاني خلال فترة التطهير، وكان المهندس شلي بركات هو بحق مايسترو هذه السيمفونية، فقد كان يتولى مهام التخطيط وتوزيع الأعمال واستغلال الإمكانيات المتاحة والمتابعة اليومية، وتكفي الإشارة إلى أنه كان يقوم يومياً بزيارة كافة مواقع أعمال التكريك والتطهير على طول القناة، ويقوم بمعاينة كل موقع وحجم الإنجاز الذي حدث فيه، ومشكلة كل موقع

الدكتور عبد التواب حجاج: «النجاح لا يأتي صدفة وإدارة القناة نجحت منذ التأميم في إدارة المرفق الحيوي وتطويره»



الدكتور عبد التواب حجاج خلال فترة التدريب مع الجيكا

خسائر العالم من إغلاق القناة بما يقرب من ٧ مليار دولار في الفترة من ١٩٧١ إلى عام ١٩٧٢ ومعدل ٨٠٠ مليون دولار سنوياً حتى عام ١٩٧٥.

يتحدث حجاج عن خسائر العالم من إغلاق قناة السويس قائلاً «تضاعفت مسافة النقل البحري بعد إغلاق القناة واضطرت ناقلات البترول إلى الدوران حول طريق رأس الرجاء الصالح، مما أدى إلى زيادة الطلب على بناء ناقلات البترول العملاقة وتضاعف قيمة نوالين الشحن».

ويتابع حجاج «كانت الموانئ المطلية على القناة مثل موانئ جيوتي وعدن والبحر الأحمر وموانئ فوس وجنوة على البحر المتوسط فضلاً عن موانئ البحر الأسود هي الأكثر تضرراً من إغلاقها حيث توقفت حركة التجارة عليها تماماً»

استمر إغلاق القناة ٨ سنوات

جامعة القاهرة عن «الرقابة على تكاليف إصلاح السفن في مصر»، ثم سافر للخارج للعمل بالتدريس في معهد الإدارة ببغداد وعقب انتهاء حرب أكتوبر وإعادة افتتاح القناة للملاحة عام ١٩٧٥ عاد إلى مصر عام ١٩٧٨.

الخسائر الاقتصادية التي تحملها العالم نتيجة إغلاق قناة السويس

وفقاً لنشرات هيئة قناة السويس عام ١٩٦٦ كانت القناة قادرة على استيعاب معظم سفن الأسطول العالمي حتى غاطس ٣٨ قدم، ومثلت ناقلات البترول الخام ٧٥٪ من حجم التجارة العابرة للقناة في ذلك الوقت.

ونتيجة إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ أصيب العالم بصدمة شديدة وتحمل خسائر كثيرة، عبرت عنها هيئة الأمم المتحدة في تقريرها الصادر عام ١٩٧١ وقدرت إجمالي

يداعب طموحاتهم . عمل «حجاج» بعد التخرج مباشرة في الجهاز المركزي للمحاسبات ثم شاء القدر أن يحقق رغبته فالتحق بالعمل في هيئة قناة السويس كمحاسب في الإدارة المالية في ١٩٦٣/٦/١ وتدرج في المناصب منذ ذلك الوقت.

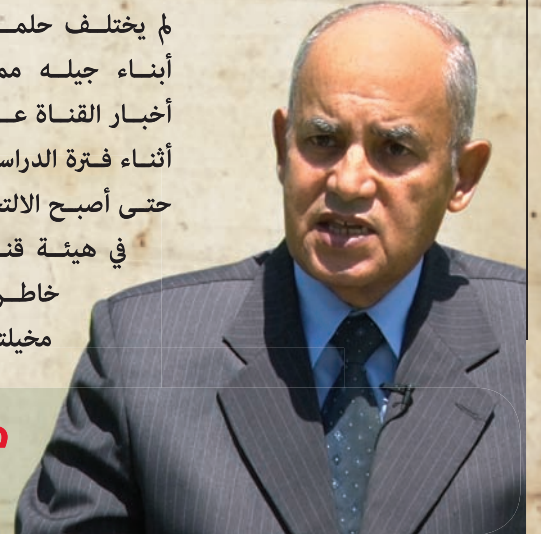
كانت الحياة في «مدن القناة» آنذاك هادئة مستقرة حتى دقت طبول الحرب عام ١٩٦٧ وعلى أثرها تم إغلاق القناة وتهجير العمال والأسر، وكان حجاج الشاب العشريني ضمن المجموعة التي تم تهجيرها للعمل في القاهرة حيث انتقلت كلاً من إدارة الرئاسة والإدارة المالية إلى ميدان رابعة العدوية بمدينة نصر.

لم تؤثر أجواء الهزيمة على عزمته بل كانت حافزاً له للحصول على درجته العلمية فحصل «حجاج» على درجة الماجستير في المحاسبة من

وجوانبه المختلفة من أحد رواد هذه المرحلة وأبطالها لعلنا نستقي منه التجربة ونتعلم الدروس المستفادة ونسير على ذات الخطى نحو غد أفضل؛ نرى الأحداث كما عاصرها الدكتور عبد التواب حجاج المدير الأسبق لإدارة التخطيط والبحوث والمستشار الاقتصادي السابق لرئيس الهيئة، باعتباره أحد رواد الوحدة الاقتصادية والشاهد على مراحل التطوير المختلفة بالمجرى الملاحي منذ إعادة افتتاحها عام ١٩٧٥ وانتهاءً بمشروع قناة السويس الجديدة.

لم يختلف حلمه كثيراً عن أبناء جيله ممن ترددت أخبار القناة على مسامعهم أثناء فترة الدراسة الجامعية، حتى أصبح الالتحاق بالعمل في هيئة قناة السويس خاطراً يراود مخيلتهم وحلماً

لكل عصر رجال وأبطال شاركوا في صنعه وشهدوا على أحداثه وسطروا تاريخه، ولأن ملحمة إعادة افتتاح القناة للملاحة مرة أخرى وتطويرها بعد ذلك مباشرة لم تكن بالحلم اليسير ولا الواقع الممكن، لولا جهود «الرواد» جيل العظماء من أبناء القناة ممن اجتمعت فيهم الهمة العالية والكفاءة النادرة مع العلم النافع، لينجحوا في تخطي الصعاب وصنع الإنجازات وضخ الحياة مرة أخرى إلى شريان الحياة. حاولنا استحضار الماضي والتعرف عن قرب على ملامحه



مشروع قناة السويس الجديدة نجح في زيادة القدرة الاستيعابية والعددية للقناة

العوامل الاقتصادية المختلفة التي تؤثر على حركة التجارة العابرة للقناة من خلال دراسة حركة التجارة العالمية وتطورها و متابعة كل مايتعلق بالأسطول العالمي وتطوره، فضلاً عن دراسة الظروف الاقتصادية التي تؤثر على التجارة العالمية .

مفهوم الطاقة الاستيعابية والطاقة العددية للقناة ويوضح حجاج أن مشروعات التطوير المختلفة بالمجرى الملاحي للقناة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بطاقتها حيث طاقة القناة جانبان فهناك الطاقة الاستيعابية التي تعبر عن أبعاد السفينة التي يمكنها عبور القناة، والطاقة العددية التي تعبر عن عدد السفن التي يمكنها عبور القناة في اليوم الواحد.

مشيراً في هذا السياق، إلى أن الطاقة الاستيعابية لقناة السويس قد وصلت إلى شكلها النموذجي الذي يمكنها من تلبية احتياجات الأسطول العالمي منذ عام ٢٠١٠، حيث أن الغاطس المسموح به في القناة منذ ذلك الوقت هو ٦٦ قدم.

ويلفت حجاج إلى استيعاب القناة وفقاً لغاطسها لـ ٦٣٪ من ناقلات البترول بالأسطول العالمي والتي تتمكن من عبور القناة بهذه الأبعاد بكامل حمولتها، في حين تستطيع جميع ناقلات البترول عبورالقناة بهذه الأبعاد بحمولة مخففة، وهى خاصية تتمتع بها ناقلات البترول منذ إنشاء خط السوميد الذي ينقل البترول من العين السخنة إلى ميناء سيدي كرير، لاسيما بعد حدوث تكامل بين قناة السويس وخط أنابيب السوميد عام ١٩٩٧ .

ويتابع « كما تستطيع ٩٥٪ من العوالم الاقتصادية المختلفة التي تؤثر على حركة التجارة العابرة للقناة من خلال دراسة حركة التجارة العالمية وتطورها و متابعة كل مايتعلق بالأسطول العالمي وتطوره، فضلاً عن دراسة الظروف الاقتصادية التي تؤثر على التجارة العالمية . مفهوم الطاقة الاستيعابية والطاقة العددية للقناة ويوضح حجاج أن مشروعات التطوير المختلفة بالمجرى الملاحي للقناة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بطاقتها حيث طاقة القناة جانبان فهناك الطاقة الاستيعابية التي تعبر عن أبعاد السفينة التي يمكنها عبور القناة، والطاقة العددية التي تعبر عن عدد السفن التي يمكنها عبور القناة في اليوم الواحد. مشيراً في هذا السياق، إلى أن الطاقة الاستيعابية لقناة السويس قد وصلت إلى شكلها النموذجي الذي يمكنها من تلبية احتياجات الأسطول العالمي منذ عام ٢٠١٠، حيث أن الغاطس المسموح به في القناة منذ ذلك الوقت هو ٦٦ قدم. ويلفت حجاج إلى استيعاب القناة وفقاً لغاطسها لـ ٦٣٪ من ناقلات البترول بالأسطول العالمي والتي تتمكن من عبور القناة بهذه الأبعاد بكامل حمولتها، في حين تستطيع جميع ناقلات البترول عبورالقناة بهذه الأبعاد بحمولة مخففة، وهى خاصية تتمتع بها ناقلات البترول منذ إنشاء خط السوميد الذي ينقل البترول من العين السخنة إلى ميناء سيدي كرير، لاسيما بعد حدوث تكامل بين قناة السويس وخط أنابيب السوميد عام ١٩٩٧ . ويتابع « كما تستطيع ٩٥٪ من



المهندس عزت عادل رئيس الهيئة الأسبق يتوسط قيادات الهيئة المتدربين مع الجايكا

واختلفت الآراء حول هذا الأمر فاقترحت بعض الجهات زيادة الأجزاء المزدوجة لاستيعاب الزيادة المتوقعة في أعداد السفن وتقليل الازدحام و ساعات الانتظار، وهو الرأي الذي اختلفنا معه في الوحدة الاقتصادية بناءً على دراستنا لاقتصاديات الحجم التي

التطوير وتقديمها منحة لتدريب أعضاء الوحدة ضمن برنامج تدريبي لمدة ثلاث سنوات بداية من عام ١٩٧٨ « بحسب المستشار الاقتصادي السابق للهيئة.

يؤكد «حجاج» نجاح الوحدة الاقتصادية في أداء مهمتها منذ اليوم الأول لإنشائها ويروي

التطور في صناعة النقل البحري وزيادة الطاقة الاستيعابية للقناة بدأ التفكير جدياً في تطوير المجرى الملاحي، حيث بدأت المرحلة الأولى للتطوير عام ١٩٧٦، وتضمنت الوصول لغاطس ٥٣ قدم بدلاً من ٣٨ قدم، وتم الانتهاء منها في ١٦ ديسمبر ١٩٨٠، لتدخل

تضاعف مسافة النقل البحري وقيمة نوالين الشحن وبناء ناقلات البترول العملاقة أهم الآثار الاقتصادية لإغلاق القناة

ترجح ثبات أعداد السفن العابرة للقناة والاتجاه لاحتلال السفن الأكبر محل السفن الأصغر بما يعني ضرورة زيادة الطاقة الاستيعابية للقناة بالتعميق والتوسعة « رغم حداثة خبرات وأعمار شباب الوحدة الاقتصادية في ذلك الوقت أثبتت الدراسات الاقتصادية صحة رأيهم وتم اعتماد بحوثهم لبدء على أساسها تنفيذ المرحلة الثانية للتطوير على مراحل عدة بدأت من غاطس ٥٣ قدم وانتهت في يناير ٢٠١٠ لتصل القناة إلى الشكل النموذجي لها بالوصول إلى غاطس ٦٦ قدم .

يرى حجاج أن الوحدة الاقتصادية هى العقل الاقتصادي المفكر للهيئة باعتبارها المسؤولة عن متابعة

ما يدل على ذلك قائلاً «في نهاية البرنامج التدريبي للجايكا وقبيل افتتاح الرئيس السادات للمرحلة الأولى لتطوير المجرى الملاحي في

**تقرير الأهم
المتحدة: إجمالي
خسائر العالم من
إغلاق القناة ما
يقرب من ٧ مليار
دولار من عام
١٩٧١ حتى عام ١٩٧٢
وبمعدل ٨٠٠ مليون
دولار سنوياً حتى
عام ١٩٧٥**

ديسمبر ١٩٨٠، بدأ التفكير الفعلي في دراسة مخطط المرحلة الثانية للتطوير،

قناة السويس وفقاً لحجاج» في عهد جديد وافتتاح جديد بأبعاد جديدة قادرة على استيعاب معظم سفن الأسطول العالمي».

إنشاء الوحدة الاقتصادية يتذكر حجاج إنشاء الوحدة الاقتصادية بتوصية من البنك الدولي أحد الجهات الممولة لمشروع التطوير الأول بالقناة لتكون «الوحدة الاقتصادية بمثابة حلقة الوصل بين البنك الدولي والجهات التنفيذية بالهيئة.

«بدأت الخطوات الأولية لإنشاء الوحدة الاقتصادية بقيام بيتان للخبرة وهما «شيكوريا» و«سيمايترا» بوضع دراسة لإنشاء الوحدة بنهاية عام ١٩٧٦، وهو ماتزامن مع مشاركة الحكومة اليابانية بقوة في مشروع

كاملة وبعد نصر حرب أكتوبر المجيدة، بدأت ملحمة أخرى لتطهير القناة بمشاركة دول العالم التي عانت وتضررت من غلق القناة لإعادتها للملاحة مرة أخرى بنفس المواصفات التي كانت عليها قبل إغلاقها .

أهم التغيرات العالمية خلال فترة إغلاق القناة شهدت تلك الفترة العديد من التغيرات العالمية كان أهمها ظهور سفن ناقلات البترول العملاقة، وحدثت تغيرات جذرية في نظام النقد العالمي حيث بدأ صندوق النقد الدولي في اعتماد عملته المعروفة بوحدة حقوق السحب الخاصة والتي أنشئت عام ١٩٦٩ بالإضافة إلى تخلي أمريكا عن التزامها بتحويل عملتها «الدولار الورقي» إلى ذهب في أغسطس ١٩٧١.

يعلق حجاج على ذلك قائلاً «بعد إعادة افتتاح القناة في ٥ يونيو ١٩٧٥ ونتيجة للتغيرات الاقتصادية المتعلقة بنظام النقد العالمي، قامت هيئة قناة السويس باستطلاع رأى وزارة الاقتصاد حول العملة التي سيتم استخدامها لحساب الرسوم»

ويستطرد « أعقب ذلك قيام لجنة من كبار الاستشاريين بوزارة الاقتصاد بعقد اجتماعات عدة لمناقشة الأمر وتداول الاختيارات المتاحة، وانتهت اللجنة بتوصية تتعلق باستخدام وحدة حقوق السحب الخاصة كأساس لتقدير رسوم العبور على أن يتم السداد بإحدى العملات القابلة للتحويل .»

مشروعات التطوير بالمجرى الملاحي بعد إعادة القناة للملاحة

بعد إعادة افتتاح القناة للملاحة عام ١٩٧٥ ولمواكبة

منتصفه بطول ٧٢ كم ، مؤكداً في هذا الصدد أن القناة أصبحت قادرة على استيعاب جميع السفن التي ترغب في العبور سواء فيما يخص الطاقة الاستيعابية أو الطاقة العديدة للقناة. «النجاح لا يأتي صدفة وإنما وراءه عمل وجهد وتخطيط وسياسة» هكذا عبر حجاج عن امتنانه لإدارة قناة السويس التي نجحت منذ التأميم وحتى الآن في إدارة هذا المرفق الهام والعمل لصالح التجارة العالمية ورفاهية العالم ومصر، مؤكداً ثقته الكاملة في مستقبل أفضل للقناة في ظل مشروعات التطوير المستمرة بالمجرى الملاحي ومواكبة التكنولوجيا الحديثة في صناعة النقل البحري ونظم مراقبة الملاحة .

على قناة السويس لتصل إجمالي الحمولات التي عبرت القناة إلى ٩٩٨ مليون طن صافي في عام ٢٠١٥. جدوى مشروع قناة السويس الجديدة، وعن جدوى مشروع قناة السويس الجديدة، يقول «حجاج» أن مناطق الانتظار بالقناة لم تعد كافية مما كان لابد معه من التفكير في زيادة أطوال التفرعات للقضاء على انتظار السفن في منطقة البحيرات بالنسبة لقافلة الشمال الأولى وقافلة الشمال الثانية، ومن هنا جاءت فكرة وصل تفرعة البلاح في الشمال عند الكيلو ٦١ وتفرعة الدفرسوار عند الكيلو ٩٥ بإنشاء قناة جديدة طولها ٣٥ كيلو متر مع توسعة وتعميق التفرعات الأخرى بطول ٣٧ كم، ليصبح المجرى الملاحي مزدوجاً عند

بمتوسط يومي ١ مليون طن أو أقل، وفي عام ٢٠١٥ قلت أعداد السفن العابرة للقناة

الوحدة الاقتصادية هي العقل الاقتصادي للهيئة وأثبتت كفاءتها منذ بداية عملها

بمتوسط يومي ٤٨ سفينة مع تضاعف الحمولات ليصل متوسط الحمولة اليومية إلى ٢,٧ مليون طن، مما يعني أن السفينة التي عبرت القناة عام ٢٠١٥ تزيد ٣ مرات ونصف عن السفينة التي عبرت القناة عام ١٩٨٢ بما يوضح زيادة قيمة الطلب

البلاح، تفرعة الدفرسوار، تفرعة التمساح وتفرعة كبريت .

التغيرات المتسارعة في سوق النقل البحري ونظراً لحالة الانتعاش الكبيرة التي شهدتها سوق النقل البحري وخاصة في السنوات من ٢٠٠٤_٢٠٠٧ ومع قيام ترسانات السفن العالمية ببناء الأحجام الأكبر للاستفادة من اقتصاديات الحجم، قلت أعداد السفن العابرة للقناة فيما ازدادت حمولاتها وهو ما يعبر عنه حجاج بإجراء مقارنة بسيطة بين عام ١٩٨٢ وعام ٢٠١٥ قائلاً: «في عام ١٩٨٢ وبعد انتهاء المرحلة الأولى من التطوير عبرت قناة السويس ٢٢٥٢٥ سفينة بمتوسط يومي ٦٢ سفينة بحمولات سنوية بلغت ٣٦٣ مليون طن

سفن الصب الجاف بالأسطول العالمي خاصة السفن العملاقة التي تحمل الفحم والحديد والحبوب عبور القناة بكامل حمولتها، فضلاً عن استيعاب القناة لنسبة ١٠٠٪ من باقي أنواع السفن وعلى الأخص سفن الحاويات التي تستطيع عبور القناة بكامل حمولتها». ويضيف «حجاج» أما الجانب الآخر من الطاقة فهو الطاقة العديدة وتعني عدد السفن التي يمكنها عبور القناة في اليوم الواحد، ووفقاً لطبيعة المجرى الملاحي للقناة كونه ممر ضيق فالملاحة فيه تختلف عن الملاحة في البحر المفتوح، فيحظر بالقناة التقابل أو التخطي، ولأغراض التقابل تم إنشاء التفرعات المختلفة ومنها تفرعة بورسعيد في الشمال ، تفرعة

« قالوا »



« جريدة الشرق الأوسط - ٧ يونيو ١٩٧٦ » عند الانتهاء من مشروع تطوير قناة السويس فإن فائض الناقلات العملاقة سوف يجد له عملاً»



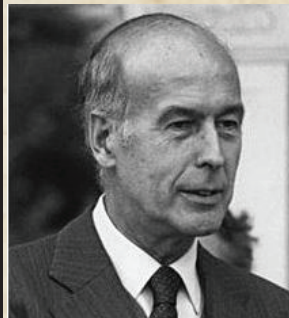
« مجلة سي تريد الملاحة - يونيو ١٩٧٦ » يسود المنطقة العربية شعور بالتفاؤل ببداية العمل في مشروع توسيع وتعميق قناة السويس لأن القناة ستصبح بعد الانتهاء من مشروع التطوير مركز تجارة البترول العالمية. ولقد أدى مرور ناقلات البترول الضخمة فارغة في القناة إلي رفع الروح المعنوية ومثابة بادرة طيبة لاستخدام هذه الناقلات بعد التطوير» سوف يجد له عملاً»



« صحيفة ديفلت الألمانية الغربية ٣ إبريل ١٩٧٦ » إن مشروعات توسيع وتعميق قناة السويس تتسم بالطموح وأن ما تم انجازه منها يستحق الإعجاب والتقدير « يجد له عملاً»

« سمو الشيخ زايد بن سلطان - رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة: «أحيي بكل تقدير المسؤولين والمشرفين علي هيئة قناة السويس يتقدمهم السيد المهندس مشهور أحمد مشهور وما يبذله من جهد في سبيل تطوير قناة السويس الملاحية الهامة»

٢٧ أكتوبر ١٩٧٦



« الرئيس الفرنسي فاليري جيسكار ديستان » اننا نلاحظ أن القناة أصبحت إحدى وسائل التنمية الاقتصادية في مصر»

١٣ ديسمبر ١٩٧٥



« الرئيس عيدي أمين - رئيس جمهورية أوغندا » أنا سعيد جداً بما شاهدته في قناة السويس التي تحمل الخير للشعب المصري ولكل شعوب العالم التي تستعمل القناة »



وحدة البحوث الاقتصادية ثمرة إعادة افتتاح قناة السويس

٤٠٠ إلى ٥٠٠ ألف طن، قبل أن تنخفض إلى ٣٥٠ ألف طن في ظل انخفاض الجدوى الاقتصادية للنقلات الأكبر حجمًا في ظل وفرة المعروض من الناقلات مقارنةً بحجم الطلب على النفط» وفقًا لرزق.

ويقول رزق: منذ اليوم الأول لعمل وحدة البحوث الاقتصادية كنا ندرك أن هناك مشروعات تطوير ضخمة سيتولى فريق العمل إعداد الدراسات اللازمة لها، لأن المتغيرات الجذرية الطارئة على النشاط البحري كان لزامًا على قناة السويس التعامل

معه فوراً وبدقة عالية بعد إتمام عمليات التطهير، خاصةً أنه قبل الإغلاق كانت قناة السويس هي الطريق الرئيسي لنقلات البترول.

وبالفعل تم دراسة أسطول سفن الحاويات بدقة واستشراف مستقبلها وتحديد رسوم العبور على أساس التكلفة الاقتصادية للسفينة والطرق المنافسة، تزامناً مع التعاون مع خط السوميد لاستيعاب ناقلات النفط العملاقة عبر تفريغ جزء من حمولتها في سوميد ثم عبور قناة السويس وإعادة

تحميل



الأستاذ محمود رزق أثناء حوار مع القناة الجديد

خلال فترة إغلاق القناة في رصد حركة التجارة العالمية والنقل البحري ومؤشرات النمو الاقتصادي بدقة من خلال مكتبها في جاردن سيتي بالقاهرة وهي البيانات التي ساعدت في اتخاذ القرار المناسب لمشروع التطوير بما يتلائم مع تطورات حركة الملاحة العالمية.

«قناة السويس رصدت خلال فترة التوقف تحولات جوهرية أبرزها تحول سفن الحاويات من العمل في الطرق الملاحية القصيرة إلى الخطوط الطويلة بدءاً من ١٩٧٣، وظهور وحاملات الجرار والسفن» بحسب المدير السابق لإدارة التخطيط والبحوث.

لم تقتصر التحولات على هذه المسجديات فقط، بل شهدت نشاط النقل البحري استحداث

ناقلات النفط العملاقة

التي وصلت حمولتها إلى ما يتراوح بين

ووفاء صبحي وفاطمة القاضي ورضا نجم ورمضان حجازي. تزامن إنشاء القسم بجهود داخلية مع توصية البنك الدولي بإنشاء الوحدة الاقتصادية، وسارعت قناة السويس بإرسال بعثات من فريق العمل بالوحدة إلى اليابان لتزويدهم بأساسيات النقل البحري والمعرفة اللازمة لإعداد الدراسات الاقتصادية بهذا المجال الحيوي.

«تأسس القسم رسمياً في ١٩٧٨ بمنحة من مؤسسة هيئة التعاون الدولي اليابانية - الجايكا - وسافرت كل مجموعة من فريق العمل إلى اليابان لمدة ٣ شهور للحصول على دورة تدريبية بأكثر ٣ معاهد يابانية للنقل البحري، فضلاً عن وصول بعثة من الخبراء اليابانيين للمشاركة في وضع الهيكل التنظيمي للوحدة الاقتصادية» وفقاً لرزق.

ورغم أن بداية تأسيس الوحدة الاقتصادية كانت في السبعينات إلا أنها لم تبدأ في جمع وتحليل قطاع النقل البحري من نقطة الصفر آنذاك، نظراً لأن إدارة قناة السويس لم تتوانى

وتعد دراسات الجدوى لمشروعات قناة السويس. «إنشاء وحدة البحوث الاقتصادية كان بمثابة مشروع دقيق كل خطوة فيه يتم حسابها بدقة، نظراً للمهام البالغة الحساسية الملقاة على عاتقه، فهناك رسالة واحدة حرصت قيادات قناة السويس آنذاك التأكيد عليها دومًا، مفادها أنه لا مناص عن الالتزام بأعلى مستويات الدقة في جمع البيانات والتحليلات التي ستبنى عليها الهيئة مستقبل سياسات تسويق العبور بالقناة وتنفيذ مشروعات تطوير المجرى الملاحي» بحسب حديث رزق. وشهد عام ١٩٧٧ إصدار توجيهات من الدكتور أحمد عمار مدير إدارة التخطيط والبحوث بتكوين فريق العمل تحت إشراف المهندس صدقي بدوي نائب مدير التخطيط والبحوث والمسؤول عن تأسيس وإدارة الوحدة، ويشير رزق إلى أن المجموعة ضمت كل من الدكتور عبدالتواب حجاج ومحمود رزق والسيد مرعي

منذ اليوم الأول لاستعادة القناة وإعادة افتتاحها في ٥ يونيو ١٩٧٥ بعد توقف عن العمل دام ٨ سنوات نتيجة العدوان الإسرائيلي الغاشم، سبقت إدارة القناة الزمن ووضعت خطة حازمة لملاحقة التطورات الجذرية التي شهدتها التجارة العالمية وحركة النقل البحري، وجاء تأسيس وحدة البحوث الاقتصادية على أسس دولية سليمة في مقدمة الأهداف التي ترجمتها قناة السويس على أرض الواقع. ولم يمر أكثر من ٣ سنوات حتى ظهرت الوحدة الاقتصادية إلى النور وتحديداً ١٩٧٨، بمجهود وعرق مجموعة من شباب الخريجين وكوادر اقتصادية اختارتهم قناة السويس بعناية فائقة وعملت على تأهيلهم بدورات تدريبية بالتعاون مع جهات دولية حتى يصبحوا متخصصون على أعلى درجة من الاحترافية في مجال النقل البحري ورسم الخطط الاقتصادية ودراسات الجدوى لمشروعات القناة.

محمود رزق أحد المؤسسين الشباب آنذاك من خريجي كلية الاقتصاد والعلوم السياسية الذين تم تعيينهم للمشاركة في إنشاء وحدة البحوث الاقتصادية، وتدرج في المناصب حتى أصبح رئيساً للوحدة وتقلد منصب مدير إدارة التخطيط والبحوث، ثم مستشاراً للشئون الاقتصادية لرئيس هيئة قناة السويس الآن، يروي رحلة إنشاء الوحدة الاقتصادية وتطورها حتى أصبحت على صورتها المتطورة حالياً، وتضم مجموعة من الكوادر المحترفة التي تتابع نشاط النقل البحري بدقة لحظة بلحظة وترسم السياسات التسويقية



بعثة الهيئة لدى الجايكا في اليابان من اليمين السادة : احمد قدري ، احمد خالد ، مدرب الجايكا ، عبد التواب حجاج ، محمود رزق ، رمضان حجازي ، احمد المناخلي

يضم مجموعات عمل أكثر تخصصاً حسب أنواع السفن، تشمل مجموعة تختص بتحليل بنشاط الحاويات وأخرى بسفن الصب الجاف وثالثة تختص في ناقلات البترول.

ويقول رزق «إن نظام العمل الحالي ساهم في خلق كوادر أكثر تخصصاً على دراية كاملة بواقع كل نشاط بحري والسيناريوهات المستقبلية، وهذه المجموعة تتشارك سوياً في إعداد الدراسات الاقتصادية الموسعة المتعلقة بالتطورات العالمية ودراسات الجدوى الخاصة لمشروعات تطوير المجرى الملاحي».

ويؤكد المدير السابق لإدارة التخطيط أن الوحدة الاقتصادية تعكف على تطوير استراتيجيات العمل بما يواكب تطورات الملاحة والتجارة العالمية بهدف الحفاظ على المكانة التنافسية القوية لقناة السويس بين الطرق الملاحية حول العالم.

من التجارة العالمية وتحديد أفضل سبل جذب السفن للقناة ورصد أنواع السفن الجديدة».

ويضيف: بينما تتولى مجموعة البحوث الاقتصادية إعداد دراسات تحديد رسوم العبور وإجراء دراسات الجدوى الاقتصادية لمشروعات التطوير وتعميق المجرى الملاحي.

ثم تطور عمل الوحدة الاقتصادية حتى أصبح الآن

مختصة بنظم التحليل الاحصائي والثانية تعكف على إعداد البحوث الاقتصادية.

ويشرح رزق «كانت مجموعة التحليل الاحصائي تجمع وتحلل بيانات أسطول السفن ورصد أنواع السفن الجديدة وتأثير تغيرات سعر الوقود فضلاً عن تحليل حركة النقل البحري والتجارة العالمية ومؤشرات نمو الاقتصاد العالمي وذلك لحساب نصيب قناة السويس

قيمة رسوم العبور من إنها مكونة من سلة عملات تحدد قيمة الوحدة يومياً، ما يضمن خلق توازن بين أسعار صرف العملات وتفادي تداعيات تذبذب قيمة أي عملة دولية على إيرادات القناة.

ومرت آليات العمل بالوحدة الاقتصادية منذ تأسيسها حتى الآن بتطورات جوهرية، حيث تم تقسيم فريق العمل في البداية إلى مجموعتين واحدة

الكميات المفروغة مرة أخرى في ميناء سيدي كرير المطل على البحر المتوسط بمدينة الإسكندرية.

«بناءً على الدراسات الاقتصادية المتعمقة لتطورات النقل البحري توصلنا إلى ضرورة تعميق غاطس القناة من ٣٧ قدم إلى ٥٣ قدم بما يلاءم تطور نشاط سفن الحاويات وحجم ناقلات النفط» الحديث لرزق.

وامتدت التطورات إلى رسوم العبور وأساليب حسابها سواء لمواكبة نشاط النقل البحري أو مستجدات النظام المالي العالمي، ويقول رزق تشكلت لجنة تضم ممثلين عن قناة السويس ووزارة المالية والبنك المركزي لبحث أسعار رسوم العبور بعد إعادة تشغيل القناة، واستقرت على استخدام وحدة حقو السحب الخاصة التي استحدثتها صندوق النقد الدولي. وتنطلق أهمية استخدام وحدة حقوق السحب الخاصة في تحديد



أعمال تطوير القناة

وزارة المالية : هيئة قناة السويس تحقق أعلى معدل تحويل للخزانة العامة ٧٢ مليار جنيه للعام المالي ٢٠١٨ / ٢٠١٩



من ٥٢,٩ مليار جنيه في العام المالي ٢٠١٧/٢٠١٦، إلى ٧٢,٢ مليار جنيه عام ٢٠١٨ / ٢٠١٩ بنسبة نمو ٣٦,٥%.

المصدر (وزارة المالية)

إجمالي إيرادات قناة السويس شهدت زيادة ملحوظة حيث بلغت نحو ١٠٤,٢ مليار جنيه في العام المالي ٢٠١٨ / ٢٠١٩، مقارنة بـ ٧٤,٢ مليار جنيه في العام المالي ٢٠١٦ / ٢٠١٧، بنسبة نمو ٤٠,٤%، وقد أدت هذه الطفرة إلى زيادة مستحقات الخزانة العامة للدولة المتمثلة في الضرائب وفائض الإيرادات والإتاوة

ومشاريع عديدة تخدم الاقتصاد القومي. ذكر بيان أصدرته وزارة المالية اليوم أن هذا الأداء يعكس النمو المضطرد الذي تشهده إيرادات قناة السويس؛ نتيجة لمشروع ازدواج وتوسعة القناة وعمليات تطويرها الأمر الذي أسهم في زيادة تنافسية القناة. وأوضح تقرير لقطاع الهيئات الاقتصادية بوزارة المالية، أن

أكد قطاع الهيئات الاقتصادية بوزارة المالية، تحقيق هيئة قناة السويس، العام المالي الحالي ٢٠١٩/٢٠١٨ أعلى معدل تحويل للخزانة العامة للدولة، في تاريخها، موضعاً أن قناة السويس تحول هذا العام ٧٢ مليار جنيه للخزانة العامة، بعد تغطية مصاريف تشغيلها وصيانتها وتمويل خطط استثمارية وتوسعات

أثناء تفقده حركة الملاحة بالقناة

الفريق مميش يوجه الشكر للرئيس عبدالفتاح السيسي لدعمه لمشروعات القناة التي أثبتت جدواها أمام العالم أجمع



الفريق مهاب مميش أثناء تفقده لحركة الملاحة بالقناة وعبور السفينة EVER GLORY

البحرية يعد دلالة واضحة على الأهمية الاستراتيجية للقناة في خدمة حركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب، مؤكداً استعداد القناة للتعامل مع كافة المتغيرات في سوق النقل البحري، بالإضافة إلى اتباع الهيئة لسياسات تسويقية مرنة قادرة على جذب خطوط ملاحية جديدة لم تكن تعبر القناة من قبل. وقد أعرب اللواء بهاء بدر

وكيل شركة EVER GREEN المالكة للسفينة عن سعادته بعبور هذه السفينة العملاقة، مشيراً إلى أن الشركة المالكة للسفينة قد وضعت في اعتبارها عند التصميم أبعاد المجرى الملاحي للقناة، مؤكداً على أهمية مشروع قناة السويس الجديدة في تطوير الخدمات الملاحية المقدمة للسفن العابرة. كما وجه الشكر للفريق مهاب مميش والعاملين بالهيئة على ما يقدمونه من دعم فني ولوجيستي لخدمة حركة التجارة العالمية.

الجديد للقناة قادمة من ماليزيا ومتجهة إلى هولندا بحمولة كلية ٢٢١,٦ ألف طن. تعد سفينة الحاويات العملاقة أحدث سفن أسطول الخط الملاحي الصديق للبيئة EVER GREEN، وتُصنف كواحدة من أكبر سفن الحاويات في العالم، حيث يبلغ طولها ٤٠٠ متر، وعرضها ٥٩ متر، فيما يبلغ غاطسها ٥٣ قدم، وتستطيع أن تحمل على متنها أكثر من ٢٠ ألف حاوية. وأوضح الفريق مميش، أن استقبال قناة السويس لأحدث سفن الأسطول العالمي لاسيماً سفن الحاويات في أولى رحلاتها

القناة بشكل كبير مما يصب في صالح الاقتصاد المصري. كما أكد الفريق مميش على أن مشروعات التنمية تسير بخطوات ثابتة من أجل زيادة الاستثمارات في المنطقة وخلق فرص عمل لمئات الآلاف من الشباب المصري وخلق مجتمعات صناعية وعمرانية جديدة. هذا وقد شهدت حركة الملاحة اليوم عبور سفينة الحاويات الليبيرية العملاقة EVER GLORY، إحدى أكبر سفن الحاويات في العالم في أول رحلة بحرية لها، ضمن قافلة الجنوب بالممر الملاحي

تفقد الفريق مهاب مميش، رئيس هيئة قناة السويس، رئيس الهيئة العامة الاقتصادية لمنطقة القناة، حركة الملاحة في قناة السويس في ثاني أيام عيد الفطر المبارك، وصرح بأن حركة الملاحة اليوم شهدت عبور ١١٣ سفينة بحمولات ٧,٨ مليون طن خلال أول يومين لعيد الفطر المبارك، موجهاً الشكر للسيد الرئيس عبدالفتاح السيسي لدعمه الدائم للقناة ومشروعات التطوير بها وأكبرها مشروع القناة الجديدة التي أثبتت جدواها أمام العالم كله، وهو ما أدى لزيادة عائدات



تصدر عن
هيئة قناة السويس
بتوجيه من
السيد الفريق
مهاب مميش
رئيس الهيئة

إشراف عام
المهندس
محمد نشأت المنيري
مستشار رئيس الهيئة لإدارة
الرئاسة

إشراف على التنفيذ
المهندس
هشام محمد الخوالقة
مدير إدارة الخدمات

إشراف على التحرير
الأستاذ
طارق حسنين
رئيس الصحافة والإعلام

أسرة التحرير
مروة ماهر
محمد الخولي
محمد فضل
محمود ادريس
عمرو مصطفى

التنفيذ والجرافيك
مينا وليم

تصوير
هاشم حسنين
محمد عبد الرحيم
محمد الدحروجي
محمد عبد اللطيف
أحمد عبده عوض

الفريق مهاب ميمش يستقبل منتخب نيجيريا لكرة القدم المشارك في البطولة الأفريقية ويشيد بمستوى التنظيم الراقى للبطولة



الفريق مهاب ميمش أثناء استقباله لفريق منتخب نيجيريا لكرة القدم

تضم منتخبات بروندي وغينيا ومدغشقر وتعد البطولة، كما يضم الفريق ٢١ لاعبا محترفا في الأندية الأوروبية الكبرى من بينهم ٦ لاعبين في الدوري الإنجليزي وحده. يقيم الممنتخب النيجيري معسكره التدريبي في الإسماعيلية بفندق ميركيور وجاءت الزيارة لقناة السويس بناء على طلب مدرب الفريق.

والترحيب بهم وتوفير جولة بحرية في القناة للفريق. وصرح اللاعب «ويلفرد إنديدي» لاعب الممنتخب والذي يلعب في فريق «ليستر سيتي» الإنجليزي عن سعادته بزيارة القناة لأول مرة في حياته وأنه إنجاز يعتبر مثير فخر لجميع الأفارقة وليس للمصريين وحدهم». يلعب الممنتخب النيجيري ضمن مجموعة الإسكندرية التي

التميزة التي تعكس وجه مصر الحضاري. وقد أعرب المدرب العام لمنتخب نيجيريا «جيروت روهر» عن سعادته واللاعبين بزيارة قناة السويس ومشاهدة حركة التجارة العالمية المارة في القناة وهي تعد معجزة هندسية أنجزت في وقت قياسي مبهر، وأثنى على حفاوة الاستقبال موجهها الشكر للفريق مهاب ميمش لاهتمامه باستقبال الفريق

الفرق الأفريقية وتمنى للفريق تقديم مستوى قوي يليق بمستوى الكرة الأفريقية للخروج بالبطولة في أفضل صورة وخصوصا أنها تقام في مصر هذا العام وتحظى بالدعم الكامل للسيد الرئيس عبدالفتاح السيسي رئيس الجمهورية. وأشاد ميمش بمستوى التنظيم والترتيبات الجيدة الخاصة بتوفير أماكن التدريب المناسبة والإقامة

استقبل الفريق مهاب ميمش رئيس هيئة قناة السويس ورئيس الهيئة الاقتصادية لمنطقة القناة منتخب نيجيريا لكرة القدم المشارك في البطولة الأفريقية لكرة القدم ٢٠١٩ والتي تستضيفها جمهورية مصر العربية في الفترة من ٢١ يونيو إلى ١٩ يوليو ٢٠١٩. وقد أعرب الفريق ميمش عن سعادته بزيارة الفريق النيجيري وهو من أقوى

