

بداية الحكاية



السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي يوقع وثيقة بدء
الحفر لقناة السويس الجديدة في أغسطس ٢٠١٤

لقد كانت قناة السويس على مر العصور ولا تزال وستظل إن شاء الله شريانا للخير والسلام ليس لمصر وحدها ولكن للعالم كلها.

وها هي مصر تعيد صنع التاريخ من جديد لتضيف شريانا جديدا للرخاء ورفاهية الأسرة الإنسانية ولتيسير حركة التجارة العالمية عبر قناة السويس، وقبل أن نشرع في سرد تفاصيل مشروع قناة السويس الجديدة لا بد أن نبين أمرا في غاية الأهمية لإغلاق الباب أمام كل من يشكك في أهمية هذا المشروع الحيوي لمصر ولحركة النقل البحري في العالم، وهو أن قناة السويس الجديدة ضرورة حتمية لرفع القدرة التصريفية لقناة السويس (الطاقة العديدة) والحفاظ على مكانة قناة السويس وأهميتها العالمية بصفتها أكبر وأهم ممر ملاحى لحركة التجارة العالمية. كما أن مشروع القناة الجديدة يعتبر بمثابة البنية التحتية لمشروع التنمية بمنطقة قناة السويس

لاستيعاب الزيادة الكبيرة المتوقعة في أعداد وحمولات السفن العابرة للقناة التي تقوم بنقل تجارة العالم وكذلك نقل مستلزمات الصناعة والإنتاج الكمي المنتظر من مشروع التنمية القومي لذا اقتضت الضرورة سرعة البدء في المشروع والانتهاء منه في هذا الزمن القياسي الذي يؤكد على قدرة الإنسان المصري على الإنجاز مهما كانت الصعوبات.

قناة السويس الجديدة ضرورة لزيادة القدرة التصريفية لقناة السويس وليست رفاهية

هناك قضيتان رئيسيتان تتعلقان بحركة مرور السفن في قناة السويس وهما:

طاقة الحجم «Ship size capacity»

يُقصد بطاقة الحجم مدى قدرة القناة على استيعاب حمولات السفن المارة بالمجرى الملاحي، وتتمتع القناة الأصلية بكفاءة فائقة في تحقيق هذا المعيار حيث يعبر القناة ٦٢٪ من أسطول سفن البترول العالمية، و٩٢٪ من سفن الصب، و١٠٠٪ من أسطول سفن الحاويات وكافة أنواع السفن الأخرى.

الطاقة العددية «Numerical Capacity»

المقصود بالطاقة العددية هو عدد السفن التي يمكن عبورها القناة خلال فترة زمنية محددة (يوم كامل ٢٤ ساعة).

وتتأثر الطاقة العددية للقناة بعدة مؤثرات هامة منها:

- طول الأجزاء المزدوجة من المجرى الملاحي.
- الفاصل الزمني بين السفن العابرة بما يسمح بالتوقف الآمن في حالة الطوارئ.
- سرعة السفن العابرة وتتراوح ما بين ١٣ إلى ١٦ كم/ساعة حسب نوع السفينة وحمولتها ونوع البضاعة التي تحملها وأماكن عبورها على طول المجرى الملاحي.
- مزيج أنواع وأحجام السفن العابرة حيث تتنوع أنواع وأحجام السفن العابرة وهو ما يؤثر على عدد السفن الممكن عبورها يومياً نظراً لتغير السرعات والفواصل الزمنية بينها حسب النوع والحمولة، وكلما زاد



إحدى سفن الحاويات القياسية وحمولتها في حدود ٣٠ ألف طن ويستلزم وقوفها ١٠ دقائق بينما تحتاج السفن العملاقة من ٣٠ إلى ٤٠ دقيقة للوقوف الآمن



السفينة CSCL GLOBE أكبر سفينة حاويات وحمولتها ١٩٣ ألف طن ويمكنها أن تحمل في العالم أثناء عبورها لقناة السويس قادمة من الجنوب على ظهرها ١٩ ألف حاوية

عدد السفن الكبيرة كلما زاد الفاصل الزمني بينها مما يؤدي إلى خفض الطاقة التصريفية، والعكس صحيح.

الطاقة الحالية للقناة كافية لاستقبال أعداد وحمولات السفن الراغبة في العبور وذلك حتى ٧٨ سفينة قياسية غير أن التطور الذي حدث في اقتصاديات النقل البحري للاستفادة من اقتصاديات الحجم Economy of scale بإحلال السفن الأكبر حمولة بدلاً من تلك الأصغر حمولة , قد أدى إلى تزايد حمولات السفن العابرة مع تناقص أعدادها.

تصل الطاقة العددية الحالية للمجرى الملاحي إلى (٧٨) سفينة نمطية Standard ship (التي يكون الفاصل الزمني أمامها ١٠ دقائق)، فإذا كانت السفينة العابرة Real ship حمولتها كبيرة جداً وتتطلب أن يكون الفاصل الزمني بينها وبين السفينة التي أمامها (٣٠) دقيقة فإنها تشغل مكان ٣ سفن نمطية، وإذا كان الفاصل الزمني (٢٠) دقيقة فإنها تشغل مكان ٢ سفن نمطية، وبالتالي فإن أساس قياس الطاقة العددية للقناة هو الطول الزمني للقافلة وليس العدد الحقيقي لسفن القافلة.

وقد ترتب على هذا التطور أن أصبحت الطاقة العددية لقناة السويس في حاجة ماسة إلى التطوير لإمكان استقبال أعداد السفن الكبيرة التي تجاوز طلبها للعبور حدود الطاقة الحالية وعلى الأخص تلك السفن المتجهة جنوباً والتي عليها أن تنتظر مرور القافلة المتجهة شمالاً، ولذلك كان لزاماً على هيئة القناة أن تتخذ من التدابير كل ما يحفظ لمصر أهمية قناة السويس بصفقتها أكبر ممر ملاحي في العالم فكان مشروع قناة السويس الجديدة الذي تم إنجازه في عام واحد ليؤكد للعالم قدرة الإنسان المصري على إنجاز أعظم الأعمال في وقت قياسي يذهل العالم كله.

قناة السويس الجديدة

تهدف مصر من خلال حفر القناة الجديدة إلى استيعاب النمو المتوقع في حجم التجارة العالمي من خلال تحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في قناة السويس بما يساعد على تقليل زمن عبور السفن بالقناة وتقليل تكلفة الرحلة البحرية، علاوة على تقليل فترات توقف السفن بمناطق الانتظار بالمجرى الملاحي مما يرفع من درجة تصنيفه، وهو الأمر الذي يقضي مبكراً على مجرد التفكير في قنوات بديلة بالمنطقة.

وتكفي الإشارة إلى أن ما يقرب من ١٠٪ من حركة التجارة العالمية يعبر خلال قناة السويس، ووصول كمية الوافر الذي تحققه في المسافات ما بين ٢٣ و ٨٨٪، كدلالة على الأهمية الاستراتيجية للقناة لاسيما دول حوضي البحرين الأحمر والمتوسط.

وعلى الصعيد المحلي فقد ساهمت القناة على مدار العقود الأربعة الماضية في تعزيز موارد الخزانة العامة للدولة خاصة من العملة الصعبة بإجمالي إيرادات بلغ ٩١,٧ مليار دولار لتعكس هذه الإيرادات الجهود الكبيرة التي تبذلها هيئة قناة السويس طوال الفترة الماضية لتطوير المجرى الملاحي.



وقد بدأت أعمال التطوير عقب افتتاح القناة مباشرة عام ١٩٧٥ بالمرحلة الأولى من مشروع التطوير ليتم افتتاحه في ١٦ ديسمبر ١٩٨٠ لتبدأ الإيرادات السنوية التي تحققها القناة في النمو بعد أن كانت ٣٣٩,٦ مليون دولار فقط عام ١٩٧٦ لترتفع إلى ٩٤٠,٢ مليون دولار عام ١٩٨٢ ثم أخذت العائدات في الزيادة التدريجية إلى أن بلغت ٥,٤٦ مليار دولار في ٢٠١٤. ونظراً للنمو المتوقع لحجم التجارة العالمية مستقبلاً وارتباط مشروع حفر القناة الجديدة بمشروع مصر القومي للتنمية بمنطقة قناة السويس قامت هيئة القناة بإعداد التصميمات الهندسية والخرائط والتقديرات والجداول الزمنية للمشروع.

وقام الفريق مُهاب ميمش رئيس هيئة قناة السويس بعرض الفكرة على السيد الرئيس عبدالفتاح السيسي رئيس الجمهورية والذي أبدى إعجابه وتحمسه الشديد لهذا المشروع القومي أملاً أن يكون مشروع القرن الواحد والعشرين لتطوير مصرنا الحبيبة أسوة بمشاريع مصر القومية في القرنين التاسع عشر والقرن العشرين.

الأسس التي بنيت عليها فكرة المشروع :

- ١) تحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في قناة السويس مما يساعد على تقليل زمن عبور السفن بالقناة وتقليل تكلفة الرحلة البحرية.
- ٢) التقليل من فترات توقف السفن بمناطق الانتظار بالمجرى الملاحي مما يرفع من درجة تصنيفه.
- ٣) الاستعداد للتعامل مع تنامي حركة التجارة العالمية.
- ٤) القضاء المبدئي على التفكير في قنوات بديلة بالمنطقة.
- ٥) خطوة هامة على الطريق لإنجاح مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس.

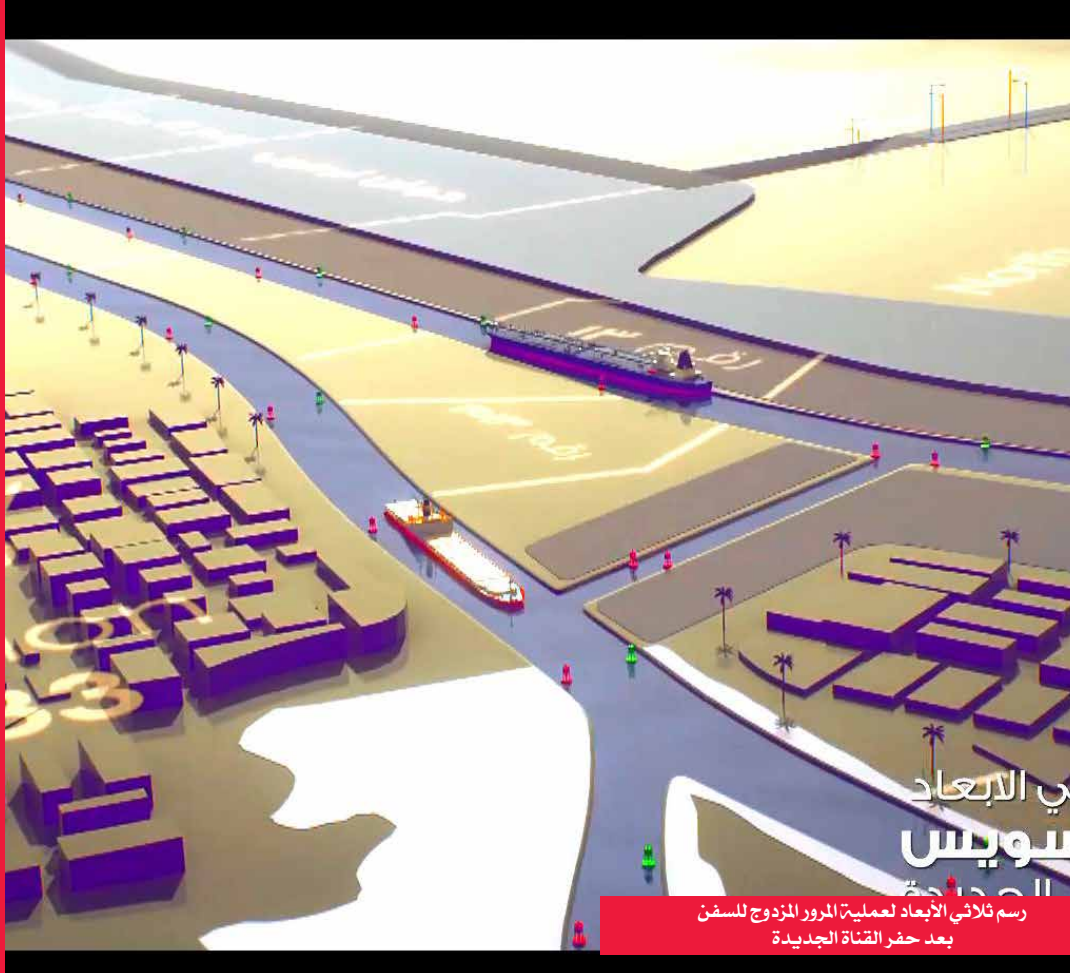


سفينت الحاويات العملاق CMA CGM VASCO DE GAMA
تعبّر قناة السويس باتجاه الشمال

أهداف المشروع :

- زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن في القناة ليصل إلى ٩٧ سفينة يوميا عام ٢٠٢٣ بدلا من ٤٩ سفينة عام ٢٠١٤.
- زيادة عائدات القناة لتصل إلى ١٣,٢ مليار دولار عام ٢٠٢٣ بدلا من ٥,٣ مليار دولار عام ٢٠١٤.
- خلق ما يقرب من مليون فرصة عمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة وخلق مجتمعات عمرانية جديدة.

وبذلك يهدف المشروع إجمالاً إلى زيادة الدخل القومي المصري من العملة الصعبة بعد تحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في قناة السويس وتقليل زمن العبور بالنسبة لقافلتى الشمال ليكون ١١ ساعة بدلا من ١٨ ساعة لينخفض على أثره زمن الانتظار للسفن العابرة وهو ما سينعكس إيجاباً على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لملاك السفن، و يسهم في زيادة الطلب على استخدام قناة السويس باعتبارها الاختيار الأول لخطوط الملاحة العالمية ورفع درجة تصنيف القناة لدى المجتمع الملاحي العالمي.



رسم ثلاثي الأبعاد لعملية المرور المزدوج للسفن
بعد حفر القناة الجديدة

مدة تنفيذ المنروع وتكلفته :



المهندس إبراهيم محلب رئيس مجلس الوزراء يشهد توقيع تحالف التكريك العالمي ويوقع عن هيئة قناة السويس السيد الفريق مهاب مميش وعن التحالف المهندس ياسر زغلول

كان من المقرر تنفيذ مشروع حفر القناة الجديدة في ثلاثة سنوات، وقد تم تقليص المدة الزمنية بناءً على توجيهات السيد عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية لتبلغ مدة تنفيذ المشروع ١٢ شهراً، وبالفعل تم الانتهاء من المشروع وافتتاح القناة للإبحار في الوقت المحدد.

أما التكلفة التقديرية للمشروع فتبلغ ٨,٢ مليار دولار تعادل ٦٠ مليار جنيه (٤,٢ مليار دولار لحفر القناة الجديدة و ٤ مليار دولار لعدد ٦ أنفاق أسفل قناة السويس) قام الشعب المصري العظيم بجمعها في ثمانية أيام فقط مسجلاً إنجازاً تاريخياً فريداً لهذا الشعب البطل الذي لا يعرف المستحيل ويؤكد على الدوام قدرته على اجتياز أصعب الظروف عندما يثق في قيادته الوطنية المخلصة.

الخطوات التنفيذية لمنروع قناة السويس الجديدة :

وفقاً للمخطط يصل الطول الإجمالي للقناة الجديدة ٧٢ كيلو متراً ويشمل ذلك حفر المجرى الملاحي الجديد بطول ٣٥ كيلومتراً وبعمق ٢٤ متراً وعرض ٣٢٠ متراً عند صفحة المياه وبغطاس ٦٦ قدماً بالإضافة إلى توسيع وتعميق التفريعات الغربية الحالية بطول إجمالي ٣٧ كيلومتراً وبعمق ٢٤ متراً بغطاس ٦٦ قدماً وتشمل التفريعات الغربية بمنطقة البحيرات المرة الكبرى بطول ٢٧ كيلومتراً والتفريعات الغربية للبلاط بطول ١٠ كيلومترات.

هذا وتنقسم عمليات الحفر في المشروع إلى قسمين أولهما عمليات إزالة للرمال المشبعة بالمياه من خلال أعمال التكريك بكميات حوالى ٢٥٠ مليون متر مكعب (حفر تحت منسوب المياه) بتكلفة تقديرية ١٥ مليار جنيه وثانيها أعمال حفر على الجاف قامت بها الهيئة الهندسية التابعة للقوات المسلحة بكميات حوالى ٢٥٠ مليون متر مكعب وبتكلفة تقديرية ٤ مليار جنيه.

هذا وقد تطلبت أعمال التكريك بالمشروع تضامراً جهود الكراكات العاملة بهيئة قناة السويس مع طاقة الكراكات الأجنبية



المهندس إبراهيم محلب رئيس مجلس الوزراء يشهد توقيع تحالف الأمل ويوقع عن هيئة قناة السويس السيد الفريق مهاب مميش وعن التحالف السيد بيير كاتو

التي تم الاستعانة بها من خلال تحالفين، أما التحالف الأول فهو تحالف التحدي بقيادة شركة الجرافات البحرية الوطنية الإماراتية ومعها شركتين هولنديتين هما شركتي «بوسكالس» و «فان أورد» ومعهم شركة «جان دو نيل» البلجيكية، أما التحالف الثاني فهو تحالف الأمل ويضم شركتي «دريدجينج إنترناشيونال» البلجيكية و«جرنت ليكس» الأمريكية.

توضيح الجداول التوضيحية الآتية تطور أعمال التكريك :

إحصائيات أعمال التكريك بمشروع قناة السويس الجديدة

الشهر	الكميات الشهرية بالمتر المكعب	المتوسط اليومي بالمتر المكعب	نسبة التنفيذ التراكمية %
أغسطس ٢٠١٤	٢,٥٠٠,٠٠٠	١٠٠,٠٠٠	%٠,٩٧
سبتمبر ٢٠١٤	٣,٢٥٠,٠٠٠	١٠٨,٣٣٣	%٢,٢٣
أكتوبر ٢٠١٤	٣,٧٥٠,٠٠٠	١٢٠,٩٧٠	%٣,٦٨
نوفمبر ٢٠١٤	٧٣٨,٨٥٣	٢٩,٥٥٤	%٣,٩٧
ديسمبر ٢٠١٤	١٢,٠٨١,٨٩٦	٣٨٩,٧٣٨	%٨,٦٥
يناير ٢٠١٥	٢٢,٧٩٢,٢٨١	٧٣٥,٢٣٤	%١٧,٤٩
فبراير ٢٠١٥	٣٢,٢٧٥,٧٠٧	١,١٥٢,٧٠٣	%٣٠,٠٠
مارس ٢٠١٥	٤١,٤٧٩,٢٨١	١,٣٣٨,٠٤١	%٤٦,٠٧
أبريل ٢٠١٥	٣٩,٩٤٢,٢٦٤	١,٣٣١,٤٠٨	%٦١,٥٥
مايو ٢٠١٥	٤٦,٢٨٩,٩٥١	١,٤٩٣,٢٢٤	%٧٩,٥٠
يونيو ٢٠١٥	٣١,٣٣٥,٨٣٧	١,٢٧٧,٨٦١	%٩١,٣٦
يوليو ٢٠١٥	٢٢,٣٠٢,٠٤٤	٧١٩,٤٢٠	%١٠٠
الإجمالي	٢٥٨,٠٠٠,٠٠٠		



السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي يتفقد أعمال التكريك بقناة السويس الجديدة

لا يقتصر دور هيئة قناة السويس على الإشراف على عمليات التكريك الخاصة بحفر قناة السويس الجديدة وإنما تعمل الهيئة بالتوازي على توفير كافة مايلزم لتجهيز المجرى الملاحي وذلك من خلال :
• إعداد التصميمات والرسومات وتحديد المواصفات لأعمال بناء التكسيات اللازمة لحماية جوانب وميول القناة الجديدة فتم إزالة تكسيات وستائر قديمة بطول حوالي ٣٠ كيلومتر وإنشاء تكسيات جديدة بطول ١٠٠ كيلومتر وبتكلفة تقديرية ٥٠٠ مليون جنيه بألية جديدة تعتمد على استخدام الأحجار الطبيعية المنتجة محليا من محاجر سيناء لتقليل من أعمال الصيانة المستقبلية.
• وقد تطلبت عملية بناء التكسيات تضافر جهود ١٣١ فرقة عمل من شركات القطاع العام والخاص في هذا العمل الجبار علما بأن أعمال التكسيات قد بدأت بمعدل ١٠٠ مترا طويلا في اليوم ووصلت إلى ١٥٠٠ مترا طويلا يوميا وهو ما يؤكد قدرة الإنسان المصري على قهر الصعاب والتحديات.

الإضاءة فمن أسبانيا ويتم تجميعها بواسطة عمالة مدربة من بحرية هيئة قناة السويس لتكون فور تشغيلها قادرة على إرسال المعلومات والبيانات الآنية لمراكز التحكم. ووفقا للمخطط تم إنشاء محطة إرشاد جديدة وطباعة الخرائط الملاحية الخاصة بالقناة الجديدة بالإضافة إلى إعداد الخرائط الإلكترونية وعمل محاكاة للقناة الجديدة من خلال تدريب المرشدين على الملاحة خلالها وتعديل لائحة الملاحة بما يتناسب مع التعديلات الأخيرة في القناة الجديدة. كما استطاعت هيئة قناة السويس من خلال شركة القناة للموانئ وهي إحدى الشركات التابعة للهيئة من بناء مراسي المعديات الثلاثة في مدة زمنية لم تتجاوز ثلاثة أشهر تمهيدا لبدء عمل المراسي والمعديات الجديدة التي تضمن ربط شرق القناة بغربها لحين الانتهاء من الأنفاق التي يتضمنها مشروع تنمية منطقة قناة السويس.



أعمل تدبيرش جوانب القناة الجديدة



المعدية «تحيا مصر» المصنعة بتراسات هينن قناة السويس



الكراكتة طارق بن زياد أثناء عملها بمنطقة البلاح



رجال هيئة قناة السويس أثناء إرساء الشمندورات بالقناة الجديدة

تصميم وتنفيذ أعمال السيفونات الخاصة بالمرافق (مياه-كهرباء-اتصالات-إشارة-وقود) التي تعترض المشروع وذلك بمعرفة شركات الهيئة (شركة الرباط وشركة الترسانة النيلية) وذلك بعدد ٢٤ سيفون بطول ٦٠٠ متر وبأقطار مختلفة.

تصميم وتنفيذ المحطات البحرية اللازمة لتوجيه ومراقبة السفن العابره للقناة فضلا عن تصميم وتنفيذ الأرصفة والسقالات أمام تلك المحطات وتوفير المساعدات الملاحية المتمثلة في تجهيز شمندورات الإرشاد ومشماتها والتي تعمل كعلامات إرشادية للسفن توضح أجناب القناة وتحدد المجرى الملاحي من خلال أجسام عائمة واضحة بالنهار ومضيئة ليلا عبر الطاقة الشمسية المخزنة نهارا بواسطة شاحن الطاقة الشمسية المثبت على جوانب الشمندورة الأربعة.

جدير بالذكر أن إجمالي عدد الشمندورات يصل إلى ١١٠ شمندورة وقد تم انتقائها لتواكب أحدث الشمندورات في العالم فالجسم العائم قادم من إيطاليا أما فوانيس



مشروع إنشاء قناة السويس الجديدة من الكم ٦٠ إلى الكم ٩٥ (ترقيم القناة)

بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفرعات البحيرات الكبرى والبلاص بطول إجمالي ٣٧ كم
(إجمالي أطوال المشروع ٧٢ كم)

هيئة قناة السويس
SUEZ CANAL AUTHORITY



قناة الملاحة	■
القناة المزمعة بالإضافة إلى التوسيع والتعميق	■
الأراضي الزراعية	■
حدود القرى (١٩٨٠) المسجلة لدى الجهاز المركزي للتقديرات	—
الخطوط المتروية	—



الترقيم	المسافة (كم)	المساحة (هكتار)
١	٢٥	١٠٠
٢	٤٠	٢٠٠
٣	٥٠	٣٠٠
٤	٦٠	٤٠٠
٥	٧٠	٥٠٠

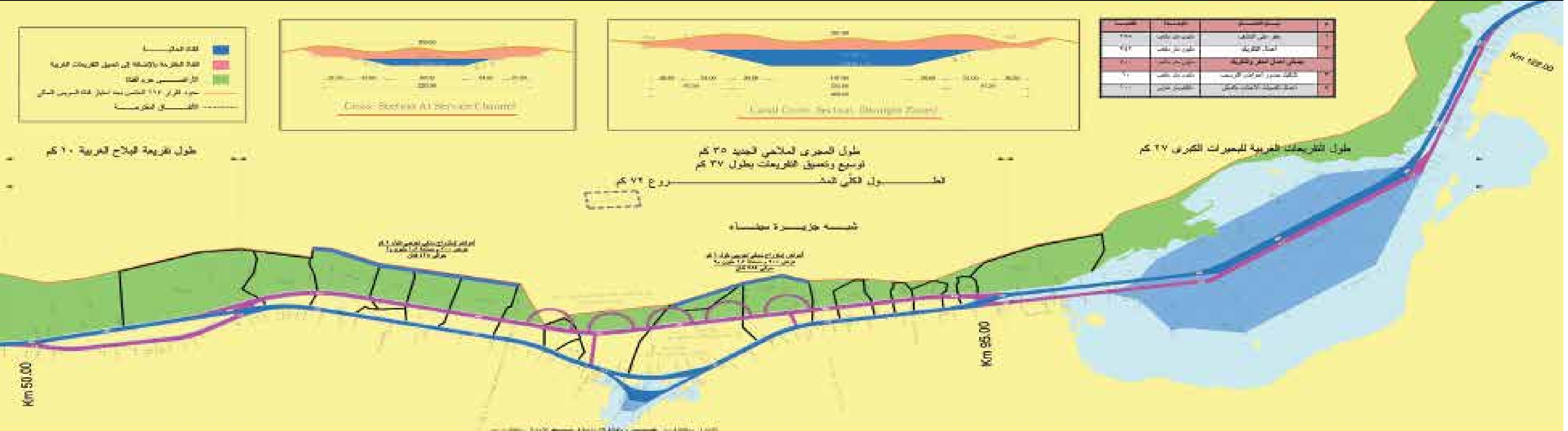
طول تفرعة البلاص الغربية ١٠ كم

طول المجرى الملاحي الجديد ٢٥ كم
توسيع وتعميق التفرعات بطول ٣٧ كم

طول التفرعات الغربية للبحيرات الكبرى ٢٧ كم

إجمالي طول القناة ٧٢ كم

تقسيمه على ٧ مراحل





رسم ثلاثي الأبعاد لنفق شمال الإسماعيلية

ومن دواعي الفخر أن هذا المشروع القومي مصري خالص وقام بوضع تصميماته رجال قناة السويس الذين أثبتوا جدارتهم وبطولتهم على مر العصور، ونفذته سواعد أبناء هذا الشعب العظيم بالتعاون الكامل مع الهيئة الهندسية للقوات المسلحة التي قامت بدور رائع لتحقيق هذا الإنجاز العظيم.

كما يعد هذا المشروع العملاق نموذجاً للتعاون العربي والعالمي حيث شارك في إنجازه ٦ شركات أجنبية من أكبر شركات التكرية العالمية بطاقة ٤٥ كراكة تعادل ٧٥ ٪ من طاقة التكرية العالمية في زمن قياسي أبهر العالم أجمع.

يتضمن المشروع إنشاء ٦ أنفاق جديدة أسفل قناة السويس.

أنفاق الإسماعيلية:

تتضمن إنشاء ثلاثة أنفاق بالكيلومتر ٧٢ ترقيم قناة، منها نفقين للسيارات ونفق للسكك الحديدية لربط سيناء بالضفة الغربية للقناة.

أنفاق بورسعيد:

إنشاء نفقين للسيارات بالكيلومتر ١٧ ترقيم قناة بطول ٣,٥ كيلومتر لكل منهما وبقطر داخلي ١١ متراً ومنشأ على عمق ٤٨ متراً من سطح الماء، بالإضافة إلى إنشاء نفق للسكك الحديدية بالكيلومتر ٢٠,٥٠٠ ترقيم قناة بطول ٧ كيلومتر وبقطر داخلي ١٢ متراً يسمح بمرور القطارات في اتجاهين ومنشأ على عمق ٤٨ متراً من سطح الماء، وتبلغ التكلفة الإجمالية للأنفاق ٢٩ مليار جنيه .



صورة أرشيفية لإحدى ماكينات حفر الأنفاق



صورة جوية بانورامية لقناة السويس الجديدة عقب الافتتاح

هنا ملخص ملللمة حفر قناة
السويس اللىة اللى تجسد
عبقرية وصلابة الشعب المصري
العظيم وقدرته على تحقيق
المستحيل، وليعرف الجميع حجم
الجهد والعرق الذي تم بذله على
مدار عام كامل لرجال أوفياء آمنوا
بربهم ووثقوا في قيادتهم مدفوعين
برغبة أكيدة على تحقيق مستقبل
أفضل للأجيال القادمة.

تحية لكل من فكر وخط و اتخذ
القرار الذي لولاه ما كان الإنجاز
وتحية لكل من شارك بجهده وعرقه
لتحقيق الحلم.

وتحية لهذا الشعب العظيم الذي
ضرب أروع المثل في الوعي وبعده
النظر والبطولة وإنكار الذات.



السيد الفريق مهاب مميش رئيس هيئة قناة السويس على متن
السفينة السنغافورية APL SOUTHAMPTON
أثناء العبور التجريبي لقناة السويس الجديدة يوم ٢٥/٧/٢٠١٥
وقد عبرت في هذا اليوم من القناة الجديدة ثلاث سفن



السفينة السنغافورية APL SOUTHAMPTON أول السفن في العبور التجريبي لقناة السويس الجديدة يوم ٢٥/٧/٢٠١٥



زعماء العالم يشهدون حفل افتتاح قناة السويس الجديدة

وفى الصورة من المنتصف السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي وعلى يساره الرئيس الفرنسي فرانسوا أولاند يليه الملك عبد الله بن حسين ملك الأردن والرئيس جوزيف كاييلا رئيس جمهورية الكونغو الديمقراطية والرئيس الفلسطيني محمود عباس أبو مازن وعلى يمينه السيد الرئيس الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح أمير دولة الكويت والرئيس السوداني عمر البشير والرئيس روبرت موجابي رئيس زيمبابوي.