

گروه تحقیق :

منصوره نظام مافی
لقاء الله فنا لیان

زحره وجدی
یعقوب بهبود

تحقیقی پیرامون مسأله کانال سوئز

و
ریشه های آن

درواقع مسأله کانال باتصمیم جمال عبدالناصر مبنی بر ملی کردن کانال بوجود آمد. عوامل عمده‌ای از جمله موقعیت ممتاز کانال از نظر کشتیرانی و سوق‌الجیشی و همچنین مقارن بودن جریان ملی کردن کانال با اوج خصومت مصر و اسرائیل و بالاخره بروز جنگ ژوئن ۱۹۶۷ اعراب و اسرائیل مسأله کانال را پیچیده تر کرد .

منافع انگلیس و فرانسه در کانال سوئز تنها سیاسی نبود و بعلت در آمیختن منافع اقتصادی قابل توجه با منافع سیاسی دودولت مزبور در این راه آبی، مسأله کانال سوئز بصورت حاد جلوه نمود .

دخالت‌های امریکا و شوروی (خصوصاً امریکا) در اختلاف مصر و انگلیس و فرانسه بر سر کانال سوئز بنوبه خود به پیچیدگی مسأله افزود زیرا این دو قدرت بزرگ باطناً بجای کمک بر رفع اختلاف در فکر منافع خود بوده‌اند تا در این ره‌گند امتیازات سیاسی و اقتصادی جدیدی کسب کنند .

سابقه

امتیاز حفر کانال سوئز در سال ۱۷۵۴ میلادی توسط سعید پاشا حاکم مصر به یک نفر فرانسوی بنام « فردیناند دولسپس »^۱ واگذار شد. حکومت مصر در آن زمان از امپراتوری عثمانی تبعیت میکرد. سه سال قبل از آن تاریخ دولت انگلستان امتیاز راه آهن اسکندریه به قاهره را از حکومت مصر گرفت و در مقابل، سرمایه‌داران فرانسوی سعی کردند امتیاز حفر کانال سوئز را بدست آورند. و بالاخره پس از مدتی تلاش فرانسویان علیرغم مخالفت باطنی انگلیس موفق بکسب امتیاز و حفر کانال گردیدند.^۲

دولت انگلستان اصولاً با حفر کانال مخالف بود و بدلیل سوق‌الجیشی راه دور و دراز ولی مطمئن دماغه امید را ترجیح می‌داد.^۳ بعلاوه دولت انگلیس بیم داشت که مبادا از طریق کانال سوئز هندوستان در دسترس رقبای سیاسی آن دولت قرار گیرد و بهمین جهت طی سالیان دراز بانحاء مختلف از حفر آن جلوگیری می‌نمود. ساختمان کانال از پرت سعید تا سوئز زیر نظر دولسپس در ۲۵ آوریل ۱۸۵۹ آغاز و در سال ۱۸۶۹ پایان یافت.^۴

دراثر حفر کانال حکومت مصر مجبور بگرفتن وام از خارج گردید و در پایان سال ۱۸۷۵ اسماعیل پاشا برای بازپرداخت وام‌های خارجی تصمیم گرفت سهام مصر را در کانال سوئز بفروشد و به فرانسه و انگلستان پیشنهاداتی نمود. در حالی که فرانسه دچار تردید بود، نخست وزیر وقت انگلستان دیسرائیلی با آگاهی از منافع آبی کانال با اشتاب بدون مشورت با پارلمان اقدام بخريد چهارمیلیون لیره از سهام مصر را در کانال نمود. انگلستان از آن تاریخ تاملی شدن کانال ۰/۴۴ از سهام پرارزش کمپانی کانال را در اختیار داشت و در روز ۸ دسامبر ۱۸۷۵ فردیناند دولسپس نمایندگان انگلستان را دعوت کرد تا کرسی خود را در شورای اداری کمپانی کانال سوئز اشغال نماید. البته سرمایه‌داران فرانسوی هنوز اکثر سهام و کرسی های شورای اداری کانال سوئز را در دست داشتند و کانال سوئز هنوز از طریق مرکز خود در پاریس اداره می‌شد ولی سهام فرانسه میان عده زیادی از سهامداران تقسیم شده بود در حالیکه دولت انگلستان بنتهائی ۰/۳۴ کل سهام کمپانی را در اختیار داشت.

1- Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps.

۲- بیست و نهمین قرن قبل از میلاد مسیح در دوره فراغت یک کانال اژدئنتای نیل تا نقطه‌ای در حوالی بندر سوئز فعلی حفر شد و در تاریخ ۵۰۰ قبل از میلاد توسط داریوش بزرگ تکمیل گردید.

3- John Gunther, Inside Africa, (Now York; Harper & Brothers, 1955) P. 218.

۴- «دولسپس» هزینه حفر کانال را دو بیست میلیون فرانک پیش‌بینی کرده بود ولی در در پایان کار حفاری این هزینه بالغ بر ۴۳۳ میلیون فرانک گردید.

در این میان سیاست اسماعیل پاشا مبنی بر اینکه « کانال برای مصر باشد » آشکارایی نثر مانده بود. تحصیل سهام کانال از طرف حکومت انگلستان مقدمه اشغال مصر توسط این کشور بود و بعدها کانال سوئز برای صاحبان آن سودهای عمده‌ای بیارآورد. سهامی که در سال ۱۸۷۵ به چهار میلیون لیره خریده شده بود در سال ۱۹۱۰ ارزش آن به ۳۵ میلیون لیره رسید. ولی این تنها جنبه تجاری معامله بود، جنبه سیاسی آن مهمتر بود. انگلستان از آغاز قرن نوزدهم کوشیده بود که مصر را به تصرف خود درآورد و در سال ۱۸۴۰ نیز کوشش دیگری برای تسلط این کشور بعمل آورد که هر بار با مقاومت مردم مصر و رقیب خود فرانسه روبرو شد. در تمام این ایام وهم چنین در طی دوره حفر کانال نفوذ فرانسه در مصر حاکم بود. پس از خرید سهام بوسیله انگلستان نفوذ این کشور نیز در مصر بطرز چشمگیری آشکار گردید.

وضع بین‌المللی کانال و قرارداد قسطنطنیه در سال ۱۸۸۸

یکی از علل اختلاف عمیق بین فرانسه و انگلستان موضوع نظام اداری کانال سوئز بود. فرانسه بعلت ترس از اینکه اشغال کانال ممکن است به آزادی عبور و مرور کشتی‌ها لطمه وارد آورد بر سر تشکیل یک کمیسیون نظارت بین‌المللی پافشاری می نمود: در سال ۱۸۸۵ با ابتکار فرانسه کمیسیون بین‌المللی برای اتخاذ تصمیمی در مورد استفاده آزاد از کانال تشکیل گردید. کمیسیون مزبور قراردادی تهیه نمود لکن مخالفت انگلیس موجب گردید که قرارداد مزبور به تصویب نرسد.

بالاخره در سال ۱۸۸۸ میلادی مقاله‌نامه قسطنطنیه توسط نمایندگان کشورهای روسیه آلمان، فرانسه، امپراتوری اتریش و مجارستان، ایتالیا، اسپانیا، هلند و اسپانیا با امضاء رسید که هنوز بقوت خود باقیست.^۱

ماده اول مقاله‌نامه سال ۱۸۸۸ قسطنطنیه مقرر می‌دارد که کانال سوئز یکراه آبی برای تمام ملتها چه در زمان جنگ و چه در زمان صلح بوده و بر روی کلیه کشتی‌ها اعم از تجاری یا جنگی بدون توجه به نوع پرچم بازمی‌باشد. اقدامات خصمانه در این آبها ممنوع گردید و همچنین اعلام شد که هیچ کشوری حق مسدود نمودن کانال را نخواهد داشت. همچنین بموجب ماده چهارم این قرارداد کشتی‌های جنگی بیش از بیست و چهار ساعت در منطقه کانال سوئز حق توقف نخواهند داشت. بعلاوه مقاله‌نامه مزبور ساختن استحکامات، نگهداری نیرو و ایجاد انبار و مخازن مهمات را در منطقه کانال که مورد علاقه انگلستان بود ممنوع می‌ساخت.^۲

1- V. Lutsky, Modern History of the Arab countries,

(Moscow: Progress publishers, 1969) P, 193.

۲- انگلستان ابتدا عضو مقاله‌نامه مزبور نبود تا اینکه در سال ۱۹۰۴ طی قرارداد

منعقد بین آن کشور و فرانسه رسماً بمقاله‌نامه مزبور پیوست.

3-T. Robertson, The Inside Story of the Suez Conspiracy, P. 6.

کانال ظاهرأ و اسماً در دو جنگ جهانی باز بود ولی عملاً در جنگ دوم مکرراً بمباران و مورد حمله قرار گرفت و توسط متفقین مین گذاری گردید و پس از جنگ ۱۹۴۹ اعراب و اسرائیل تازمان حاضر، مصر مانع عبور کشتی‌های اسرائیل از کانال گردیده است. از این رو می‌بینیم که مقررات و مفاد مقاوله نامه ۱۸۸۸ عملاً نقض گردیده است.

بحران کانال سوئز در سال ۱۹۵۶

با وجودیکه کانال سوئز قبل از ملی شدن یکی از مهمترین منابع طبیعی مصر محسوب میشد ولی مصریها درباره شرکت کانال سوئز که امور کانال را اداره میکرد خوش بین نبودند و آن را دست‌نشانده قدرت‌های خارجی می‌دانستند. مصر در طی زمان طولانی استفاده ناچیزی از کانال برده و تقریباً از سود عظیم این شرکت بی‌بهره بود. پس از مدت‌ها کشمکش بین اولیای امور کانال و دولت مصر، بالاخره در سال ۱۹۳۷ موافقت شد که دولت مصر مبلغ ۳۰۰ هزار پوند در سال دریافت دارد و در سال ۱۹۴۹ رؤسای شرکت موافقت نمودند که از ۲۷٪ بهره‌یث مدیره شرکت ۵ نفر اتباع مصری انتخاب شوند. کمپانی نیز قبول کرد که ۰.۷٪ از سود خود را به مصر ببخشد ولی مصریها راضی نگردیدند.^۱

وجود يك کمپانی بسیار ثروتمند در میان يك دلت فقیر نامناسب بود. علاوه این کمپانی سالها وسیله پیشرفت مقاصد امپریالیست در مصر بود و طبیعی بود که هدف هر دسته از ملیون بر انداختن آن باشد.

در اواخر سال ۱۹۵۴ دولت جدید انقلابی ناصر مهندس محمود یونس را مأمور کرد که درخفا درباره امور اداری و روش کار و وظایف کمپانی تحقیق نموده و گزارشی تهیه نماید و ناصر بر اثر گزارش یونس تصمیم گرفت که مصر باید از درآمد کل این کمپانی که میلینی بالغ بر سالی ۱۰۰ میلیون دلار بود استفاده بیشتری ببرد^۲ و بالاخره در تاریخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۵۶ ناصر کانال را ملی اعلام کرد.

ذیلاً وقایعی که بجزریان ملی کردن کانال سوئز منجر شد باختصار بررسی می‌شود:

قرارداد خروج قوای انگلیس از مصر

یکی از مهمترین علل نارضایتی‌ها و حملات شدید مصر علیه انگلستان وجود پایگاه نظامی انگلیس در منطقه کانال سوئز بود. دولت آیدن پس از مدتی مذاکره و به دلیل فشار چریک‌های مصری از یک طرف و فشار دالس که امید داشت نخست با پشتیبانی از مصریان آنانرا با آمریکا همراه کند و سپس بعضویت در پیمان بغداد مجبور سازد از سوی دیگر، با تخلیه پایگاه در ۱۹۵۴ موافقت نمود.

1- E. Monroe, Britain's Moment in the Middle East, P. 193.

2- T. Robertson, The Inside Story of The Suez Conspiracy, P. 29.

یکی از مواد قرارداد تخلیه این منطقه مربوط به کانال بود و طبق این قرارداد کانال جزو لاینفک مصر شناخته شد ولی در ضمن چون یک راه آبی بین المللی و دارای اهمیت تجارتي و سوق الجیشی بسیار بود انگلستان و مصر توافق کردند به مقاوله نامه ۱۸۸۸ قسطنطنیه که آزادی کشتی رانی را در کانال تضمین می کرد احترام بگذارند^۱. پس از تخلیه پایگاه انگلستان فقط قوای مصر در محل برای دفاع از کانال وجود داشت و در این قرارداد امکان بازگشت قوای انگلیس در صورت حمله به کانال پیش بینی نشده و عملاً کانال به مصر واگذار شده بود.

پیمان بغداد

پس از خروج قوای انگلیس از مصر تامدتی روابط این دو دولت حسنه بود ولی بالحق انگلستان به پیمان بغداد این روابط را بدیگر تیره شد و ناصر به حملات شدید علیه غرب پرداخت. از طرفی اعراب از این پیمان که بین ممالک عربی جدائی می انداخت ناراضی بودند و آنرا ادامه سیاست استعماری غرب در خاور میانه می دانستند و از سوی دیگر شوروی آشکارا این پیمان را خطری برای منافع خود می شمرد.

قرارداد مصر و چکسلواکی برای خرید اسلحه

بعلمت ضعف قوای نظامی مصر آن دولت از سال ۱۹۵۲ در صدد تهیه اسلحه جدید بود ولی قرارداد سه جانبه سال ۱۹۵۰ بین انگلستان و فرانسه و آمریکا که برای موازنه قوای نظامی بین اعراب و اسرائیل منعقد شده بود از فروش اسلحه به مصر جلوگیری می نمود. در سال ۱۹۵۵ دولتین مصر و چکسلواکی در باندونگ نسبت به خرید اسلحه توافق کردند دولت آمریکا پس از آگاهی از قرارداد بین مصر و چکسلواکی در باره خرید اسلحه شدیداً اظهار نارضایتی نمود و این قرارداد بر تیرگی روابط بین شرق و غرب و دشمنی اعراب و اسرائیل افزود و زمینه را برای ملی کردن کانال آماده کرد.

قرارداد بین اسرائیل و فرانسه برای خرید اسلحه

با گرایش نظامی مصر به «ارودگاه سوسیالیسم» اسرائیل در مقابل مصر احساس ناامنی می نمود و معتقد بود که مصر تصمیم به آغاز حمله را دارد. بن گورین در سپتامبر ۱۹۵۵ از فرانسه که تنها دولت موافق اسرائیل بنظر می رسید تقاضای خرید اسلحه کرد این تقاضا با موافقت دولت فرانسه روبرو شد. دولت آمریکا نیز از همکاری ناصر ناامید شد و پس از آگاهی از قرارداد بین مصر و چکسلواکی باطناً با فروش اسلحه از طرف

فرانسه به اسرائیل موافقت نمود . این امر از نظر ناصر پوشیده نبود .

شناسائی چین کمونیست از جانب ناصر

عکس العمل ناصر در برابر سیاست آمریکا برسمیت شناختن چین کمونیست بود و دالس این موضوع را يك توهین شخصی تلقی نمود و از آن پس روابط بین آمریکا و مصر شدیداً تیره شد و موجب عدم پرداخت قرضه از جانب آمریکا به مصر برای ساختن سد اسوان گردید و این وقایع یکی پس از دیگری موجب گسستن مصر از دنیای غرب و ملی شدن کانال گردید .

دولت فرانسه که از پشتیبانی ناصر از استقلال طلبان الجزایر سخت ناراضی بود تصمیم داشت که از این واقعه برای برانداختن او استفاده نماید و با انگلستان مشغول تهیه نقشه جنگ و حمله به مصر گردید و با اجازه دولت انگلستان قوای نظامی خود را به جزائر قبرس و مالط اعزام داشت تا در صورتیکه مذاکرات بی نتیجه بماند برای حمله به مصر آماده باشند . در این بین دولت انگلیس موجودی مصر را در بانک انگلیس بلوکه نمود تا باعث رکود تجارت و اقتصاد شود و ملت مصر را در مضیقه بیندازد .

آمریکا از ابتدای بحران کانال سیاست مسالمت آمیز نسبت به مصر اتخاذ نمود چون بوجود کانال باندازه انگلیس محتاج نبود و در ضمن دالس میترسید که اگر ناصر تحت فشار قرار گیرد به روسیه نزدیکتر گردد بخصوص که روسها پشتیبانی خود را از سیاست ناصر درباره کانال اعلام داشته بودند . اگر دالس اجازه حمله به متفقین خود میداد روسیه با استفاده از فرصت و مستقیماً در خاور میانه دخالت مینمود . دالس مایل نبود که موضوع کانال در سازمان ملل مطرح گردد زیرا از مخالفت ممالک افریقا و آسیا نگران بود و نیز نمیخواست که سر نوشت کانال در يك مجمع بین المللی مطرح گردد چون در آن صورت ممکن بود که دنباله آن به کانال پاناما نیز کشیده شود . تقریباً در همین زمان دالس تصمیم گرفته بود که بهیچ وجه با حمله به مصر موافقت ننماید .

ولی دالس با رفتار مخصوص بخودش انگلستان و فرانسه را گمراه کرده بود چون آن دولت ها از نظریات دالس اینطور استنباط کرده بودند که او در صورت عدم موفقیت مذاکرات مربوط به کانال با حمله نظامی به مصر موافق است .

کنفرانس لندن ۲۶ و ۲۷ اوت ۱۹۵۶

با اصرار دالس دولت های فرانسه و انگلیس موافقت کردند که در يك کنفرانس با مصر

وارد مذاکره شوند^۱.

دولت مصر از شرکت در این کنفرانس خود داری نمود و ناصر اعلام کرد که مصر کشور مستقلی است که کاملاً از آزادی عمل برخوردار است و بنابراین حق ملی کردن کانال را دارد ولی وی اضافه نموده بود که دولت های غربی بدون مشورت با مصر کنفرانس‌هایی در باره مسائل داخلی آن دولت تشکیل داده‌اند و به این دلیل کنفرانس لندن بهیچ وجه صلاحیت بحث درباره کانال سوئز را ندارد. در ضمن اعلام نمود که اداره کانال را بصورت سابق ادامه خواهد داد و به تعهدات بین‌المللی مصر احترام خواهد گذارد.

در ۱۶ اوت ۱۹۵۶ نمایندگان بیست و چهار دولت در کنفرانس لندن شرکت نمودند ایران از جمله شرکت کنندگان بود و آقای اردلان وزیر خارجه وقت نمایندگی ایران را بعهده داشت. ایران بعنوان يك کشور تولیدکننده و صادرکننده نفت به امور کانال و آزادی عبور از آن بسیار علاقمند بود و در ضمن بخاطر قراردادهای سیاسی به غرب پیوستگی داشت و از سیاست آنها پیروی میکرد.

در این کنفرانس اکثر شرکت کنندگان تحت تأثیر نظریات دالس قرار گرفتند^۲. و از بین بیست و چهار نماینده هیجده نفر آنها پیشنهاد وی را مبنی بر تشکیل يك هیئت مدیره بین‌المللی برای اداره امور کانال قبول نمودند. آن کشورها در ضمن اعلام نمودند که تشکیل يك چنین هیئتی به استقلال مصر لطمه نخواهد زد ولی واقعیت امر این بود که به حاکمیت مصر لطمه مستقیم میزد و نتیجتاً با مخالفت ناصر و شکست روبرو شد.

شکست کنفرانس

اشکال مهم و دلیل شکست کنفرانس این بود که شرکت کنندگان در کنفرانس مخالفت ناصر را نادیده گرفته يك هیئت پنج نفری برای ابلاغ پیشنهادات کنفرانس لندن به ناصر تعیین کردند تا با او در این باره مذاکره نماید. ریاست این کمیته به منزیس^۳ نخست وزیر استرالیا محول گشت^۴ و این يك اشتباه بود چون منزیس از هواداران سیاست انگلیسی شناخته میشد و عبدالناصر نمی‌توانست به او اعتماد نماید. سایر اعضای این هیئت نمایندگان ایران، اتیوپی، سوئد و آمریکا بودند.

قبل از اینکه هیئت پنج نفری به قاهره برود آیزنهاور اعلام نمود که آمریکا از توسل به زور پشتیبانی نخواهد نمود. ناصر با پشت گرمی به این اعلامیه، امکان موفقیت این هیئت را از بین برد ضمناً ناصر از خلی که بین سیاست آمریکا و انگلیس و فرانسه وجود داشت مطلع گردید هر چند که او حاضر شد با هیئت اعزامی ملاقات نماید ولی ناظران سیاسی^۵ معتقد بودند که امید موفقیت وجود ندارد.

- 1- H. Finer, Dulls Over Suez, P. 97.
- 2- Ibid P. 66.
- 3- Menzis.
- 4- Ibid, P, 173.
- 5- M. Adams, Suez and After, P. 30.

ناصر به هیئت اعزامی جواب رد داد ولی خود نیز پیشنهادهای به آنها مبنی بر تجدید نظر در مقوله نامه قسطنطنیه و انقراض قراردادی بین کشورهای ذینفع در مورد تضمین آزادی عبور از کانال سوئز مطرح نمود.^۱

موفقیت مصر در اداره امور کانال

در این زمان ناصر همه سعی خود را برای اداره کانال معطوف می‌داشت تا بهانه‌ای بدست غرب بخصوص انگلستان و فرانسه برای مداخله نداشته باشد. بعضی از دولتها از جمله آمریکا عوارض عبور از کانال را به هیئت اجرائی کانال سوئز که امور کانال را برعهده گرفته بود میبرداختند ولی ناصر به کشتی‌های انگلستان و فرانسه که عوارض را به شرکت کانال سوئز در لندن میبرداختند نیز اجازه عبور میداد. ابتداء تصور میشد که مصر در اثر فشار اقتصادی شکست خواهد خورد ولی عملاً ملاحظه شد با وجود اینکه فقط ۰/۰۴۵٪ از عوارض کانال توسط مصر دریافت میشد باز این مبلغ ۰/۰۱۰٪ از آنچه مصر قبلاً از شرکت دریافت میکرد بیشتر بود.^۲

موفقیت مصر در اداره امور کانال باعث شد که کم‌کم دولتهایی که به اداره کانال توسط مصر اعتماد نمیکردند تغییر عقیده داده از نو کشتی‌های خود را مانند سابق از کانال عبور دادند و این برای غرب شکستی محسوب میشد.

شرکت استفاده‌کنندگان از کانال

پس از اینکه مذاکرات هیئت اعزامی با شرکت روبرو شد دالس طرح جدیدی ارائه نمود: مفاد این پیشنهاد تشکیل يك شرکت مرکب از استفاده‌کنندگان از کانال بود که به نام « شرکت استفاده‌کنندگان از کانال » معروف گشت. قرار شد که اعضای این شرکت کشتی خود را با راهنماهای خود از کانال عبور دهند و عوارض را نیز خود جمع نمایند و سهمی به مصر بپردازند. نقش این شرکت از اول مبهم بود و آنچه فرانسه و انگلیس از آن درک میکردند با آنچه دالس منظور داشت متفاوت بود. آنها معتقد بودند که دالس متعهد نموده است که اگر مصر این نقشه را قبول نماید کشتی‌های آنها راه دماغه امید نیک را بجای کانال سوئز انتخاب خواهند کرد و ضرر این کار را آمریکا با دادن وام جبران خواهد نمود و نیز چنانچه مصر از عبور کشتی‌های شرکت ممانعت نماید با توسل بزور از کانال عبور نمایند.

1- H. Finer, Dulles Over Suez, P. 216

2- Ibid. P. 109.

پس از شکست پیشنهادات اول کنفرانس لندن شرکت کانال سوئز تصمیم گرفت که راهنماهای خود را از کانال فراخواند و به آنها دستور داده شده بود که در مدت ۶ هفته مصر را ترك نمایند.

چهار پنجم راهنماهای کانال خارجی بودند و انتظار میرفت که دولت مصر نتواند عبور و مرور از کانال را بدون آنها اداره نماید و این فرصتی بدست انگلیس و فرانسه خواهد داد تا دخالت مستقیم بنمایند. دولت مصر پیش بینی چنین اتفاقی را کرده بود و اکنون که راهنماهای شرکت دست از کار میکشیدند مصریها که تحت تعلیم فشرده ای قرار گرفته بودند موفق به اداره عبور کشتی ها شدند و نیز عده ای راهنما از ممالک خارجی از جمله روسیه و آمریکا بتقاضای مصر وارد قاهره شدند تا مانند سابق کشتی ها را از کانال سوئز عبور دهند. با شکست پیشنهاد تشکیل شرکت استفاده کنندگان کانال ایدن بالاخره تصمیم گرفت که به شورای امنیت رجوع نماید ولی به دالس اطلاع قبلی نداد چون مخالفت باطنی او را میدانست. در ضمن ایدن مایل بود که از این فرصت استفاده نماید چون میدانست که اگر در سازمان ملل با شکست روبرو شود ملت انگلیس متقاعد خواهد شد که باید بازور با ناصر رفتار شود.

آغاز عملیات نظامی در منطقه کانال

در ماه سپتامبر سال ۱۹۵۶ مطبوعات مصر چندین بار انگلستان و فرانسه را به توطئه علیه مصر متهم نمودند^۱. مطبوعات شوروی نیز در همان سال امکان وقوع يك چنین حمله ای را یادآور شده بودند. حسنین هیکل مینویسد « آمریکائی ها نیز حمله انگلیس و فرانسه و اسرائیل را به ناصر اطلاع داده بودند ولی ناصر بوجود این توطئه اعتقاد نداشت. همین نویسنده ذکر میکند « ناصر تا حدی از قصد فرانسه و انگلیس آگاه بود و بهمین دلیل عمده قوای خود را از سینا به پرت سعید و قاهره خواندولی چون از سازش آنها با اسرائیل بی اطلاع بود و امکان حمله اسرائیل را بعید میدانست سینا را ندیده گرفته وبدون دفاع باقی گذارد،^۲»

بعضی از نویسندگان مسئله سازش را ندیده گرفته اند یا نسبت به آن مشکوک بوده اند^۳ ولی اکثر نویسندگان برعکس اشاره به وجود سازش بین انگلیس با فرانسه و اسرائیل نموده اند و این امر را با دلایل بسیاری ثابت کرده اند.

نظریه نویسندگانی که به واقعیت سازش اعتقاد دارند در باره کیفیت این سازش تاحدی

1- G. Gallean. Des Deux Cotés du Canal. P. 71.

۲- حسنین هیکل- نقل در روزنامه کیهان- سه شنبه ۱۳ مهر ۱۳۵۰ شماره ۸۴۶۸- در گذشت

سیاسی ناصر،

3- R. Henriques, 100 Hours to Suez, P. 21.

متفاوت است . بعضی معتقدند که بین طرفین يك قرارداد رسمی منعقد نشد^۱. ولی بعضی‌ها مینویسند که برعکس يك قرارداد رسمی در ۲۴ اکتبر در شهر سور^۲ بین پینو، بن گورین و ایدن تنظیم شده بود^۳.

ده سال پس از عقد این قرارداد پینوبه ماهیت اصلی این قرارداد اشاره نموده و مینویسد که تصمیم نهائی حمله به سوئز توسط اسرائیل و با کمک نیروی هوائی انگلیس در این قرارداد اتخاذ شده بود. برطبق این قرارداد ایدن قبول میکند که بخاطر دوستی انگلیس با بعضی ممالک عرب چنین وانمود شود که انگلیس سیاست بیطرفی را در قبال مصر و اسرائیل اتخاذ کرده است .

پس از توی شوروی در شورای امنیت، حملات فدائیان مصر علیه اسرائیل افزایش یافت و بن گورین موقعیت را مناسب دانسته بسیج عمومی اعلام نموده به دو نامه آیزنهاور که از او تقاضای رفتار مسالمت آمیز میکرد وقتی نگذارد . در روز ۲۹ اکتبر همان سال حمله اسرائیل در سینا به مصر آغاز شد . روز بعد لندن و پاریس اولتیماتوم خود را مبنی بر عقب نشینی قوای متخاصم تا ده میلی کانال به نمایندگان سیاسی مصر و اسرائیل ابلاغ کردند در ضمن از مصر درخواست شده بود که با اشغال مواضع مهمی در منطقه کانال توسط انگلیس و فرانسه موافقت کند و در غیر اینصورت انگلیس و فرانسه به زور متوسل خواهند شد . دولت مصر اولتیماتوم را قبول نکرد و در نتیجه حملات فرانسه و انگلیس آغاز گردید . ناصر هم چندین کشتی را در طول کانال غرق کرد و کانال را کاملاً مسدود کرد . مصر در سینا از اسرائیل شکست خورد و پرت سعید و نقاط دیگری در طول کانال بدست انگلیس و فرانسه افتاد .

دخالت شورای امنیت و اعلام آتش بس

همزمان با حمله انگلیس و فرانسه شورای امنیت سازمان ملل که برای بررسی مسئله مجارستان تشکیل جلسه داده بود نظر خود را به مسئله کانال معطوف داشت و در این شورا دولت‌های شوروی و آمریکا برخلاف معمول به توافق رسیدند و دولتین مزبور از طرفین متخاصم تقاضای آتش بس نمودند ولی انگلیس و فرانسه قطعنامه شورای امنیت را توک کردند بنابراین اجلاس به اضطراری مجمع عمومی سازمان ملل تشکیل شد و با ۵۹ رای موافق در مقابل ۵ رای مخالف و ۱۲ رای ممتنع آتش بس مقرر کرد .
علیرغم اعلام آتش بس ، فرانسه و انگلیس به عملیات نظامی خود تا مدتی ادامه

- 1_ M & S. Bormbergers. Les Secrets de l' expdition d' Egypt. P. 56.
- 2_ Sevre
- 3_ T. Robertson. The Inside story of the Suez Conspiracy, PP. 162 63.
- 4_ Le Monde. 4 November 1966. P. 5.

دادند . تصمیم دولت فرانسه این بود که همه منطقه کانال را اشغال نماید و سپس آتش بس را قبول کند ولی قبل از انجام این هدف ایدن در مقابل قطننامه مجمع عمومی سازمان ملل تسلیم شد . دلایل عقب نشینی ایدن بسیار بود ولی از همه مهمتر این بود که وی تحت فشار شدید حزب مخالف یعنی حزب کارگر انگلستان قرار گرفته بود و نمیتوانست به جنگ ادامه دهد^۱. واز این رو پیشنهاد نخست وزیر کانادا رامبنی برای ایجاد يك قوای نظامی سازمان ملل متحد برای اداره سینا قبول کرد .

با بحث فوق مطالبی مطرح میگردد که در خاتمه این بخش باید بررسی شود . دلیل رفتار خاص دالس که منجر به شکست متفقین او شد چه بود ؟ در این کشمکش کدام يك موفق شدند ؟ توافق حاصل در مورد کانال تا چه مدتی دوام داشت ؟

سیاست آمریکا در باره کانال

يك بررسی کوتاه در باره شخصیت و سیاست دالس تاحدی به سئوالات ما پاسخ میدهد . دالس يك حقوقدان مبرز با قدرت فکری و جسمی فوق العاده ای بود و این قدرت را برای توسعه نقش آمریکا در جهان بکار میبرد^۲، او از شوروی و ممالک بیطرف تنفر داشت ولی در ضمن از انگلیس و شخص ایدن نیز متنفر بود و معتقد بود که زمان اقتدار انگلستان و سلطه آن بردنیا سپری گشته است و اکنون نوبت آمریکا است که جانشین آن بشود .

چنانچه ذکر شد دالس هیچگاه متفقین خود را از تصمیم خودمبنی بر مخالفت با اعمال قوه قهریه مطلع نگرداند^۳ . و با وجود اطلاع از نقشه حمله مشترک انگلیس و فرانسه و اسرائیل به مصر بوسیله برادرش الن دالس رئیس سازمان ضد جاسوسی آمریکا^۴ از اخطار قبلی به آنها خودداری نمود . آمریکا نه تنها به وجود کانال محتاج نبود بلکه بسته شدن آن تا حدی بنفع او بود . تولید و حمل و توزیع نفت آمریکا در این منطقه از عربستان سعودی و بحرین صورت میگرفت که اکثر آن بوسیله لوله های حامل نفت از بنادر لبنان حمل میشد در صورتیکه انگلیس که دارای امتیازات نفتی در عراق و ایران و کویت و قطر بود بیش از آمریکا و سایر ممالک اروپائی از بسته شدن کانال و تحریم نفت توسط اعراب متضرر گشت

نتیجه بحران سوئز از نظر انگلیس و فرانسه

انگلیس و فرانسه بخصوص انگلیس در جریان بحران خاور میانه شکست خوردند .

- 1- L. Epstein, British Politics in the Suez Crisis. P. 75.
- 2- H. Finer, Dulls Over Suez. P. 83.
- 3- L. Epstein, British Politics in the Suez Crisis, P. 33.
- 4- André' Fontaine. Le Monde. 1er Nov. 1966

برای انگلیس این فقط يك شكست نظامی نبود بلکه مصیبتی سیاسی نیز بود چون هیچ اتفاقی بعد از جنگ بین الملل دوم این ملت را دچار چنین دو دستگی داخلی نکرده بود . موقع سیاسی انگلیس در خاورمیانه پس از بحران سوئز ضعیف گشت و بجز عراق تا هنگامیکه ملک فیصل و نوری سعید در آن بر سر کار بودند و چندین شیخ نشین خلیج فارس هیچ دولتی پشتیبان سیاست آن نبود و در اردن ملک حسین تحت فشار هواداران ناصر قرارداد خود را با انگلیس فسخ کرد . بعضی از نویسندگان فرانسوی معتقدند که ضرر فرانسه از بقیه بیشتر بود چون نه تنها کانال و سرمایه‌های خود را باخت و باعث تشدید دخالت های ناصر در الجزایر شد بلکه از همه مهمتر نفوذ فرهنگی خود را که در مصر از زمان ناپلئون ادامه داشت از دست داد .^۲

اشتباه ایدن وموله نخست وزیر فرانسه این بود که از اول به سازمان ملل رجوع نکردند و مستقیم با ناصر وارد مذاکره نشدند .

موقفیت اسرائیل

اسرائیل نه تنها در جنگ پیروز شد بلکه سودهای دیگری نیز از آن برد . سینارابه شرط اعزام نیروهای سازمان ملل متحد بآن منطقه تخلیه نمود . درباره نوارغزه اسرائیل مایل بود که آنرا پس نهد ولی فشار سازمان ملل متحد آن کشور را وادار بتخلیه نمود مشروط بر اینکه بدست سازمان ملل متحد اداره شود وهمچنین خلیج عقبه بروی کشتی های اسرائیل بسته نشود واعلام نمود که اگر مصر باردیگر خلیج را ببندد بآن کشور حمله خواهد نمود .

نتیجه بحران سوئز برای مصر

مصر کانال را بدست آورد ونام ناصر در دنیا مشهور گشت . برای اولین بار نفوذ خارجیان و قدرت آنها در مصر کم شد . بحران سوئز زیانهای بسیاری نیز برای مصر داشت از جمله برائرحمله اسرائیل مهمات و تجهیزات جنگی مصر در سینا بدست اسرائیل افتاد .^۳ مصر چون نیروی هوایی خود را از دست داد ناچار به شوروی متوسل گشت و از آن پس نفوذ شوروی در مصر توسعه بسیار یافت . ناصر درآمد کانال را با بسته شدن کانال موقتاً از دست داد ولی در عوض برای تخلیه پرت سعید از قوای انگلیس از این موقعیت استفاده کرد وتاهنگامیکه مناطق مصری تحت اشغال بودند اجازه باز کردن کانال را بگروه اعزامی سازمان ملل متحد مخصوص گشایش کانال نداد . دردنیای عرب ناصر محبوبیت بسیار یافت ولی سران ممالک عرب از او می ترسیدند بخصوص چون از قدرت وی در میان ملیون عرب بیم داشتند و نتیجتاً

1- L. Epstein, British Politics in the Suez Crisis P. 33.

2- Ibid. P. 103

3- Tom Little, Modern Egypt, P. 173.

هنگامی که مصر مورد حمله قرار گرفته بود هر کدام با بهانه‌ای از ارسال کمک به‌وی خودداری نمودند^۱.

بهر حال این بحران باتلاش مأمورین سازمان ملل متحد بر طرف گشت و کانال در تاریخ ۲۵ مارس ۱۹۵۷ گشایش یافت.

بسته شدن مجدد کانال در اثر جنگ ژوئن ۱۹۶۷

جنگ برق‌آسای ژوئن ۱۹۶۷ از لحاظ نظامی برای اسرائیل پیروزی چشمگیری بود و اسرائیل در این جنگ موفقیت‌های قابل توجهی کسب نمود:

پس از شکست ۱۹۶۷ دولت مصر بمنظور انتقام از دول غربی که آنها را به همکاری با اسرائیل متهم میکرد کانال سوئز را باغرق چند کشتی مصری عملاً مسدود کرد و مسأله کانال برای بار دیگر مشکلاتی را بوجود آورد.

درآمد کانال قبل از جنگ ۱۹۶۷

از زمان ملی شدن کانال سوئز در سال ۱۹۵۶ درآمد کانال در اقتصاد مصر سهم بسزائی داشته است قبل از ملی شدن از کل درآمد سالانه آن که در حدود ۹۳ میلیون دلار بود فقط ۳ میلیون دلار به مصر میرسید.

در سال ۱۹۶۶ سهم مصر از عوارض کانال ۲۲۰ میلیون دلار بود^۲ و علاوه بر آن مبلغی در حدود ۸۰ میلیون دلار از تجارت و درآمدهای فرعی کانال بدست می‌آورد. در همین سال عوارض کانال در مقایسه با سال ۶۵-۱۹۶۳ پانزده درصد افزایش یافته بود^۳.

همچنین عواید مصر از محل جهانگردی (توریسم) در سال ۱۹۶۶ حدود ۱۰۰ میلیون دلار بود^۴.

1- T. Robertson, The Inside Story of the Suez Conspiracy, P. 296.

2- The Middle East Journal, Spring 1968, Vol. 22, No. 2.

3- Ibid.

4- Ibid.

جدول درآمدهای مصر از کانال سوئز در سالهای
قبل از جنگ ۱۹۶۷ به میلیون دلار

سال	درآمد کانال	عوارض و حقوق توریستی
۱۹۵۸	۱۲۱	۴۱
۱۹۶۴	۱۷۹	۸۶
۱۹۶۵	۱۹۸	۱۰۲
۱۹۶۶	۲۱۹	۱۰۰
۱۹۶۷ (شروع جنگ)	۱۲۰	۵۰

می بینیم که درآمد مصر از کانال در سال ۱۹۶۷ بطور محسوسی نسبت بسالهای قبل از جنگ کاهش یافته است تا قبل از جنگ اقتصاد مصر در حال پیشرفت و توسعه بود. حمل و نقل و ارتباطات تعلیم و تربیت و وسائل راحتی مردم تاحدی مهیا بود و منمت پیشرفت زیادی کرده بود. در این دوره کانال بخوبی اداره می شد و تقریباً دو برابر تاریخ ملی شدن درآمد داشت همچنین عوائد گوناگونی از قبیل رونق سرمایه گذاری های خارجی و عواید توریستی نیز به مصر میرسید.

تأثیر جنگ ۱۹۶۷ بر اقتصاد مصر و ضررهای ناشی از آن و بسته شدن کانال

بلافاصله پس از جنگ اقتصاد مصر شدیداً تحت تأثیر جنگ قرار گرفت و لطمه زیادی دید. از طرفی افزایش مخارج جنگی و از سوی دیگر خسارات و مسائل جنگی که در حدود ۱ تا ۱/۵ میلیارد دلار تخمین زده اند در اقتصاد مصر اثر فراوانی گذاشت.

در اثر جنگ ۱۹۶۷ عواید دولت مصر بخاطر بسته شدن کانال و عدم درآمد توریستی بطور محسوسی کاهش یافت در نتیجه با قطع ناگهانی حدود ۲۲۰ میلیون دلار سالانه درآمد کانال و با اشغال حوزه های نفتی بوسیله اسرائیل و هزینه جنگی، دولت مصر در ژوئن ۱۹۶۷ واردات را تحت کنترل و محدودیت قرارداد و کوشش تقریباً بی حاصلی برای افزایش صادرات خود نمود چون بخصوص بافتندان و کمبود نفت که احتمالاً در حدود ۵۰ میلیون دلار درآمد تجارتی آن کشور را تشکیل می داد و بایسته شدن کانال و اشغال حوزه های نفتی شبه جزیره سینا و سوئز توسط اسرائیل صادرات مصر محدود می شد و پانزده درصد از صادرات این کشور به

بازارهای آسیا و آفریقای شرقی پس از بسته شدن کانال می‌بایستی برای رسیدن بمقصد، آفریقا را دور بزنند .

بدنبال جنگ و بسته شدن کانال لطعات زیادی باقتصاد مصر وارد آمد و اقتصادی که در حال توسعه بود و برنامه‌های عمرانی دهساله ۷۰-۱۹۶۰ که برای مصر در نظر گرفته شده بود با شروع جنگ متوقف گردید . البته دول عربی به مصر کمک زیادی کردند که جمعاً به حدود ۲۶۶ میلیون دلار بالغ می‌شد ولی بازهم این کمک نمی‌توانست ۲۸۰ میلیون دلار ضرر مصر را از بابت بسته شدن کانال جبران کند . بهر حال پس از بحران ۵ ژوئن دولت مصر سعی کرد که با منع صدور نفت توسط کشورهای عربی به غرب بتواند دول غربی را در تنگنای اقتصادی قرار دهد .

با تحریم صدور نفت کمک کشورهای غربی به مصر چه‌مالی و چه جنسی شروع شد .^۱ البته هنوز هم که چندسالی از بسته شدن کانال می‌گذرد کمک دول عربی بخصوص عربستان سعودی ، کویت و لیبی تا زمانیکه سیاست داخلی آنها اقتضاء میکند به‌مصر ادامه دارد تا این کشور بتواند احتیاجات غذایی و مواد اولیه خود را تأمین کند و هم چنان خسارت ناشی از بسته ماندن کانال را تحمل نماید لذا می‌توان گفت تنها عاملی که تا اندازه‌ای ضعف اقتصادی مصر را جبران کرده است کمکهای منابع مختلف خارجی بوده است .

اثر بسته شدن کانال در اقتصاد کشورهای غربی و اسرائیل

از آنجا که اقتصاد نفت در اروپا بخصوص در اقتصاد کشورهای ایتالیا ، یونان و کشورهای بالکان اهمیت زیادی دارد بسته شدن کانال در اقتصاد آن کشورها آثار نامطلوبی دارد بهمین دلیل این کشورها از گشودن مجدد کانال بیش از همه نفع خواهند برد . همچنین سرمایه‌داران و کمپانیهای بزرگ نفتی که از کانال سوئز برای حمل و نقل نفت و با کالا به اروپای غربی استفاده میکردند از انسداد کانال متضرر می‌شوند . از طرفی قسمت اعظم صدور پنبه مصر بکشورهای بلوک شرق از طریق کانال سوئز باین کشورها تحویل داده می‌شد و نیز بیشتر معاملات خارجی مصر از این راه صورت می‌گرفت . در این میان تنها کارخانه‌های کشتی‌سازی که سوپر تانکرهای عظیم میسازند از بسته بودن کانال نفع می‌برند چون کانال ظرفیت پذیرش این تانکرها را ندارد در نتیجه از طریق دماغه امید رفت و آمد میکنند .

وانگهی بسته شدن کانال بضرر اسرائیل نیز هست چون تعداد کشتیهای اسرائیلی که بدون استفاده از کانال و از طریق بندر ایلات با اسرائیل رفت و آمد می‌کردند ناچیز بود و فقط پنج درصد از تجارت خارجی اسرائیل از این منطقه صورت میگرفت .

1- Wilber, N, Donald, United Arab Republic, Egypt, (HRAF Press) P. 379.

بررسی اهمیت مسأله کانال سوئز در حال حاضر

يك مقایسه بین رقم کل صادرات جهان در گذشته و حال نشان میدهد حجم مبادلات کالا در سطح بین‌المللی بجهسرتی افزایش یافته‌است. بطور مثال ارزش کل صادرات جهان در سال ۱۹۰۰ یعنی ۳۰ سال بعد از حفر کانال سوئز بالغ برده میلیارد دلار بوده‌است در حالی که این رقم در سال ۱۹۶۸ به ۲۳۸ میلیارد دلار بالغ گردیده‌است^۱. بعبارت دیگر طی ۶۸ سال صادرات جهان حدود ۲۴ برابر شده است.

طبق آمار سازمان ملل متحد این صادرات شامل مواد غذایی، مواد خام، سوخت و ماشین‌آلات است که بالطبع قسمت عمده آن از طریق کشتی حمل میشود. بدین ترتیب ملاحظه می‌گردد که اهمیت حمل و نقل دریائی در سالهای اخیر نه تنها کاهش نداشته بلکه شدیداً رونق یافته‌است و این رونق و توسعه همچنان در حال افزایش است.

اهمیت کانال سوئز در تسهیل حمل و نقل دریائی در آینده

همراه با این افزایش حجم مبادلات بین‌المللی و توسعه رونق حمل و نقل دریائی، مسأله سرعت حمل کالا و همچنین هزینه حمل آن از طریق دریا اهمیت بیشتری مییابد و در نتیجه کانال هائی که در حمل و نقل دریائی موجب کاهش مسافت و وقت و هزینه سوخت کشتی میگرددند نقش حیاتی خواهند داشت.

آیا کانال سوئز تا چه حد طول راه آبی بین لندن و کویت را کاهش میدهد؟ يك کشتی از لندن با استفاده از کانال پس از طی ۶۵۰۰ مایل می‌تواند به کویت برسد. در حالیکه امروز بعلتانسداد کانال کشتی مزبور پس از طی ۱۱۳۰۰ مایل از طریق دماغه امید به کویت میرسد^۲. اگر سرعت متوسط کشتی مزبور را ۳۰ مایل در ساعت در نظر بگیریم کشتی مزبور با استفاده از کانال سوئز ۶ روز زودتر بمقصد خواهد رسید.

با بررسی میزان استفاده کشتی‌ها از کانال در سالهای قبل از انسداد آن بهتر می‌توان به نقش کانال در تسهیل حمل و نقل دریائی پی برد. بطور متوسط تا قبل از بسته شدن کانال سالانه بیش از حدود ۱۰/۰۰۰ کشتی از کانال سوئز عبور میکرده اند این رقم حدود دوونیم برابر از رقم مشابه در کانال پاناما بزرگتر است^۳. در سال ۱۹۶۶ بتنهائی تعداد ۲۱۲۵۰ کشتی جمماً

۱- این ارقام از منبع زیر استخراج شده‌است.

United Nations Statistical Year Book, 1969, (New York: Statistical office of the United Nations, 1970,) P. 54.

2- Oxford University, Regional Economic Atlas, The Middle East & North Africa, (London: Oxford University Press, 1964,) P. 69.

3- John. Gunther, Inside Africa, (New York. Harper & Brothers, 1955) P, 218-19

با ظرفیت ۲۷۴/۲۵۰/۰۰۰ تن از کانال عبور کرده‌اند.^۱
نظری به آمار کشتی‌هایی که از کانال سوئز عبور کرده‌اند نشان می‌دهد که تعداد کشتی‌هایی که سالانه از کانال عبور کرده‌اند تا سال ۱۹۵۶ در حال افزایش بوده‌است. در سال ۱۹۱۰ جمعاً ۴۵۳۳ کشتی با ظرفیت کل کمی بیش از ۱۶ میلیون تن از کانال عبور نموده‌اند. در سال ۱۹۵۵ یعنی قبل از بحران ملی شدن کانال این ارقام بترتیب به ۱۴/۶۶۶ کشتی و ۱۱۵۸ میلیون تن بالغ می‌گردد ولی از این تاریخ بعد ارقام مزبور کاهش می‌یابد.^۲
در سال ۱۹۵۵ حدود ۰/۱۳ مبادلات دریائی جهان از طریق کانال سوئز انجام گرفته‌است از سال ۱۹۶۶ یعنی قبل از انسداد مجدد کانال تعداد کشتی‌هایی که از کانال عبور کرده‌اند ۳۱۰۲ کشتی بیشتر از رقم مشابه در سال ۱۹۶۱ است.
اگر افزایش تعداد کشتی‌ها بهمین ترتیب پیش میرفت در سال ۱۹۷۱ تعداد ۲۴۳۵۲ کشتی از کانال عبور می‌کردند و این رقم قطعاً با ترمیم کانال و تعریض آن در سال‌های آینده احتمالاً به نسبت بیشتری افزایش خواهد یافت.
کشتی‌های نفت کش نسبت عمده‌ای از کشتی‌ها را تشکیل میدادند که سالانه از کانال عبور می‌کرده‌است. نفت خاورمیانه قبل از انسداد کانال بجز قسمتی که بالوله حمل می‌شد تماماً از طریق کانال به اروپا و آمریکا انتقال داده می‌شد.

تعریض و ترمیم کانال

از همان ابتدای حفر کانال معلوم بود يك راه آبی با عرض ۲۲ متر و عمق ۷ متر نمیتواند در آینده دور احتیاجات کشتی‌رانی را تأمین کند. در سال ۱۹۱۷ فقط کشتی‌های با ظرفیت ۳۰ تا ۴۴ هزار تن می‌توانست از کانال عبور کند.

طی دوره ۱۹۵۶ تا ۱۹۶۶ جمعاً ۱۸۴ میلیون دلار هزینه اصلاح و ترمیم کانال گردیده‌است و در سال ۱۹۶۳ حداقل عرض کانال به ۵۵ متر و حداقل عمق به ۱۰ متر رسید.^۳ ولی بدیهی‌است که این عرض و عمق هم برای کشتی‌هایی ۳۰۰ هزار تنی امروزی کافی نیست. طبق طرحی که دولت جمهوری عربی مصر برای تعریض و گود کردن کانال داشته کانال می‌بایستی در سه مرحله ترمیم شود که تاریخ پایان مرحله اول آن در سال ۱۹۶۷ پیش‌بینی شده بود ولی اجرای این طرح با جنگ سوم اعراب و اسرائیل متوقف گردید.^۴

۱- سفارت مصر در ایران- پاسخ به پرسشنامه گروه تحقیق خاورمیانه در دانشکده حقوق و علوم سیاسی مورخ ۱۴ اکتبر ۱۹۷۱.

2- Charles Issawi, Egypt in Revolution, (London: Oxford University Press, 1965) P, 212.

3- "Suez Canal" Encyclopedia Britanica, 1967.

۴- سفارت مصر در ایران - پاسخ به پرسشنامه مورخ ۱۴ اکتبر ۱۹۷۱ گروه تحقیق دانشکده حقوق و علوم سیاسی.

سوپرتانکرهای فعلی با ظرفیت بیش از ۳۰۰ هزار تن در صورتی می‌توانند از کانال عبور کنند که ظرفیت کانال حدود ۷ تا ۱۰ درصد افزایش یابد .

امکان گشودن کانال در آینده

باتوجه با اهمیت کانال که بحث آن گذشت تاچه اندازه امید بگشودن آن وجود دارد ؟ قبل ازانیکه عوامل مؤثر درباره گشودن کانال را بررسی کنیم باید ببینیم موقع و وضع سیاسی و نظامی محل چگونه است .

طول کانال در حال حاضر خط آتش بس را تشکیل می‌دهد بهمین سبب از نظر نظامی بحرانی‌ترین منطقه خاورمیانه عربی است . صحرای سینا که فعلا در اشغال اسرائیل است شرق کانال را تشکیل میدهد . اسرائیل حاضر نیست که بدون گرفتن تضمین کافی آن منطقه را از نیروهای خود تخلیه کند و مادام که نیروهای اسرائیل در ساحل شرقی کانال و در استحکامات خود موضع گرفته‌اند جمهوری عربی مصر نیز بهیچوجه حاضر نیست امنیت عبور و مرور بی‌خطر کشتی‌ها را در کانال تضمین نماید . دولت مصر بارها اعلام کرده است که با گشودن کانال بهیچوجه مخالفتی ندارد ولی بخاطر تضمین امنیت و رفت و آمد در کانال باید قبل از استفاده مجدد از کانال ، اسرائیل و ادار بعقب نشینی و تخلیه ساحل شرقی کانال گردد . دولت مصر استدلال می‌نماید که شلیک حتی يك گلوله از جانب نیروهای اسرائیل در ساحل شرقی کانال موجب می‌گردد که کشتی‌ها راه دیگر دریائی مانند دماغه امید نیک را به کانال ترجیح دهند و مصر وقتی می‌تواند عبور بی‌خطر کشتی‌ها را تضمین کند که هر دو ساحل کانال را در اختیار داشته باشد ^۱ .

علاوه بر این دولت مصر معتقد است که مسأله گشایش کانال سوئز بخشی از يك مسأله کلی تر یعنی مسأله استقرار صلح در خاورمیانه است و آنچه برای دولت مصر در درجه اول اهمیت قرار دارد پس گرفتن سرزمین‌های تحت اشغال اسرائیل است ، مسأله زیان مصر از باب اتسداد کانال در درجه دوم اهمیت قرار دارد .

تحولات جدید در منابع نفت و صنعت کشتی‌سازی و تأثیر آن در اهمیت کانال سوئز

قبل از سال ۱۹۵۶ حدود ۸۰ در صد نفت اروپا از طریق کانال حمل می‌شد ولی در تاریخ ۱۹۶۷ یعنی قبل از اتسداد مجدد کانال این نسبت به ۵۰ درصد کاهش یافت . یکی از دلایل این کاهش کشف حوزه‌های نفتی عظیم در افریقای شمالی و بخصوص الجزیره ونیجریه است که حمل آن به اروپا مستلزم عبور از کانال نیست .

۱- آقای ماهر - سفارت مصر در ایران ، مصاحبه مورخ ۱۵ اکتبر ۱۹۷۱ ، گروه تحقیق دانشکده حقوق و علوم سیاسی .

دلیل دیگر این کاهش پیدایش سوپر تانکرهای عظیم نفتی است که کانال ظرفیت آنها را ندارد. قبل از جنگ ۱۹۶۷ تانکرها ۲۵۰ هزار تنی بودند و عبور آنها از کانال بمرا تب هزینه کمتری داشت تا اینکه دماغه امید را دور بزنند. ولی برای کمپانیهای نفتی سوپر تانکرها نفع بیشتری داشت و اگر چه عبور آنها از دماغه امید مستلزم طی مسافت بیشتری بود ولی در عوض این کشتیها می توانستند مقدار بیشتری نفت حمل نموده و هزینه دوری راه را جبران نمایند. طبق تحقیقی که در نوامبر ۱۹۶۷ بعمل آمده ۷۰ درصد تانکرهایی که جدیداً ساخته شده از نوع سوپر تانکرهای عظیم هستند که ظرفیت آنها از ۱۵۰ هزار تا ۳۱۲ هزار تن متفاوت است. اگر بخواهند کانال را برای پذیرفتن این قبیل تانکرها آماده نمایند باید ظرفیت آنرا بمیزان ۷ تا $\frac{1}{3}$ درصد افزایش دهند. طبق تخمینی که زده شده هزینه حمل نفت از کویت به ترندام در حالیکه با تانکرهای عظیم نفتی ۲۰۰ هزار تنی و از طریق دماغه امید نیک حمل شود در حدود $\frac{1}{4}$ کمتر از هزینه حمل آن از طریق کانال و با تانکرهای ۸۰ هزار تنی خواهد بود. و باین ترتیب برای کشورهای اروپائی حمل نفت از طریق دماغه امید صرفه مقرون تر است تا از طریق کانال سوئز.

راه حل

ملت مصر هر ساله از ۲۱۹ میلیون دلار پولی که باید صرف عمران و آبادانی مصر گردد بعلت لاینحل ماندن مسأله اعراب و اسرائیل محروم می گردد. علاوه بر این صدها نفر مصری نیز که در مشاغل مختلف کانال شاغل بوده اند بیکار گردیده اند. مبلغ ۲۱۹ میلیون دلار برای کشوری که بعلت کسری ترازپرداختها مجبور می گردد یک سوم ذخیره طلای خود را بفروشد می تواند حیاتی باشد. دولت مصر در سال ۱۹۶۷ جمعاً ۱۳۳ میلیون دلار کسر موازنه تجارت خارجی داشته داشته است. کسر موازنه تجارت خارجی مصر در سال ۱۹۷۰ بالغ بر ۳۷۴ میلیون دلار گردیده است^۱.

با بررسی درآمد ملی و درآمد سرانه مصر و همچنین عواید کانال معلوم می گردد که انسداد کانال تا چه حد در اقتصاد مصر اثر داشته است. درآمد ملی مصر در سال ۱۹۶۶ یعنی قبل از انسداد کانال بالغ بر $4,350,000,000$ دلار و درآمد سرانه مصر در همان سال ۱۵۰ دلار بوده است. درآمد کانال در سال ۱۹۶۶ رقم ۲۱۹ میلیون دلار بوده است. مقایسه رقم ۴۳۵۰ میلیون دلار درآمد ملی مصر با ۲۱۹ میلیون دلار درآمد کانال بخوبی نشان می دهد که تنها با انسداد کانال درآمد ملی مصر به نسبت $\frac{1}{3}$ کاهش یافته است.

از سوی دیگر درآمد کانال را اگر به جمعیت مصر یعنی ۳۰ میلیون نفر تقسیم کنیم

ملاحظه میشود که درآمد سرانه مردم فقیر مصر با انسداد کانال ۷ دلار کاهش یافته و از ۱۵۰ دلار به ۱۴۳ دلار تنزل نموده است. ولی این تنزل درآمد ملی تنها تأثیر انسداد کانال بر اقتصاد مصر نیست. با انسداد کانال زندگی اقتصادی و فعالیت مردم ساکن حوزه کانال مختل گردیده است.^۱

قطع عواید کانال با توجه بوضع پریشان اقتصاد مصر و با توجه بموازنه تجارت خارجی که طی سالهای اخیر مرتباً کسری نشان داده بی اندازه برای ملت مصر دردناک خواهد بود. این سؤال پیش می آید که آیا برقراری مجدد عواید کانال به صرف نظر کردن از خصومت دیرینه با اسرائیل نیمازرد ؟ با توجه با آنچه درباره اهمیت اقتصادی کانال گفته شد بنظر میرسد که اگر یک قرارداد مخصوص گشایش کانال بطور جداگانه و مستقل از مسائل مربوط به اختلاف مصر با اسرائیل منعقد گردد بصلاح مصر و عملی است، زیرا دولت اسرائیل با صرف گشایش کانال بطوریکه با طرح مسائل دیگر موجود بین مصر و اسرائیل ارتباط پیدا نکند مخالف نیست کما اینکه هم اکنون دولت اسرائیل موافقت خود را با آغاز مذاکرات غیر مستقیم بمنظور گشایش کانال سوتز اعلام نموده است. فقط لازم است که اسرائیل حریمی برای کانال قائل شود و نیروهای خود را حدود ۱۰ کیلومتر از مواضع فعلی عقب بکشد.

مسأله امنیت کانال و تأمین رفت و آمد کشتیها در کانال نکته ایست که باید در قرارداد احتمالی راجع به گشایش کانال پیش بینی شود. قطعاً وقتی در کلیات که همان گشایش کانال بطور مجزا و خارج از مسائل اسرائیل و مصر باشد توافق حاصل گردد در شرایط و نحوه اجرای آن که از جمله تأمین رفت و آمد بی خطر کشتیهاست حصول توافق غیر ممکن بنظر نمیرسد.

اگر یک نیروی بیطرف خواه با یک سازمان ملل متحد و خواه به تصمیم یک کشور خیر اندیش در منطقه کانال مستقر گردد می تواند نقش پلیس کانال را بعهده گیرد و بدین ترتیب در عین حال که بادیگر با آغاز مجدد فعالیت کانال یک منبع درآمد مهم برای مصر بوجود می آید، از شدت و وخامت بحران خاورمیانه عربی کاسته خواهد شد.

۱- سفارت مصر. پاسخ به پرسشنامه گروه تحقیق خاورمیانه دانشکده حقوق و علوم سیاسی مورخ ۱۴ اکتبر ۱۹۷۱.