

Arabian Gulf Journal of Humanities and Social Studies

ISSN: 3080-4086

الإصدار الرابع - العدد الحادي عشر || تاريخ الإصدار 2026-02-20



## التطور التاريخي والقانوني لملكية وحوكمة قناة السويس بعد التأميم (1956-1981): دراسة في إدارة الموارد الاستراتيجية المشتركة

The Historical and Legal Development of Ownership and Governance of the Suez Canal after Nationalization (1956–1981): A Study in the Management of Shared Strategic Resources

د.سيناء صالح مهدي

Dr. Senaa Saleh Mahdi

وزارة التربية - مديرية تربية الرصافة الثانية

DOI: <https://doi.org/10.64355/agjhss41127>

مجلة خليج العرب للدراسات الإنسانية والاجتماعية || هذه المقالة مفتوحة المصدر موزعة بموجب شروط وأحكام ترخيص مؤسسة المشاع الإبداعي (CC BY-NC-SA)

Clarivate | ProQuest

Ulrichsweb™



ISSN INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER INTERNATIONAL CENTRE



Google Scholar

معرفة e-Marefa



شبكة المعلومات العربية الشامية Arab Educational Information Network

AskZad

ORCID

Connecting Research and Researchers

INTERNATIONAL Scientific Indexing

CC creative commons

### الملخص:

تتناول هذه الدراسة التطور التاريخي والقانوني لملكية وحوكمة قناة السويس منذ لحظة التأميم عام 1956 وحتى نهاية حقبة الرئيس أنور السادات عام 1981، بوصفها نموذجًا لإدارة مورد استراتيجي مشترك ذي طبيعة دولية. وتبحث الدراسة في التحدي المزدوج الذي واجهه الدولة المصرية عقب قرار التأميم؛ أولهما التحدي القانوني المرتبط بتأكيد السيادة الوطنية في مواجهة التفسيرات الدولية لنصوص اتفاقية القسطنطينية، وثانيهما التحدي الإداري والتقني المتمثل في ضمان استمرارية تشغيل المرفق الملاحي بكفاءات وطنية في ظل انسحاب الخبرات الأجنبية والضغط العسكري والاقتصادية.

وتحلل الدراسة آليات الانتقال من إدارة الشركة العالمية إلى تأسيس هيئة مصرية وطنية، مبرزةً الأساس القانوني الذي فصل بين ملكية الشركة المؤممة وبين الطبيعة الدولية للممر الملاحي، بما حافظ على حرية الملاحة مع تثبيت السيادة المصرية. كما ترصد مراحل التحول من إدارة الأزمة أثناء العدوان الثلاثي، إلى سنوات الإغلاق القسري بعد حرب 1967، ثم إعادة الافتتاح وإعادة هيكلة المنظومة القانونية والإدارية عقب معاهدة السلام.

وتخلص الدراسة إلى أن نموذج حوكمة القناة بعد التأميم شكّل تجربة رائدة في إدارة الموارد الاستراتيجية المشتركة، وأثبت قدرة الدولة المصرية على توظيف أدوات القانون الدولي والإدارة العامة لتحقيق توازن دقيق بين مقتضيات السيادة ومتطلبات النظام الملاحي العالمي.

**الكلمات المفتاحية:** قناة السويس، التأميم، السيادة على الموارد الطبيعية، حوكمة الموارد الاستراتيجية.

### Abstract:

This study examines the historical and legal development of the ownership and governance of Suez Canal from its nationalization in 1956 until the end of President Anwar Sadat's era in 1981, presenting it as a model for managing a shared strategic resource of an international nature. The study explores the dual challenge faced by the Egyptian state following the nationalization decision: first, the legal challenge of affirming national sovereignty in response to international interpretations of the Convention of Constantinople; and second, the administrative and technical challenge of ensuring the continued operation of the maritime facility through newly formed national expertise amid the withdrawal of foreign personnel and mounting military and economic pressures.

The research analyzes the mechanisms of transition from the administration of the foreign company to the establishment of a national Egyptian authority, highlighting the legal foundation that distinguished between ownership of the nationalized company and the international status of the waterway. This distinction preserved freedom of navigation while consolidating Egyptian sovereignty. The study further traces the phases of crisis management during the Tripartite Aggression, the years of forced closure following the 1967 War, and the subsequent reopening and restructuring of the legal and administrative framework after the peace treaty.

The study concludes that the post-nationalization governance model of the Canal constituted a pioneering experience in the management of shared strategic resources, demonstrating the Egyptian state's ability to employ international legal principles and public administration tools to achieve a precise balance between sovereign rights and the requirements of the global maritime system.

**Keywords:** Suez Canal; Nationalization; Sovereignty over Natural Resources; Strategic Resource Governance.

## مقدمة الدراسة

لم يكن مساء السادس والعشرين من يوليو عام 1956 مجرد تاريخ عابر في السجل السياسي المصري، بل كان لحظة "الانفجار الكبير" التي أعادت تشكيل الخريطة الجيوسياسية للممرات المائية في العالم. حين نطق الرئيس جمال عبد الناصر بكلمة السر "دي ليسبس" في ميدان المنشية، لم يكن يعلن فقط انتقال ملكية شركة مساهمة إلى الدولة، بل كان يعلن استرداد "الجغرافيا" لصالح "التاريخ". تتمحور إشكالية هذا البحث حول التحدي المزدوج الذي واجهته الدولة المصرية: التحدي القانوني المتمثل في تأكيد السيادة الوطنية في مواجهة نصوص "اتفاقية القسطنطينية 1888" التي كانت القوى الكبرى تتذرع بها، والتحدي الإداري/التقني المتمثل في تشغيل أعقد ممر ملاحى في العالم بخبرات وطنية وليدة، وسط حصار اقتصادي وانسحاب جماعي للخبرات الأجنبية. تغطي هذه الدراسة الحقبة الممتدة من لحظة التأميم (1956) وحتى نهاية عصر السادات (1981)، وهي فترة حافلة بالتحويلات الدرامية؛ من إدارة الأزمة تحت القصف، إلى سنوات "التمصير الكامل" والازدهار، ثم سنوات "القناة الخندق" والإغلاق القسري، وصولاً إلى إعادة الافتتاح وتدشين مشاريع التوسعة وتغيير العقيدة القانونية للمرور بعد معاهدة السلام. وتهدف الدراسة لإثبات أن "نموذج حوكمة القناة" المصري كان المثال الأبرز لقدرة دول العالم الثالث على إدارة مواردها الاستراتيجية بكفاءة تفوقت على الإدارة الاستعمارية السابقة، رغم كل التحديات العسكرية والسياسية [هيكل، محمد حسنين. (1986). ملفات السويس: حرب الثلاثين سنة، ص 120].

**الفصل الأول: معركة "الكراسي الموسيقية": الانتقال من الشركة العالمية إلى الهيئة المصرية (1956-1957)**  
لا يركز هذا الفصل على الحرب العسكرية (العنوان الثلاثي) بقدر ما يركز على "الحرب الإدارية والقانونية" الصامتة التي دارت داخل مكاتب الإسماعيلية وبورسعيد وباريس. يتناول هذا الفصل عملية انتزاع مفاتيح الإدارة فعلياً، وكيف تمكنت "البيروقراطية المصرية" من هزيمة "الغطرسة الفنية الغربية" في معركة إدارة المرفق.

**المبحث الأول: الهندسة القانونية للقرار.. الفصل بين "الشركة" و"المرفق"**  
كان القرار الجمهوري بقانون رقم 285 لسنة 1956 مبنياً على أساس قانوني صلب ومدروس بعناية، استند إلى مبدأ "حق الدولة في السيادة على مواردها الطبيعية" (Sovereignty over Natural Resources). واجهت مصر معركة قانونية شرسة في المحافل الدولية، حيث حاولت فرنسا وبريطانيا الخلط عمداً بين مفهومي "ملكية الشركة المشغلة" و"حرية الملاحة".

كان الرد القانوني المصري دقيقاً وحاسماً: التأميم يخص "الشركة المساهمة" (ككيان مالي وإداري) ولا يمس "حالة القناة" كمرمى دولي تحكمه اتفاقية القسطنطينية. كانت هذه المناورة القانونية هي حجر الزاوية الذي استندت إليه مصر لفصل الملكية (حقها السيادي) عن الملاحة (حق العالم)، مع الالتزام بتعويض المساهمين وفق أسعار الإغلاق في بورصة باريس، مما سحب البساط القانوني من تحت أقدام المعترضين (كما يظهر في الوثيقة المرفقة في الشكل رقم 1).



صوره 1. جريده الاهرام تنشر قرار تأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية.

#### المبحث الثاني: عملية "دي ليسبس" .. الاستيلاء الإداري الخاطف

بينما كان عبد الناصر يخطب في الإسكندرية، كانت هناك "فرقة مهام خاصة" يقودها المهندس محمود يونس (الذي أصبح الأب الروحي للهيئة) ومعه عبد الحميد أبو بكر ومشرف مسعد، تنتظر في معسكرات الجيش بالإسماعيلية. كانت الخطة تقتضي السيطرة الفورية والمتزامنة على "أرشيف الملاحة"، و"الخزينة"، و"غرفة الاتصال (Movement Control)" لمنع أي محاولة لتخريب البيانات أو تهريب الأموال أو تعطيل حركة السفن.

بمجرد سماع كلمة السر "دي ليسبس"، تحركت المجموعات للسيطرة على مكاتب الإدارة في الإسماعيلية وبورسعيد والسويس. نجحت المجموعة في الدخول الهادئ واستلام المباني، لتتحول القناة في ليلة واحدة من إدارة أجنبية مغلقة إلى هيئة حكومية مصرية. هذا الانتقال السلس والمفاجئ أربك الحسابات الغربية التي كانت تتوقع فوضى عارمة فورية [يونس، محمود، (1960). مذكرات محمود يونس: معركة التأميم، ص 45].



صوره 2 . المهندس محمود يونس .مهندس تاميم قناة السويس

### المبحث الثالث: مؤامرة "الانسحاب الجماعي" والمعجزة البشرية

أدركت الشركة الفرنسية القديمة أن التدخل العسكري قد يتأخر، وأن التأميم قد ينجح كأمر واقع، فلجأت إلى سلاحها الأخير: "الفراغ الإداري". في ليلة 14 سبتمبر 1956، صدرت الأوامر السرية من باريس لجميع المرشدين والموظفين الفنيين الأجانب (وهم يشكلون نحو 90% من القوة التشغيلية) بالانسحاب الفوري ومغادرة مواقعهم، بهدف شل الملاحة تماماً وإثبات عجز المصريين أمام شركات الشحن العالمية. هنا تجلت "عبقريّة الحوكمة" المصرية وصلابة الإرادة؛ حيث أعلن محمود يونس حالة الطوارئ القصوى. تم استدعاء ضباط البحرية المصرية وتدريبهم بشكل مكثف وسريع (في أقل من 48 ساعة) لتعويض النقص. عمل المرشدون المصريون القلائل (حوالي 30 مرشداً) ومعهم بعض المرشدين اليونانيين (الذين رفضوا الانسحاب تضامناً مع مصر) لساعات متواصلة دون نوم، ونجحوا في تسيير القوافل بانتظام مذهل. سقط رهان "الفوضى الملاحية" كان الانتصار الحقيقي الذي ثبت أقدام الهيئة المصرية عالمياً، وأثبت أن الكفاءة الفنية ليست حكراً على الغرب (ويوثق الشكل رقم 3 لحظة خروج المرشدين الأجانب).



صوره 3 . المرشدون والموظفون الأجانب يغادرون مبنى القناة في بورسعيد بشكل جماعي في سبتمبر 1956، حاملين حقائبهم، في محاولة

فاشلة لتعطيل الملاحة وإحراج الإدارة المصرية.

## الفصل الثاني: تحدي "الجدارة": من إدارة الأزمة إلى استراتيجية التنمية والتمصير الكامل (1957-1967)

لم تنته "حرب السويس" بانسحاب القوات المعتدية من بورسعيد في ديسمبر 1956؛ بل انتقلت المواجهة فوراً إلى حلبة أخرى أكثر تعقيداً وخطورة، وهي حلبة "الكفاءة والمصداقية". كان الرهان الغربي، الذي قادته اتحادات الملاحة الدولية وشركات التأمين البحري في لندن (لويدز)، قائماً على فرضية "الاحتمية الفنية للفشل"؛ أي أن الإدارة المصرية، حتماً ولا بد، ستعجز عن صيانة القاع وإدارة الحركة المعقدة، مما سيؤدي لتراكم الطمي وتوقف الشريان الملاحي خلال أشهر.

يتناول هذا الفصل "العقد الذهبي" (1957-1967) الذي فككت فيه مصر هذه السردية الاستعمارية، ليس بالشعارات السياسية، بل بـ "الهندسة القانونية" لشرعة التأمين دولياً، وبـ "الهندسة الفنية" التي سبقت بها مصر الشركات العالمية في تطوير المجرى الملاحي.

### المبحث الأول: الهندسة القانونية.. "شراء السيادة" وتثبيت الوضع الدولي

بينما كانت القناة تعمل بانتظام، كانت الدبلوماسية المصرية تخوض حرباً صامتة في روما وجنيف تحت مظلة البنك الدولي لإغلاق ملف "الشركة المؤممة" نهائياً. كانت المعضلة القانونية تكمن في كيفية تحويل "التأميم الثوري" إلى "إجراء قانوني مستقر" تعترف به المحاكم الدولية وترفع بموجبها الحجز عن الأرصدة المصرية المجمدة في الخارج.

توجت هذه الجهود الدبلوماسية بتوقيع "اتفاقية التعويضات النهائية" في 13 يوليو 1958. بموجب هذه الاتفاقية، وافقت مصر على دفع مبلغ 28.3 مليون جنيه استرليني للمساهمين الفرنسيين والبريطانيين. في التحليل القانوني الدقيق، لم يكن هذا المبلغ مجرد تعويض مالي، بل كان "ثمن شراء السيادة المطلقة"؛ إذ بمجرد الدفع، سقطت الشخصية القانونية للشركة القديمة كصاحبة امتياز، وتحولت إلى مجرد كيان مالي فرنسي لا علاقة له بمصر، مما قطع الطريق على أي تدخل أجنبي مستقبلي بحجة حماية حقوق المساهمين.



صوره 4 . صورة تاريخية لمراسم توقيع اتفاقية التعويضات النهائية في جنيف 1958 بين الحكومة المصرية وممثلي المساهمين، وهي اللحظة

التي أُغلق فيها ملف "الشركة العالمية" قانونياً إلى الأبد.

وبالتوازي مع ذلك، أصدرت الحكومة المصرية "الإعلان المصري لعام 1957"، وأودعته لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة كوثيقة ملزمة. صاغ هذا الإعلان فقهاء القانون الدولي المصريون (مثل د. حامد سلطان) بذكاء استراتيجي، حيث أكد التزام مصر الأحادي بـ "اتفاقية القسطنطينية 1888" كمرجعية وحيدة للملاحة، وقبول ولاية محكمة العدل الدولية في المنازعات. كان هذا الإعلان هو "ضربة المعلم" التي سحبت البساط من دعاة "تدويل القناة"، وأقنعت المجتمع الملاحي الدولي بأن القناة تحت السيادة المصرية أكثر أماناً واستقراراً منها تحت الإدارة الدولية [سلطان، حامد. (1960). القانون الدولي العام في وقت السلم، ص 315].

### المبحث الثاني: "مشروع ناصر" .. الثورة الفنية واستباق عصر العملاقة

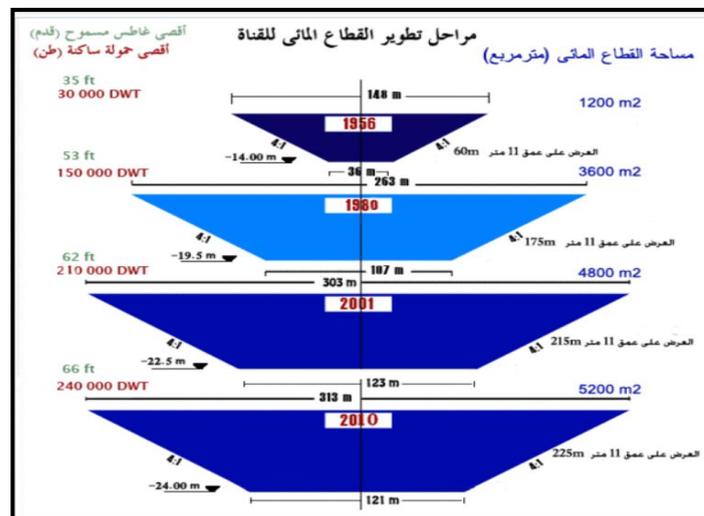
على الصعيد الفني، واجهت الإدارة المصرية تحدياً وجودياً: سفن العالم تزداد حجماً، والقناة القديمة (بأبعاد شركة دي ليسبس) تضيق بها. هنا، اتخذ المهندس محمود يونس (رئيس الهيئة) قراراً استراتيجياً بتبني "مشروع ناصر لتحسين القناة". قامت فلسفة هذا المشروع على مبدأ "الاستباق (Anticipation)"؛ أي تجهيز القناة لسفن لم تُبنى بعد، بدلاً من انتظار حدوث الأزمة.

رصدت الدولة ميزانية ضخمة، وقروضاً من البنك الدولي، لشراء أسطول من الكراكات العملاقة (مثل الكراكة "طوت" و"26 يوليو" و"خوفو"). استهدفت الخطة زيادة "القطاع المائي" (Wet Cross-section) من 1200 متر مربع وقت التأميم إلى 1800 متر مربع، وتعميق الغاطس من 35 قدماً إلى 38 ثم 40 قدماً.

هذا التوسع الهندسي الهائل مكن القناة من استقبال الجيل الأول من ناقلات النفط العملاقة التي بدأت تظهر في الستينيات، وحقق قفزة نوعية في العائدات، مدمراً بذلك أسطورة أن "المصريين لا يصلحون إلا لحفر القناة، لا إدارتها" (ويوضح الشكل رقم 5 هذا التطور) [يونس، محمود. (1965). تقرير عن تطور الملاحة: عشر سنوات من الإدارة المصرية، ص 90].

جدول 1. يوضح تطورات قناة السويس عبر الزمن.

Item	Unit	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
Overall Length	Km	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
ByPasses Length	Km	--	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
Width at 11 m depth	m	--	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
Water depth Max.	m	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
Draft of ship	Feet	22	35	38	53	56	58	62	66	66
Cross Sectional Area	m <sup>2</sup>	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
Max. Loaded ship	DWT	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000



صورة 5. تطورات قناة السويس عبر الزمن.

### المبحث الثالث: "الترسانة البحرية" .. من جباية الرسوم إلى توطين الصناعة

لم تقبل القيادة المصرية أن تظل هيئة القناة مجرد "بوابة عبور (Toll Collector)" تعتمد على الورش الأوروبية لصيانة معداتها. لذا، تم تأسيس "ترسانة هيئة قناة السويس (Suez Canal Arsenal)" في بورسعيد وبورفؤاد، كذراع صناعي ثقيل يهدف لتحقيق الاكتفاء الذاتي. تحولت الترسانة إلى مدرسة فنية لتخريج المهندسين والعمال المهرة، وبدأت مصر لأول مرة في تاريخها ببناء السفن البحرية والقاطرات (Tugs) محلياً، مما حقق ما يسمى بـ "السيادة التكنولوجية" (Technological Sovereignty) على المرفق.

اقتصادياً، لعبت القناة في هذا العقد دور "الممول الأول للتنمية". تشير الوثائق الاقتصادية لتلك الفترة إلى وجود علاقة عضوية مباشرة بين القناة والسد العالي؛ حيث كانت حصيلة العملات الصعبة المتدفقة من القناة تُضخ مباشرة في خزانة الدولة لتمويل بناء السد ومشاريع التصنيع الثقيل. وبهذا، تحولت القناة من "دولة داخل الدولة" تستنزف الموارد للخارج، إلى "قاطرة التنمية" التي تبني مصر الحديثة [عبد الوهاب، محمد، (1970)].  
التاريخ الاقتصادي لمصر الحديثة، ص 220.]

### الفصل الثالث: القناة خندقاً: الجيوسياسية، الإغلاق القسري، وعسكرة المجرى الملاحي (1967-1974)

تُعد الحقبة الممتدة من صبيحة الخامس من يونيو 1967 وحتى منتصف عام 1975 هي الحقبة "الاستثنائية" وربما "السوداء" في تاريخ الملاحة الدولية، ولكنها في المقابل كانت الحقبة "المحبدة" في التاريخ العسكري المصري. في لحظة درامية واحدة، توقف نبض الملاحة في أهم شريان تجاري عالمي، وتحول المجرى المائي من أداة للربط بين الشرق والغرب، إلى "مانع مائي (Water Barrier)" يفصل بين جيشين متحاربين، وإلى ورقة ضغط سياسية واقتصادية غير مسبوق في إدارة الصراع العربي الإسرائيلي.

### المبحث الأول: التشريع القانوني لقرار الإغلاق: بين "اتفاقية القسطنطينية" و"الضرورة الحربية"

عقب اندلاع العمليات العسكرية واحتلال إسرائيل للضفة الشرقية للقناة، أصدر الرئيس جمال عبد الناصر قراره التاريخي بإغلاق قناة السويس لأجل غير مسمى. لم يكن هذا القرار انفعالياً، بل استند إلى تخريج قانوني دقيق لنصوص "اتفاقية القسطنطينية 1888".  
فيما تنص المادة الأولى من الاتفاقية على أن القناة "تظل حرة ومفتوحة دائماً، في السلم والحرب"، استندت مصر إلى المادة العاشرة من نفس الاتفاقية، التي تمنح دولة الممر (مصر) الحق في اتخاذ التدابير اللازمة لضمان الدفاع عن أراضيها وحفظ النظام العام. كان الدفع القانوني المصري أمام المجتمع الدولي هو أن وجود قوات معادية (الكيان الصهيوني) على الضفة الشرقية يمثل "قوة قاهرة" (Force Majeure) تستحيل معها سلامة الملاحة، وأن الإغلاق هو إجراء وقائي لحماية السفن وليس عقابياً [إبوي، محمد، (1978)]. دراسات في القانون الدولي وقانون البحار، ص 112.]

ولضمان عدم استخدام العدو للقناة كطريق مواصلات، قامت البحرية المصرية بإغلاق المدخلين الشمالي والجنوبي مادياً عبر إغراق سفن قديمة، وقطع خرسانية، وناقلة الأسمنت "مكة"، مما حول القناة فعلياً إلى بحيرة مغلقة ومعزولة عن العالم.

### المبحث الثاني: "الأسطول الأصفر" ومجتمع البحيرات المرة (Great Bitter Lake Association)

نتج عن قرار الإغلاق المفاجئ واحدة من أغرب الظواهر في التاريخ البحري؛ حيث احتُجزت 15 سفينة تجارية عالمية (بريطانية، أمريكية، ألمانية، سويدية، وغيرها) كانت تعبر القناة لحظة اندلاع الحرب. حوصرت هذه السفن في منطقة "البحيرات المرة"، وعُرفت عالمياً بـ "الأسطول الأصفر" (The Yellow Fleet) بسبب تراكم رمال الصحراء الصفراء على أسطحها طوال 8 سنوات من الاحتجاز.

عبد الوهاب، محمد، (1970). التاريخ الاقتصادي لمصر الحديثة، ص 220

يونس، محمود، (1965). تقرير عن تطور الملاحة: عشر سنوات من الإدارة المصرية، ص 90

لم تكن هذه مجرد سفن محتجزة، بل تحولت إلى "كيان دبلوماسي واجتماعي" فريد. أسس طواقم السفن ما سموه "رابطة البحيرات المرة العظمى" (GBL Association)، وأصدروا طوابع بريد خاصة بهم (غير رسمية لكنها نادرة جداً الآن)، ونظموا دوريات رياضية وحفلات مشتركة على أسطح السفن، في محاولة للتعايش مع الحصار الطويل. شكلت هذه السفن أزمة تأمينية معقدة لشركات التأمين العالمية (لويدز)، التي اضطرت لاعتبار السفن في حكم "الهلاك الكلي البنائي" ودفع تعويضات هائلة لملاكها [هيكل، محمد حسنين. (1990). الانفجار 1967، ص 415].



صوره 6 . صورته لتجمع سفن الأسطول الأصفر مربوطة ببعضها البعض في البحيرات المرة، حيث قضت طواقمها سنوات الحصار مشكلة مجتمعاً دولياً عائماً .

### **المبحث الثالث: الزلزال الاقتصادي وثورة "الناقلات العملاقة" (VLCCs)**

كان لإغلاق القناة أثر "تسونامي" على الاقتصاد العالمي وهيكلية النقل البحري. اضطرت السفن التجارية وناقلات النفط القادمة من الخليج للدوران حول رأس الرجاء الصالح، مما زاد مسافة الرحلة بحوالي 5000 ميل بحري، وتضاعفت تكاليف الشحن والتأمين بنسب فلكية. هذا الواقع الجديد دفع ترسانات بناء السفن في اليابان وأوروبا إلى إحداث تغيير هيكل في تصميم

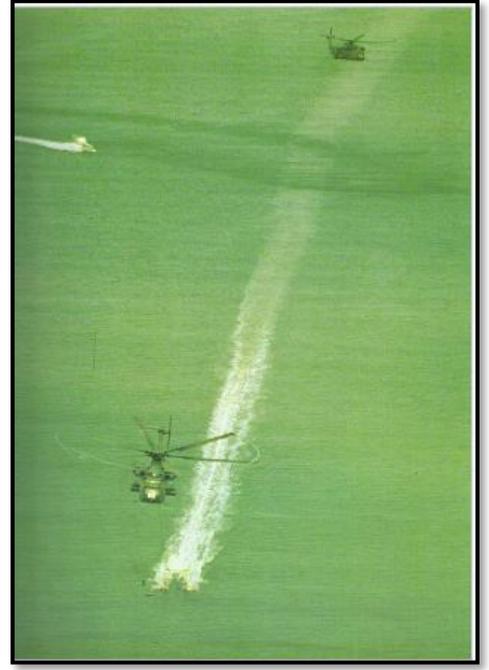
السفن؛ فيما أن الرحلة حول أفريقيا طويلة ومكلفة، أصبح الحل هو بناء سفن ضخمة جداً لتعويض التكلفة بزيادة الحمولة. هنا ظهر جيل "الناقلات العملاقة" (VLCCs & ULCCs) التي تتجاوز حمولتها 250 ألف طن، وهي سفن لم تكن لتبنى لولا إغلاق القناة. كانت المفارقة التاريخية أن هذا التطور التكنولوجي (الذي حفزه الإغلاق) أصبح لاحقاً التحدي الأكبر للقناة عند إعادة افتتاحها، حيث لم تعد أبعاد القناة القديمة (ما قبل 67) تسمح بمرور هذه "الوحوش البحرية" [البنك الدولي. (1972). تقرير سري حول تأثير إغلاق قناة السويس على التجارة الدولية وأسعار النفط].

### **المبحث الرابع: من "الساتر الترابي" إلى ملحمة "التطهير" (1973-1974)**

طوال سنوات حرب الاستنزاف، تحولت إدارة هيئة قناة السويس من "إدارة ملاحية" إلى "إدارة هندسية عسكرية". انتقل مهندسو وعمال الهيئة ومعداتهم (الكرافات والرافعات) للعمل تحت إمرة القوات المسلحة في بناء دشم الصواريخ وتجهيز المعابر. وفي حرب أكتوبر 1973، لم تكن القناة مجرد خلفية للأحداث، بل كانت "مسرح العمليات" الرئيسي. اعتمد عبور القوات المصرية واقتحام خط بارليف على

دراسات "هيدروليكية" دقيقة لحركة المد والجزر وسرعة التيارات المائية، وهي بيانات يحتفظ بها أرشيف الهيئة حصرياً. وبعد وقف إطلاق النار، بدأت ملحمة أخرى لا تقل خطورة عن الحرب: "عملية تطهير القناة" (1974-1975). كان المجرى المائي حقلاً ضخماً للألغام البحرية، والقنابل غير المنفجرة، وحطام السفن والطائرات. نفذت البحرية المصرية، بالتعاون مع البحرية الأمريكية (في عملية عرفت بـ Nimbus Moon) والبحرية البريطانية والفرنسية، أكبر عملية مسح وتطهير مائي في التاريخ، حيث تم انتشال آلاف الأطنان من المتفجرات لضمان سلامة الملاحة المستقبلية [الجمسي، محمد عبد الغني. (1990). مذكرات الجمسي: حرب أكتوبر 1973، ص 320].

تاريخي جسد عملياً فكرة أن الحدود السياسية تتلاشى وتفقد معناها أمام التحديات المصرية الكبرى (وهو ما يؤثقه المشهد في الصورة رقم 7).



صوره 7. صور مروحيات صائدة للألغام (Sea Stallion) تابعة للبحرية الأمريكية تشارك القوات المصرية في عمليات تطهير المجرى الملاحي للقناة من الألغام البحرية عام 1974.

#### الفصل الرابع: الهندسة الجديدة: الافتتاح، السلام، وعصر التوسعة العملاقة (1975-1981)

بعد ثماني سنوات عجاف من الإغلاق القسري، وتحول المجرى الملاحي إلى خط مواجهة عسكري، دخلت قناة السويس في منتصف السبعينيات مرحلة جديدة كلياً يمكن تسميتها بـ "إعادة الهيكلة الجيوسياسية". لم تكن المهمة تقتصر فقط على إزالة الألغام وفتح المجرى، بل كانت تتعلق باستعادة "الثقة العالمية" في القناة كشرى آمن ومستقر، ومواكبة التطورات المذهلة في أحجام السفن التي حدثت أثناء فترة الإغلاق. يتناول

هذا الفصل استراتيجية الرئيس أنور السادات في استخدام القناة كأداة للسلام، والتحول الجذري في العقيدة القانونية للمرور بعد كامب ديفيد.

### المبحث الأول: 5 يونيو 1975.. رسالة السلام بالزي العسكري

في اختيار رمزي دقيق للتوقيت، اختار الرئيس السادات يوم 5 يونيو (ذكرى النكسة والإغلاق) ليكون يوم إعادة الافتتاح، ليمحو بذلك ذكرى الهزيمة بذكرى الانتصار. لكن المشهد لم يكن احتفالياً فحسب، بل كان رسالة سياسية؛ حيث عبر السادات القناة على متن المدمرة "6 أكتوبر" مرتدياً الزي العسكري البحري، في إشارة إلى أن القناة "محمية" بقدر ما هي "مفتوحة".

كان القرار بفتح القناة قبل توقيع اتفاقية سلام نهائية بمثابة "مغامرة استراتيجية"؛ هدفت إلى توريث المجتمع الدولي في الحفاظ على أمن المنطقة، وتحويل القناة من "خندق فصل" بين القوات، إلى "منطقة عازلة للتجارة" تجعل من استئناف الحرب أمراً مكلفاً دولياً. وقد نجحت هذه الاستراتيجية في جذب الاستثمارات الدولية لإعمار مدن القناة التي دمرتها الحرب [السادات، أنور. (1978). البحث عن الذات: قصة حياتي، ص 310].

### المبحث الثاني: تحدي "الناقلات العملاقة" والمشروع الياباني للتطوير



صوره 8. صورة تاريخية للرئيس أنور السادات على ظهر المدمرة "6 أكتوبر" يلوح بيده، إيداناً بإعادة افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية في 5 يونيو 1975.

عند إعادة الافتتاح، اصطدمت الإدارة المصرية بوقائع اقتصادية قاسية؛ فخلال سنوات الإغلاق (1967-1975)، تغيرت صناعة النقل البحري جذرياً. ظهرت ناقلات النفط العملاقة (VLCCs) التي تتجاوز حمولتها 200 ألف طن، والتي صُممت لتدور حول رأس الرجاء الصالح، وكانت أبعاد القناة القديمة (غاطس 38 قدماً) أعجز من أن تستوعبها.



صوره 9. صورة لإحدى الكراكات اليابانية العملاقة أثناء عملها في مشروع توسعة وتعميق القناة (المرحلة الأولى) في أواخر السبعينيات، لزيادة الغاطس واستيعاب

هنا، أطلقت هيئة قناة السويس، برئاسة المهندس مشهور أحمد مشهور، "مرحلة التطوير الأولى" (The First Development Project). كان مشروعاً هندسياً جباراً يهدف لزيادة الغاطس إلى 53 قدماً، وتوسيع القطاع المائي إلى 3600 متر مربع (ضعف ما كان عليه وقت التأميم). تم تمويل هذا المشروع بقرض ميسر ضخم من الحكومة اليابانية (التي كانت أكبر المتضررين من الإغلاق)، وشاركت فيه شركة "بينتا-أوشن" (Penta-Ocean) اليابانية بتقنيات تكريك متطورة.

بحلول عام 1980، استعادت القناة مكانتها كشریان رئيسي لنقل الطاقة، حيث أصبحت قادرة على استيعاب الناقلات العملاقة (فارغة أو بحمولة جزئية)، مما أعاد دمج مصر في اقتصاديات الطاقة العالمية [مشهور، مشهور أحمد. (1980). قناة السويس: الحاضر والمستقبل، دورية هيئة قناة السويس، ص 45].

### المبحث الثالث: الزلزال القانوني.. معاهدة السلام وعبور السفن الإسرائيلية (1979-1981)

لعل التحول الأخطر في تاريخ القناة القانوني خلال هذه الحقبة هو ما ترتب على "معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية 1979". منذ عام 1948، منعت مصر السفن الإسرائيلية من عبور القناة استناداً إلى "المادة العاشرة" من اتفاقية القسطنطينية (حق الدولة في الدفاع عن النفس أثناء الحرب).

ولكن، بموجب المادة الخامسة (الفقرة 2) من معاهدة السلام، تعهدت مصر بالسماح للسفن الإسرائيلية بعبور القناة، باعتبار أن "حالة الحرب" قد انتهت قانونياً، وبالتالي سقط المبرر القانوني للمنع. في 30 أبريل 1979، عبرت السفينة "أشدود" القناة، لتكون أول سفينة ترفع العلم الإسرائيلي تمر عبر الشريان المصري. كان هذا الحدث بمثابة "كسر للحاجز النفسي والقانوني" الذي استمر ثلاثة عقود، وأثار جدلاً قانونياً وسياسياً واسعاً في العالم العربي، لكنه كرس مبدأ أن القناة ممر مائي عالمي محايد تماماً، مفصول عن الصراعات الإقليمية طالما لا توجد حالة حرب معلنة [غالي، بطرس. (1997). طريق مصر إلى القدس، ص 280].

### خاتمة الدراسة: استنتاجات في "حوكمة السيادة" وإدارة الموارد

تقودنا هذه الرحلة البحثية عبر وثائق وأحداث قناة السويس في ربع القرن الذي تلا التأميم (1956-1981) إلى ما هو أبعد من السرد التاريخي؛ إنها تضعنا أمام نموذج تطبيقي فريد لما يمكن تسميته بـ "استرداد الجغرافيا". فبعد استعراض المعارك القانونية، والإدارية، والعسكرية، يمكننا بلورة مجموعة من الاستنتاجات التحليلية النهائية التي تجيب على إشكالية البحث:

**أولاً: سقوط "خرافة العجز التقني"** أثبتت الفترة (1956-1967) خطأ الفرضيات الغربية التي كانت تروج لحتمية الفشل الإداري للمصريين. لم تنجح الإدارة المصرية في التشغيل فحسب، بل تفوقت على الشركة الفرنسية في معدلات التطوير (مشروع ناصر) وتعميق الغاطس. هذا النجاح لم يكن وليد الصدفة، بل نتاج تخطيط استراتيجي اعتمد على "التمصير الكامل" للمعرفة، وتحويل الهيئة من كيان جباية إلى "بيت خبرة" بحري وصناعي يمتلك ترساناته الخاصة.

**انياً: القناة كـ "بارومتر" للأمن العالمي** أظهرت سنوات الإغلاق (1967-1975) أن قناة السويس ليست مجرد ممر مائي، بل هي "صمام أمان" للاقتصاد العالمي. أدى إغلاقها إلى تغيير هيكلي في صناعة النقل البحري (ظهور الناقلات العملاقة)، وتسبب في تضخم عالمي، مما أثبت أن العالم يحتاج القناة بقدر ما تحتاج مصر إيراداتها. كما أثبتت حرب أكتوبر أن القناة لا يمكن فصلها عن سياقها الإقليمي؛ فهي تزدهر في السلام وتتحوّل إلى خندق في الحرب، ولا يمكن حيادها إلا بحل جذري للصراع.

**ثالثاً: المرونة القانونية والتحول العقائدي** تُبرز الدراسة المرونة العالية للدبلوماسية المصرية. فمن التمسك بـ "المادة العاشرة" من اتفاقية القسطنطينية لمنع السفن الإسرائيلية (تحت مبرر الدفاع عن النفس)، إلى القبول بعبورها بعد معاهدة السلام 1979 (تحت مبرر انتهاء حالة الحرب). هذا التحول يعكس نضجاً في مفهوم السيادة؛ حيث أصبحت السيادة تعني "القدرة على إنفاذ القانون الدولي" وحماية الممر، بدلاً من استخدامه كأداة عقابية، مما مهد الطريق لعودة القناة كشریان تجاري عالمي محايد تماماً.

ختاماً: يمكن القول إن ملحمة قناة السويس (1956-1981) لم تكن مجرد انتقال للملكية من شركة مساهمة إلى هيئة عامة، بل كانت إعادة تأسيس للدولة المصرية الحديثة. فقد مولت القناة السد العالي، وكانت ساحة العبور للنصر، وأداة للسلام، لتظل الشاهد الأكبر على قدرة الإرادة الوطنية على تطوير الجغرافيا لصالح التاريخ. ومن هنا، وإيماناً بأن التاريخ لا يُكتب بالجبر فقط بل بالدم والعرق، فإنني أهدّي ثمرة هذا الجهد البحثي إلى روح المهندس "محمود يونس" ورفاقه، الذين أثبتوا للعالم أن العقل المصري قادر على إدارة أعقد الممرات الملاحية حين راهن الجميع على فشله.. وإلى أرواح العمال والفلاحين الذين حفروا هذا الشريان بدمائهم، والجنود الذين عبروه وحرروه بأرواحهم.. وإلى كل مصري آمن بأن السيادة ليست شعاراً يُرفع، بل عمل يُتقن ومسؤولية تُحمل.

### المصادر والمراجع

#### أولاً: الوثائق والأرشيفات الرسمية (Official Archives & Documents)

- الجريدة الرسمية المصرية. (1956). نص القانون رقم 285 بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية. العدد الصادر في 26 يوليو:  
وثائق الأمم المتحدة. (1957). الإعلان المصري بشأن ترتيبات تسيير قناة السويس (Egyptian Declaration of 1957). المودع لدى  
الأمانة العامة.  
وزارة الخارجية المصرية. (1979). نصوص معاهدة السلام بين جمهورية مصر العربية وإسرائيل. القاهرة: الهيئة العامة للاستعلامات.  
هيئة قناة السويس. (1966). الكتاب السنوي: عشر سنوات من الإدارة المصرية. الإسماعيلية: مطابع الهيئة.  
البنك الدولي. (1972). تقرير حول الآثار الاقتصادية لإغلاق قناة السويس على التجارة الدولية. واشنطن.

#### ثانياً: المذكرات والمصادر الأولية (Memoirs & Primary Sources)

- يونس، محمود. (1960). مذكرات محمود يونس: معركة التأميم وما بعدها. القاهرة: دار المعارف. (مذكرات مهندس التأميم وأول رئيس  
للهيئة).  
السادات، أنور. (1978). البحث عن الذات: قصة حياتي. القاهرة: المكتب المصري الحديث.  
الجمسي، محمد عبد الغني. (1990). مذكرات الجمسي: حرب أكتوبر 1973. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب.  
مشهور، مشهور أحمد. (1980). "قناة السويس: الحاضر والمستقبل". دورية هيئة قناة السويس.

#### ثالثاً: المراجع العربية المتخصصة (Arabic References)

- هيكل، محمد حسنين. (1986). ملفات السويس: حرب الثلاثين سنة. القاهرة: مركز الأهرام للترجمة والنشر.  
هيكل، محمد حسنين. (1990). الانفجار 1967. القاهرة: مركز الأهرام.  
بدوي، عبد الرحمن. (1998). السويس: المعركة والدبلوماسية. بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر.  
سلطان، حامد. (1960). القانون الدولي العام في وقت السلم. القاهرة: دار النهضة العربية. (للتأصيل القانوني للتأميم).  
عبد الوهاب، محمد. (1970). التاريخ الاقتصادي لمصر الحديثة. القاهرة.  
غالي، بطرس. (1997). طريق مصر إلى القدس. القاهرة: مركز الأهرام.

#### رابعاً: المراجع الأجنبية ومصادر الصور (Foreign Sources & Images)

.Kyle, Keith. (1991). Suez: Britain's End of Empire in the Middle East. London: I.B. Tauris

Farnie, D.A. (1969). East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854–1956. Oxford:  
.Clarendon Press

أرشيف هيئة قناة السويس (SCA Archives): مصدر الصور التاريخية للتأميم، والأسطول الأصفر، وعمليات التطوير..