

الذين يرفضون فتح قناة السويس

كتب: احسان عبد القدوس

من البدهيات المعروفة ان الحالة السياسية والموقف السياسي يؤثران تأثيرا مباشرا على الحالة الاقتصادية والموقف الاقتصادي .. والتساؤل الذي يتردد دائما مع كل حدث او مع كل اجراء يتم فى أى دولة هو : هل السياسة فى خدمة الاقتصاد ، ام الاقتصاد فى خدمة السياسة ؟

والاجابة على هذا التساؤل تبدو سهلة ، بسيطة ، عندما تكون الدولة فى وضع عادى وتتم فى ظروف مهينة ودولية طبيعية .. ولكن الاجابة تبدو صعبة او مستحيلة عندما تكون الدولة فى حالة حرب ، او عندما تجتاز قضية وطنية رئيسية تمس كيانها كله .. وتصبح المسؤولية الاساسية فى هذه الحالة هى الموازنة بين المتطلبات السياسية والمتطلبات الاقتصادية ، وعندما يعجز الفتر المسئول عن تحقيق هذه الموازنة ، يضطر تحت ضغط الاهداف الوطنية الى ان يقلب المتطلبات السياسية على المتطلبات الاقتصادية ، أى - وبلغة التعريف المعروف - ينسج الاقتصاد فى خدمة السياسة ..

وكل ما تحملته مصر من متاعب الوضع الاقتصادى ، ومنذ قيام ثورة ٢٣ يوليو ، كان نتيجة تغليب الاهداف السياسية على الاهداف الاقتصادية ، مع ما تعرضت له الاهداف السياسية من حروب وعمليات عسكرية مستمرة .. وهو عكس ما كانت عليه مصر قبل الثورة ، عندما كانت السياسة توضع فى خدمة الاقتصاد ، مهما أدت اليه هذه السياسة من اضعاف الشخصية المصرية والاهداف الوطنية ، أى حتى مع استمرار الاحتلال البريطانى ..

واذا وصلنا الى الوضع الذى تعيشه مصر اليوم ، فلا شك ان انتصار ٦ أكتوبر قد غير من وضع مصر السياسى ، وبالتالي غير من وضعها الاقتصادى محليا ودوليا ، وما نتحدث عنه مما نسميه « الانفتاح الاقتصادى » ليس اتجاها اقتصاديا قائما بذاته ، ولا هو حتى فكرة جديدة ، ولكنه نتيجة طبيعية لما يمكن ان يكون « الانفتاح السياسى » .. ولا أريد ان أعرض هنا

لنتائج هذا الانفتاح الاقتصادي لانها - في تقديري - نتائج لم تتحقق بعد ، ولا يمكن أن نلمسها ونعيش فيها الا بعد سنوات ٠٠ ولكن الذي تحقق بعد ٦ أكتوبر هو تغيير اسلوب التعامل الاقتصادي الدولي والمحلى ٠٠ ومع استمرار هذا التغيير فى الاسلوب فانى أقدر - وأنا اكتب نتيجة استفنتاج فكرى شخصى وليس اعتمادا على دراسات رسمية - أقدر أن أقصى ما نستطيع ان نحاوله خلال عدة سنوات تامة هو تحقيق التوازن ، مجرد التوازن بين السياسة والاقتصاد ، أى اننا اليوم لا نملك وضع السياسة فى خدمة الاقتصاد ، بل اننا معرضون فى كل يوم تحت ضغط الدوافع الوطنية الى التضحية بالاقتصاد فى سبيل السياسة ، او - بتعبير اخف - وضع الاقتصاد فى خدمة السياسة ٠٠ وهذا التوازن الذى نحاول ان نمارسه بين السياسة والاقتصاد ، معرض دائما لى هدم أو أى هزة ، فكل ما يمس السياسة يمس الاقتصاد ٠٠

● مثلا :

● عقب اعلان فشل كيسنجر فى اجراء الانسحاب الاسرائيلى ، وفى نفس الدقيقة التى اعن فيها هذا الفشل ، اهتزت كثير من مجالس ادارات الشركات العالمية التى ذات قد بدأت فى التعامل مع مصر ، واعرف مندوبين لبعض هذه الشركات كانوا فى القاهرة يتابعون مشروعاتهم ، وكان كل منهم قد قدر ان يبقى اسبوعا أو اسبوعين ، وبمجرد ان سمع الخبر طار فى اليوم التالى الى مقر شركته ، ليعاد تقييم مشروع الشركة ، وربما بنفس المنطق الذى تعيد به أمريكا تقييم سياستها فى المنطقة ٠٠

وقد ناقشت رئيس الوزراء عبد العزيز حجازى ، فى اثر نتائج فشل تحركات كيسنجر على المشروعات الاقتصادية التى نسعى لتحقيقها ، وكان رايه ان 'لاثر الاكبر يقع على الشركات العالمية الخاصة ، ولكن اعتماد مصر الاكبر هو على الاتفاقيات الدولية ، وهذه لن تتاثر ، لان رؤوس الاموال العامة اقل جينا من رؤوس الاموال الخاصة ، مع ثقته بانه حتى الشركات ستعود مطمئنة الى التعامل مع مصر ٠٠ وفضل ان اشارك رئيس الوزراء فى تفاوله ٠٠

● ومثل آخر ٠٠

● عقب اغتيال الملك فيصل ، نثقت القاهرة مباشرة عدة اتصالات دولية على مستوى عال ، لا لمجرد الترحم على الشهيد ، ولا لجمع المعلومات عن الوضع العربى بعد

فيصل ، ولكن — في تقديري — كانت الاتفاقيات الاقتصادية التي تشترك فيها مصر والسعودية مع الدول العالمية هي من أهم دوافع هذه الاتصالات للاطمئنان على مصيرها .. وقد انتهت الاتصالات فعلا — وبعد موقف القيادة السعودية الجديدة — بالاطمئنان ..

● والاهم من كل ذلك ..

● إعادة فتح القناة ..

والقناة هي مركز اقتصادي مؤثر لصالح دول أوروبا وللاتحاد السوفيتي ودول آسيا ودول افريقيا الشرقية ، أي ان هذه الدول تجد ان من صالحها فتح القناة ، والدولة الكبرى التي ليس من صالحها فتح القناة ، او على الامم لا تهتم بفتحها ، هي الولايات المتحدة ، معلومة على ان لا تحتاج اليها كطريق للمرور ، فان فتحها بخفض من حركة الشحن البحري الذي تمثل المصالح الامريكية نسبة كبيرة منه ..

وقد سبق ان قرأت تقريرا لهيئة المتعاون الاقتصادي الفرنسي ، جاء فيه ان فتح قناة السويس بخفض الطلب على وسائل الشحن بنسبة ١٠ ٪ لناقلات البنرول و ٥ ٪ بالنسبة لسفن الشحن الاخرى ..

وكانت أوروبا قد فقدت ٢٠ ٪ من احتياجاتها البترولية عقب اغلاق قناة السويس ، ثم استطاعت ان تعوض ما فقدته ببناء الناقلات « العملاقة » التي ينتمى معظمها الى الاقتصاد الامريكي ، وفي عام ١٩٦٦ كان عدد هذه الناقلات ١٤ ناقلة فقط ، ارتفع في عام ١٩٧١ الى ١٠٠ في خمس سنوات فقط الى ٣١٧ ناقلة ، ثم زاد حتى اليوم الى ٥٢١ ناقلة ، وفي حين كانت حمولة معظم ناقلات البترول قبل اغلاق القناة تصل الى ٧٠ ألف طن ، ارتفعت بعد ان اغلقت القناة الى ان وصلت في بعض الناقلات الى ٤٠٠ ألف طن .

كل هذه عوامل وتطورات اقتصادية هامة تؤثر تأثيرا مباشرا على مصالح الدول ، وبالتالي تؤثر على سياسة هذه الدول تجاه إعادة فتح القناة ونجاح مصر .. أي .. السياسة في خدمة الاقتصاد .. أي يمكن ان تسمى دولة لاستمرار اغلاق القناة لأن هذا يحقق مصالحها الاقتصادية .. أو العكس ..

● والاقرب اليانا من هذا هو الموقف داخل الإطار العربي بعد إعادة فتح القناة ..

ومع التسليم البدهي بان فتح القناة يخدم مصالح كل دول



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

المشرق العربي ، فان هناك دولتين عربيتين استفادتتا اقتصاديا - ودون تعمد أو قصد - من اغلاق القناة ، ثم اتخذت كل منهما موقفا مخالفا بالنسبة للآخرى بعد اعلان الاستعداد لفتح القناة ..

● أولاهما لبنان .. بيروت ..

وقد تحولت بيروت بعد اغلاق القناة الى مبداء رئيسي للتصدير والاستيراد ، تعتمد عليه اعتمادا يكاد يكون كاملا كل من السعودية والعراق والكويت ودول الخليج ، وايران أيضا ، وتضخمت قوافل النقل البري من بيروت وكل هذه الدول ، وهو ما حقق تقدما ورخاء واسعا ، أوسع مما كان يحلم به أي فكر لبناني ..

وبعد ٦ أكتوبر ، وبعد ان أعلن عن إعادة فتح القناة ، ولان رجال الاقتصاد اللبناني يعبرون عن ثقافة وتجارب اقتصادية واقعية ، فقد اجتمعوا في ندوة مفتوحة علنية وناقشوا علميا تأثير إعادة فتح قناة السويس على الاقتصاد اللبناني ، وانتهوا الى ان الاقتصاد اللبناني لم يكن يستطع ان يعتمد اعتمادا مستمرا على اغلاق قناة السويس ، لان اغلاقها حالة استثنائية ليس مقدر لها ان تستمر الى الابد .. ثم ان كثيرا من الدول العربية بدأت في انشاء موانئ جديدة وتوسيع الموانئ القائمة مما قد يؤثر في حركة بيروت حتى مع استمرار اغلاق قناة السويس .. وانتهى الفكر اللبناني الى ان طريق حماية رخاء لبنان الاقتصادي بعد فتح القناة ، هو التركيز على تحويل بيروت من محطة نقل « ترانزيت » الى منطقة انتاج وتصنيع مواد استهلاكية ، وهو ما بدأت لبنان تتوسع فيه فعلا ونجسي من ورائه اربابا طائلة ، وهو ما يحفظ لبيروت أيضا مكاسب حركة النقل البري الى دول المشرق العربي ، ثم ان حركة النقل العالمي قد اتسعت حتى أصبح من المستحيل ان يكون فتح القناة ، وحتى مع انشاء المناطق الحرة حولها ، يعني اقبال بيروت أو اضعافها ..

هكذا انتهى الفكر اللبناني الى قياس الوضع الاقتصادي بعد إعادة فتح القناة .. فكر مثقف اقتصاديا ، ثقافة واقعية تصونه من التحدي ومن الاعتداء ..

● والأصعب من ذلك هو الدولة العربية الثانية انى استفادت - وايضا عن غير قصد - من استمرار اغلاق القناة ..



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

● ليبيا ..

وليبيا دولة بترولية ، تقع على شواطئ البحر الابيض المتوسط ، في مواجهة مباشرة مع دول أوروبا .. أي أنها لم تكن في يوم من أيامها في حاجة الى قناة السويس لتتعامل مع أوروبا اقتصاديا ، سواء قبل البترول أو بعد البترول .. وبعد اغلاق القناة أصبح البترول الليبي هو العنصر الرئيسي الذي تعتمد عليه أوروبا حتى وصلت مسيبتة الى ٢٨ ٪ من كل ما تستورده من البترول ..

وقد كان دخل ليبيا من البترول عام ١٩٦٧ ، وقبل اغلاق القناة ، يصل الى ٦٣١ مليون دولار ، وارتفع في عام واحد بعد اغلاق القناة الى ٩٥٢ مليون دولار ، ثم ارتفع عام ١٩٦٩ الى ١١٢٢ مليون دولار ، ثم عام ١٩٧٠ الى ١٢٩٥ مليون دولار ، ثم عام ١٩٧١ الى ١٧٦٦ مليون دولار ، ثم عام ١٩٧٢ الى ١٩٠٤ ملايين دولار ، ثم عام ١٩٧٣ ، ورغم تخفيض الانتاج ، فقد ارتفع الدخل مرة أخرى الى ٢٣٩٥ مليون دولار .

وقد يقال ان هذا الارتفاع الضخم في دخل البترول الليبي قد شمل دخول كل دول البترول العالمي وليست ليبيا وحدها .. ولكن ما تتميز به ليبيا هو ان دخلها من البترول ارتفع بعد اغلاق القناة مباشرة ، في حين ان الدول الأخرى لم يرتفع مستوى دخلها بنفس النسبة الا بعد حرب ٦ أكتوبر ، وبعد المقاطعة البترولية ..

ثم ان هناك ميزة أخرى حصل عليها البترول الليبي لم يحصل عليها أي بترول آخر في العالم ، وهي الميزة التي تسمى دوليا « علاوة اغلاق قناة السويس » .. أي ان البترول الليبي منح علاوة بمناسبة اغلاق قناة السويس ؛ ! وقيمة هذه العلاوة هي ٣٠ سنتا عن كل برميل .. أي ان البرميل الليبي يباع بزيادة ٣٠ سنتا عن أي برميل بترول في العالم ، لا بفضل قيمته النوعية ، ولكن بفضل اغلاق قناة السويس ...

ولا شك ان زيادة دخل البترول الليبي هو ما تباركه وترحب به مصر وكل دولة عربية داعية ان يحقق هذا الدخل تقدم ليبيا ورخصه كل فرد من الشعب الليبي .. ولكن ..

ما تأثير إعادة فتح قناة السويس على البترول الليبي ؟

هل يؤثر مرور البترول من قناة السويس على نسبة اعتماد أوروبا على البترول الليبي ؟ وهل تلغى « علاوة اغلاق القناة » ، وينقد الدخل الليبي ٣٠ سنفا عن كل برميل بترول ، أى ما يوازي الملايين ؟ لا أستطيع أن أجيب على هذه التساؤلات ، فأنا لست خبيراً اقتصادياً ولا بترولياً ، ولكن لا شك أن مفكرى ليبيا كان يجب أن يجتمعوا ويتدارسوا علمياً واقتصادياً كما فعل رجال الأعمال فى بيروت ، ليحددوا مقاييس الاقتصاد الليبي بعد فتح القناة ..

ولكنهم لم يجتمعوا ، ولم نسمع أو نقرأ أى بحث من تأثير فتح القناة على دخل البترول الليبي .. والذي حدث هو أن السياسة الليبية خضعت للاقتصاد قبل دراسته ، واتخذت موقفاً لا يمكن أن يفسر إلا بأنه تحد - غير عاقل - لكل الأحداث العربية التي تؤثر فى الاقتصاد الليبي ، حتى لو كانت أحداثاً فى صالح الكيان العربى ، والكيان المصرى بالذات ..

كل ما سمعناه هو رفض لإعادة فتح القناة .. وهو رفض بدأ عقب حرب ٦ أكتوبر مباشرة ، ثم تكرر بصوت أعلى بعد فشل مهمة كيسنجر ، وكان الذين يتكلمون باسم ليبيا كانوا يعتمدون على كيسنجر اعتماداً كبيراً لاستمرار اغلاق القناة ، وكان فشله لم يكن فشلاً فى اقناع اسرائيل بالانسحاب فحسب ، ولكن فشله الاكبر هو انه لم يستطع ان يضغط على السادات حتى لا يفتح القناة ..

انها العقلية التي تحاول وتصر على ان تفرض المصالح الخاصة على المصالح العامة حتى لو كانت هذه المصالح الخاصة هي مصالح شخصية وليست وطنية ، وحتى لو كانت المصالح العامة هي مصالح الأمة العربية كلها ، والأمة المصرية على الاخص ..

وهذه العقلية هي التي تحكمت فى التصرف فى المعونة التي كانت تدفعها ليبيا لمصر بحكم قرارات مؤتمر الخرطوم بعد حرب سنة ١٩٦٧ ..

وبسبب هذه العقلية رفضت مصر استعادة هذه المعونة ، ففي شهر نوفمبر الماضى التقى عبد السلام جلود رئيس وزراء ليبيا بالرئيس



أنور السادات بعد مؤتمر الرباط وفي الجزائر ،
وألح في دعوته أن يزور ليبيا وهو في طريقه
إلى القاهرة ، ورفض الرئيس السادات الدعوة ،
بعد التجارب المريرة التي مرت بها العلاقات بين
الدولتين ، وعندما عرض عبد السلام جلود أن
تكون هذه الزيارة مقدمة لاستعادة صرف المعونة
الليبية ، رفضها أيضا الرئيس السادات ، وقال
أن الشعب المصري في غنى عن هذه المعونة ،
وأكبر وأقوى من أن يبيع نفسه .. وكان حديثا
صريحا عنيفا سمعت به ولم أسجله .. وهو
موقف من جانبنا يؤيد أن السياسة تفرض نفسها
على الاقتصاد في كل ما يمس الكيان الوطني ،
ويؤيد من ناحية الجانب الآخر أن الاقتصاد يمكن
أن يؤدي مهمة الرشوة السياسية ..

وأعود وأقول أن القناة لم تفتح بعد ..

واننا لا نزال نعيش في غابة من الاحتمالات ..