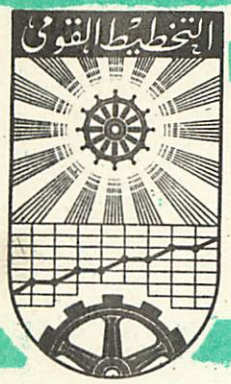
جمهورية مصر العربية



معهد التخطيط القومي

مذكرة رقم (١٣١٠)

تقدير ايرادات قناة السويس حتى عام ٢٠٠٠

اعداد

الدكتور / أحمد عبد الحليم

ديسمبر ١٩٨١

القاهرة
طريق صلاح سالم مدينة نصر

تقديم

تحتوى هذه الدراسة على محاولة لتقدير الايرادات المتوقعة من حركة المرور فى قناة السويس فى ضوء التطورات العالمية والمحلية ، وذلك فى اطار ثلاث استراتيجيات بديلة للتنمية فى مصر حتى سنة ٢٠٠٠ . وقد تم اجراء هذه الدراسه فى اطار مشروع " ايدكاس ٢٠٠٠ " الذى يرعاه جهاز تنظيم الاسره والسكان بهدف دراسة الآثار الاقتصادية والسكانية لاستراتيجيات بديلة للتنمية فى مصر حتى سنه ٢٠٠٠ . واننى اتقدم بجزيل الشكر الى السيد الدكتور كمال الجنزورى مدير معهد التخطيط القومى لتفضله بالموافقة على نشر هذه الدراسة ضمن المذكرات الخارجية التى تصدر عن المعهد . وغنى عن البيان أن الآراء والتقديرات الواردة بالدراسة لاتمثل بالضرورة رأى جهاز تنظيم الاسره والسكان ولا معهد التخطيط القومى ، وتقع مسئوليتها على المؤلف دون غيره .

دكتور أحمد عبد الحليم

مدرس بكلية التجارة فرع جامعة الأزهر
للبنات .

بسم الله الرحمن الرحيم

تقتضى عملية التنمية تعبئة جميع الموارد المالية المتاحة . ويحتل المكون الاجنبى من هذه الموارد أهمية خاصة نظرا للاعتماد على العالم الخارجى بدرجة أو باخرى للحصول على مستلزمات التنمية غير المتوافرة محليا .

وتبدو حاجة مصر الى هذا المكون الاجنبى اكثر الحاحا نظرا لضخامة العبء التنموى الذى يتحتم عليها القيام به خلال العقدين القادمين ، لوقف التدهور المستمر فى مستوى معيشة الجيل الحاضر وتدعيم الامل فى مستقبل مشرق للاجيال القادمة ، من ناحية ، وتواضع الموارد المحلية اللازمة للقيام بهذا العبء من ناحية اخرى .

ومن الطبيعى فى ضوء هذه الحاجة ان تتجه الانظار الى مصادر النقد الاجنبى فى الاقتصاد المصرى للوقوف على امكانيات كل منها فى سد حاجة البلاد من النقد الاجنبى فى الفترة المقبلة . وتأتى قناة السويس فى مقدمة هذه المصادر وخاصة بعد اعادة افتتاحها للملاحة فى يونيو ١٩٧٥ . وتهدف هذه الدراسة الى تقدير ايرادات القناة حتى عام ٢٠٠٠ فى ضوء التطورات العالمية والمحلية المتوقعة .

ولما كان الحاضر هو بداية المستقبل فلن يتأتى اجراء هذا التقدير الابعد الوقوف على تطور ايرادات القناة ومركزها النسبى بين مصادر النقد الاجنبى ، والتعرف على محددات هذه الايرادات . ولما كانت الحياة فى حركة مستمرة ، وأن ايقاع هذه الحركة قد ازداد سرعة منذ منتصف القرن العشرين ، فمن المنطقى ان يؤثر ذلك على هيكل العلاقات بين المحددات السابقة ، وبالتالى يقتضى الامر بحث اثر التطورات المتوقعة عالميا ومحليا على هذه العلاقات .

وفى ضوء ماتقدم تتحدد خطة الدراسة على النحو التالى :

الفصل الاول : تطور ايرادات قناة السويس ومركزها النسبى بين مصادر النقد الاجنبى

الفصل الثانى : محددات الايرادات

الفصل الثالث : تقدير الايرادات فى ضوء التطورات العالمية والمحلية المتوقعة

الفصل الاول : تطور ايرادات القناة ومركزها النسبى بين مصادر النقد الاجنبى

لن يفيدنا كثيرا فى هذا الفصل الخوض فى التاريخ القديم للقناة ، ويكفينا التركيز على الماضى الاحدث نسبيا الذى يبدأ من عام ١٩٥٢ وهو العام الذى تغير فيه نظام الدولة تغيرا جذريا واستتبعه تطورات حاسمة فى كل من ادارة الاقتصاد القومى وعلاقات الدولة مع العالم الخارجى انعكست فى نهاية الامر فى تطور ايرادات القناة .

ويبين الجدول رقم (١) ايرادات القناة من ١٩٥٢ حتى ١٩٧٨ ، ونسبتها الى كل من اجمالى المتحصلات فى ميزان العمليات الجارية واجمالى الناتج القومى . ويمكن فى ضوء هذا الجدول التمييز بين ثلاث مراحل متميزة فى تطور ايرادات القناة . تشمل المرحلة الاولى الفترة ٥٢ — ١٩٥٧ وتغطى المرحلة الثانية الفترة ٥٨ — ١٩٦٦ وتضم المرحلة الثالثة السنوات ٧٦ — ١٩٧٨ .

كانت ملكية القناة وادارتها ذات طابع عالمى خلال المرحلة الاولى . وكانت مصر تحصل على حصة معينة من الايرادات السنوية للقناة بلغ ٦ر٢٦ مليون جنية فى ١٩٥٢ . وارتفعت هذه الحصة الى ٨ر٣١ مليون جنية فى ١٩٥٥ لتنخفض بعد ذلك الى ٣ر٢٩ ، ٣ر٢٤ مليون جنيه فى ٥٦ ، ١٩٥٧ على التوالى بسبب ظروف حرب السويس . وشكلت هذه الحصة فى المتوسط خلال تلك المرحلة ١ر١٣٪ من اجمالى المتحصلات فى ميزان المدفوعات و٨ ر٢٪ من اجمالى الناتج القومى محتلة بذلك المرتبة الثالثة بعد صادرات القطن الخام ، التى شكلت ٨ ر١٥٪ من اجمالى المتحصلات و١ر١١٪ من اجمالى الناتج القومى ، والسياحة التى بلغت نسبتها الى اجمالى المتحصلات واجمالى الناتج القومى ٢ر١٦٪ ، ٥ر٣٪ على التوالى (١) .

وتميزت المرحلة الثانية بالاستقرار السياسى والاقتصادى والاجتماعى وشكلت فى مجموعها ذروة الازدهار فى الاقتصاد المصرى عبر تاريخه . وآلت فى بدايتها ملكية الشركة وادارتها الى مصر ودخلت ايراداتها بالتالى خزانة الدولة بالكامل مما انعكس فى تضاعف هذه الايرادات اربع مرات خلال السنوات التسع التى تغطيها هذه المرحلة بمعدل مرة كل سنتين وربع حيث ارتفعت من ٣ر٢٤ مليون جنيه فى

جدول رقم ١ ايرادات قناة السويس

(مليون جنيه)

السنة	(١) الايرادات	(٢) اجمالى المتحصلات	(٣) اجمالى الناتج القومى	(٤) ١ : ٢	(٥) ١ : ٣
١٩٥٢	٢٦ر٦	١٩٧ر٥	٩٦٨ر٠	١٣ر٥	٢ر٧
٥٣	٢٩ر٠	٢٠٧ر٠	٩٣٤ر٠	١٤ر٠	٣ر١
٥٤	٣٠ر٦	٢٠٦ر٥	٩٨٦ر٠	١٤ر٨	٣ر١
٥٥	٣١ر٨	٢٢٠ر٤	١٠٤٣ر٠	١٤ر٤	٣ر٠
٥٦	٢٩ر٣	٢٦١ر٤	١٠٩٩ر٠	١١ر٢	٢ر٧
٥٧	٢٤ر٣	٢٣٢ر٤	١١٦٠ر٠	١٠ر٥	٢ر٠
٥٨	٤٣ر٠	٢٤٢ر٤	١٢١٤ر٠	١٧ر٧	٣ر٥
٥٩	٤٤ر٤	٢٤٣ر٤	١٣١٤ر٠	١٨ر٢	٣ر٤
٦٠	٥٠ر١	٢٨١ر٤	١٣٦٧ر٥	١٧ر٨	٣ر٧
٦١	٥١ر٢	٢٤٣ر٤	١٤١١ر١	٢١ر٠	٣ر٦
٦٢	٥٣ر٧	٢٥٥ر١	١٥٦٢ر٨	٢١ر١	٣ر٤
٦٣	٧١ر١	٣٥٠ر٥	١٧٧٩ر٨	٢٠ر٣	٤ر٠
٦٤	٧٨ر٤	٣٦٧ر١	٢١٩١ر٨	٢١ر٤	٣ر٦
٦٥	٨٦ر٦	٤٠٧ر٦	٢٢٨٨ر٣	٢١ر٢	٣ر٨
٦٦	٩٥ر٣	٤٢١ر٠	٢٤٥٨ر٢	٢٢ر٦	٣ر٩
٦٧	٤٧ر٠	٣٤٧ر٦	٢٥٥٩ر٧	١٣ر٥	١ر٨
٧٥	٣٣ر٢	٩٦٠ر٣	٤٦٦٩ر٦	٣ر٥	٠ر٧
٧٦	١٢١ر٧	١٤٠٣ر١	٥٦١٠ر٥	٨ر٧	٢ر٢
٧٧	١٦٧ر٤	١٧٧٨ر١	٦٤٨٣ر٠	٩ر٤	٢ر٦
٧٨	٢٠١ر٠	٢١٢٥ر٢	+٧٠٣٧ر٠	٩ر٥	٢ر٩

المصدر :- الفترة ٥٢ — ١٩٧٦ بالنسبة للايرادات والمتحصلات والناتج القومى : د٠ محمد فخرى مكى ٠ المتغيرات الهيكلية فى ميزان المدفوعات المصرى ٥٢ — ١٩٧٦ ٠ بحث مقدم الى المؤتمر العلمى السنوى الثالث للاقتصاديين المصريين ٠ القاهرة ١٩٧٨ ٠

- السنتان ٧٧، ١٩٧٨ بالنسبة للايرادات والمتحصلات ٠ البنك المركزى المصرى ٠ التقرير السنوى ١٩٧٨ ٠

- السنتان ٧٧، ١٩٧٨ بالنسبة للناتج القومى ٠ البنك الاهلى المصرى ٠ النشرة الاقتصادية المجلة ٣٢ عدد ١ — ١٩٧٩ (الدخل المحلى الاجمالى)

+ تقديرى ٠

١٩٥٧ الى ٣ر٩٥ مليون جنيه فى ١٩٦٦ ، وبلغت نتيجة لذلك نسبتها الى اجمالى المتحصلات ١ر٢٠٪ فى المتوسط والى الناتج القومى ٧ر٣٪ فى المتوسط خلال الفترة محتلة بذلك المرتبة الثانية بعد صادرات القطن الخام التى هبطت نسبتها الى اجمالى المتحصلات الى ٧ر٣٧٪ فى المتوسط. كما هبطت نسبتها الى اجمالى الناتج القومى الى ٨ ر٦٪ فى المتوسط (٢) .

وتقتصر المرحلة الثالثة على السنوات الثلاث ٧٦ — ١٩٧٨ فقط حيث استطنا من الحساب عامى ١٩٦٧ و ١٩٧٥ نظرا الى ان القناة اغلقت فى منتصف العام الاول تقريبا وافتتحت فى منتصف العام الثانى . وخلال هذه المرحلة بدأت اسرائيل عملية الانسحاب من سيناء واجريت عمليات التطهير اللازمة كما شرع فى تنفيذ المرحلة الاولى من مشروع تطوير القناة . ويوضح الجدول ان ايرادات القناة ارتفعت من ٧ر١٢١ مليون جنيه فى نهاية ١٩٧٦ الى ٢٠١ مليون جنيه فى نهاية ١٩٧٨ بزيادة قدرها ٣ر٧٩ مليون جنيه وبنسبة ١ر٦٥٪. وبرغم هذا الارتفاع المطلق فى ايرادات القناة فى هذه المرحلة عن المرحلتين السابقتين الا ان نسبتها الى كل من اجمالى المتحصلات واجمالى الناتج القومى قد تراجعت الى ٢ر٩٪ و٦ر٢٪ على التوالى فى المتوسط ، وهما نسبتان تقتربان من نسبتى المرحلة الاولى وخاصة فيما يتعلق بالناتج القومى الاجمالى . وقد تراجعت بذلك الاهمية النسبية لقناة السويس بين مصادر النقد الاجنبى الى المرتبة الخامسة بعد كل من تحويلات المصريين بالخارج (٩ر٥٢٪ ، ١ر٣١٪) والسياحة (٨ ر٣٥٪ ، ١ر٢١٪) وصادرات القطن الخام (٧ر١٧٪ ، ٤ر١٠٪) وصادرات البترول الخام (٥ر١١٪ ، ٧ر٦٪) . على الترتيب (٣) . ويرجع هذا التدهور النسبى الى تزايد العمالة المصرية بالخارج وتزايد السياحة نتيجة لعودة الاستقرار والامن الى البلاد وتنفيذ سياسة الانفتاح على العالم الخارجى ، كما يرجع ايضا الى عودة بترول سيناء واكتشاف حقول بترول جديدة وبالتالى زيادة صادرات البترول الخام . ولعل ايرادات القناة تعود لاحتلال مرتبة متقدمة بين مصادر النقد الاجنبى بعد تنفيذ مشروع تطوير القناة .

الفصل الثانى : محددات ايرادات القناة

يمكن تعريف ايرادات القناة بأنها حاصل ضرب حجم الحمولة العابرة فى فئات

الرسوم المقررة. ومن خلال تتبع المحددات المباشرة وغير المباشرة لعنصرى هـذا التعريف يمكن التعرف فى النهاية على هيكل العلاقات التى تحدد فيما بينهـا ايرادات القناة. وسنبدأ ببيان محددات الحمولة العابرة ثم نتناول بعد ذلـك محددات الرسوم المقررة.

١. الحمولة العابرة:

يمكن فى ضوء الاستعراض الوارد فى الفصل الاول لتطور ايرادات القناة القول بأن حجم الحمولة العابرة يتحدد بثلاثة عوامل رئيسية هى الطلب على العبور والطاقة الاستيعابية للقناة وعلاقات الدولة مع العالم الخارجى.

١٠١. الطلب على العبور:

يمكن التعرف على محددات الطلب على العبور من خلال استعراض تطـور حجم البضائع العابرة ومكوناتها واتجاه حركتها. ولحسن الحظ تتوافر لدينا البيانات الخاصة بالبضائع العابرة بدءا من ١٩٣١. ولكننا نفضل البدء من عام ١٩٤٦ وهـو العام الذى اعقب الحرب العالمية الثانية وبدأت منه التطورات العالمية الكبيرة التى تميز بها النصف الثانى من القرن العشرين. ويبين الجدول رقم (٢) حجـم البضائع العابرة ومكوناتها واتجاه حركتها.

ويتضح من الجدول ان حجم البضائع المنقولة عبر قناة السويس قد تضاعف احدى عشرة مرة خلال عشرين عاما حيث ارتفع من ٢١٫٩٢٦ مليون طن فى ١٩٤٦ الـى ٢٤١٫٨٩٣ مليون طن فى ١٩٦٦ بمعدل نمو سنوى قدره ٢٫٥٠٪ فى المتوسط. وفى الفترة ٧٦ ــ ١٩٧٩ ارتفع حجم البضائع المنقولة من ١١٧٫٦٥٣ مليون طن فـى ١٩٧٦ الى ١٦٠٫٦٤٩ مليون طن فى ١٩٧٩ بزيادة قدرها ٤٢٫٩٩٦ مليون طـن بنسبة ٣٦٫٥٪ وبمعدل نمو مستوى قدرة ١٢٫٢٪ فى المتوسط. ويعزى انخفـاض معدل النمو السنوى فى الفترة ٧٦ ــ ١٩٧٩ عن معدل النمو السنوى فى الفتـرة ٤٦ ــ ١٩٦٦ الى ان اغلاق قناة السويس فى الفترة ٦٧ ــ ١٩٧٥ قد أدى الـى انشاء خطوط انابيب جديدة وتطور سريع فى بناء ناقلات البترول العملاقة وهو مـا يفسر اقدام هيئة القناة على تطويرها بما يسمح لمعظم هذه الناقلات العملاقـة بالمرور بكامل حمولتها.

ويلاحظ من الجدول ان البترول كان يشكل النسبة الكبرى من حجم البضائع العابرة وان هذه النسبة كانت تتزايد بانتظام تقريبا طوال الفترة ٤٦ ــ ١٩٦٦ حيث ارتفعت من ٥ر٣٨٪ فى ١٩٤٦ الى ٦ر٧٢٪ فى ١٩٦٦ . أى انها تضاعفت مرتين تقريبا خلال عشرين عاما الامر الذى يعكس حقيقتين جوهريتين هما تزايد اعتماد دول اوربا الغربية والولايات المتحدة على بترول منطقة الخليج وأن معظم ناقلات البترول فى ذلك الحين كانت حمولتها تقل عن ١٠٠ ألف طن وبالتالى كان يمكنها العبور من القناة . ولكن فى الفترة ٧٦ ــ ٧٨ هبطت نسبة البترول الى مجموع البضائع العابرة الى حوالى الربع فقط وهو ما يعكس ، كما سبق القول ، التطور الهائل فى بناء الناقلات العملاقة التى لا يمكنها عبور القناة محملة . اما البضائع الاخرى بخلاف البترول فتشمل الاسمدة والاسمنت والحبوب والمعادن المصنوعة والخام والاخشاب والمواد الغذائية . ولا توجد فى الواقع بيانات تفصيلية عن الوزن النسبى لكل نوع من هذه البضائع خلال فترة زمنية طويلة . ولكن يمكن القول بصفة عامة انه لم يحدث تطور فى السفن التى تنقلها يماثل التطور فى ناقلات البترول كما أن تطور التجارة العالمية فيها لم يحدث فيه تغير يذكر نتيجة لثبات مرونات العرض والطلب عليها واستقرار هيكلها تقريبا خلال الفترة الماضية .

وفيما يتعلق باتجاه حركة البضائع يمكن تقسيم الجدول الى ثلاث فترات متميزة . تغطى الفترة الاولى السنوات ٤٦ ــ ١٩٥٤ وفيها كانت ١ر٢٣٪ من حجم البضائع المنقولة يتجه من الشمال الى الجنوب و٩ر٧٦٪ منها يتجه من الجنوب الى الشمال . وتشمل الفترة الثانية السنوات ٥٥ ــ ١٩٦٦ وفيها انخفضت نسبة البضائع المتجهة من الشمال الى الجنوب الى ١ر١٨٪ فقط من حجم البضائع العابرة وزادت بالمقابل نسبة البضائع المتجهة من الجنوب الى الشمال الى ٩ر٨١٪ . وتضم الفترة الثالثة السنوات ٧٥ ــ ١٩٧٩ وفيها كانت البضائع المتجهة من الشمال الى الجنوب تشكل ٦ر٤٧٪ من حجم البضائع العابرة بينما بلغت نسبة البضائع المتجهة من الجنوب الى الشمال ٤ر٥٢٪ . ويتضح من هذا العرض أن الجزء الاكبر من البضائع العابرة يتجه من الجنوب الى الشمال وان هذا الجزء بلغ أكثر من اربعة اخماس حجم البضائع فى الفترة الوسطى ٥٥ ــ ١٩٦٦ ولا يحتاج الامر الى كبير عناء فى تفسير هذه الظاهرة حيث كان اكثر من ٩٩٪ من حجم البترول الذى بلغ

الجدول رقم (٢) تطور حركة البضائع العابـــــرة

السنـــة	حجم البضائـــع (مليون جنيه)	الرقم القياســـى لحجم البضائـــع	تحليل اتجـــاه حركة البضائـــع		تحليل مكونات البضائع المنقولـــة		نسبة البترول المتجـــة الى الشمـــال ٪
			شمال /٪جنوب	جنوب/٪شمـــال	نسبة البترول٪	نسبة البضائع الاخرى٪	
١٩٤٦	٢١ر٩٢٦	١٠٠	٢٧ر٣	٧٢ر٧	٣٨ر٥	٦١ر٥	٩٩ر١
٤٧	٣٠ر٥٨٨	١٣٩ر٥	٢٥ر٦	٧٤ر٤	٤٥ر٦	٥٤ر٤	٩٩ر٣
٤٨	٤٩ر٣٥١	٢٢٥ر١	١٩ر٧	٨٠ر٣	٥٨ر٨	٤١ر٢	٩٩ر٨
٤٩	٦١ر٠٥٥	٢٧٨ر٥	٢١ر٣	٧٨ر٧	٦٠ر٨	٣٩ر٢	٩٩ر٦
٥٠	٧٢ر٦٠٩	٣٣١ر٢	١٦ر٧	٨٣ر٣	٦٥ر٦	٣٤ر٤	٩٩ر٨
٥١	٧٦ر٧٥٣	٣٥٠ر١	٢٢ر٧	٧٧ر٣	٥٨ر٤	٤١ر٦	٩٥ر٧
٥٢	٨٣ر٤٤٨	٣٨٠ر٦	٢٦ر٤	٧٣ر٦	٦٢ر٧	٣٧ر٣	٨٧ر٧
٥٣	٩٠ر٣٦٩	٤١٢ر٣	٢٤ر٩	٧٥ر١	٦٢ر٧	٣٧ر٣	٨٧ر٢
٥٤	٩٦ر٨٨١	٤٤١ر٩	٢٣ر١	٧٦ر٩	٦٥ر١	٣٤ر٩	٩٠ر٤
٥٥	١٠٧ر٥٠٦	٤٩٠ر٣	١٨ر٧	٨١ر٣	٦٤ر٠	٣٦ر٠	٩٧ر٢
٥٦	١٠٠ر٩٨٣	٤٦٠ر٦	١٧ر٩	٨٢ر١	٦٦ر٩	٣٣ر١	٩٧ر٤
٥٧	٨١ر٣٢٣	٣٧٠ر٩	١٧ر٣	٨٢ر٧	٦٧ر٥	٣٢ر٥	٩٨ر٥
٥٨	١٩٩ر٣٧٣	٦٣٥ر٧	١٧ر٩	٨٢ر١	٦٩ر٤	٣٠ر٦	٩٧ر٥
٥٩	١٤٨ر٢٥٤	٦٧٦ر٢	١٧ر٩	٨٢ر١	٦٨ر٣	٣١ر٧	٩٧ر٥
٦٠	١٦٨ر٨٨٣	٧٧٠ر٢	١٧ر٣	٨٢ر٧	٦٩ر٥	٣٠ر٥	٩٧ر٤
٦١	١٧٢ر٣٩٤	٧٨٦ر٣	١٩ر٠	٨١ر٠	٦٩ر٩	٣٠ر١	٩٤ر٨
٦٢	١٨٢ر٣٩٧	٨٣١ر٩	١٧ر١	٨٢ر٩	٧١ر٤	٢٨ر٦	٩٥ر٧
٦٣	١٩٣ر٥٣٢	٨٨٢ر٧	١٧ر٦	٨٢ر٤	٧١ر٣	٢٨ر٧	٩٦ر٤
٦٤	٢١٠ر٩٨١	٩٦٢ر٢	١٨ر٣	٨١ر٧	٧١ر٥	٢٨ر٥	٩٥ر٦
٦٥	٢٢٥ر٤٤٢	١٠٢٨ر٢	١٨ر٦	٨١ر٤	٧٢ر٣	٢٧ر٧	٩٥ر١
٦٦	٢٤١ر٨٩٣	١١٠٣ر٢	١٩ر٧	٨٠ر٣	٧٢ر٦	٢٧ر٤	٩٤ر٩
٦٧	—	—	—	—	—	—	—
٧٥	٣٧ر٦٢٠	—	٥٠ر٩	٤٩ر١	١٩ر٥	٨٠ر٥	٧٢ر٥
٧٦	١١٧ر٦٥٣	١٠٠	٣٨ر٨	٦١ر٢	٢٨ر٧	٧١ر٣	٨٨ر٣
٧٧	١٢٨ر٦٩٣	١٠٩ر٤	٤٣ر٦	٥٦ر٤	٢٧ر٢	٧٢ر٨	٨٨ر٤
٧٨	١٤٩ر٧٧٩	١٢٧ر٣	٥٣ر٥	٤٦ر٥	٢٢ر٢	٧٧ر٨	٨٥ر٥
٧٩	١٦٠ر٦٤٩	١٣٦ر٥	٥١ر٠	٤٩ر٠	—	—	—

المصدر — هيئة قناة السويس — النشرة السنوية ١٩٧٨ .

حوالى ثلاثة ارباع البضائع العابرة ، يتجه من مراكز الانتاج فى جنوب القناة الى مراكز الاستهلاك فى شمالها فى اوربا الغربية والساحل الشرقى للولايات المتحدة وبرغم تراجع هذه النسبة الى حوالى ٧٧٪ فى المتوسط فى السنوات ٧٦ ـ ١٩٧٨ الا انه مع ذلك ظل يشكل النسبة العظمى من البترول المنقول عبر القناة . ولعل هذا التراجع يعزى الى زيادة تدفق بترول الاتحاد السوفيتى الى منطقة جنوب شرق اسيا فى السنوات الاخيرة وخاصة الهند وفيتنام .

ومن هذا العرض لتطور حجم البضائع العابرة ومكوناتها واتجاه حركتها يمكن حصر اهم محددات الطلب على العبور فى عوامل اربعة هى احتياجات اوربا الغربية والولايات المتحدة من بترول منطقة الخليج وتطور خطوط انابيب البترول وتطور بناء الناقلات العملاقة وتطور التجارة العالمية فى البضائع غير البترول .

١٠١٠١ . احتياجات اوربا الغربية والولايات المتحدة من بترول الخليج

بلغت نسبة البترول المتجه من جنوب القناة الى شمالها اكثر من ٩٩٪ فى الفترة ٥٥ ـ ١٩٦٦ وحوالى ٧٧٪ فى الفترة ٧٦ ـ ١٩٧٨ . ويتجه الجزء الاكبر من هذا البترول الى دول غرب اوربا ، حيث تحصل دول شمال غرب اوربا على ٦٠٪ منه وتحصل دول جنوب غرب اوربا على ٤٠٪ منه [٤] ، والباقى يتجه الى الساحل الشرقى للولايات المتحدة .

وتتحدد احتياجات اوربا الغربية من بترول منطقة الخليج بحجم استهلاكها مطروحا منه حجم انتاجها ومقدار وارداتها من المناطق الاخرى القريبة منها وهى منطقة شمال وغرب افريقيا وروسيا ومنطقة الكاريبى . وكان حجم استهلاك اوربا الغربية من البترول يتزايد سنويا بمعدل ٩ر٦٪ سنويا حتى ١٩٧٣ ثم انخفض الى ٣ر٦٪ حتى ١٩٧٦ ، ويقدر ان ينخفض الى ٦ر٥٪ حتى ١٩٨٠ [٥] . وفى نفس الوقت كان انتاج اوربا اقل بكثير عن ٣٥ مليون طن خلال النصف الاول من السبعينات ثم وصل الى ٣٥ مليون طن فى ١٩٧٦ ويقدر حجمه خلال السنوات ٧٧ ـ ٨٠ بحوالى ٧٥ مليون طن ، ١١٥ مليون طن ، ١٤٨ مليون طن ، ١٩٥ مليون طن على التوالى [٦] . ويرجع هذا التزايد الى استغلال ابار البترول المكتشفة فى منطقة بحر الشمال . وتعتبر منطقة شمال وغرب افريقيا اقرب مناطق

انتاج وتصدير البترول الى اوربا الغربية وبالتالى تعتمد اليها اولا فى استيفاء حاجتها من البترول . وبلغ ما استوردته تلك الدول من هذه المنطقة حوالى ١٣١ مليون طن فى ١٩٧٦ . ويقدر ان تنخفض هذه الكمية الى ٩٦ مليون طن فى ١٩٨٠ نتيجة للتركيز على هذه المنطقة وبالتالى تناقص الانتاج فيها (٧) . وتأتى روسيا فى المرتبة الثانية من حيث قرب المسافة الى اوربا بعد منطقة شمال وغرب افريقيا وقدرت واردات اوربا الغربية منها بحوالى ٥٠ مليون طن سنويا فى المتوسط (٨) . اما واردات اوربا الغربية من منطقة الكاريبى فكانت فى حدود ١٥ مليون طن حتى ١٩٧٦ . ويقدر ان تنخفض الى ١٢ مليون طن فى ١٩٧٧ ثم الى ٥ مليون طن فقط فى ١٩٨٠ برغم احتمالات اكتشاف البترول على نطاق واسع فى المكسيك (٩) . ولعل ذلك يمكن تفسيره بأن انتاج منطقة الكاريبى يوجه معظمه الى الولايات المتحدة التى تستهلك وحدها اكثر من ٤٠٪ من اجمالى الطاقة العالمية (١٠) .

ويختلف الامر فيما يتعلق باحتياجات الولايات المتحدة من بترول منطقة الخليج حيث تعتبر هى أولى الدول المنتجة للبترول . وفى نفس الوقت تعتبر اولى الدول المستهلكة له وتحصل على الفرق بين استهلاكها وانتاجها من منطقة الكاريبى القريبة منها الغنية بالبترول وكذلك من منطقة شمال وغرب افريقيا . ولذلك تقل حاجتها من بترول الخليج بالمقارنة بحاجة اوربا الغربية اليه . ويقدر ما تحتاجه الولايات المتحدة من بترول منطقة الخليج بحوالى ٣٠٪ من احتياجاتها من البترول (١١) . كما تقدر نسبة البترول المار من قناة السويس بحوالى ١٠٪ من وارداتها من منطقة الخليج (١٢) .

٢٠١٠١ ـ تطور خطوط انابيب البترول .

كانت خطوط انابيب البترول العاملة حتى ١٩٦٧ تتمثل فى خطين رئيسيين هما خط العراق ـ سوريا وتبلغ طاقته القصوى حوالى مائة مليون طن سنويا وخط القابلاين وتبلغ طاقته القصوى ٢٥ مليون طن سنويا .

وبعد اغلاق قناة السويس فى ١٩٦٧ أنشئت ثلاثة خطوط جديدة هى خط العراق عبر تركيا الى دور تويل على البحر الابيض وطاقته القصوى ٢٥ مليون طن سنويا وخط ايلات الى البحر الابيض بطاقة قصوى تبلغ ٤٠ مليون طن سنويا وخط

السوميد فى مصر بطاقة قصوى قدرها ٨٠ مليون طن سنويا . وهناك تفكير فى زيادة طاقة هذا الخط الى ١٢٠ مليون طن سنويا ولكن ذلك مرهون بالتطورات العالمية المقبلة وظروف انتاج واستهلاك البترول .

٣٠١٠١ ـ تطور ناقلات البترول

كانت حمولة الاسطول العالمى من الناقلات تبلغ فى ١٩٦٦ حوالى ١٠٠ مليون طن منها مليون طن يمثل مجموع حمولة الناقلات التى تزيد حمولتها عن ١٠٠ ألف طن ، اى أن مجموع حمولة الناقلات التى تقل حمولة الواحدة منها عن ١٠٠ ألف طن كانت تمثل ٩٩٪ من مجموع حمولة الاسطول العالمى . وكانت القناة تسمح طاقتها الاستيعابية حينذاك بمرور ٧٤٪ من حمولة الاسطول العالمى من الناقلات(١٣) . وبعد اغلاق القناة فى ١٩٦٧ اتجه اصحاب الناقلات الى بناء ناقلات عملاقة وصلت حمولة بعضها الى ٥٤٥ ألف طن(١٤) . واخذت الناقلات حمولة ٦٠ ألف طن فأقل فى الانقراض نتيجة لانخفاض الطلب عليها من جهة واحالة الموجود منها الى الاستيداع من جهة اخرى . وأدى هذا الاتجاه الى تزايد حمولة الاسطول العالمى من الناقلات على النحو التالى(١٥) . (بالمليون طن ساكن)

١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
٢ر١٣١	٥ر١٤٩	٥ر١٧٦	٩ر٢٠٠	٥ر٢٢٨	١ر٢٥٦	٩ر٢٩١	٧ر٣٢٧	٢ر٣٥٢

وبلغت حمولة الناقلات العملاقة ٦٧٪ من مجموع حمولة الاسطول العالمى . ونتيجة لذلك لم تسمح قناة السويس بطاقتها الاستيعابية عند اعادة افتتاحها فى ١٩٧٥ الا بمرور ٢٣٪ فقط من حمولة الناقلات فى العالم(١٦) .

ويتم نقل البترول من منطقة الخليج الى دول غرب اوربا على الناقلات ذات الحمولات المختلفة وفقا للنسب الاتية(١٧) .

حمولة الناقلات	شمال غرب اوربا	جنوب غرب اوربا
ـــ ١٥٠ ألف طن	٢٠٪	٣٥٪
١٥٠ ألف ـ ٢٥٠ ألف طن	٣٥٪	٣٥٪
٢٥٠ ألف ـ ٣٨٠ ألف طن	٤٠٪	٢٧٪
٣٨٠ ألف طن فأكثر	٥٪	٣٪

٤٠١٠١ ـ تطور التجارة العالمية فى البضائع الاخرى غير البترول .

تتمتع التجارة فى البضائع الاخرى غير البترول جنوب القناة والدول الواقعة شمالها باستقرار نسبى بالمقارنة بتجارة البترول . وكانت التجارة العابرة تتزايد سنويا بنسبة ٧ر٤٪ فى المتوسط خلال الفترة ٥٨ ـ ١٩٦٦ . وفى الفترة ٧٥ ـ ١٩٧٩ ، بلغ معدل الزيادة السنوية ٨ ر١١٪ فى ١٩٧٧ ثم ارتفع الى ٤ر٢٤٪ فى ١٩٧٨ لينخفض بعد ذلك الى ٣ر٧٪ فى ١٩٧٩ (١٨) . ويمكن النظر الى هذه المعدلات على انها معدلات طبيعية تعكس عملية تطبيع الملاحة فى القناة بعد انهاء النزاع العسكرى بين مصر واسرائيل وزوال الخطر الذى كان يهدد السفن المارة . ولذلك نجد ان معدل الزيادة السنوية فى ١٩٧٨ قفز من ٨ ر١١٪ فى العام السابق الى ٤ر٢٤٪ بعد قطع شوط كبير فى عملية الصلح مع اسرائيل ، ثم عاد الى مستواه الطبيعى قبل اغلاق القناة .

ونتيجة لهذا الاستقرار النسبى فى تجارة البضائع الاخرى غير البترول ، لم يحدث تطور فى بناء السفن غير الناقلات مماثل للتطور الذى حدث فى بناء الناقلات . ولذلك فأن طاقة القناة تسمح بمرور هذه السفن حيث لم ترتفع متوسط حمولة السفن العابرة الا بمقدار ٤ آلاف طن فقط منذ ١٩٥٨ لتصل الى ١٣ ألف طن فى ١٩٧٩ . وقد ترتب على ذلك تزايد السفن العابرة بنسبة طبيعية خلال الفترة ٥٨ ـ ١٩٦٦ بلغت ٥ر٢٪ سنويا فى المتوسط . اما فى الفترة ٧٦ ـ ١٩٧٨ فان السفن العابرة زادت بنسبة ٣ر١٧٪ ثم بنسبة ٩ر٧٪ فى ١٩٧٨ لتصل الى ٢١٢٦٦ سفينة وهو نفس العدد تقريبا الذى عبر القناة فى ١٩٦٦ (٢١٢٥٠) (١٩) .

٢٠١ ـ الطاقة الاستيعابية للقناة

يمكن الوقوف على محددات الطاقة الاستيعابية للقناة من خلال استعراض تطورها منذ افتتاحها فى ١٨٦٩ حتى الآن (٢٠) .

ومن المعروف ان القناة قد افتتحت للملاحة العالمية رسميا فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ . ومنذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ كان عمق الممر الملاحى ٨ أمتار وعرضه ٢٢ مترا ومتوسط الحمولة الكلية للسفن العابرة ١٧٠٠ طن وأقصى غاطس مسموح به ٥ر٧ مترا .

وخلال الفترة ١٨٧٦ — ١٩٥٦ تم تنفيذ سبعة برامج متتالية لتطوير القنـــاة وصل فى نهايتها أقصى غاطس مسموح به الى ٣٤ قدم وبلغت مساحة القطاع المائى ١٢٠٠ مترا مربعا كما بلغت اقصى حمولة للناقلات التى يمكن عبورها محملـــة ٣٠ ألف طن ٠

وفى عام ١٩٥٨ ، بعد تأميم القناة ، بدأت الادارة الجديدة فى تنفيـذ أول مشروع لزيادة القطاع المائى الى ١٨٧٠ متر مربع بغاطس ٣٨ قدم ٠ وتم التنفيـذ بالكامل فى ١٩٦٠ ٠

وفى ١٩٦٣ بدأت الهيئة فى دراسة لتطوير القناة تطويرا جذريا ليقابل التطور فى بناء الناقلات ٠ وأعلنت فى ١٩٦٦ عن مشروع للتطوير ينفذ على مرحلتين ٠ يتـم فى الاولى توسيع القطاع المائى من ١٨٧٠ متر الى ٢٤٠٠ متر وبذلك يمكن عبـور الناقلات التى تصل حمولتها القصوى الى ١١٠ ألف متر وبغاطس ٤٨ قدم بكامـل حمولتها ، والسماح بعبور السفن التى تبلغ حمولتها القصوى ٢٠٠ ألف متر فارغـة ٠ ويتم فى المرحلة الثانية تعميق القناة ليصبح قطاعها المائى حوالى ٣٦٠٠ متر مربع حتى يسمح للناقلات التى تبلغ حمولتها القصوى ٢٠٠ ألف طن بالعبور بكامـل شحنتها وبغاطس ٦٠ قدم ٠ وبدأ تنفيذ المشروع فعلا فى ٢٢ فبراير ١٩٦٦ ولكنـه توقف بعد ذلك بسبب الحرب فى ١٩٦٧ ٠

وفى اثناء توقف الملاحة خلال الفترة ٦٧ — ١٩٧٥ تابعت الهيئة التطـورات العالمية فيما يتعلق بانتاج واستهلاك البترول وتطور حمولة الاسطول العالمـى للناقلات والتطور المنتظر فى حركة نقل البضائع بخلاف البترول ، واعادت النظـر فى المشروع السابق وعدلته ليتمشى مع هذه التطورات ويتم تنفيذه عند اعادة فتـح القناة على مرحلتين ايضا ٠ يتم فى الاولى توسيع وتعميق القناة ليصل الغاطـس المسموح به الى ٥٣ قدم ومساحة القطاع المائى الى ٣٢٠٠ متر وبذلك تستطيـع الناقلات حمولة ١٥٠ ألف طن العبور بكامل حمولتها والناقلات حتى ٢٥٠ ألـف طن العبور بنصف الحمولة والناقلات الاكبر من ذلك العبور فارغة ٠ وفى المرحلـة الثانية يتم تعميق القناة ليصل الغاطس المسموح به الى ٦٧ قدم ومساحة القطـاع المائى الى ٤٢٠٠ متر وبالتالى يسمح للناقلات حمولة ٢٦٠ ألف طن العبور بكامـل شحنتها وحتى ٣٠٠ ألف طن العبور بحمولة مخففة ٠

وقد بدء فى تنفيذ المرحلة الاولى من المشروع عقب اعادة افتتاح القناة فى يونيو ١٩٧٥ وسوف ينتهى العمل فيها فى اخر اكتوبر ١٩٨٠. وتبلغ تكاليف هذه المرحلة ١٢٧٥ مليون دولار منها ٧٧٥ مليون دولار بالعملة الصعبة تساهم منها ٧٧٥ مليون دولار بالعملة الصعبة تساهم فيها مصر بحوالى ١٢٠ مليون دولار والباقى قروض من الدول الاجنبية والمؤسسات الدولية(٢١).

وبالنسبة للمرحلة الثانية من المشروع فقد اسندت دراستها الى بيتين من بيوت الخبرة احدهما انجليزى والاخر فرنسى. وقد قدما نتائج دراستيهما فعلا. ولكن تنفيذ هذه المرحلة سوف يبت فيه فى ضوء نتائج تنفيذ المرحلة الاولى.

وبرغم عدم وجود بيانات عن تكاليف مشروعات التطوير السابقة على ١٩٦٦ الا انه يمكن القول بأن حجم الاستثمار اللازم للتطوير هو المحدد الرئيسى للطاقة الاستيعابية للقناة. ويتحدد حجم الاستثمار فى ضوء استراتيجية النمو التى تتحدد بدورها بفلسفة النظام القائم.

٣٠١ ـ علاقات الدولة مع العالم الخارجى

تعتبر علاقات الدولة مع العالم الخارجى المحدد الرئيسى الثالث للحمولة العابرة من القناة. ويتميز هذا المحدد بالطابع السياسى اكثر منه بالطابع الاقتصادى ويرتبط الى حد كبير بفلسفة النظام القائم. وباستعراض تاريخ مصر يمكن القول بأنها كانت تدور فى فلك المعسكر الغربى، الذى كانت له السيادة والسيطرة على العالم، حتى ١٩٥٢ وبالتالى لم يكن هناك فى علاقاتها ما يؤثر على الملاحة فى القناة. وفى ١٩٥٢ تغير نظام الحكم فى البلاد وكانت له فلسفته الخاصة التى تعارضت مع مصالح المعسكر الغربى وأدت الى قيام حرب ١٩٥٦ واغلاق قناة السويس لمدة بسيطة تقل عن عام. وسادت بعد ذلك فلسفة النظام الجديد وشكلت علاقات مع العالم الخارجى بما أدى الى قيام حرب ١٩٦٧ التى اغلقت القناة على اثرها حتى ١٩٧٥. حيث تغيرت فلسفة النظام وتغيرت تبعاله علاقاته مع العالم الخارجى بما أدى الى انهاء حالة الحرب مع اسرائيل وعقد اتفاقية الصلح معها واعادة ربط البلاد بالمعسكر الغربى.

٢ • الرسوم المقررة •

كانت الرسوم المفروضة على الحمولة العابرة من قناة السويس قبل ١٩٦٧ تحصل بالذهب وتفرض بسعر موحد على جميع البضائع العابرة على اساس مايعادل ٤٣ر٣ قرشا من الذهب عن كل طن من حمولة السفينة بالنسبة للسفن المحملة ومايعادل ١٩ر٩٤ قرشا من الذهب عن كل طن بالنسبة للسفن الفارغة (٢٢) •

وحين تقرر فتح القناة للملاحة فى ٥ يونيو ١٩٦٧ اسندت الهيئة الى اربعة بيوت خبرة عالمية وبيت خبرة مصرى اجراء دراسة مستفيضة للعوامل المؤثرة فى الرسوم وحركة نقل البترول والبضائع • وروعى على ان يمثل كل بيت خبرة مدرسة معينة لامكان المقارنة بينها (٢٣) • وبناء على هذه الدراسات وضعت المادة ٢٤ من لائحة الملاحة (طبعة يناير ١٩٧٧) بشأن تحديد فئات الرسوم وتنص على :

١) تطبيق رسم موحد على ناقلات البترول ومشتقاته وسفن البضائع الصب والناقلات المشتركة المحملة بواقع ١ر٦١١ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل طن من حمولة قناة السويس الصافية •

٢) تطبيق رسم موحد على باقى انواع السفن المحملة بواقع ١ر٧٧٢ وحدة لكل طن •

٣) " " " " جميع السفن الفارغة بواقع ١ر٢٨٩ وحدة لكل طن •

وفى اول يوليو ١٩٧٩ صدر المنشور رقم ٤٢٩١٤٦ من ادارة الهيئة بتعديل المادة ٢٤ سابقة الذكر على النحو التالى على ان يبدأ العمل بالتعديل فى ١٥ يوليو ١٩٧٩ :

أولا • السفن المحملة :

١) ناقلات البترول ومشتقاته والناقلات المشتركة • يفرض رسم موحد بواقع ١ر٦١١ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل طن من حمولة قناة السويس الصافية •

٢) سفن البضائع الجافة • تفرض الرسوم التالية على حمولة قناة السويس الصافية

أ) الالف طن الاولى بواقع ٢ر٤٢٠ وحدة عن كل طن

ب) الاربعة آلاف طن التالية بواقع وحدتين عن كل طن

ج) الباقى من الحمولة الصافية للسفينة بواقع ١ر٦١١ وحدة عن كل طن

٣) الباقى انواع السفن غير المذكورة فى ١ ، ٢ : تفرض الرسوم التالية :

أ) الالف طن الاولى بواقع ٢ر٦٦٠ وحدة عن كل طن

ب) الاربعة آلاف طن التالية بواقع ٢ر١٨٠ وحدة عن كل طن

جـ) الباقى من الحمولة الصافية للسفينة بواقع ١ر٧٧٢ وحدة عن كل طن .

ثانيا . السفن الفارغة .

تفرض الرسوم بنسبة قدرها ٨٠٪ من فئات الرسوم على السفن المحملة حسب النوع والحمولة كما هو وارد فى اولا اعلاه .

وفى ضوء العرض السابق لتطور فئات الرسوم المقررة على الحمولة العابرة من القناة يمكن القول بأن هذه الرسوم تفرض بقرار من مجلس ادارة الهيئة بعد اجراء الدراسات اللازمة، وبالتالى تعتبر متغيرا خارجيا ، وسنفترض ثباتها حتى سنة ٢٠٠٠ .

الفصل الثالث : تقدير الايرادات فى ضوء التطورات العالمية والمحلية المتوقعة

تعرفنا فى الفصل السابق على محددات الايرادات بقصد التنبؤ بها حتى عام ٢٠٠٠ . وكان من المنتظر اجراء هذا التنبؤ بوضع المحددات السابقة فى نظام من المعادلات الرياضية واستخدام تحليل الانحدار فى تقدير معلمات النموذج من واقع المشاهدات الزمنية بقيمة المتغيرات خلال الفترة السابقة . ولكن التنبؤ باستخدام هذا المنهج يفتقد الثقة فى سلامة التقديرات لقيامه على فرض استمرار العلاقات بين المتغيرات على ماكانت عليه اثناء فترة العينة وهو مايتعارض مع ماهو مشاهد منذ بداية النصف الثانى من القرن العشرين من تزايد سرعة ايقاع التطور وبالتالى تغير العلاقات القائمة . وفضلا عما تقدم ترتب على توقف الملاحة فى القناة خلال الفترة ٦٧ — ١٩٧٥ انقطاع السلسلات الزمنية الخاصة بالمتغيرات الداخلة فى النموذج ومن ثم تعذر استخدام المشاهدات السائدة قبل ١٩٦٧ فى التقدير وعدم كفاية المشاهدات اللاحقة لعام ١٩٧٥ لهذا الغرض .

وفى ضوء ماتقدم سنقوم بعملية التقدير اعتمادا على بعض الفروض الخاصة

الخاصة بسلوك المتغيرات المحددة للايرادات خلال العقدين القادمين • وتتميز هذه الطريقة بالمرونة العالية اذ تتيح للباحث حرية اوسع فى تصور العلاقات المستقبلية بين المتغيرات وترجيح العلاقات التى يراها اساسية فى عملية التقدير ، ولكنها تنطوى على قدر كبير من التحكم لاحتوائها على العناصر الذاتية فى الترجيح • ويزداد مقدار التحكم كلما امتد الافق الزمنى حيث تأخذ معالم الصورة فى الشحوب وتحجب الظلال المتراكمة الرؤية امام الباحث• ولعل مايهون الامر هو ان المطلوب ليس تقديرا دقيقا للايرادات وانما تقديرا تقريبى لها فى ضوء الخطوط العريضة ، دون التفاصيل الدقيقة ، للتطور المتوقع على المستويين العالمى والمحلى • كذلك يشفع لنا اوجه القصور التى قد تشوب التقدير ان التزام الباحث فى مجال البحث العلمى هو التزام ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة ، اذا جاز لنا استعارة الاسلوب القانونى فى التعبير•

ولما كانت فئات الرسوم المقررة قد اعتبرت متغيرا خارجيا فسوف تقتصر المناقشة فى هذا الفصل على مجموعة التوقعات الخاصة بسلوك المتغيرات المحددة للحمولة العابرة بنفس الترتيب الوارد فى الفصل السابق•

١ • الطلب على العبور•

١ • ١ احتياجات اوربا الغربية والولايات المتحدة من بترول الخليج

المقصود بمنطقة الخليج مجموعة الدول التى تقع فى شبة الجزيرة العربية وايران والعراق • وتتوقف احتياجات اوربا الغربية والولايات المتحدة من بترول هذه الدول خلال العقدين القادمين على الطلب على الطاقة بصفة عامة والمركز النسبى للبترول بين مصادر الطاقة الذى يتحدد فى ضوء مدى امكان تطوير المصادر الحالية ومدى امكان اكتشاف مصادر اخرى بديلة•

والمشاهد منذ بداية النصف الثانى من القرن العشرين هو اضطراد النمو الاقتصادى فى البلاد المتقدمة وتطلع البلاد المتخلفة ، من خلال برامج تنموية طموحة ، الى اللحاق بركب التقدم والنمو• وقد انعكس هذا التطلع وذاك التقدم فى تزايد الاستهلاك العالمى من الطاقة بمعدل ٥٪ سنويا فى المتوسط خلال الفترة ٦٠ — ١٩٧٣ • ثم تراجع هذا المعدل الى ٣ر٥٪ خلال الفترة ٧٤ — ١٩٨٠ (٢٤)• ولم يكن هذا التراجع الا نتيجة لتراجع معدل النمو الاقتصادى فى البلاد المتقدمة

خلال هذه الفترة بالاضافة الى ارتفاع اسعار البترول منذ نهاية ١٩٧٣ . وتشير بعض الدراسات الى ان معدل الاستهلاك العالمى من الطاقة سيترفع الى ٤٪ سنويا حتى ١٩٩٠ (٢٥). ويعتبر هذا المعدل معقولا اذا ماافترضنا استمرار معدل النمو الاقتصادى العالمى على ماهو عليه الا من خلال العشرين عاما القادمة واذا ماآخذنا فى الاعتبار ضعف مرونة الطلب على الطاقة وقدرة البلاد المتقدمة على نقل عبء ارتفاع اسعار البترول الى البلاد المتخلفة .

ومع تزايد استهلاك العالم من الطاقة بمعدل ٤٪ سنويا حتى سنة ٢٠٠٠ يثور السؤال عن مستقبل الطلب على البترول كمصدر من مصادر الطاقة خاصة مع الارتفاع المتواصل فى اسعاره منذ ١٩٧٣ علما بأنه كان يغطى ٤٧٪ من احتياجات العالم من الطاقة فى ١٩٧٤ بينما كان الفحم يغطى ٢٨٪ والغاز ١٨٪ والطاقة المائية ٦٪ والطاقة النووية ١٪ (٢٦) .

لقد اتجهت الانظار فى الواقع بعد ارتفاع اسعار البترول فى ١٩٧٣ الى المصادر الاخرى فى محاولة لتطويرها كبديل للبترول . وقفز الفحم الى مقدمة البدائل ولكن وجد ان استعماله بهيئته الطبيعية يزيد تلوث البيئة وهى مشكلة تؤرق البلاد المتقدمة، واصطدمت محاولة تحويله الى غاز وسائل نظيف بضخامة الاستثمارات المطلوبة لذلك . وبالنسبة لرمال القار ونفط السجيل وجد ان الاحتياطيات العالمية منها ضئيلة للغاية كما أن استخلاص البترول من رمال القار يحتاج الى ١٠ — ١٥ سنة . كذلك يحتاج الغاز الى استثمارات ضخمة (٢٧) . اما بالنسبة للطاقة النووية فتحول دون استخدامها مشكلتان . الاولى تتعلق بالفضلات المشعة المتخلفة من عملية توليد الطاقة والتى لا يمكن ازالتها من الوجود وبالتالى تحتاج الى المخزن الصالح والآمن . وتتضح خطورة المشكلة اذا ماعرف ان الفضلات المشعة التى تنتجها محطة نووية قدرتها الف ميجاوات يعادل قنبلة هيروشيما الف مرة . اما المشكلة الثانية فتتعلق بضمانات الامان عند تشغيل المحطة النووية وعند نقل المواد المشعة . ذلك ان أى خطأ مهما صغر شأنه يمكن ان يؤدى الى اخطر الكوارث ولا يوجد مايضمن عدم وقوع الاخطار (٢٨) .

وبناء على ماتقدم يمكن القول بأن دالتى عرض مصادر الطاقة والطلب عليها

ستظلان دون تغيير يذكر خلال العقدين القادمين وبالتالي سيظل البترول محتفظا بمركزه النسبى الممتاز وان كانت نسبته الى اجمالى الطاقة ستهبط من ٤٧٪ الى ٤٠٪ فى نهاية القرن نظرا الى ان معدلات النمو المتوقعة فى استهلاك الطاقة من مصادرها المختلفة هى ٣ر١٪ بالنسبة للبترول و٤ر٦٪ بالنسبة للفحم و٢ر٤٪ بالنسبة للغاز و١٠ر٢٪ بالنسبة للطاقة النووية(٢٩).

وفى ضوء احتفاظ البترول بمركزه النسبى بين مصادر الطاقة سنقوم بتقدير احتياجات كل من اوربا الغربية والولايات المتحدة من بترول الخليج وكذلك البترول المتجه نحو الجنوب حتى عام ٢٠٠٠.

١٠١٠١ احتياجات اوربا الغربية .

اوضحنا فى الفقرة ١٠١٠١ فى الفصل السابق ان معدل الزيادة السنوية فى استهلاك اوربا الغربية من البترول انخفض من ٩ر٦٪ فى ١٩٧٣ الى ٣ر٦٪ فى ١٩٧٦ حيث وصل اجمالى الاستهلاك الى ٧٠٦ مليون طن، ويقدر ان ينخفض هذا المعدل الى ٦ر٥٪ حتى ١٩٨٠. وفى الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة قدر معدل الزيادة السنوية فى استهلاك اوربا بنسبة ٧٪ حتى ١٩٧٣ وهو مايتفق مع التقديرات السابقة(٣٠). ولكن قدر معدل الزيادة السنوية خلال الفترة ٧٩ — ١٩٨٠ بنسبة ٣٪ لتهبط الى ٢٪ خلال الفترة ٨١ — ١٩٨٥. وفى رأينا ان هذه التقديرات متواضعة للغاية ويمكن تفسيرها بأنها وضعت فى منتصف السبعينات وهى فترة غلب عليها الاضطراب فى النشاط الاقتصادى الدولى والتشائم وعدم اليقين بالنسبة لمستقبل هذا النشاط. وفى ضوء احتفاظ البترول بمركزه النسبى بين مصادر الطاقة خلال الفترة القادمة وضعف مرونة الطلب عليه، واذا ماأخذ فى الاعتبار قدرة دول اوربا، وهى دول متقدمة، على نقل عبء ارتفاع اسعار البترول الى الدول المتخلفة، فاننا نتوقع ان يزيد استهلاك اوربا الغربية من من البترول بالنسب الآتية حتى عام ٢٠٠٠. ٥ر٥٪ خلال الفترة ٨١ — ١٩٨٥، ٥٪ خلال الفترة ٨٦ — ١٩٩٠، ٥ر٤٪ خلال الفترة ٩١ — ١٩٩٥، ٤٪ خلال الفترة ٩٦ — ٢٠٠٠.

وعلى اساس هذه النسب يقدر حجم استهلاك اوربا الغربية من البترول حتى عام ٢٠٠٠ بالمقادير الاتية : (بالمليون طن)

جدول رقم (٣) : استهلاك اوربا الغربية

السنة	الكمية	السنة	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	٨٧٩	١٩٨٧	١٢٦٦	١٩٩٤	١٧٤٧
٨١	٩٢٧	٨٨	١٣٢٩	٩٥	١٨٢٦
٨٢	٩٧٨	٨٩	١٣٩٥	٩٦	١٨٩٩
٨٣	١٠٣٢	٩٠	١٤٦٥	٩٧	١٩٧٥
٨٤	١٠٨٩	٩١	١٥٣١	٩٨	٢٠٥٦
٨٥	١١٤٩	٩٢	١٦٠٠	٩٩	٢١٣٦
٨٦	١٢٠٦	٩٣	١٦٧٢	٢٠٠٠	٢٢٢١

وبالنسبة لانتاج اوربا الغربية من البترول قدرت بعض الدراسات انه سيتزايد خلال الفترة ٧٦ — ١٩٨٢ الى الكميات الآتية[٣١] : ٣٥، ٧٥، ١١٥، ١٤٨، ١٩٥، ٢٢٧، ٢٤٣ مليون طن على التوالى . وقدرت الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة هذا الانتاج خلال الفترة ٧٦ — ١٩٨٠ بالكميات الاتية : ٥٠، ٧٥، ١١٠، ١٥٠، ١٨٠ مليون طن على التوالى ثم افترضت ان الانتاج سيظل ثابتا عند ١٨٠ مليون طن حتى ١٩٨٥ . ولما كان انتاج بحر الشمال مازال فى مراحله الاولى ويقدر احتياطياته بحوالى ١٩١٢٠ مليون برميل[٣٢] ، فليس من المتصور ان يظل الانتاج ثابتا عند ١٨٠ مليون طن حتى ١٩٨٥ . والراجح فى نظرنا ان يرتفع انتاج البترول بالارقام المقدرة فى الدراسة الاولى فى عامى ١٩٨١، ١٩٨٢ ثم يرتفع بعد ذلك بنسبة ٥٪ حتى ١٩٨٥ وتنخفض النسبة الى ٣٪ خلال الفترة ٨٦ — ١٩٩٠ ، ثم تثبت الانتاج حتى عام ٢٠٠٠ على سبيل الاحتياط والحذر . وعلى اساس هذه التوقعات يقدر انتاج اوربا الغربية من البترول حتى عام ٢٠٠٠ بالكميات الاتية :

جدول رقم (٤) انتاج اوربا الغربية

السنة	الكمية	السنة	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	١٩٥	١٩٨٧	٢٩٨	١٩٩٤	٣٢٥
٨١	٢٢٧	٨٨	٣٠٧	٩٥	٣٢٥
٨٢	٢٤٣	٨٩	٣١٦	٩٦	٣٢٥
٨٣	٢٥٥	٩٠	٣٢٥	٩٧	٣٢٥
٨٤	٢٦٨	٩١	٣٢٥	٩٨	٣٢٥
٨٥	٢٨١	٩٢	٣٢٥	٩٩	٣٢٥
٨٦	٢٨٩	٩٣	٣٢٥	٢٠٠٠	٣٢٥

وبطرح انتاج اوربا من استهلاكها خلال العقدين القادمين نحصل على حجم وارداتها من البترول خلال العقدين على النحو التالي: (بالمليون طن)

جدول رقم (٥) واردات اوربا الغربية

السنة	الكمية	السنة	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	٦٨٤	١٨٨٧	٩٦٨	١٩٩٤	١٤٢٢
٨١	٧٠٠	٨٨	١٠٢٢	٩٥	١٥٠١
٨٢	٧٣٥	٨٩	١٠٧٩	٩٦	١٥٧٤
٨٣	٧٧٧	٩٠	١١٤٠	٩٧	١٦٥٠
٨٤	٨٢١	٩١	١٢٠٦	٩٨	١٧٣١
٨٥	٨٦٨	٩٢	١٢٧٥	٩٩	١٨١١
٨٦	٩١٧	٩٣	١٣٤٧	٢٠٠٠	١٨٩٦

وفيما يتعلق بمصادر الاستيراد بخلاف منطقة الخليج ، تستورد اوربا جزءا من احتياجاتها من منطقة شمال وغرب افريقيا ثم من روسيا ثم من منطقة الكاريبى على الترتيب.

وتقدر الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة ان واردات اوربا الغربية من منطقة شمال وغرب اوربا ستنخفض الى ٩٦ مليون طن سنويا فى ١٩٨٠ نتيجة للتركيز على هذه المنطقة مما يقلل من انتاجها، ثم افترضت الدراسة ان هذه الواردات ستظل ثابتة عند ٩٦ مليون طن حتى ١٩٨٥. ونحن نرى ان منطق تناقص الواردات من هذه المنطقة نتيجة للتركيز عليها يتعارض مع مبدأ تثبيت الواردات عند ٩٦ مليون طن سنويا خاصة وأن الدراسة المذكورة اقرت بأن هذه الكمية فى تناقص مستمر. ونظرا الى صعوبة القطع بمستقبل هذه الواردات فأننا سنلزم جانب الاحتياط والحذر ونحاول التوفيق بين منطق التناقص ومبدأ التثبيت وذلك بافتراض ان كمية هذه الواردات ستهبط من ١٠٠ مليون طن خلال الفترة ٨٠ — ١٩٨٥ الى ٩٥ مليون طن خلال الفترة ٨٦ — ١٩٩٠ ثم الى ٩٠ مليون طن خلال الفترة ٩١ — ١٩٩٥ واخيرا الى ٨٥ مليون طن خلال الفترة ٩٦ — ٢٠٠٠.

وتعتبر روسيا المصدر الثانى للاستيراد من حيث قرب المسافة الى اوربا الغربية. ولكن روسيا تختلف عن منطقة شمال وغرب افريقيا بانها دولة مستهلكة للبترول شأنها شأن باقى دول العالم المتقدمة. ولذلك فهى تستوفى حاجتها اولا ثم تصدر الباقى مع اعطاء الاولوية لدول شرق اوربا وحلفائها الاخرين مثل فيتنام والهند. وقد قدر معدل الزيادة السنوية فى الانتاج خلال الفترة ٧٠ — ١٩٧٥ بحوالى ٦٫٨٪ فى المتوسط وفى الفترة ٧٦ — ١٩٨٠ بحوالى ٥٪ فى المتوسط. وقدر معدل الزيادة السنوية فى الاستهلاك بحوالى ٧٪ فى المتوسط حتى ١٩٨٠ (٣٢). ومعنى ذلك ان معدل الزيادة السنوية فى الاستهلاك يفوق معدل الزيادة السنوية فى الانتاج وعلى فرض استمرار هذه المعدلات خلال العشرين سنة القادمة فسوف يتقلص المتاح للصادرات وتتحول روسيا الى دولة مستوردة للبترول. وفى الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة قدرت واردات اوربا من روسيا خلال الفترة ٧٦ — ١٩٨٥ بحوالى ٥٠ مليون طن سنويا، وهو مقدار متواضع بالمقارنة بالمصادر الاخرى. ونحن من جانبنا سنفترض ان واردات اوربا الغربية من روسيا ستكون فى حدود ٥٠ مليون طن سنويا كما قدرته الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة ولكننا نتوقع ان تختفى هذه الكمية طوال العقد الاخير من القرن

العشرين فى خدمة التطور المتوقع لمعدلات الاستهلاك والانتاج السابق الاشارة اليه وعلى ذلك تقدر واردات اوربا من روسيا بخمسين مليون طن سنويا حتى ١٩٩٠ ثم لا يستورد منها شيئا بعد ذلك .

وبالنسبة لواردات اوربا من منطقة الكاريبى فقد قدرت الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة بخمسة ملايين طن سنويا فى ١٩٨٠ وافترضت ثباتها حتى ١٩٨٥ . وهذا المقدار يبدو ضئيلا بالمقارنة بوارداتها من المصادر الاخرى . ويمكن تفسير ضآلته بأن بترول الامريكتين معا يوجه اساسا الى اتباع استهلاك الولايات المتحدة الامريكية التى يتزايد استهلاكها عاما بعد عام فى الوقت الذى يتناقص فيه انتاجها كما سوف يوضح فيما بعد عند تقدير احتياجاتها من بترول الخليج (٣٣) . وعلى ذلك فبرغم احتمالات انتاج البترول القائمة فى المكسيك فلا يتوقع ان تزداد صادرات منطقة الكاريبى الى اوربا زيادة تذكر بسبب تزايد استهلاك الولايات المتحدة . نظرا لصعوبة القطع فيما يتعلق باحتمالات انتاج البترول المكسيكى سيلزم جانب الاحتياط والحذر ولنأخذ بتقدير دراسة تطوير القناة وهو خمسة ملايين طن حتى عام ١٩٨٥ ثم تزيد الكمية الى عشرة ملايين طن حتى عام ٢٠٠٠ .

وبناءا على التوقعات السابقة تقدر واردات اوربا الغربية من البترول من منطقة شمال وغرب افريقيا وروسيا ومنطقة الكاريبى على النحو التالى حتى عام ٢٠٠٠ بالمليون طن :

جدول رقم (٦) واردات اوربا الغربية من منطقة شمال وغرب افريقيا وروسيا ومنطقة الكاريبى

السنة	افريقيا	روسيا	الكاريبى	المجموع	السنة	افريقيا	روسيا	الكاريبى	المجموع
١٩٨٠	١٠٠	٥٠	٥	١٥٥	١٩٩١	٩٠	—	١٠	١٠٠
٨١	١٠٠	٥٠	٥	١٥٥	٩٢	٩٠	—	١٠	١٠٠
٨٢	١٠٠	٥٠	٥	١٥٥	٩٣	٩٠	—	١٠	١٠٠
٨٣	١٠٠	٥٠	٥	١٥٥	٩٤	٩٠	—	١٠	١٠٠
٨٤	١٠٠	٥٠	٥	١٥٥	٩٥	٩٠	—	١٠	١٠٠
٨٥	١٠٠	٥٠	٥	١٥٥	٩٦	٨٥	—	١٠	٩٥
٨٦	٩٥	٥٠	١٠	١٥٥	٩٧	٨٥	—	١٠	٩٥
٨٧	٩٥	٥٠	١٠	١٥٥	٩٨	٨٥	—	١٠	٩٥
٨٨	٩٥	٥٠	١٠	١٥٥	٩٩	٨٥	—	١٠	٩٥
٨٩	٩٥	٥٠	١٠	١٥٥	٢٠٠٠	٨٥	—	١٠	٩٥
٩٠	٩٥	٥٠	١٠	١٥٥					

وبطرح الكمية المستوردة من منطقة شمال وغرب افريقيا وروسيا ومنطقة الكاريبى من مجموع واردات اوربا الغربية نحصل على احتياجاتها من بترول منطقة الخليج خلال العقدين القادمين كما هو موضح ادناه بالمليون طن .

جدول رقم (٧) واردات اوربا الغربية من منطقة الخليج

السنة	الكمية	السنة	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	٥٢٩	١٨٨٧	٨١٣	١٩٩٤	١٣٢٢
٨١	٥٤٥	٨٨	٨٦٧	٩٥	١٤٠١
٨٢	٥٨٠	٨٩	٩٢٤	٩٦	١٤٧٩
٨٣	٦٢٢	٩٠	٩٨٥	٩٧	١٥٥٥
٨٤	٦٦٦	٩١	١١٠٦	٩٨	١٦٣٦
٨٥	٧١٣	٩٢	١١٧٥	٩٩	١٧١٦
٨٦	٧٦٢	٩٣	١٢٤٧	٢٠٠٠	١٨٠١

وقد قدرت الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة ان واردات اوربا الغربية من منطقة الخليج نفسه بين دول الشمال ودول الجنوب على اساس ٦٠٪ لدول الشمال و٤٠٪ لدول الجنوب حتى عام ١٩٨٠ ثم تنفيذ هذه النسب خلال الفترة ٨١ — ٨٥ لتصبح ٥٥٪ للشمال و٤٥٪ للجنوب نظرا لتزايد انتاج بحر الشمال خلال هذه الفترة وتوجهه اساسا الى دول الشمال . ولما كان انتاج بحر الشمال سيستمر فى الزيادة حسب توقعاتنا حتى ١٩٩٠ ويثبت بعد ذلك فاننا نتوقع ان تستمر النسب فى التغير لتصبح ٥٠٪ لكل من دول الشمال والجنوب خلال الفترة ٨٦ — ١٩٩٠ ثم ٤٥٪ لدول الشمال و ٥٥٪ لدول الجنوب خلال الفترة ٩١ — ٢٠٠٠ .

٢٠١٠١ . احتياجات الولايات المتحدة

بلغت الكمية المستهلكة من البترول فى الولايات المتحدة ٨٢٢٫٤ مليون طن فى ١٩٧٦ بمعدل نمو سنوى قدرة ٧٫٤٪ فى المتوسط . ويتوقع ان ينخفض هذا المعدل الى ٦٫٩٪ فى ١٩٨٠ بسبب ارتفاع اسعار البترول وتنفيذ برامج الاقتصاد فى الطاقة[٣٤] . واذا ما استمرت اسعار البترول فى الارتفاع واستمر تطبيق برامج الاقتصاد فى الطاقة حتى عام ٢٠٠٠ فاننا نتوقع ان ينخفض معدل الزيادة السنوية فى الاستهلاك بمقدار نصف فى المائة كل خمس سنوات ليكون ٦٫٥٪ فى الفترة ٨١ — ١٩٨٥ ، ٦٪ خلال الفترة ٨٦ — ١٩٩٠ ، ٥٫٥٪ خلال الفترة ٩١ — ١٩٩٥ ، ٥٪ خلال الفترة ٩٦ — ٢٠٠٠ . وعلى اساس هذه النسب يقدر استهلاك الولايات المتحدة خلال العقدين القادمين بالمقادير الاتية : (بالمليون طن)

جدول رقم (٨) استهلاك الولايات المتحدة

السنة	الكمية	السنة	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	١٠٧٤	١٨٨٧	١٦٥٣	١٩٩٤	٢٤٣٧
٨١	١١٤٤	٨٨	١٧٥٢	٩٥	٢٥٧١
٨٢	١٢١٨	٨٩	١٨٥٧	٩٦	٢٧٠٠
٨٣	١٢٩٧	٩٠	١٩٦٨	٩٧	٢٨٣٥
٨٤	١٣٨١	٩١	٢٠٧٦	٩٨	٢٩٧٧
٨٥	١٤٧١	٩٢	٢١٩٠	٩٩	٣١٢٦
٨٦	١٥٥٩	٩٣	٢٣١٠	٢٠٠٠	٣٢٨٢

وبالنسبة لانتاج الولايات المتحدة من البترول فيقدر بحوالى ٤٨٠ مليون طن فى ١٩٧٥ (٣٥). وهناك عاملان متضادان بالنسبة للتوقعات، فمن ناحية ادى ارتفاع اسعار البترول الى دفع الولايات المتحدة الى تكثيف البحث عن البترول فى اراضيها واستغلال الآبار التى اصبحت اقتصادية بعد ارتفاع اسعار البترول وهذا من شأنه ان يزيد الانتاج المحلى بطبيعة الحال . ومن ناحية اخرى يؤدى زيادة استغلال الآبار الحالية الى زيادة معدل نضوبها مما يخفض الانتاج . ونظرا لهذين العاملين المتضادين سنفترض ان انتاج الولايات المتحدة سيظل ثابتا عند ٥٠٠ مليون طن سنويا خلال الفترة ٨٠ — ٢٠٠٠ . وعلى اساس هذا الافتراض تقدر واردات الولايات المتحدة خلال الفترة من البترول، باقى طرح الانتاج السنوى من الاستهلاك السنوى، بالكميات الاتية : (بالمليون طن)

جدول رقم (٩) واردات الولايات المتحدة

السنة	الكمية	السنة	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	٥٧٤	١٨٨٧	١١٥٣	١٩٩٤	١٩٣٧
٨١	٦٤٤	٨٨	١٢٥٢	٩٥	٢٠٧١
٨٢	٧١٨	٨٩	١٣٥٧	٩٦	٢٢٠٠
٨٣	٧٩٧	٩٠	١٤٦٨	٩٧	٢٣٣٥
٨٤	٨٨١	٩١	١٥٧٦	٩٨	٢٤٧٧
٨٥	٩٧١	٩٢	١٦٩٠	٩٩	٢٦٢٦
٨٦	١٠٥٩	٩٣	١٨١٠	٢٠٠٠	٢٧٨٢

وتستورد الولايات المتحدة ٣٠٪ من حاجتها من المنطقة العربية (٣٦). وباستبعاد ليبيا والجزائر واضافة ايران فان استيراد الولايات المتحدة من منطقة الخليج يكون فى حدود ٢٥٪ تقريبا من حاجتها . وفى ضوء تزايد انتاج المكسيك المتوقع خلال الفترة القادمة كان يمكن لهذه النسبة ان تنخفض كثيرا عن ذلك . ولكن تزايد احتياجات الولايات المتحدة على النحو الموضح اعلاه يجعل من المتعذر تصور ان تنخفض هذه النسبة عن ٢٥٪ . وسنفترض بقاء هذه

النسبة طوال العقدين المقبلين • وعلى ذلك تقدر واردا ت الولا يات المتحدة مـن منطقة الخليج على النحو الاتى :

جدول رقم (١٠) واردات الولا يات المتحدة من منطقة الخليج

السنـــة	الكميـــة	السنـــة	الكميـــة	السنـــة	الكميـــة
١٩٨٠	١٤٤	١٨٨٧	٢٨٨	١٩٩٤	٤٨٤
٨١	١٦١	٨٨	٣١٣	٩٥	٥١٨
٨٢	١٨٠	٨٩	٣٣٩	٩٦	٥٥٠
٨٣	١٩٩	٩٠	٣٦٧	٩٧	٥٨٤
٨٤	٢٢٠	٩١	٣٩٤	٩٨	٦١٩
٨٥	٢٤٣	٩٢	٤٢٣	٩٩	٦٥٧
٨٦	٢٦٥	٩٣	٤٥٣	٢٠٠٠	٦٩٦

وكما اوردنا سابقا تقدر الكميات المارة من قناة السو يس والمتجهة الى الولا يـا ت بنسبة ١٠٪ من احتياجاتها من منطقة الخليج • ونعتقد ان هذه النسبة يتوقـع لها ان ترتفع الى ٢٠٪ بعد تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطو ير القناة •

٣٠١٠١ ـ البترول المنقول الى الجنوب

يتمثل البترول المنقول الى الدول الواقعة جنوب القناة فى بترول روسيا المتجه الى الهند وفيتنام وبترول شمال افريقيا المتجهة الى شرقها . وتوضح الارقام ان كمية البترول المتجهة جنوبا لم تتعد ٩ مليون طن حتى ١٩٦٦ ، ولم تتعد ٥ مليون طن بعد فتح القناة فى ١٩٧٥ وحتى ١٩٧٩ (٣٧) . وقد افترضت الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة ان هذه الكمية ستظل ثابتة عند ١٠ مليون طن حتى ١٩٨٥ . ونحن من جانبنا سنأخذ بهذا التقدير حتى ١٩٩٠ ثم تختفى هذه الكمية نتيجة لاختفاء الفائض للتصدير فى روسيا ومنطقة شمال افريقيا .

٣٠١٠٢ خطوط انابيب البترول

تصل الطاقة القصوى لخطى انابيب العراق عبر سوريا وعبر تركيا حوالى ١٢٥ مليون طن سنويا . وبرغم ان هناك دراسات تتوقع ان يعمل هذان الخطان بأقل من ٨٠٪ من طاقتهما القصوى (٣٨) ، فاننا سنفترض على سبيل الاحتياط انهما سيعملان بنسبة ٨٠٪ من طاقتهما القصوى طوال العقدين القادمين (٣٩) .

وبالرغم من تأكيد نفس الدراسات بأن خط القابلاين يعمل بنصف طاقته القصوى فقط التى تبلغ ٢٥ مليون طن سنويا فاننا سنفترض بأنه سيعمل بطاقته القصوى وهو الغرض الذى اخذت به الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة .

اما بالنسبة لخط انابيب ايلات الذى تبلغ طاقته القصوى ٤٠ مليون طن سنويا فقد اشارت الدراسات السابقة الى انه لن يعمل بسبب انخفاض نوالين الشحن المترتب على الفائض فى اسطول الناقلات . ونحن من جانبنا نؤيد هذا الشك . فبالاضافة الى الحجج السابقة ، فقد انشئ هذا الخط اساسا لنقل بترول سيناء حيث كانت اسرائيل تخطط لاستغلال هذا البترول على اساس استمرار احتلالها لسيناء . ولكن بعد رجوع سيناء بحقول البترول الى مصر لم تعد ثمة حاجة الى تشغيل هذا الخط وخاصة وقد اعيد افتتاح قناة السويس وانشئ خط انابيب السويس بطاقة تبلغ ضعف طاقة خط ايلات كما انه لا ينتظر على الاقل خلال العقدين القادمين ، ان يمر منه البترول القادم من الجنوب لان الدول المصدرة له فى حالة حرب وعداء مستحكم مع اسرائيل . وعلى اساس هذه الحجج نتوقع الا يستخدم

هذا الخط طوال العشرين سنة القادمة .

وفيما يتعلق بخط أنابيب السويس ، فقد افتتح هذا الخط فى ١٩٧٧ بطاقة قصوى قدرها ٨٠ مليون طن سنويا . وكان هناك تفكير فى رفع طاقة هذا الخط الى ١٢٠ مليون طن سنويا ، وعلق ذلك على التطورات العالمية المقبلة وظروف انتاج واستهلاك البترول . وفى رأينا أن تنفيذ مشروع تطوير القناة يقلل من احتمال رفع طاقة هذا الخط كما يقلل منه أيضا اعتبارات الحذر فى ضوء العلاقات المتوترة بين مصر والدول العربية الآخرى واحتمال لجوئها الى اجراءات المقاطعة .

وأخذا فى الاعتبار كل هذه العوامل . نفترض أن الكمية المنقولة عبر هذا الخط ستقدر بحوالى ٨٠ مليون طن سنويا حتى عام ٢٠٠٠ . وعلى هذا الاساس اذا لم ترفع طاقة الخط الى ١٢٠ مليون طن تكون الكمية قد قدرت على أساس أن الخط بطاقة الحالية يعمل بكامل طاقته . واذا رفعت طاقته القصوى تكون الكمية قد قدرت على أساس أن الخط يعمل بنسبة ٧٠٪ تقريبا من طاقته القصوى . وهذا التقدير يعد فى نظرنا معقول نظرا الى أن تنفيذ مشروع تطوير القناة يقلل من احتمال تشغيل الخط بطاقته القصوى فى حالة رفعها .

وعلى أساس التوقعات السابقة ، تقدر الكمية المنقولة عبر الخطوط السابقة بحوالى ٢٠٥ مليون طن سنويا حتى عام ٢٠٠٠ .

وبطرح هذه الكمية من واردات أوربا الغربية من منطقة الخليج نحصل على الكمية التى تنقل اليها عن طريق البحر بواسطة الناقلات . وتقدير كالاتى . (بالمليون طن)

جدول رقم (١١) الكمية المنقولة بحرا الى أوربا الغربية .

السنه	الكمية	السنه	الكمية	السنة	الكمية
١٩٨٠	٣٢٤	١٨٨٧	٦٠٨	١٩٩٤	١١١٧
٨١	٣٤٠	٨٨	٦٦٢	٩٥	١١٩٦
٨٢	٣٧٥	٨٩	٧١٩	٩٦	١٢٧٤
٨٣	٤١٧	٩٠	٧٨٠	٩٧	١٣٥٠
٨٤	٤٦١	٩١	٩٠١	٩٨	١٤٣١
٨٥	٥٠٨	٩٢	٩٧٠	٩٩	١٥١١
٨٦	٥٥٧	٩٣	١٠٤٢	٢٠٠٠	١٥٩٦

وتتوزع هذه الكمية بين دول شمال غرب أوربا ودول جنوب غربيها وفقا للنسب المذكورة فى بند (١٠١٠١) من هذا الفصل على النحو الآتـــى ـ (بالمليون طن)

جدول رقم (١٢) توزيع الكمية المنقولة بحرا الى أوربا الغربية بين دول شمالها ودول جنوبهـــا

السنة	دول الشمال	دول الجنوب	السنة	دول الشمال	دول الجنوب	السنة	دول الشمال	دول الجنوب
١٩٨٠	١٧٨	١٤٦	١٨٨٧	٣٠٤	٣٠٤	١٩٩٤	٥٠٣	٦١٤
٨١	١٨٧	١٥٣	٨٨	٣٣١	٣٣١	٩٥	٥٣٨	٦٥٨
٨٢	٢٠٦	١٦٩	٨٩	٣٦٠	٣٥٩	٩٦	٥٧٣	٧٠١
٨٣	٢٢٩	١٨٨	٩٠	٣٩٠	٣٩٠	٩٧	٦٠٨	٧٤٣
٨٤	٢٥٤	٢٠٧	٩١	٤٠٥	٤٩٦	٩٨	٦٤٤	٧٨٧
٨٥	٢٧٩	٢٢٩	٩٢	٤٣٧	٥٣٤	٩٩	٦٨٠	٨٣١
٨٦	٢٧٩	٢٧٨	٩٣	٤٦٩	٥٧٣	٢٠٠٠	٧١٨	٨٧٨

١ ــ ٣ ــ ناقلات البترول ٠

سبق القول بأن اغلاق قناة السويس فى ١٩٦٧ قد أدى الى الاندفاع فى بنـــاء الناقلات العملاقه ، التى وصلت حمولة بعضها الى ٥٤٥ مليون طن ، والتى وصلـــت نسبتها الى حوالى ٦٧٪ من مجموع حمولة الاسطول العالمى من الناقلات ٠ وقد حـدث هذا الاندفاع فى واقع الامر دون حذر كبير ٠ اذ سرعان ما بدأ انتاج البترول فى آلاسكا بمعدل ٦٠ مليون طن سنويا وفى بحر الشمال بمعدل ٦٥ مليون طن سنويا ، كما مـد خط أنابيب العراق عبر تركيا الى دورتويل على البحر الابيض وبدأ تشغيل خط السويس ثم أعيد أخيرا افتتاح قناة السويس(٤٠) ٠

وقد أدت هذه التطورات الى انخفاض الطلب على الناقلات الامر الذى انعكس فـى وجود فائض فى طاقة الناقلات قدر بحوالى ٧٣ــ٨٨ مليون طن ساكن فى ١٩٨٠ ٠ ولا ينتظر أن يختفى هذا الفائض الا فى نهاية الثمانينات نتيجه لتوقف بناء الناقلات الضخمه واحالة عدد منها الى الاستيداع(٤١) ٠ وقد ترتب على اعداة الملاحة فى القناة بصفة خاصة أن انعقد الاجتماع على أن الحمولة المثلى للناقلة سوف تكون بين ٢٥٠ ألف طن و ٣٥٠ ألف طن خلال العقدين القادمين(٤٢) ٠ وسوف يكون لذلك فى الواقع أثر كبير فى انعاش حركة الملاحة فى القناة وعودتها الى مستوى نشاطها قبل اغلاقها فى ١٩٦٧ وخاصة بعد تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطور التى ستسمح للناقلات حمولـــة

٢٦٠ ألف طن بالعبور بكامل شحنتها والناقلات حتى ٣٠٠ ألف طن بالعبور بحموله مخففة والناقلات أكثر من ذلك بالعبور فارغة .

١ — ٤ — البضائع الأخرى .

نظرا الى أن حركة البضائع الاخرى تتمتع بالاستقرار النسبى بالمقارنه بالبترول فسوف نعمد الى تقديرها فى المستقبل باعتبارها استطرادا خطيا للحركة خلال الفترة الماضية وكان من الممكن أن نستخدم فى ذلك تحليل الانحدار ولكن انقطاع السلسة الزمنية خلال الفترة ٦٧ — ١٩٧٥ يحول دون ذلك ، وبالتالى لامناص من تقديرها تقديرا تحكميا .

ويقدر بيت الخبرة الانجليزى ماتسويل وكوبر الزيادة السنوية فى البضائع العابرة من من القناة بخلاف البترول بنسبة ٧٪ سنويا فى الفترة ٧٥ — ١٩٨٠ ثم بنسبة ٥٪ سنويا بعد ذلك حتى ١٩٨٥ . وفى ضوء استعراضنا لحركة البضائع الاخرى فى الفصل السابق خلال الفترة الماضية سوف نفترض زيادة سنوية فى البضائع الاخرى العابرة قدرها ٧٪ سنويا حتى ١٩٨٥ على أساس أن هذه البضائع بلغت ١١٧ مليون طن فى ١٩٧٨ ، ثم تنخفض هذه النسبة الى ٥٪ سنويا حتى عام ٢٠٠٠ حيث تكون الحركة قد وصلت الى حالة الاسترخاء الطبيعى .

وفيما يتعلق بالسفن العابرة سبق القول بأن معدل الزيادة السنوية فيها كان ٥ر٢٪ حتى ١٩٦٧ ثم تقلب هذا المعدل بعد اعادة افتتاح القناه فى ١٩٧٥ حيث وصل الى ٣ر١٧٪ فى ١٩٧٧ ثم هبط الى ٩ر٧٪ فى ١٩٧٨ ونقص عدد السفن المارة فى ١٩٧٩ بنسبة ٢ر٤٪ عن ١٩٧٨ حيث وصلت الى ٢٠٣٦٣ سفينة بالمقارنه بحوالى ٢١٢٦٦ سفينه فى ١٩٧٨ . وعلى أساس هذا التطور نتوقع أن تنظيم الملاحة فى الفترة القادمة وسوف نفترض أن عدد السفن العابرة سيزيد بنسبة ٢٪ سنويا حتى عام ٢٠٠٠/ . وعلى أساس هذه التوقعات تقدر البضائع غير البترول العابرة من القناة وايرادات القناة فيها حتى عام ٢٠٠٠ على النحو الموضح فى جدول رقم (١٣) .

٢ — الطاقة الاستيعابية :

بعد انتهاء العمل فى المرحلة الاولى من مشروع تطوير القناة فى آخر أكتوبر ١٩٨٠ ستكون القناة جاهزة لاستقبال الناقلات حمولة ١٥٠ ألف طن بكامل حمولتها ، والناقلات حتى حمولة ٢٥٠ ألف طن بحمولة محققة والناقلات أكثر من ذلك فارغة . وقد استغرق تنفيذ هذه المرحلة حوالى ست سنوات وكان من المفروض أن ينتهى العمل فى أوائل عام ١٩٧٩ . وفى الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة افترض أن العمل فى المرحلة

الثانية سيبدأ فور الانتهاء من المرحلة الاولى فى موعدها الاصلى وينتهى فى آخر ١٩٨١ . وفى ضوء هذا التأخير فى تنفيذ المرحلة الاولى وتعليق تنفيذ المرحلة الثانية على نتائج المرحلة الاولى يمكن لنا أن نتوقع أن ينتهى العمل فى المرحلة الثانية ، اذا ماتقرر تنفيذها ، فى آخر ١٩٨٥ وبالتالى تصبح جاهزة لاستقبال الناقلات حمولة ٢٦٠ الف طن بكامل حمولتها وحتى ٣٠٠ ألف طن بحمولة مخففة وأكثر من ذلك فارغة .

ولما كانت الطاقة الاستيعابية للقناة تتوقف على حجم الاستثمار الذى يتحدد فى ضوء استراتيجية التنمية . فان تنفيذ المرحلة الثانية سوف يبت فيه تبعا لاستراتيجية النمو فى المستقبل . ولما كان من الصعب القطع بملامح هذه الاستراتيجية خلال العشرين عاما القادمة ، فسنناقش احتمال تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير القناة ، وبالتالى توسيع الطاقة الاستيعابية ، تحت ثلاث استراتيجيات بديلة للتنمية تشكل فيما بينها البدائل المتاحة فى المستقبل ، وهى الانفتاح الحر والانفتاح المرشد والتنمية المستقلة (٤٣).

٢ — ١ — الانفتاح الحر .

تتمثل مشكلة مصر فى استراتيجية الانفتاح الحر فى زيادة السكان وعدم استغلال الموارد المادية للدولة حتى الآن بسبب الافتقار الى الخبرات الفنية المطلوبة وعدم كفاية موارد التمويل المتاحة وربط البلاد بالعالم الاشتراكى المتخلف تكنولوجيا عن الغرب والحرب مع اسرائيل وذلك ضمن اسباب أخرى .

ويكمن حل المشكلة طبقا لهذه الاستراتيجية فى استيراد الخبرات الفنية والتكنولوجيا المتطورة من الغرب المتقدم وتدبير موارد التمويل من المصادر الخارجيه نظرا لعدم كفاية الموارد المحلية . وتقوية الروابط السياسية والاقتصادية مع الدول الغربية وذلك بالاضافة الى انهاء حالة الحرب مع اسرائيل . وتعطى الاولوية فى الاستثمار للقطاع الزراعى أولا لتوفير الامن الغذائى ثم للخدمات ومشروعات البنية الاساسية ثم للصناعة أخيرا .

وفى ضوء هذه الملامح يمكن لنا أن نتوقع أن يتم تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير القناة فى ظل هذه الاستراتيجية باعتبار القناة من أهم مصادر النقد الاجنبى اللازم للتنمية من جهة . ولاعتماد التنفيذ أساسا على القروض والمنح والمساعدات الفنية الأجنبية من جهة أخرى . وبناء على هذه التوقعات تقدر الكمية العابرة من القناة الى دول أوربا الغربية على النحو التالى على أساس نسب الحمولة الواردة فى البند (٣٠١٠١) فى الفصل السابق .

جدول رقم (١٣) كمية البضائع غير البترول العابرة من القناة وحصيلة الرسوم المفروضة عليها

الفترة من ١٩٨٠ — ١٩٩٠

البيـــــــــــان	١٩٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠
كمية البضائع العابرة (مليون طن)	١٣٤	١٤٣	١٥٣	١٦٤	١٧٥	١٨٧	١٩٦	٢٠٦	٢١٦	٢٢٧	٢٣٨
الحمولة الكلية (× ١٠٥)	١٤١	١٥٠	١٦١	١٧٢	١٨٤	١٩٦	٢٠٦	٢١٦	٢٢٧	٢٣٨	٢٥٠
عـدد السفـــن	٢٠٧٧٠	٢١١٨٥	٢١٦٠٩	٢٢٠٤١	٢٢٤٨٢	٢٢٩٣٢	٢٣٣٩١	٢٣٨٥٩	٢٤٣٣٦	٢٤٨٢٣	٢٥٣١٩
الشريحة الاولى	٢١	٢١	٢٢	٢٢	٢٢	٢٣	٢٣	٢٤	٢٤	٢٥	٢٥
رر الثانيـة	٨٤	٨٤	٨٨	٨٨	٨٨	٩٢	٩٢	٩٦	٩٦	١٠٠	١٠٠
رر الثالثـة	٣٦	٤٥	٥١	٦٢	٧٤	٨١	٩١	٩٦	١٠٧	١١٣	١٢٥
رسم الشريحه الاولى (٤٢٠ر٢وحدة)	٥١	٥١	٥٣	٥٣	٥٣	٥٦	٥٦	٥٨	٥٨	٦١	٦١
رر رر الثانية (وحدتان)	١٦٨	١٦٨	١٧٦	١٧٦	١٧٦	١٨٤	١٨٤	١٩٢	١٩٢	٢٠٠	٢٠٠
رر رر الثالثة (١١ ٦ر١ وحدة)	٥٨	٧٢	٨٢	١٠٠	١١٩	١٣٠	١٤٧	١٥٥	١٧٢	١٨٢	٢٠١
حصيلة الرسوم بوحدات السحب الخاصـــة ×	٢٧٧	٢٩١	٣١١	٣٢٩	٣٤٨	٣٧٠	٣٨٧	٤٠٥	٤٢٢	٤٤٣	٤٦٢
حصيلة الرسوم بالدولار ××	٣٣٢	٣٤٩	٣٧٣	٣٩٥	٤١٨	٤٤٤	٤٦٤	٤٨٦	٥٠٦	٥٣٢	٥٥٤

× على فرض ثبات الرسوم المفروضة طوال العقدين القادمين

×× على اساس ٢ر١ دولار لكل وحدة وبفرض ثبات هذا السعر طوال العقدين القادمين

تابع جدول رقم (١٣) كمية البضائع غير البترول العابرة من القناة وحصيلة الرسوم المفروضة عليها

الفترة من ١٩٩١ ــ ٢٠٠٠

البيان	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	٢٠٠٠
كمية البضائع العابرة (مليون طن)	٢٥٠	٢٦٢	٢٧٥	٢٨٩	٣٠٣	٣١٨	٣٣٤	٣٥١	٣٦٨	٣٨٦
الحمولة الكلية (× ١٠٥)	٢٦٢	٢٧٥	٢٨٩	٣٠٣	٣١٨	٣٣٤	٣٥١	٣٦٨	٣٨٦	٤٠٥
عدد السفن	٣٥٨٢٥	٢٦٣٤٢	٢٦٨٦٩	٢٧٤٠٦	٢٧٩٥٤	٢٨٥١٣	٢٩٠٨٣	٢٩٦٦٥	٣٠٢٥٨	٠٨٦٣
الشريحة الاولى	٢٦	٢٦	٢٧	٢٧	٢٨	٢٩	٢٩	٣٠	٣٠	٣١
رر الثانية	١٠٤	١٠٤	١٠٨	١٠٨	١١٢	١١٦	١١٦	١٢٠	١٢٠	١٢٤
رر الثالثة	١٣٢	١٤٥	١٥٤	١٦٨	١٧٨	١٨٩	٢٠٦	٢١٨	٢٣٦	٢٥٠
رسم الشريحة الاولى (٢ر٤٢٠ وحدة)	٦٣	٦٣	٦٥	٦٥	٦٨	٧٠	٧٠	٧٣	٧٣	٧٥
رر رر الثانية (وحدتان)	٢٠٨	٢٠٨	٢١٦	٢١٦	٢٢٤	٢٣٢	٢٣٢	٢٤٠	٢٤٠	٢٤٨
رر رر الثالثة (١ر٦١١ وحدة)	٢١٣	٢٣٤	٢٤٨	٢٧١	٢٨٧	٣٠٤	٢٣٢	٢٥١	٣٨٠	٤٠٣
حصيلة الرسوم بوحدات السحب الخاصة ×	٤٨٤	٥٠٥	٥٢٩	٥٥٢	٥٧٩	٦٠٦	٦٣٤	٦٦٤	٦٩٣	٧٢٦
حصيلة الرسوم بالدولار × ×	٥٨١	٦٠٦	٦٣٥	٦٦٢	٦٩٥	٧٢٧	٧٦١	٧٩٧	٨٣٢	٨٧١

× على فرض ثبات الرسوم المفروضة طوال العقدين القادمين

×× على اساس ١ر٢ دولار لكل وحدة وبفرض ثبات هذا السعر طوال العقدين القادمين

جدول رقم (١٤) الكمية المنقولة عبر القناة الى أوربا الغربية ٠

السنة	دول الشمال	دول الجنوب	المجموع	السنة	دول الشمال	دول الجنوب	المجموع
١٩٨٠	٣٦	٥١	٨٧	١٩٩١	٢٤٣	٣٧٢	٦١٥
١٩٨١	٣٧	٥٤	٩١	١٩٩٢	٢٦٢	٤٠١	٦٦٣
١٩٨٢	٤١	٥٩	١٠٠	١٩٩٣	٢٨١	٤٣٠	٧١١
١٩٨٣	٤٦	٦٦	١١٢	١٩٩٤	٣٠٢	٤٦١	٧٦٣
١٩٨٤	٥١	٧٣	١٢٤	١٩٩٥	٣٢٣	٤٩٤	٨١٧
١٩٨٥	٥٦	٨٠	١٣٦	١٩٩٦	٣٤٤	٥٢٨	٨٧٢
١٩٨٦	١٦٧	٢٠٩	٣٧٦	١٩٩٧	٣٦٥	٥٥٧	٩٢٢
١٩٨٧	١٨٢	٢٢٨	٤١٠	١٩٩٨	٣٨٦	٥٩٠	٩٧٦
١٩٨٨	١٩٩	٢٤٨	٤٤٧	١٩٩٩	٤٠٨	٦٢٣	١٠٣١
١٨٨٩	٢١٦	٢٦٩	٤٨٥	٢٠٠٠	٤٣١	٦٥٩	١٠٩٠
١٨٩٠	٢٣٤	٢٩٣	٥٢٧				

زادت الكمية العابرة ابتداءا من هذا العام على أساس اننا أفترضنا انتهاء العمل من المرحلة الثانية فى آخر ١٩٨٥ واستعداد القناة لاستقبال الناقلات حمولة ٢٦٠ ألف طن اعتبارا من ١٩٨٦ وعلى أساس هذا الفرض زادت نسبة البترول العابر من القناة الى اوربا الغربية من ٢٠٪ للشمال و٣٥٪ للجنوب الى ٦٠٪ للشمال و٧٥٪ للجنوب وقد أضفنا بذلك ٥٪ الى الشريحة الثانية المذكورة فى البند (٣٠١٠١) فى الفصل السابق خصما من الشريحة الثالثة نظرا لتداخل الطاقة الاستيعابية للقناة (٢٦٠ ألف طن) بين الشريحتين ٠

وباضافة هذه الكمية العابرة الى أوربا الغربية الى الكمية المتجهة الى الولايات المتحدة والتى تقدر بنسبة ١٠٪ حتى ١٩٨٥ ثم ٢٠٪ بعد ذلك من مجموع احتياجاتها من بترول منطقة الخليج وكذلك الكمية المتجهة الى جنوب القناة التى قدرت بنحو ١٠ مليون طن سنويا حتى عام ١٩٩٠ ، نحصل على مجموع البترول المنقول عبر القناة ٠ وبحساب حمولة قناة السويس ، بضرب الكمية المنقولة فى ١٠٥٪ ، وضربها فى فئات الرسم المقررة نحصل على ايرادات قناة السويس الاجمالية ٠ وبطرح الاقساط السنوية للقروض الاجنبية(٤٤) ، نحصل على الايرادات الصافية لقناة السويس خلال العقدين القادمين فى ظل الانفتاح الحر ٠ والجدول التالى يبين هذه التقديرات ٠

جدول رقم (١٥) مجموع البترول المنقول عبر القناه والايرادات الصافية المتوقعة للقناه فى ظل الانفتاح الحر

من الفترة ١٩٩١ — ٢٠٠٠

البيان	١٩٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠
الكمية المنقولة الى اوربا الغربية	٨٧	٩١	١٠٠	١١٢	١٢٤	١٣٦	٣٧٦	٤١٠	٤٤٧	٤٨٥	٥٢٧
" " " الولايات المتحدة	١٤	١٦	١٨	٢٠	٢٢	٢٤	٥٣	٥٨	٦٣	٦٨	٧٣
" " " جنوب القناة	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
مجموع كميات البترول المنقول.	١١١	١١٧	١٢٨	١٤٢	١٥٦	١٧٠	٤٣٩	٤٧٨	٥٢٠	٥٦٣	٦٠٠
مجموع الحمولة العابرة (×١٠٥)	١١٧	١٢٣	١٣٤	١٤٩	١٦٤	١٧٩	٤٦١	٥٠٢	٥٤٦	٥٩١	٦٤١
الايرادات من الناقلات المحملة (١ر٦١١ وحدة)	١٨٨	١٩٨	٢١٦	٢٤٠	٢٦٤	٢٨٨	٧٤٣	٨٠٩	٨٨٠	٩٥٢	١٠٣٣
الايرادات من الناقلات الفارغة (٨٠٪)	١٥٠	١٥٨	١٧٣	١٩٢	٢١١	٢٣٠	٥٩٤	٦٤٧	٧٠٤	٧٦٢	٨٢٦
مجموع الايرادات من البترول بالوحدات×	٣٣٨	٣٥٦	٣٨٩	٤٣٢	٤٧٥	٥١٨	١٣٣٧	١٤٥٦	١٥٨٤	١٧١٤	١٨٥٩
" " " بالدولار	٤٠٦	٤٢٧	٤٦٧	٥١٨	٥٧٠	٦٢٢	١٦٠٤	١٧٤٧	١٩٠١	٢٠٥٧	٢٢٣١
ايرادات البضائع الاخرى بالدولار	٣٣٢	٣٤٩	٣٧٣	٣٩٥	٤١٨	٤٤٤	٤٦٤	٤٨٦	٥٠٦	٥٣٢	٥٥٤
مجموع ايرادات القناة بالدولار××	٧٣٨	٧٧٦	٨٤٠	٩١٣	٩٨٨	١٠٦٦	٢٠٦٨	٢٢٣٣	٢٤٠٧	٢٥٨٩	٢٧٨٥
القسط السنوى للقروض	—	—	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢
صافى الايرادات بالدولار	٧٣٨	٧٧٦	٧٧٩	٨٥٢	٩٢٧	١٠٠٥	٢٠٠٧	٢١١١	٢٢٨٥	٢٤٦٧	٢٦٦٣
" " بالجنية المصرى×××	٥١٧	٥٤٣	٥٤٥	٥٩٦	٦٤٩	٧٠٤	١٤٠٥	١٤٧٨	١٦٠٠	١٧٢٧	١٨٦٤

× على فرض عدم تغير فئات الرسوم حتى عام ٢٠٠٠

×× على اساس ان وحدات حقوق السحب الخاصة تساوى ١ر٢ دولار وعلى فرض ثبات هذا السعر خلال العشرين عاما القادمة .

××× على اساس أن الدولار يساوى ٧٠ قرشا وعلى فرض ثبات هذا السعر خلال العشرين عاما القادمة .

تابع جدول رقم (١٥) مجموع البترول المنقول عبر القناه والايرادات الصافية المتوقعة للقناه فى ظل الانفتاح الحر من الفترة ١٩٩١ — ٢٠٠٠

البيان	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	٢٠٠٠
الكمية المنقولة الى اوربا الغربية	٦١٥	٦٦٣	٧١١	٧٦٣	٨١٧	٨٧٢	٩٢٢	٩٧٦	١٠٣١	١٠٩٠
» » » الولايات المتحدة	٧٩	٨٥	٩١	٩٧	١٠٤	١١٠	١١٧	١٢٤	١٣١	١٣٩
» » » جنوب القناة	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
مجموع كميات البترول المنقول	٦٩٤	٧٤٨	٨٠٢	٨٦٠	٩٢١	٩٨٢	١٠٣٩	١١٠٠	١١٦٢	١٢٢٩
» الحمولة العابرة (× ١٠٥)	٧٢٩	٧٨٥	٨٤٢	٩٠٣	٩٦٧	١٠٣١	١٠٩١	١١٥٥	١٢٢٠	١٢٩٠
الايرادات من الناقلات المحملة (١٦١١ر١ وحدة)	١١٧٤	١٢٦٥	١٣٥٦	١٤٥٥	١٥٥٨	١٦٦١	١٧٥٨	١٨٦١	١٩٦٥	٢٠٧٨
الايرادات من الناقلات الفارغة (٨٠ ٪)	٩٣٩	١٠١٢	١٠٨٥	١١٦٤	١٢٤٦	١٣٢٩	١٤٠٦	١٤٨٩	١٥٧٢	١٦٦٢
مجموع الايرادات من البترول بالوحدات ×	٢١١٣	٢٢٧٧	٢٤٤١	٢٦١٩	٢٨٠٤	٢٩٩٠	٣١٦٤	٣٣٥٠	٣٥٣٧	٣٧٤٠
» » » » بالدولار	٢٥٣٦	٢٧٣٢	٢٩٢٩	٣١٤٣	٣٣٦٥	٣٥٨٨	٣٧٩٧	٤٠٢٠	٤٢٤٤	٤٤٨٨
ايرادات البضائع الاخرى بالدولار	٥٨١	٦٠٦	٦٣٥	٦٦٢	٦٩٥	٧٢٧	٧٦١	٧٩٧	٨٣٢	٨٧١
مجموع ايرادات القناة بالدولار ××	٣١١٧	٣٣٣٨	٣٥٦٤	٣٨٠٥	٤٠٦٠	٤٣١٥	٤٥٥٨	٤٨١٧	٥٠٧٦	٥٣٥٩
القسط السنوى للقروض	١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢	٦١	٦١	٦١	٦١
صافى الايرادات بالدولار	٢٩٩٥	٣٢١٦	٣٤٤٢	٣٦٨٣	٣٩٣٨	٤١٩٣	٤٤٩٧	٤٧٥٦	٥٠١٥	٥٢٩٨
» » بالجنية المصرى × × ×	٢٠٩٧	٢٢٥١	٢٤٠٩	٢٥٧٨	٢٧٥٧	٢٩٣٥	٣١٤٨	٣٣٢٩	٣٥١١	٣٧٠٩

× على فرض عدم تغير فئات الرسم حتى عام ٢٠٠٠

×× على أساس أن وحدات حقوق السحب الخاصة تساوى ١ر٢ دولار وعلى فرض ثبات هذا السعر خلال العشرين عاما القادمة .

××× على أساس أن الدولار يساوى ٧٠ قرشا وعلى فرض ثبات هذا السعر خلال العشرين عاما القادمة .

٢ — ٢ — الانفتاح المرشد ٠

لا يختلف هذا البديل كثيرا عن البديل الاول ٠ فهو يتفق معه فى أن مشكلة مصر تتمثل فى ضغط السكان وعدم استغلال الموارد المادية بسبب الافتقار الى الخبرة الفنية والتمويل اللازم وبسبب الحرب مع اسرائيل ٠ ويتفق معه كذلك فى أن حل هذه المشكلة يكمن فى استيراد التكنولوجيا المتطورة من الغرب المتقدم والبحث عن موارد التمويل الأجنبية نظرا لعدم كفاية الموارد المحلية وتقوية الروابط الاقتصادية والسياسية من الدول الغربية وذلك بالاضافة الى الصلح مع اسرائيل ٠

وتتمثل أوجه الاختلاف بين البديلين أساسا فى دور كل من الدولة والقطاع الخاص وأولوية الاستثمار ٠ فعلى حين يتقلص دور الدولة فى النشاط الاقتصادى الى أدنى حد ممكن فى البديل الاول يزداد تدخل الدولة نسبيا فى النشاط الاقتصادى فى البديل الثانى بما يكفل توجيهه الى دائرة الانتاج ٠ وبينما تعطى الحرية للقطاع الخاص بلا حدود فى البديل الاول ، تعطى له الحرية فى اطار الخطة القومية فى البديل الثانى: وتعطى أخيرا أولوية الاستثمار فى ظل البديل الاول لقطاع الزراعة أولا ثم الخدمات ثم الصناعة بينما تعطى الاولوية فى ظل هذا البديل لقطاع الزراعة ثم قطاع الصناعة وأخيرا الخدمات ٠

وفى ضوء هذه الملامح لانرى اختلافا بين هذا البديل والبديل السابق فيما يتعلق بالتوقعات الخاصة بمستقبل المتغيرات المحددة للطاقة الاستيعابية للقناة ٠ فالقناة ينظر اليها فى هذا البديل على أنها من أهم مصادر النقد الاجنبى اللازم لتمويل استغلال الموارد المادية فى مصر ، كما أن تمويل المرحلة الثانية من مشروع التطوير سوف يعتمد بالدرجة الاولى على القروض والمساعدات الفنية من الدول المتقدمة الصديقة ٠

وبناء على ذلك يزداد احتمال تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير فى ظل هذا البديل وتكون القناة بذلك مستعدة لمرور السفن حمولة ٢٦٠ ألف طن اعتبارا من ١٩٨٦ ٠ وتكون التقديرات الخاصة بالحمولة العابرة وايرادات القناة فيها على النحو الوارد بالجدول رقم (١٥) السابق على فرض عدم تغير فئات الرسوم وأسعار الصرف خلال العشرين عاما القادمة ، وهى نفس الايرادات فى ظل البديل السابق ٠

٢ — ٣ — التنمية المستقلة

بينما يقيد البديل الاول استطرادا خطيا لما يجرى حاليا ، ويعتمد البديل

الثانى على ترجيح اتجاه البديل الاول ، فان البديل الثالث يختلف اختلافا جذريا عن كل منهما من حيث تشخيص المشكلة واقتراح الحلول لها .

فمشكلة مصر من وجهة نظر هذا البديل تتمثل فى تباطؤ نمو الموارد المادية بسبب عدم استخدام الطاقات البشرية استخداما كاملا وعدم تطوير امكانياتها — حيث لم يعط الاهتمام الكافى لاشباع الحاجات الاساسية للبشر خلال الفترة الماضية ، وكذلك بسبب ضخامة الاستثمارات المطلوبة التى ترجع الى الاصرار على استخدام التكنولوجيا المتطورة والمرتفعة التكاليف .

ويكمن الحل فى ظل هذا البديل فى الاستثمار البشرى أولا ، عن طريق اشباع الحاجات الاساسية للسكان ، والاعتماد على النفس وتقليل الاعتماد على العالم الخارجى ثانيا . وتعتبر نقطة البدء فى ظل هذا البديل هى تحديد الحاجات الاساسية ومنها يشتق كل شىء آخر فعلى معدلات نمو الانتاج والاستثمار والتوزيع الاقليمى للصناعات ... الخ(٤٥) .

وفى ضوء هذه الملامح لاتتضح الصورة تماما بشأن التوقعات الخاصة بمستقبل المتغيرات المحددة للطاقة الاستيعابية للقناة . فمن ناحية ترفض هذه الاستراتيجية الاعتماد على التكنولوجيا المتقدمة مرتفعة التكاليف وهى عامل له أهمية بالنسبة لتطوير القناة ، وتعطى الاولوية فى الاستثمار لاشباع الحاجات الاساسية للسكان ، الامر الذى يدعو الى الاعتقاد بأنه سيكتفى بالطاقة الاستيعابية الحالية للقناة بعد تنفيذ المرحلة الاولى وسيرجىء تنفيذ المرحلة الثانية . ومن ناحية أخرى تقوم هذه الاستراتيجية على الاعتماد على النفس وتقليل الاعتماد على العالم الخارجى . ويقتضى ذلك حصر الموارد المحلية وتطويرها . ولما كانت القناة من أهم مصادر النقد الاجنبى اللازم للتنمية ، فان ذلك يدعو الى ترجيح احتمال قيام السلطات المسئولة بتطوير القناة ، وذلك بتنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير ، لزيادة الموارد الممكن الحصول عليها منها .

ونظرا لصعوبة ترجيح أحد الاحتمالين السابقين على الآخر سنقوم بتقدير ايرادات القناة فى الحالتين معا ، أى فى حالة تطويرها بتنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير وفى حالة عدم تطويرها .

ومما هو جدير بالذكر أنه فى حالة تنفيذ المرحلة الثانية لن تختلف ايرادات القناة

جدول رقم (١٦) مجموع البترول المنقول عبر القناه والايرادات الاضافية المتوقعة فى حاله عدم تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير القناة

البيـــــــــان	١٩٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠
الكمية المنقولة الى شمال اوربا	٣٦	٣٧	٤١	٤٦	٥١	٥٦	٥٦	٦١	٦٦	٧٢	٧٨
" " " جنوب اوربـا	٥١	٥٤	٥٩	٦٦	٧٢	٨٠	٩٧	١٠٦	١١٦	١٢٦	١٣٧
مجموع الكمية المنقولة الى اوربا	٨٧	٩١	١٠٠	١١٢	١٢٣	١٣٦	١٥٣	١٦٧	١٨٢	١٩٨	٢١٥
الكمية المنقولة الى امريكـا	١٤	١٦	١٨	٢٠	٢٢	٢٤	٢٧	٢٩	٣١	٣٤	٣٧
" " الى جنوب القناة	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
مجموع كميات البترول المنقول	١١١	١١٧	١٢٨	١٤٢	١٥٥	١٧٠	١٩٠	٢٠٦	٢٢٣	٢٤٢	٢٦٢
مجموع الحمولة العابرة (× ١٠٥٪)	١١٧	١٢٣	١٣٤	١٤٩	١٦٣	١٧٩	٢٠٠	٢١٦	٢٣٤	٢٥٤	٢٧٥
الايرادات من الناقلات المحملـة (٦١١ر١ وحدة)	١٨٨	١٩٨	٢١٦	٢٤٠	٢٦٣	٢٨٨	٣٢٢	٣٤٨	٣٧٧	٤٠١	٤٤٣
" " " الفارغة (٨٠٪)	١٥٠	١٥٨	١٧٣	١٩٢	٢١٠	٢٣٠	٢٥٨	٢٧٨	٣٠٢	٣٢٧	٣٥٤
مجموع الايرادات من البتـــرول بالوحـــدات	٣٣٨	٣٥٦	٣٨٩	٤٣٢	٤٧٣	٥١٨	٥٨٠	٦٢٦	٦٧٩	٧٣٦	٧٩٧
مجموع الايرادات من البترول بالدولار	٤٠٦	٤٢٧	٤٦٧	٥١٨	٥٦٨	٦٢٢	٦٩٦	٧٥١	٨١٥	٨٨٣	٩٥٦
ايرادات البضائع الاخرى بالدولار	٣٣٢	٣٤٩	٣٧٣	٣٩٥	٤١٨	٤٤٤	٤٦٤	٤٨٦	٥٠٦	٥٣٢	٥٥٤
مجموع ايرادات القناة بالدولار	٧٣٨	٧٧٦	٨٤٠	٩١٣	٩٨٦	١٠٦٦	١١١٠	١٢٣٧	١٣٢١	١٤١٥	١٥١٠
القسط السنوى للقروض	—	—	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١
صافى الايرادات بالدولار	٧٣٨	٧٧٦	٧٧٩	٨٥٢	٩٢٥	١٠٠٥	١٠١٩	١١٧٦	١٢٦٠	١٣٥٤	١٤٤٩
صافى الايرادات بالجنيه المصرى	٥١٧	٥٤٣	٥٤٥	٥٩٦	٦٤٨	٧٠٤	٧٦٩	٨٢٣	٨٨٢	٩٤٨	١٠١٤

تابع جدول رقم (١٦) مجموع البترول المنقول عبر القناه والايرادات الصافية المتوقعة فى حاله عدم تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير القناة

البيـــــــــان	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	٢٠٠٠
الكمية المنقولة الى شمال أوربا	٨١	٨٧	٩٤	١٠١	١٠٨	١١٥	١٢٢	١٢٩	١٣٦	١٤٤
» » » جنوب أوربا	١٧٤	١٨٧	٢٠١	٢١٥	٢٣٠	٢٤٥	٢٦٠	٢٧٥	٢٩١	٣٠٧
مجموع الكمية المنقولة الى أوربا	٢٥٥	٢٧٤	٢٩٥	٣١٦	٣٣٨	٣٦٠	٣٨٢	٤٠٤	٤٢٧	٤٥١
الكمية المنقولة الى أمريكا	٣٩	٤٢	٤٥	٤٨	٥٢	٥٥	٥٨	٦٢	٦٦	٧٠
» » » جنوب القناه	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
مجموع كمية البترول المنقول	٢٩٤	٣١٦	٣٤٠	٣٦٤	٣٩٠	٤١٥	٤٤٠	٤٦٦	٤٩٣	٥٢١
مجموع الحمولة العابرة (×١٠٥٪)	٣٠٩	٣٣٢	٣٥٧	٣٨٢	٤١٠	٤٣٦	٤٦٢	٤٨٩	٥١٨	٥٤٧
الايرادات من الناقلات المحملة (١٫٦١١ وحدة)	٤٩٣	٥٣٥	٥٧٥	٦١٥	٦٦٧	٧٠٢	٧٤٤	٧٨٨	٨٣٤	٨٨١
» » » الفارغة (٨٠ ٪)	٣٩٤	٤٢٨	٤٦٠	٤٩٢	٥٢٩	٥٦٢	٥٩٥	٦٣٠	٦٦٧	٧٠٥
مجموع الايرادات من البترول بالوحدات	٨٨٧	٩٦٣	١٠٣٥	١١٠٧	١١٩٠	١٢٦٤	١٣٣٩	١٤١٨	١٥٠١	١٥٨٦
مجموع الايرادات من البترول بالدولار	١٠٦٤	١١٥٦	١٢٤٢	١٣٢٨	١٤٢٨	١٥١٧	١٦٠٧	١٧٠٢	١٨٠١	١٩٠٣
ايرادات البضائع الاخرى بالدولار	٥٨١	٦٠٦	٦٣٥	٦٦٢	٦٩٥	٧٢٧	٧٦١	٧٩٧	٨٣٢	٨٧١
مجموع ايرادات القناه بالدولار	١٦٤٥	١٧٦٢	١٨٧٧	١٩٩٠	٢١٢٣	٢٢٤٤	٢٣٦٨	٢٤٩٩	٢٦٣٣	٢٧٧٤
القسط السنوى للقروض	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	—	—	—	—
صافى الايرادات بالدولار	١٥٨٤	١٧٠١	١٨١٦	١٩٢٩	٢٠٦٢	٢١٨٣	٢٣٦٨	٢٤٩٩	٢٦٣٣	٢٧٧٤
صافى الايرادات بالجنيه المصرى	١١٠٩	١١٩١	١٢٧١	١٣٥٠	١٤٤٣	١٥٢٨	١٦٥٨	١٧٤٩	١٨٤٣	١٩٤٢

المتوقعة فى ظل هذا البديل عن الايرادات المقدرة فى ظل البديلين السابقين والموضحة فى الجدول رقم (١٥) . أما اذا لم تنفذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير فان ايرادات القناة المتوقعة ستنخفض كثيرا عنها فى حالة التطوير كما هو موضح فى الجدول رقم (١٦) .

٣ ـ علاقات الدولة مع العالم الخارجى

أوضحنا فى الفصل الثانى من هذه الدراسة أن تغير فلسفة نظام الدولة خلال الفترة ٥٢ ـ ١٩٧٠ قد شكل علاقات الدولة مع العالم الخارجى بما أدى الى اغلاق قناة السويس مرتين خلال هذه الفترة ، مرة فى أواخر ١٩٥٦ وأوائل ١٩٥٧ ومرة من ١٩٦٧ حتى ١٩٧٥ . وأن تغير فلسفة النظام منذ ١٩٧١ حتى الآن قد شكل علاقات الدولة مع العالم الخارجى بما أدى الى اعادة فتح القناة فى ١٩٧٥ .

ولا يمكننا بطبيعة الحال القطع بشكل نظام الدولة وفلسفة خلال العقدين القادمين . ولكننا سنناقش التوقعات الخاصة بأثر علاقات الدولة مع العالم الخارجى فى ظل البدائل الثلاث الواردة فى الفقرة السابقة ، وهى الانفتاح الحر والانفتاح المرشد والتنمية المستقلة ، على الايرادات المتوقعة من قناة السويس حتى عام ٢٠٠٠ .

٣ . ١ . الانفتاح الحر .

تقوم فلسفة هذا البديل ، فيما يتعلق بعلاقات الدولة مع العالم الخارجى ، على تقوية الروابط مع دول المعسكر الغربى على حساب الروابط مع دول المعسكر الشرقى وعقد الصلح مع اسرائيل . ولما كانت هذه هى فلسفة النظام القائم فعلا فقد اتخذت الاجراءات التنفيذية فعلا ومنها عقد معاهدة الصلح مع اسرائيل وتجرى حاليا خطوات تطبيع العلاقات بين الدولتين حسب الجدول الزمنى الموضوع .

وقد أثارت هذه الفلسفة والاجراءات التنفيذية الخاصة بها عداوة دول المعسكر الشرقى ومجموعة الدول العربية لمصر . ولا نعتقد أن لعداوة دول المعسكر الشرقى أثر يذكر على مستقبل الملاحة فى القناة اللهم الا اذا فرض حصار عسكرى على مدخل البحر الاحمر عند باب المندب حيث تتواجد قوات المعسكر الشرقى فى كل من اليمن الجنوبى واثيوبيا . فى هذه الحالة سوف تمنع السفن والناقلات من عبور القناة بالقوة ، وتحرم مصر بالتالى من كل ايرادات القناة . ولكننا نرى أن هذا الاجراء بالغ التطرف وضعيف الاحتمال الى درجة العدم . ذلك أن درجة العداوة لا تبرر اللجوء الى مثل هذا

الاجراء العنيف من ناحية ، وأن خطورة آثاره على النظام الاقتصادى الدولى فى مجموعه تحول دون التفكير فيه من ناحية أخرى . ولذلك لن تؤثر علاقاتنا مع دول المعسكر الشرقى على ايرادات القناة .

واذا لم تكن ثمة مخاوف على ايرادات القناة من علاقاتنا مع العالم الشرقى فان الامر يختلف فى حالة علاقاتنا مع مجموعة الدول العربية . فمن ناحية تعتقد الدول العربية أن عقد معاهدة الصلح بين مصر واسرائيل يهدد مصالحها بالخطر وبالتالى عارضت عقد الاتفاقية وتكتلت فيما بينها لمنع تنفيذها بكل وسيلة ولو بالاطاحة بالنظام القائم . ومن ناحية أخرى تتمتع بعض هذه الدول ، وهى التى يتركز فيها انتاج وتصدير البترول الذى يمر من القناة ، بمركز احتكارى ممتاز فى انتاج وتصدير البترول ذى الوضع الحساس فى النشاط الاقتصادى الدولى . ومن ثم فهناك احتمال بأن تقوم هذه الدول باستخدام سلاح البترول ، الذى اثبت فعالية فى ١٩٧٣ ، لغرض مقاطعة قناة السويس على السفن والناقلات العابرة . وفى هذه الحالة تكون أمام ثلاثة احتمالات هى المقاطعة الشاملة والمقاطعة الجزئية وعدم اللجوء للمقاطعة أساسا .

٣ . ١ . ١ ـ المقاطعة الشاملة .

فى هذه الحالة تكون أمام اجراء بالغ التطرف من جانب الدول العربية وهو حرمان أية دولة تمر سفنها وناقلاتها من القناة من البترول . ويترتب عليه أن تحقق حرمان مصر من ايرادات القناة كلية طوال العشرين سنة القادمة على استمرار النظام القائم بفلسفة واستمراره فى تطبيع العلاقات مع اسرائيل وبالتالى استمرار مقاطعة الدول العربية لمصر التى سوف تظل تتمتع بالمركز الاحتكارى الممتاز مع استمرار البترول فى الاحتفاظ بمركزه النسبى بين مصادر الطاقة . ولن يقتصر أثر المقاطعة الشاملة على حرمان مصر من ايرادات القناة فحسب وانما ستتحمل بالاضافة الى ذلك قيمة الاقساط السنوية المستحقة وقدرها ٦١ مليون دولار فقط وليس ١٢٢ مليون دولار حيث يرجح فى هذه الحالة عدم تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير .

ولا نعتقد فى واقع الامر فى امكان اللجوء الى مثل هذا الاجراء العنيف حيث لن تقتصد أثاره على مصر فقط وانما ستمتد الى النشاط الاقتصادى

الدولى فى مجموعه وهو أمر سيرتب ردود فعل عالمية تحول دون امكان اللجوء اليه . ولا أدل على ذلك من أحجام هذه الدول عن فرض المقاطعة الشاملة برغم مرور عامين ونصف على بدء الحوار مع اسرائيل رسميا ومرور أكثر من عام على توقيع معاهدة الصلح وتنفيذ اجراءات تطبيع العلاقات — لذلك نستبعد هذا الاحتمال .

٣ـ ١ـ ٢ـ المقاطعة الجزئية .

فى هذه الحالة نكون أمام اجراء أقل تطرف من جانب الدول العربية وهو الضغط على ناقلات البترول لعدم المرور من القناة مع تعويضها مثلا بفرق التكاليف بين المرور فى القناة والالتفاف حول رأس الرجاء الصالح — وفى هذه الحالة سوف تحرم مصر من الايرادات المحصلة على البترول وتقتصر ايراداتها على الرسوم المفروضه على البضائع الاخرى غير البترول بالاضافه الى البترول المتجه الى الجنوب مطروحا منها قيمة الاقساط السنوية المستحقة وقدرها ٦١ مليون دولار فقط وليس ١٢٢ مليون دولار حيث يرجح فى هذه الحالة أيضا عدم تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير . ويبين الجدول رقم (١٧) الايرادات المقدرة من القناة فى هذه الحالة .

جدول (١٧) ايرادات القناة فى حالة فرض المقاطعة الجزئية .

السنة	الايرادات الصافية بالدولار	الايرادات بالجنية	السنة	الايرادات الصافية بالدولار	الايرادات بالجنية	السنة	الايرادات الصافية بالدولار	الايرادات بالجنية
١٩٨٠	٣٧٠	٢٥٩	١٩٨٧	٤٦٣	٣٢٤	١٩٩٤	٦٠١	٤٢١
١٩٨١	٣٨٧	٢٧١	١٩٨٨	٤٨٢	٣٣٧	١٩٩٥	٦٣٤	٤٤٤
١٩٨٢	٣٥٠	٢٤٥	١٩٨٩	٥٠٩	٣٥٦	١٩٩٦	٦٦٦	٤٦٦
١٩٨٣	٣٧٢	٢٦٠	١٩٩٠	٥٣١	٣٧٢	١٩٩٧	٧٦١	٥٣٣
١٩٨٤	٣٩٥	٢٧٧	١٩٩١	٥٢٠	٣٦٤	١٩٩٨	٧٩٧	٥٥٨
١٩٨٥	٤٢١	٢٩٥	١٩٩٢	٥٤٥	٣٨٢	١٩٩٩	٨٣٢	٥٨٢
١٩٨٦	٤٤١	٣٠٩	١٩٩٣	٥٧٤	٤٠٢	٢٠٠٠	٨٧١	٦١٠

وبرغم أن فرض المقاطعة الجزئية أمر ممكن الا أن البلاد العربية لم تلجأ اليه حتى الآن برغم مرور عامين ونصف على بدء الحوار رسميا مع اسرائيل ومرور عام على توقيع معاهدة الصلح وتنفيذ اجراءات تطبيع العلاقات . ولعل ذلك يمكن تفسيره بأن الدول العربية تدرك جيدا أن هذا الاجراء سيضر بمصر ضررا شديدا الامر الذى تحاول

أن تتجنبه حيث تهدف فقط الى منع تنفيذ معاهدة الصلح أو تغير النظام القائم في مصر على الاكثر دون الاضرار أصلا بمصر . ولا أدل على ذلك من استمرار المصريين العاملين في هذه الدول في مواقعهم بل واستمرار طلب هذه الدول على عاملين مصريين جدد مع ادراكها بأن ذلك يمد مصر بموارد لاباس بها ويحل مشكلة ضغط السكان بها . ولذلك فنحن نتوقع الا تفرض الدول العربية حتى هذه المقاطعة الجزئية خلال العقدين القادمين برغم توتر العلاقات بينها وبين مصر .

٣ . ١ . ٣ عدم فرض المقاطعة

في هذه الحالة لن تستخدم الدول العربية سلاح البترول لفرض مقاطعة قناة السويس لاكليا ولاجزئيا ، وبالتالى سوف تنفذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير وتحصل مصر على الايرادات الموضحة في الجدول رقم (١٥) . وهذا الفرض هو الاكثر احتمالا في الواقع في ضوء الموقف الحالى للدول العربية .

٣ . ٢ . الانفتاح المرشد

تقوم فلسفة هذا البديل فيما يتعلق بعلاقات الدولة مع العالم الخارجى على الاحتفاظ بعلاقات متوازنة مع دول المعسكرين الشرقى والغربى والاحتفاظ بعلاقات اسمية مع اسرائيل ومحاولة اعادة العلاقات مع الدول العربية على أساس الامر الواقع والاوضاع الجديدة .

وفي ضوء هذه الفلسفة لايتوقع أن تكون هناك ثمة عداوة مع اية دولة أو كتلة يكون من شأنها تهديد الملاحة في قناة السويس . ومن ثم فسوف تنفذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير القناة ويكون تقدير الايرادات من القناة كما هو وارد في الجدول رقم (١٥) .

٣ . ٣ . التنمية المستقلة

على أساس مبدأ الاعتماد على النفس الذى يقوم عليه هذا البديل تتحدد علاقات الدولة مع العالم الخارجى بالاحتفاظ بعلاقات متوازنه مع دول العالم وتكتلاته — ولكن الاحتفاظ بهذا التوازن يبدو لنا صعب المنال في الواقع . فان تقوية العلاقات مع الدول العربية وخاصة اذا ماطبق مبدأ الاعتماد على النفس في اطار المجموعة العربية يقتضى الغاء معاهدة الصلح مع اسرائيل وازالة آثارها — وهذا من شأنه أن يثير مخاوف اسرائيل ويدفعها الى القيام بمغامرة تعود بها الى ضفاف القناة ، وليس ذلك بغريب ولا ببعيد على اسرائيل ، وبالتالى تهديد الملاحة في القناة . ونحن لانعتقد أن النظام القائم في ظل هذا البديل يقبل عودة اسرائيل الى ضفاف القناة مرة أخرى ، كما أنه لاقبل له بمواجهة عسكرية مع اسرائيل للاحتفاظ بسيناء وحرية الملاحة في القناة ، بسبب التفوق

العسكرى الاسرائيلى من جهة وبسبب الاجهاد الاقتصادى من جهة أخرى ، على الاقل خلال العقدين القادمين . لذلك لانجد مناص أمام هذا النظام من الاحتفاظ بالعلاقات الحالية مع اسرائيل بل وتقديم الضمانات الكافيه لها . ولكن ذلك لن يرضى العرب وخاصة وأن اختيار هذا البديل يعنى ضمنا تغيير النظام القائم مما يقوى الأمل لدى العرب فى عدم تنفيذ معاهدة الصلح ويدفعهم الى الضغط على النظام الجديد بكل الطرق لايقاف التنفيذ ، وبقوى نتيجة لذلك احتمال استخدام البترول لمقاطعة القناة للضغط على النظام الجديد .

وفى ضوء هذا التحليل يكون أمامنا ثلاثة احتمالات فيما يتعلق بأثر العلاقات مع العالم الخارجى على ايرادات القناة فى ظل هذا البديل وهى الغاء معاهدة الصلح مع اسرائيل ، الاحتفاظ بالعلاقات مع اسرائيل ، توازن العلاقات مع العرب واسرائيل .

٣- ٢- ١- الغاء معاهدة الصلح

اذا اختارت مصر مبدأ الاعتماد على النفس فى اطار المجموعة العربية وقبلت الغاء معاهدة الصلح مع اسرائيل فالاحتمال الاقوى ان تعود اسرائيل بعمل عسكرى الى ضفاف القناة تؤيدها فى ذلك الولايات المتحدة فى ضوء التطورات العالمية الحالية واضطراب منطقة الشرق الاوسط وحرص الولايات المتحدة على الابقاء على وجودها وتدعيمه فى المنطقة . ولذلك نتوقع اذا ماألغيت معاهدة الصلح أن تقف الملاحة فى القناة تماما وبالتالى لن تنفذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير وستفقد مصر ايرادات القناة كلية بالاضافة الى تحمل قيمة الاقساط السنوية لقروض المرحلة الاولى وتبلغ ٦١ مليون دولار سنويا .

٣- ٣- ٢- الاحتفاظ بالعلاقات مع اسرائيل

واذا اختارت مصر فى ظل هذا البديل الاحتفاظ بعلاقاتها مع اسرائيل فسوف تتعرض لضغط الدول العربية لالغائها واحتمال استخدام سلاح البترول لمقاطعة القناة . وفى هذه الحالة ينطبق ماقلناه فى ظل الانفتاح الحر . فقد تلجأ الدول العربية الى المقاطعة الشاملة ، وبالتالى تفقد مصر ايرادات القناة كلية وتتحمل قيمة الاقساط السنوية لقروض المرحلة الاولى وقدرها ٦١ مليون دولار ، وهو أمر مستبعد للاسباب المذكورة سابقا — وقد تفرض المقاطعة الجزئية ، وبالتالى تقتصر ايرادات القناة على حصيلة الرسوم على البضائع الاخرى غير البترول والبترول المتجه الى الجنوب والواردة فى الجدول رقم (١٧) ، وقد لاتلجأ الدول العربية الى فرض أية مقاطعة ، استمرارا لوقفها الحالى ،

وهنا تتوقف ايرادات القناة على ما اذا كانت المرحلة الثانية من مشروع التطوير ستنفذ أو لن تنفذ • فاذا نفذت فستكون الايرادات كما هو وارد فى الجدول رقم (١٥) واذا لم تنفذ فستقتصر الايرادات على التقديرات الواردة بالجدول رقم (١٦) •

٣. ٣. ٣. توازن العلاقات مع العرب واسرائيل •

اذا استطاع النظام القائم فى ظل هذا البديل الاحتفاظ بالعلاقات الحالية مع اسرائيل وفى نفس الوقت ينجح فى اعادة العلاقات مع العالم العربى على أساس الامر الواقع والاوضاع الجديدة مثلما هو الحال فى ظل الانفتاح المرشد ، فلن يكون هناك ثمة تهديد للملاحة فى القناة • وفى هذه الحالة تتوقف ايرادات قناة السويس على ما اذا كانت المرحلة الثانية من مشروع التطوير ستنفذ ام لن تنفذ • فاذا نفذت فسوف تكون الايرادات كما هو وارد فى الجدول رقم (١٥) واذا لم تنفذ فستقتصر على التقديرات الواردة فى الجدول رقم (١٤) •

الهوامش :

١ــ هذه النسب محسوبة من واقع الارقام المنشورة فى بحث الدكتور محمد فخرى، مكمى المقدم الى المؤتمر العلمى السنوى الثالث للاقتصاديين المصريين تحت عنوان " التغيرات الهيكلية فى ميزان المدفوعات المصرى ٥٢ ــ ١٩٧٦ " .

٢ــ هذه النسب محسوبة ايضا من واقع البيانات الواردة فى المرجع السابق مباشرة

٣ــ هذه النسب محسوبة من واقع البيانات الواردة بالتقرير السنوى للبنك المركزى المصرى عن ١٩٧٨ وبالنشرة الاقتصادية للبنك الاهلى المصرى . العدد الاول ١٩٧٩

٤ــ تقرير المجالس القومية المتخصصة عن مستقبل قناة السويس، القاهرة ١٩٧٧

٥ــ رجائى ابو خضرا . " التطورات الاقتصادية الدولية واثرها على الملاحة " مجلة النفط والتعاون العربى . المجلد الرابع العدد الرابع ١٩٧٨ .

٦ــ Petroluem Economist, May 1976.

٧ــ الدراسة الاقتصادية لمشروع تطوير القناة ــ مشار اليها فى تقرير المجالس القومية المتخصصة عن قناة السويس ــ مرجع سابق .

٨ــ المرجع السابق مباشرة

٩ــ المرجع السابق مباشرة

١٠ــ امان خان ، د . بلود ا . سيروسكاس : " مصادر الطاقة غير التقليدية : وضعها الراهن وفرص نجاحها فى سوق الطاقة الدولية " . مجلة النفط والتعاون العربى المجلد الخامس العدد الثالث ١٩٧٩ .

١١ــ د . حمدية زهران : الاهمية الاستراتيجية للبترول العربى . " مصر المعاصرة العدد ٣٧١ يناير ١٩٧٨ .

١٢ــ تقرير Lambert Brothers الى هيئة قناة السويس فى يناير ١٩٧٥ ، مشار اليه فى تقرير المجالس المتخصصة . مرجع سابق .

١٣ــ هيئة قناة السويس : " مشروع تطوير قناة السويس " الشئون العامة يونيو ١٩٧٩ .

١٤ــ المرجع السابق مباشرة .

١٥ــ رجائى ابو خضرا . . مرجع سابق

١٦ــ هيئة قناة السويس . " مشروع تطوير قناة السويس " مرجع سابق

١٧ــ تقرير بيت الخبرة الانجليزى ماوتسيل وكوير الى هيئة قناة السويس . مشار اليه

فى تقرير المجالس المتخصصة • مرجع سابق

١٨ــ هيئه قناة السويس • النشرة السنوية ١٩٧٨

١٩ــ المرجع السابق مباشرة •

٢٠ــ تم الحصول على البيانات الخاصة بالطاقة الاستيعابية من • النشرة السنوية لهيئة القناة ١٩٧٧ ، وتقابلها بعنوان مشروع تطوير قناة السويس السابق الاشارة اليه ، وتقرير المجالس القومية المتخصصة السابق الذكر ، ادارة البحوث الاقتصادية بالبنك المركزى المصرى •

٢١ــ تم تدبير هذه القروض من المصادر الاتية • اليابان ٢٥١ مليون دولار ، البنك الدولى ١٠٠ مليون دولار ، صندوق ابو ظبى ٣٠ر٢ مليون ، الصندوق السعودى ١٠٠ مليون ، الصندوق العربى ٥٤ر٢ مليون ، الصندوق الكويتى ٤١ر٦ مليون ، المعونة الامريكية ٤٥ مليون ، السوق الاوربية المشتركة ٢٢ مليون ، البنك الاسلامى ١٢ مليون ، مصدر هذه البيانات وزارة التخطيط شعبة النقل والمواصلات •

٢٢ــ هذه الفئات تم الحصول عليها من شعبة النقل والموصلات بوزارة التخطيط • وفى مقابلة شخصية للباحث مع السيد وكيل وزارة التخطيط قال سيادته ان هذه الرسوم ظلت مطبقة منذ ١٩٥٢ حتى ١٩٦٧ دون تغيير على اساس أسعار حسابية للذهب •

٢٣ــ تقرير المجالس القومية المتخصصة •• مرجع سابق

٢٤ــ امان خان ، ود • بلود أ • سيروسكاس • مرجع سابق

٢٥ــ رجائى ابو خضرا •• مرجع سابق

٢٦ــ امان خان ، ود • بلود أ • سيروسكاس • مرجع سابق

٢٧ــ انظر فى احتمالات تطوير واستغلال الفحم ورمال القار ونفط الجبل • المرجع السابق مباشرة

٢٨ــ أ • لطيف • الى أين المسير ؟ • المؤتمر الأول للعلماء المصريين عن مصر من الان وحتى عام ٢٠٠٠ المنعقد فى ٢٨ــ٣٠ ديسمبر ١٩٧٤ • مطبعة الاهرام بالقاهرة •

٢٩ــ امان خان ، ود • بلود أ • سيروسكاس • مرجع سابق

٣٠ــ تقرير المجالس القومية المتخصصة • مرجع سابق

٣١ــ Petroluem Economist, May 1976

٣٢ــ Petroluem Economist, April 1977