حوليات آداب عين شمس المجلد 51 (عدد أكتوبر – ديسمبر 2023)
http://www.aafu.journals.ekb.eg
(دورية علمية محكمة)
جامعة عين شمس
كلية الآداب

تأثير شركة بريتيش بتروليوم BP على السياسة البريطانية خلال أزمة السويس 1956 - 1957

د. مديحه عواد الفضلي*

كلية التربية الأساسية – الكويت
ma.alfadhli@paaet.edu.kw

تاريخ الاستلام: 2022/09/11
تاريخ قبول البحث: 2022/10/25
تاريخ النشر: 2023/12/30

المستخلص:

تسعى الدراسة لتفسير الاستراتيجيات التي اتبعتها شركة بريتش بتروليوم BP (شركة البترول البريطانية) في مواجهة أزمة السويس، وهو موضوع لم يتطرق اليه المؤرخون الا بحدود ضيقة، اختصرت بالدوافع التقليدية التي عبرت عن وجهة النظر البريطانية الاستعمارية، في حين لعبت شركة بريتش بتروليوم BP دورًا مهمًا في تشكيل الاستجابة الدولية لأزمة السويس، سواء من خلال تقاريرها أو دبلوماسيتها. لذلك، تهدف الدراسة للإجابة عن كيف ساهمت شركة بريتش بتروليوم BP بدورًا حيوياً في تشكيل قرار الحكومة البريطانية بمواجهة عبد الناصر في عام 1956. ولذلك تناقش الدراسة ايضا العلاقة التجارية بين شركة بريتش بتروليوم BP والحكومة البريطانية، لإظهار كيف ساهمت هذه العلاقة في تحفيز سياسة النواب المحافظين ذوي العقلية الاستعمارية الذين اهتموا بشغف بمكانة بريطانيا السياسية والاقتصادية في العالم، وتحديداً في الشرق الأوسط. وتوضح الدراسة بان استجابتها الأولية البطيئة قبل اشتداد الأزمة، والتأثير السلبي للأزمة على إمدادات النفط في أوروبا، تدل على أن شركة بريتش بتروليوم BP لم تكن تستعد لمثل هذا النوع من الازمات، ودليل افتقارهم إلى الحكمة أو البصيرة في كيفية التعامل مع هذه الأزمة، والتنبؤ بها قبل حدوثها، الأمر الذي كان واضحا إذا ما قرأ تاريخ قناة السويس، وتاريخ القومية في منطقة الشرق الأوسط بطريقة صحيحة، لإنه كان لا بد من طي صفحة مهمة من التاريخ الإستعمار، وأن تعود لمصر أصولها الرئيسية، إن لم يكن المال، على الأقل القناة، ونفط الشرق الأوسط .

الكلمات المفتاحية :أزمة السويس – شركة بريتيش بتروليوم BP – تأميم – عدوان ثلاثي.

© جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة لحولية كلية الآداب – جامعة عين شمس 2023.

المقدمة:

كانت أزمة السويس في 1956 – 1957 حدثًا محوريًا في تاريخ الشرق الأوسط والعالم ككل. وقد تركت الأزمة أثرها إلى حد كبير على النفط وتجارته، حيث لعبت شركة بريتش بتروليوم BP (شركة البترول البريطانية) [1]، دورًا رئيسيًا في تشكيل مسار الأحداث. فقد شكلت الأزمة للشركة والساسة البريطانيون التحدي الأكبر للمصالح البريطانية الاستراتيجية والتجارية في الشرق الأوسط، فبالنسبة لشركة BP كانت هذه الأزمة الثانية التي أثرت على نشاطها النفطي في الشرق الأوسط، بعد أزمة تأميم النفط الايراني عام 1951[2]، ثم كانت أزمة السويس من أهم الأزمات التي حدثت خلال العلاقات الأنجلو–المصرية منذ الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882 وحتى عام 1957، وقد هددت الأزمة بتعطيل عمليات شركة BP في المنطقة وتعريض أرباحها للخطر. أما بالنسبة للكثيرين في حزب المحافظين البريطاني، كانت الأزمة تأكيد قوي لمحاولة المحافظة على المصالح البريطانية بكل الوسائل الضرورية، بما في ذلك استخدام القوة، في الوقت الذي انخرطت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي في حرب باردة من أجل النفوذ في الشرق الأوسط. واعتبرت القوتان العظميان أزمة السويس بمثابة فرصة لتأكيد سلطتهما في المنطقة، ولعب كلاهما دورًا في الحفاظ على مصالحهم.

لذلك، تسعى الدراسة لتفسير الاستراتيجيات التي اتبعتها شركة BP في مواجهة أزمة السويس، كما تناقش الدراسة ايضا العلاقة التجارية بين شركة BP والحكومة البريطانية، لإظهار كيف أسهمت هذه العلاقة في تأييد سياسة النواب المحافظين ذوي العقلية الاستعمارية بمواجهة قومية عبد الناصر في عام 1956 من جهة، ومن جهة أخرى، كيف سعوا للمحافظة على مكانة بريطانيا السياسية والاقتصادية في العالم، وتحديداً في الشرق الأوسط.

ان دراسة تاريخ الشركات النفطية العالمية التي استحوذت على النفط الذي يعتبر أهم قطاع اقتصادي بعد الحرب العالمية الثانية، يفتح أمام الباحث آفاقا واسعة لفهم سياسات التدخل العالمي لهذه الشركات في شؤون الدول المنتجة للنفط، الذي يعكس دور الدول الكبرى الاستعمارية التي ساندت هذه الشركات التي تنتمي اليها في السيطرة الدائمة على قرارات وسياسات الدول المنتجة للنفط في الشرق الأوسط بالأخص، بمختلف الوسائل والطرق، للحفاظ على مصالحها حتى في أوقات الأزمات. ومن هنا جاءت هذه الدراسة للبحث في حيثيات وتبعات قرار تأميم قناة السويس على شركة بريتش بتروليوم، لتوضيح الظروف الداخلية والخارجية التي شكلت طبيعة العلاقة بين شركة BP والحكومة البريطانية، وكيف كان لها أثر في التعامل مع مسألة أزمة السويس، وانعكاساتها على نشاط الشركة والحكومة البريطانية في الشرق الأوسط وعالميا، قبل وما بعد الأزمة.

وقد استخدم الباحث منهج البحث التاريخي، حيث اعتمدت الدراسة على مجموعة مهمة من الوثائق والمصادر الأصلية البريطانية، لعل أهمها مذكرات من قسم بحوث الشرق الأوسط في وزارة الخارجية البريطانية عن قضية السويس. بالإضافة لذلك، استعان الباحث ببعض المراجع العربية والأجنبية المتنوعة المتصلة بموضوع الدراسة، رغم ندرة الدراسات السابقة في هذا الموضوع تحديدا، ثم عرض المعلومات في نسق وصفي تحليلي نقدي.

يعرض المبحث الأول خلفية تاريخية لأزمة السويس 1956، ويحلل المبحث الثاني موقف شركة BP بعد صدور قرار التأميم، وسيناقش المبحث الثالث جهود شركة BP والحكومة البريطانية خلال أزمة السويس. وفي المبحث الأخير (المبحث الرابع)، سيناقش نتائج أزمة السويس على بريطانيا شركة BP، وتختم الدراسة بعرض أهم نتائج البحث.

المبحث الأول: خلفية تاريخية لأزمة السويس (1956–1957) :

يعتبر قرار تأميم قناة السويس في 26 يوليو 1956 أول قرار سيادي تتخذه حكومة عربية وتدرجه في النظام الدولي[3]، وهو قرار مضاد ضد الهيمنة الاستعمارية الأنجلوسكسونية والفرنسية [4]، حيث أعلن جمال عبد الناصر حاكم مصر (1956 الى 1970) قراره فى خطاب ألقاه في ميدان المنشية بالإسكندرية، وعرض في خطابه المراحل التي مرت بها المفاوضات مع البنك الدولي والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا بشأن طلب مصر تمويل السد العالي، ورفضهم لتمويل السد، وكيف أثار هذا القرار رد الفعل القومي المصري الذين وجدوا مبررهم لتأميم القناة ، فاستحوذت مصر على جميع أصول الشركة وحقوقها والتزاماتها، وأنشأت وكالة مصرية مستقلة لتشغيل القناة، وقد برر عبدالناصر هذا القرار في خطابه بانه على الرغم من حصول الدول المنتجة للنفط على 50٪ من أرباح نفطها، إلا ان مصر لم تحصل حتى على 50٪ من أرباح القناة [5]. وقد كان هذا الوضع ميؤوسًا منه، لإنه لم يكن من طبيعة هذه الشركات الاستعمارية تحويل نفسها إلى "بنوك تجارية" في البلدان التي كانت تستغل مواردها الطبيعية[6]. فعلى الرغم من احتلال القناة للأراضي ذات السيادة المصرية، إلا أنها مملوكة ومدارة من قبل شركة السويس تشينال ، وهي شركة خاصة يقع مقرها الرئيسي في باريس، فقد تأسست شركة قناة السويس العالمية عام 1858 كشركة مصرية خاضعة لقوانين الدولة العثمانية، وتم تحديد شروط منح الامتياز لبريطانيا وفرنسا في قانون فيرمان لعام 1854 و 1856 لمدة 99 عامًا من تاريخ الانتهاء من القناة [7]، وكان من المقرر أن تنتهي صلاحية الامتياز الأولي الذي منحته مصر للشركة في عام 1968 ، وفي ذلك الوقت سيتم إعادة التفاوض على الاتفاقية [8].

ومنذ تأسيس الشركة أصبحت شركة السويس مملوكة لمستثمرين بريطانيين وفرنسيين، وكانت الحكومة البريطانية أكبر مساهم، في مقابل حصول الحكومة المصرية على 15 في المائة من إجمالي الأرباح، على الرغم من أن القناة كانت تمر عبر أراضي مصر، وقد تحملت الجزء الأكبر من تكلفة حفرها، ولم يكن لها رأي في شؤونها ولم تحصل على أي ربح مباشر من عملها [9]، فقد كانت معظم أرباح مصر تأتي من الرسوم او الضرائب التي تدفع لمصر لمرور السفن، وهو مبلغ ضئيل قدرها 4 ملايين جنيه إسترليني، ثم تم التفاوض على اتفاقية جديدة (تم التوقيع عليها في مارس 1949) تحصل بموجبها الحكومة على 7 في المائة من إجمالي الأرباح (بحد أدنى 350 ألف جنيه مصري)، بينما أرباح القناة تذهب إلى المساهمين الأوروبيين، وكان لفرنسا النصيب الأكبر من أسهم القناة عند تأسيس قناة السويس، لكن زادت نسبة بريطانيا بعد شرائها لنصيب مصر من الخديوي إسماعيل، فأصبحت بعد ذلك أكبر مساهم على الإطلاق[10]. كما لم يكن في ثقافة الشركة الحس السليم للتنمية في مصر أو الرغبة في الاستثمارات في أعمال أخرى غير القناة[11]. لذلك، ليس من المستغرب أن تصبح الشركة هدفاً للتحريض القومي، لإنه كان يُنظر إليها باستياء على أنها مصدر قلق أجنبي لم تسهم كثيرًا في الاقتصاد المصري، وأنها "أسوأ عدو لمصر في القرن التاسع عشر"، فقد تم تحميل مصر تكلفة القناة بينما سلبها

مزاياها، كما تم اعتبارها سببًا رئيسيًا لاستمرار احتلال بريطانيا العظمى للبلاد، وأسلوب حياة كبار موظفي الشركة وثراءهم الواضح ووسائل الراحة والامتيازات التي تمتعوا بها"، كل ذلك ساهم في مرارة الهجوم على المساهمين الأوروبيين ، خاصة منذ عام 1910 ، عندما اقترحت الشركة تمديد الامتياز لمدة 40 عامًا أخرى حتى عام 2008 ، لكن الحكومة العسكرية المصرية التي جاءت إلى السلطة بقيادة جمال عبدالناصر نتيجة ثورة 1952 كانت أقل قبولاً في تعاملاتها مع الشركة من سابقاتها. وكان تأميم القناة حلم راود المصريين منذ تأسيس الشركة، وطالبت به الحركة الوطنية منذ الثلاثينيات، لذلك منذ عام 1955 فصاعدًا، قُدمت للشركة سلسلة من المطالب التي تهدف إلى تقويض موقعها المتميز وفي تمهيد الطريق للتنازل عن الامتياز عام 1968 أو حتى قبل ذلك[12].

وكان السبب المباشر لتأميم عبد الناصر القناة ناتج بشكل أساسي عن رفض الولايات المتحدة المساعدة في تمويل سد أسوان في مصر،[13]، فكان سحب مشروع العرض الأمريكي الخاص بالسد العالي بمثابة تحد لمصر ولسياسة قائدها عبد الناصر، لإن السد العالي كان لناصر ولشعب مصر رمزا لآمالهم في حياة أفضل، إذ تم تصميم سد أسوان للتحكم في مياه فيضان النيل وتوفير الكهرباء والماء لعامة الشعب المصري، فكان رمزا لتحديث مصر[14]. ولقد كان هذا القرار من ضمن عدة تدابير عقابية فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية على مصر، وكانت هناك عوامل مؤثرة في توجه السياسة الأمريكية المتعنتة نحو مصر: فقد سحبت الولايات المتحدة وبريطانيا تمويلهما لسد أسوان بعد أن بعد أن قام عبد الناصر بعدة تحركات بدت صديقة للكتلة الشيوعية، وهي بمثابة ضربة لمتخذ القرار في واشنطن الذي راي في هذا تحدياً للسياسات الأمريكية في المنطقة[15]. في الوقت الذي كانت الحرب الباردة في أوجها، وكانت من ضمن سياسة الولايات المتحدة لاحتواء الخطر الشيوعي في المنطقة انها وعدت بهذا الدعم المالي من أجل إبعاد عبد الناصر عن الاتحاد السوفيتي[16] ، وقد اتجه عبد الناصر الى الكتلة السوفيتية الشيوعية بعد تعنت الولايات المتحدة على اتمام هذه الصفقة، فوافقت الكتلة السوفيتية على إمداده بكميات معقولة من الأسلحة [17]. لان تسليح الجيش المصري كانت مسألة ملحة بالنسبة لعبد الناصر آنذاك، لكي يحافظ على ولاء جيشه ولدعمه بالأسلحة اللازمة. لكن بعد ان اكتشفت الدول الغربية ابتياعه سلاحا سوفيتيا في أواخر العام نفسه، وذلك على أثر الإعلان عن صفقة الأسلحة التشيكية في ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥، سحبت الولايات المتحدة عرضها، فقد رأت واشنطن ان عليها ان تختار بين صداقة مصر لمنع توثق العلاقات مع موسكو او انتهاج سياسة عقابية لمصر لتحالفها مع السوفييت [18] ، بالإضافة إلى ذلك، خشيت الإدارة أنه، في ضوء مبادرات عبد الناصر تجاه السوفييت، فإنها لن تكون قادرة على إقناع الكونجرس بالموافقة على التمويل طويل الأجل الذي يستلزمه مثل هذا الترتيب، لإنها رأت أن مصر ستجد صعوبة في الوفاء بالتزاماتها المالية تجاه مشروع السد مع العبء الإضافي المتمثل في ديون الأسلحة الجديدة الباهظة الثمن[19]. فأرسلت واشنطن مساعد وزير الخارجية جورج آلان George Allenللضغط على ناصر للتراجع[20]، وأعلنت بعد ذلك كل من واشنطن ولندن قرارهما بالمساهمة مع البنك الدولي في تمويل السد العالي، لكن الكونجرس الأمريكي ادعى انه لا يصح ان تقدم المساعدات لدولتين من دول الحياد وهما يوغسلافيا ومصر في الوقت نفسه، فقرر مساعدة نظام تيتو اليوغسلافي فقط ، وفي ١٩ يوليو قررت واشنطن سحب صفقة تمويل السد، وتبعتها لندن[21].

والواقع ان موقف الكونجرس جاء بعد فشل مهمة "أندرسون" إلى القاهرة ، وعرض أمريكا تمويل المشروع مقابل السلام مع اسرائيل، لكن جمال عبد الناصر رفض الانضمام إلى أية أحلاف عسكرية غربية، أو عقد صلح مع إسرائيل[22]. ولقد ذكر السناتور فولبرايت، رئيس لجنة الشئون الخارجية في الكونجرس الأمريكي " انه واثق ان قرار الرجوع عن تمويل السد العالي اتخذ بعد اقل من شهرين من قرار المشاركة " [23]، ومن جهة ثانية: فقد أثارت صفقة الأسلحة مخاوف الصهيونية[24] ، واقترح بن جوريون – أول رئيس وزراء الكيان الصهيوني– شن هجوم فوري على مصر قبل ان تتداعم قوتها العسكرية[25]. إضافة لهذا، فقد رفض الكونجرس الأمريكي هذه الصفقة وذلك بسبب تخوفه في التوسع بعد بناء السد العالي في زارعة القطن في مصر الذي قد يؤدي في النهاية الى اكتساح السوق العالمية وخفض الأسعار، مما قد يضر سوق القطن الأمريكية، كما ان الغرب كان يرى في عبد الناصر مصدر إزعاج له، وتمثل ذلك في الانتقادات الموجهة لعبد الناصر بعد الاعتراف بالصين الشعبية، وبذلك فإنه يعد مناهض للسياسة الغربية[26].

وبالطبع كان هناك العديد من الأسباب الأخرى لهذا الصراع، من أهمها رغبة ناصر في إنهاء النفوذ البريطاني في مصر. فمنذ الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882، فقد تواجد الجنود البريطانيون على طول نهر النيل، وعلى الرغم من أن المعاهدات الإنجليزية البريطانية لعامي 1936 و1954 توقعت انسحابهم، إلا أنه لا يزال هناك جنود بريطانيون في منطقة القناة [27]. ومما ازداد الموقف تأزما، إقالة الملك الأردني الحسين بن طلال ١٩٥٢-١٩٩٩ للجنرال جلوب باشا في مارس ١٩٥٦، كقائد للفيلق العربي بالجيش الأردني، واعتقدت بريطانيا ان ناصرا وراء ذلك [28]. كما اتخذ الفرنسيون موقفا متشددا من عبد الناصر لدعمه الثورة الجزائرية، مما صعب عليهم قمعها وتسببت في استنزاف موارد فرنسا[29].

وقد استند جمال عبد الناصر في قرار التأميم الى اتفاقية القسطنطينية الموقعة في29/10/1888م، التي تكفل حرية الملاحة في قناة السويس، فقد أباحت للسفن من جميع الانواع التابعة للدول البحرية حرية المرور في القناة بأوقات السلام والحرب على السواء، لكنها نصت في المادة العاشرة منها على حق مصر اتخاذ الإجراءات الي تراها ضرورية لتضمن بها الدفاع عن نفسها وصيانة امنها، بالنسبة للملاحة في القناة، وأناطت بمصر بصفتها الدولة صاحبة الاقليم حق الدفاع عن حيادة القناة وسلامة المرور فيها [30] .لذلك، في أعقاب اندلاع حرب عام 1948بين الدول العربية والكيان الصهيوني، أصدرت الحكومة المصرية تشريعات تنظم مسألة تفتيش السفن والطائرات فى موانيها الجوية والبحرية ومياهها الإقليمية بما فى ذلك قناة السويس، وضبط الغنائم المتعلقة بهذه الحرب ومصادرتها[31]. وإحكاماً لحق مصر في السيادة على قناة السويس، قامت مصر قبل تأميم القناة بفترة باحتجاز عدد من السفن الي تحمل مواد حربية، وأسلحة لإسرائيل منها السفينة الأمريكية "ألبيون "في 3ديسمبر 1953م، والسفينة الإيطالية "ماريا أنطونيا "في يناير 1954م ، والسفينة البريطانية " أرجو بيك"، في 10ابريل 1955م، وقد قاومتها السلطات المصرية بالقوة ومنعتها من اقتحام الخليج؛ لأنها كانت تحمل مهربات الى إسرائيل، وأيضا السفينة البريطانية "أتشن "في 3يوليه 1955م وقد استندت مصر في ذلك الى ان حالة الحرب مع إسرائيل ما زالت قائمة [32].

وقد كان لقرار التأميم صدا عالميا اهتزت له الدول الغربية، فكانت ردة الفعل المباشرة عقب قرار التأميم قيام الدول الغربية باستدعاء موظفيها الذين كانوا يديرون شئون قناة السويس والمرشدين الذين يتولون قيادة السفن في عبورها الى

بلادهم، لأن الشركة كانت تدار من باريس، وكان معظمهم من الفرنسيين، وكان ذلك الاتجاه من الغرب بهدف إثبات عجز مصر عن إدارة القناة وحدها حتى تقع في متاعب مالية وسياسية، ولكن مصر نجحت في إدارة القناة، لان السلطات المصرية كانت قد أعدت نفسها في الواقع لنقل المسؤوليات من الشركة إلى الدولة، بعد أسابيع قليلة فقط من الانقلاب العسكري الناصري [33]. لكن في الواقع، تسبب تأميم قناة السويس في حدوث نقص هائل في إمدادات النفط، خاصة إلى أوروبا، لذلك، قوبل تأميم قناة السويس بالذعر. هذا الهلع في النهاية أدى بتطور هذه الأزمة الى العدوان الثلاثي على مصر بتحالف بريطاني وفرنسي وإسرائيلي، الذي حدث في أكتوبر ونوفمبر 1956، والذي توقف بتدخل الأمم المتحدة.

المبحث الثاني: موقف شركة بريتيش بتروليومBP من صدور قرار التأميم:

شركة بريتيش بتروليوم(BP) (شركة البترول البريطانية) هي واحدة من أكبر الشركات متعددة الجنسيات في العالم، ومن بين الرواد العالميين في مجال النفط والغاز، فقد تأسست الشركة عام 1909، عندما تأسست شركة النفط الأنجلو- فارسية APOC. وأنشأت APOC شركة الشحن البريطانية التابعة لها شركة الناقلات البريطانية في عام 1915، وفي عام 1935 أعيدت تسميتها إلى شركة النفط الأنجلو - إيرانية AIOC، ثم في عام 1954 أصبحت مسماها بريتيش بتروليوم BP (شركة البترول البريطانية). وهي 51٪ من أسهمها مملوكة للحكومة البريطانية من عام 1914 فصاعدا، وكانت بارزة بين كبرى الشركات العالمية في العالم، جنبا إلى جنب مع شركة شل البريطانية و جلف أويل وتكساكو وستاندرد أويل أوف نيو جيرسي إيسو وشركة ستاندرد أويل في نيويورك ، حيث شكلوا المجموعة المعروفة باسم الأخوات السبع التي هيمنت على صناعة النفط من الخمسينيات إلى الثمانينيات.فقد بدأ التزام شركة BP (والاعتماد عليها) بالعمليات في إيران باكتشافها في إيران عام 1908 حقل بختياري النفطي الهائل ، والذي مُنحت الشركة امتيازًا لمدة 60 عامًا من قبل الشاه [34] . لذا، كان يُنظر إلى شركة بريتيش بتروليوم على أنها أحد الأصول البريطانية الرئيسية، والتي وصفها تشرشل بأنها حاسمة بالنسبة "للازدهار الوطني في سلام وأماننا في الحرب" [35]. وكانت الأعمال الرئيسية لشركة BP هي التنقيب والإنتاج والتكرير والتسويق والمواد الكيميائية، وكانت ثالث أكبر منتج للبترول والبتروكيماويات في العالم، بناءً على القيمة السوقية، بعد Royal Dutch / Shell و Exxon[36].

تمركزت عمليات التنقيب عن النفط لشركة BP قبل أزمة السويس في الشرق الأوسط، خاصة في إيران والعراق والكويت، إذ تمتلك شركة BP أكبر حصة في الشرق الأوسط من بين جميع شركات النفط البريطانية، والتي تمثل 99 ٪ من إنتاجها النفطي، بينما شركة شل البريطانية 13٪[37]. ورغم أن العديد من شركات النفط الأخرى كانت مهددة بسبب الاستيلاء على القناة، مما تسبب في انخفاض قيم الشركات النفطية بسبب المخاطر التي تحوم فوق مجرى السويس المائي ونفط الشرق الأوسط [38]، وتلقت حصة بريتيش بتروليوم المسيطرة في شركة قناة السويس النصيب الأكبر من المشاكل، وكانت الأكثر تضرراً بشكل مباشر نتيجة المشاكل التي نشأت بسبب تأميم القناة، مما يعكس مدى اعتمادهما على موارد هذه المنطقة فقط، لانحصار مصالحها الإنتاجية الكبيرة في الشرق الأوسط ومصالحها التسويقية الكبيرة في أوروبا[39]، لاسيما وان الشركة تعرضت لأزمة كبيرة قبل أزمة السويس، وهي نتيجة قيام حكومة مصدق بتأميم أصول الشركة في إيران في عام 1951. وجاءت خطوة التأميم، التي أذن بها قرار البرلمان الايراني، في أعقاب محاولات فاشلة للضغط

على شركة النفط الأنجلو–إيرانية. لزيادة الإنتاج والإيرادات[40]. ولم تُحسن مفاوضات المملكة المتحدة والولايات المتحدة والقضية المرفوعة من قبل الحكومة البريطانية إلى محكمة العدل الدولية في لاهاي من موقف شركة بريتيش بتروليوم، لان الشكوى رُفضت، كما ان دعم الولايات المتحدة للبريطانيين في الانقلاب ضد حكومة مصدق لصالح شاه إيران المخلوع في عام 1952 لم يفد الشركة كثيرا، لان الشركة في النهاية اضطرت لعقد اتفاق جديد مع الحكومة الإيرانية، لان أصول شركة بريتيش بتروليوم السابقة كانت تحت سيطرة كونسورتيوم الأجنبي الذي تم إنشاءه في عام 1954 لإدارة صناعة النفط الإيرانية لسنوات عديدة تالية[41]. وفي عام 1954، عندما أصبحت شركة النفط الأنجلو إيرانية AIOC شركة بريتيش بتروليوم(BP) (شركة البترول البريطانية) كانت عضوًا فيه، وتم تقاسم أرباحها بنسبة 50:50 مع الحكومة الإيرانية[42]. والواقع ان أزمة السويس، وقبلها تأميم إيران لنفط إيران، عرضت جميع شركات النفط المنتجة في الشرق الأوسط لتهديدات مماثلة، إذا بدأت الدول التي تعمل فيها في المطالبة بالمزيد منها ومن حكوماتها. ففي بداية الخمسينات، كانت الحركة القومية العربية المعادية للمستعمر الأوروبي في البلاد العربية في أوج انتشارها، كما اشتد صراع القوى الوطنية في بعض الدول العربية المنتجة للنفط في العالم وبالأخص في العراق ضد استغلال الشركة العالمية لنفطها، حيث حث مبدأ مناصفة الأرباح النفطية الذي نجحت فنزويلا في فرضه على الشركات العاملة داخل فنزويلا في نهاية الأربعينات، ثم تأميم شركات النفط العاملة في إيران على يد محمد مصدق 1951، هذه الدول للمطالبة بتأميم نفطهم أو على الأقل تعديل بنود اتفاقيات ما قبل الخمسينيات المجحفة، وهو ما اضطرت الشركة للقبول به حتى قبل حدوث أزمة السويس[43].

كل هذا، كان لابد ان يكون له تداعيات مهمة جدا على استجابة شركة بريتيش بتروليوم لأزمة تأميم قناة السويس عام 1956. إذ أدى الى اضطرابات واسعة النطاق في عمليات الشركة، التي تأثرت بشكل خطير بسبب استمرار مستوى اعتمادها على نفط نصف الكرة الشرقي الذي يتم نقله عبر القناة من بين هذه الشركات، وبسبب قيود الحكومية المصرية التي كان لها عواقب سلبية على أداء شركة BP. فمع أزمة السويس في عام 1956، تسبب فقدان المنتجات البترولية في مشاكل لوجستية خطيرة، لان أوروبا الغربية كانت بحاجة إلى ناقلات أكبر. فقبل إغلاق السويس، تم نقل ما يقرب من 30٪ من إمدادات النفط البريطانية عبر القناة، لكونها أرخص وسيلة لنقل إمدادات النفط البريطانية من الشرق الأوسط. لكن بعد تأميم القناة، كان على ناقلات شحن الإمدادات الالتفاف حول كيب بوينت، مما أدى إلى ارتفاع أسعار الشحن لشركة BP، فتأثرت أعمال الشركة بشدة بسبب إعادة ترتيب مصادر الإمداد، وارتفاع أسعار الإيجار الباهظة[44].

لهذه الأسباب، احتاجت شركة BP إلى حلفاء أقوياء من أجل الدفاع عن مصالحهم في الشرق الأوسط، وعدم انهيار أصول شركتهم، وكان الدرس الذي استخلصوه من إيران هو أن يجب على الحكومة البريطانية بالدرجة الأولى ان تقدم لها دعمًا سياسيًا واقتصاديًا خلال هذه الأزمة ايضا. وحتى تصل لهذا الهدف، أصدرت شركة BP خلال عامي الأزمة 1956 –1957 العديد من البيانات الصحفية والتقارير المالية، بالإضافة لبيانات رئيس مجلس الإدارة في الجمعية العمومية، والتي تضمنت مواد مصورة ورسومات بالإضافة إلى النصوص المكتوبة. ووفقا لدراسة Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.[45] فإن الشركة وجهت هذه البيانات الصحفية والتقارير وبيانات رئيس مجلسها إلى نوعين من الجماهير، وان

هناك دافعين من استخدام هذه التقارير: الدافع الأول ان استخدام هذه البيانات الصحفية والتقارير توضح كيف يمكن للشركات أن تتعامل مع التهديدات الخارجية أو تخفف من رد الفعل على الإخفاقات الداخلية. كما انها تعكس إحساس الشركة ب "المسؤولية الاجتماعية للشركات السياسية" والذي يهدف لتعزيز مكانة الشركة وسلطتها. لذلك فالنوع الأول المستهدف من الجمهور هنا هو الجمهور "المحلي" وهم المستثمرين / المساهمين، لإبقاء المستثمرين على دراية بالأحداث الرئيسية والدفاع عن الشركة ضد التحديات والانتقادات. وشمل ذلك المستثمرين الذين حضروا الاجتماعات وقرأوا البيانات المالية، وكثير من "المعلومات الإضافية" خلال فترة الأزمة، التي استخدمت للتأكيد على الجانب الإيجابي من أداء الشركة وصرف الانتباه عن النتائج السلبية لأزمة السويس، لان شركة BP احتاجت إلى الحفاظ على ثقة المساهمين وطمأنتهم بوضعها الآمن. ولذلك، فان تقديم التقارير على أساس مستمر لإبقاء المستخدمين المستثمرين على دراية بسلوك الشركة لم يتم نشرها من قبل الشركة للدفاع عن نفسها في أوقات الأزمات فقط، وانما كانت شكل من أشكال إدارة السمعة[46]. كما ان "توفير معلومات ذات صلة بالقيمة تهدف إلى تحسين اتخاذ قرارات المستثمرين"[47].

وأما الدافع الثاني من هذه التقارير، فهو دعم الجمهور من السياسيين وعامة الناس للشركة، لذلك هذا الدافع كان هو الأهم للشركة، لإنها هي محاولات "إدارة أصحاب المصلحة" أي شركة BP لتوحيد الدعم من أولئك الذين تحتاج الشركة إلى دعمهم الذين كان ضروريًا في لحظات التوتر، وبالأخص حكوماتها، عندما تعرض استقرار الشركة للتهديد نتيجة لتحديات لشبكة التوريد الخاصة بها، وانتقادات لسلوكها أثناء الأزمة[48]. ومن ثم فان مهمة هذه التقارير لم تكن مقصورة على إظهار المسؤولية الاجتماعية للشركات، ولكنها تتعلق أيضًا بمجموعة أوسع من القضايا التي تنشأ نتيجة للأزمة السياسية والاقتصادية الدولية. فهي تساهم في إضفاء الشرعية على اعمالها في منطقة الشرق الأوسط وردة الفعل خلال الأزمة، كما احتاجت الشركات إلى موافقة الحكومة في مقاومة التأميم. فقد أدركت الشركة خلال أزمة إيران ان التفاصيل المبلغ عنها لتاريخ عقود شركة بريتيش بتروليوم مع إيران كانت مفيدة في إثبات أنها شريك جدير بالثقة. كما يمكن أيضًا حشد الدعم السياسي من خلال استحضار الشركات للرفاهية العالمية. وادعاء شركة بريتيش بتروليوم أن عملها عزز "التفاهم الدولي" (التقرير السنوي لشركة بريتيش بتروليوم 1957، ص 43) وكل هذا كفيلا بدعم الحكومة البريطانية للشركة.

ولقد كان اعتماد شركة BP كان بالدرجة الأولى على نفط الشرق الأوسط، وهذا يعكس حقيقة مهمة وهي ان السويس وإيران كانتا أزمتان ذاتا تأثيرات فورية وكبيرة جدا على الشركة، وكان التأميم الإيراني حدثً أثر على شركة BP بشدة في عامي 1950 و1951، كما حذرت أزمة السويس مرة أخرى من أن أنشطة الشركة قد تكون تحت رحمة دول الشرق الأوسط التي تعمل فيها. ونتيجة لذلك، تشير تلك التقارير الى ان استجابة شركة BP لهذه الأزمات كانت "تفصيليه ومتنوعة جدا"، لان شركة BP رأت أن سمعتها في السوق معرضة للخطر، نظرًا لاعتمادها على النصف الشرقي من الكرة الأرضية للحصول على إمدادات النفط. لذلك علقت شركة BP على أن "تصرف الرئيس عبد الناصر قد وضع في المقدمة، بشكل قبيح وغير متوقع جميع دول أوروبا الغربية اعتمادهم الكبير والمتنامي على نفط الشرق الأوسط، الذي عاد الإمداد المؤكد منه مرة أخرى، كما كان الحال في عام 1951 في ذلك الوقت وقت النزاع النفطي

الفارسي ، موضع تساؤل ". ورغم انه لم يكن لدى الشركة نفس الحاجة للدفاع عن عملياتها في مصر ضد الانتقادات المحلية كما حدث خلال الأزمة الإيرانية، لان تصرف عبد الناصر كان موجهاً ضد الحكومات الغربية وليس سلوك الشركات الفردية. لكن الشركة استجابت للأخطار الواضحة للسويس بإعلان سلامتها المالية واستقرارها. ولم تقم بالرد على منتقديها من خلال تقديم رد طويل ومفصل كما فعلت مع اتهامات الحكومة الإيرانية، كما شددت على فضائلها كصاحب عمل[49].

ووفقا لما جاء في تقرير شركة BP، فإنها استقبلت قرار التأميم بهدوء في بداية الأزمة، حيث كانت هناك محاولات للتقليل من أهمية القرار، حيث وصف التقرير أزمة قناة السويس بأنها "بالأساس مشكلة نقل خلال الرحلة الطويلة حول كيب"، كما ان رئيس مجلس الإدارة، جاس Gass شدد على أن "الإجراءات التي تم اتخاذها كانت فعالة في التعامل مع حالة الطوارئ" (التقرير السنويBP 1956 ، ص 16). ومع ذلك، كان جاس على دراية بأن حامل الأسهم سيكون معنيًا بعواقب أزمة السويس على أداء شركة BP، لذلك قال إن نتائج عام 1956 تمثل قصة التقدم "الرائعة" (التقرير السنوي BP 1956، ص 16). لذلك، كان تقرير شركة BPالسنوي لعام 1956 مختلفًا عن تقرير العام السابق 1955 في عدد من النواحي، فلقد كانت عدد صفحاته أطول بكثير، بلغت 40 مقارنة بـــ 28 – نتيجة زيادة كبيرة في الرسومات للتقرير. وكانت هناك ست صفحات من الخرائط، تقارن طرق نقل النفط، وتظهر مناطق الإنتاج والاستكشاف والمصافي والتسويق في جميع أنحاء العالم. كما كانت هناك 10 صور، تُظهر أنشطة الشركة، كمصفاة، ومحطة خدمة، ومختبرات، وناقلة. وفيما يخص قضايا التوظيف موظفي وعمال الشركة، شددت الشركة على المساهمة التي تقدمها على غرار شركات النفط الأخرى في التقدم العالمي. وبأنها عملية صحية ومتنامية، مدعومة بمجموعة متنوعة من العمليات. لذلك، انخرطت شركة BP في تقريرها لعام 1956 مع التمصير، وأكدت أنها "لن تدخر جهدًا لضمان مستوى حياة جيد" للموظفين أينما عملوا، مع "كل حافز وفرصة للتدريب والتقدم في المسؤولية الفنية والإدارية BP)" (التقرير السنويBP 1956 ، ص 21). وكان الهدف من كل هذه التفاصيل هو التأثير على المستثمرين والجمهور من الساسة وعامة الناس من خلال إظهار أن شركة BP كانت عملية دولية، على الرغم من اعتمادها على الشرق الأوسط لإمدادات النفط.

في حين ان تقرير عام 1957 عكس المخاوف الشديدة التي تعرضت لها شركة BP خلال عام 1957 مع اشتداد الأزمة، ففي هذا التقرير الذي بلغ عدد صفحاته 48، وصوره 11 صورة، كان نقاش الشركة حول السويس كأزمة أكثر وضوحًا من مناقشة عام 1956. فالسويس لم تعد "مشكلة" بل "أزمة" ولها "آثار سلبية" (التقرير السنوي BP 1957، ص 17). ووصف التقرير صناعة النفط خلال هذه السنة بانها في فترة "اختلال التوازن". لان مع بداية عام 1957 انخفضت التجارة، وتباطؤ الاستهلاك الأوروبي. رغم ذلك، أكد التقرير على انه لا يزال للنفط مساهمة "مهمة ومتوسعة" في إمدادات الطاقة (التقرير السنوي BP 1957، ص 17). لإن إنتاج النفط في الشرق الأوسط لشركة BP أصبح الآن "ضخمًا"، اذ بلغ 200 مليون طن سنويًا – وانه "في ظل الظروف المستقرة للسماح بالتدفق الحر للتجارة الدولية، من المتوقع بثقة أن يستمر في الزيادة" (التقرير السنوي BP 1957، ص 18). وبموجب ترتيبات 50/50 مع الشركات العاملة (في مناطق الشرق الأوسط)، فإن حكومات البلدان المضيفة يمكنها "الاستفادة من الإيرادات الكبيرة للغاية، بمعدل يقترب الآن من 450

مليون جنيه إسترليني سنويًا" (التقرير السنوي لشركة 1957 BP، ص 18). مع تصاعد الصراع، اتخذت شركة BP تدابير لحماية مصالحها التجارية. أعادت الشركة توجيه صادراتها النفطية في الشرق الأوسط إلى طرق أخرى، مثل رأس الرجاء الصالح، كما شددت شركة BP على ميزة "لم يتم إدراكها دائمًا" وهي أن شركات النفط "يتعين عليها إعادة استثمار معظم حصتهم "في تطوير مرافق الإنتاج (التقرير السنوي BP 1957، ص 18). وفيما يخص قضايا التوظيف موظفي وعمال الشركة، أكدت الشركة في تقريرها لعام 1957 أن "نجاحها الملحوظ (تم تحقيقه) في المناطق المتخلفة (التأكيد مضاف) في تدريب البالغين الذين ليس لديهم خبرة صناعية سابقة والمتدربين التجاريين والتجاريين الشباب" (التقرير السنوي BP 1957، ص 40). أكد تقرير عام 1957 على مساهمته بالقول إنه يعتزم "مواصلة تكريس اهتمام خاص لتدريب المواطنين والنهوض بهم في البلدان التي يعمل فيها ... تركيز كبير على تدويل (التقرير السنوي BP 1957، ص 43). كما شددت شركة BP على أنها أرسلت موظفيها البريطانيين إلى الخارج، ولديها موظفون في الخارج يعملون في المملكة المتحدة: "هذا له قيمة مباشرة بالنسبة لنا كمجموعة دولية ويساهم أيضًا في القضية العامة للتفاهم الدولي (التقرير السنوي BP 1957، ص 43).

المبحث الثالث: جهود شركة بريتيش بتروليوم (BP) والحكومة البريطانية خلال أزمة السويس:

خلص الجزء السابق إلى أن شركة BP أرادت من المستثمرين / المساهمين حماية أنشطتها في الشرق الأوسط، لإن المعلومات التي قدمت في تقارير الشركة كان هدفها بالدرجة الأولى – كما ذكر آنفا– تبرير موقف الشركة وكفالة سياسة الحكومات الغربية أثناء الأزمة، لأنها تتعلق بالصلة بالمستثمرين، وليس حول إستراتيجية الشركة فقط. والمستثمرين في حالة شركة BP ليسوا الأشخاص فقط، لان قناة السويس التي بنيت 1854–1869، كانت – كما أشير اليه آنفا– شركة مملوكة لمستثمرين فرنسيين وبريطانيين، حيث استحوذت الحكومة البريطانية على 44٪ من أسهم التصويت. لذلك، من الصعب تقييم تأثير تقارير شركة BP حول قضية السويس على الساسة البريطانيين والرأي العام على انها مجرد مخاوف من أزمة النفط. لان نشر التقارير وبيانات الساسة والمقالات في وسائل الإعلام الجماهيرية في ذلك الوقت، والمجلات "الشعبية" الأسبوعية، مثل Paris Match في فرنسا، والعديد من الأعداد قدمت حقائق، ولكن أيضًا تعليقات، ملتزمة بشكل أساسي بالتنديد بمبادرة ناصر وموقفه، ثم تم وضع قناة السويس فجأة في قلب التحديات الجيوسياسية والعسكرية لبريطانيا وفرنسا[50]، وهذا في غاية الأهمية: فهذه النقطة المثيرة تعكس استجابة الحكومة البريطانية لضغط الشركة الذي قامت به من خلال تقاريرها، وأيضا أهمية القناة الاقتصادية والسياسية للحكومة البريطانية كما لشركة BP ، فالواقع الاقتصادي والسياسي آنذاك يكشف عن حقيقة مهمة جدا وهي انه كان يُنظر إلى القناة في معظم تاريخها على أنها طريق بوابة بريطانيا إلى الهند،[51]، وحتى بعد أن حصلت الهند على استقلالها في عام 1947، استمر الوضع المهم للقناة كحلقة وصل بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى مع البحر الأبيض المتوسط، مما جعلها تحتل مكانًا مهمًا في كل من الأساطير والتطبيقات العملية للإمبراطورية، سواء في دفاعها، وروابط التجارة للإمبراطورية مع دول الكومنولث التابعة لها، وطرق الملاحة، ولذلك فهي تعتبر "قاعدة حيوية ضد التوسع أو الهجوم الشيوعي المحتمل[52].

كما أن بريطانيا نظرت إلى قرار تأميم السويس على أنه فرصة لحماية نفوذها العالمي المنهار وتجنب "نهايات الاستعمارية البريطانية"، لأنه في ذلك الوقت، كان لا يزال يُنظر إلى بريطانيا وكأنها "بريطانيا إلى الأبد"، وعلى أن قوة بريطانيا العظمى غير قابلة للهجوم: لإنها كانت لا تزال تسيطر على إمبراطورية فوق البحار، حتى لو كانت بعض الأجزاء قد اختفت (في شبه الجزيرة الهندية)؛ لكنها ما زالت تمارس نفوذاً عسكرياً على منطقة الشرق الأوسط من خلال قواعد لها دور مباشر في الأردن[53]. ومن المهم ان نذكر أيضا، ان علاقاتها الاقتصادية مع منطقة الشرق الأوسط قوية الى وقت حدوث أزمة التأميم، لا سيما من خلال شركة البترول البريطانية BP ، وبالطبع من خلال حصتها في شركة قناة السويس، فأصول الإمبراطورية البريطانية لشركة النفط في إيران وهويتها السابقة كشركة النفط الأنجلو– فارسية فيما بين الحربين العالميتين ، كانت من ضمن شركات النفط العابرة للحدود الوطنية ، بما في ذلك شركة BP، والتي ظهرت كنوع جديد من الفاعلين السياسيين في القرن العشرين، وانه خلال مسار هذا التحول في الطاقة الصناعية العالمية من الفحم إلى النفط، في عام 1908 ، استخرج فريق D'Arcy من الحفارين النفط لأول مرة في جنوب غرب إيران بدعم تجاري بضمان الاستعمارية البريطانية، وأنتجت شركة النفط الجديدة، شركة النفط الأنجلو– فارسية، ونتج عن هذا المشروع شبكة عالمية واسعة من آبار النفط وخطوط الأنابيب والمصافي والشحن العابر للمحيطات [54].

من جهة أخرى، أظهرت الأزمة الايرانية اعتماد أوروبا الغربية المتزايد على نفط الشرق الأوسط، فلم تؤثر الأزمة على علاقة شركة BP بالدول المنتجة للنفط في الشرق الأوسط فقط، التي طالبت بتعديل اتفاقيات النفط أو تأميمه، كما حدث في العراق ودول الخليج، بل أثرت أيضًا على أوروبا الغربية ككل: فقبل فقدان القناة، تم تقييم القناة من حيث مساهمتها الاقتصادية في الأمن الأوروبي، حيث بلغت كمية البضائع التي تتحرك عبر القارة في عام 1955 200 مليون طن، وكان أكثر هذه الشحنة من بترول الشرق الأوسط. وتم شحن 70 بالمئة من هذا النفط عبر السويس، أي ما يعادل 65 مليون طن سنويا. وخلال الخمسينيات من القرن الماضي، كان اعتماد أوروبا على نفط الشرق الأوسط ينمو بسرعة. فكان 90٪ من الإمدادات مستمدة من الامتيازات في هذه المنطقة. في عام 1955، استهلكت القارة الأوروبية 110 ملايين طن من بترول الشرق الأوسط، وتجاوزت حصة النفط في اقتصاد الطاقة 20٪ [55]. لكن مع فقدان القناة، واجهت أوروبا أزمة طاقة مع نقص في النفط بما يقرب من 2 مليون برميل يوميًا. في نفس الوقت، حظرت السعودية بيع النفط لبريطانيا وفرنسا. وهكذا واجهت القارة أزمة طاقة غير مسبوقة منذ أواخر الأربعينيات[56].

هذا يعني للحكومة البريطانية ان أزمة السويس لم تمثل تهديدًا لإمدادات النفط فحسب، وانما أيضًا تحذيرًا من فقدان السيطرة السياسية في منطقة الشرق الأوسط: لذلك كان رئيس الوزراء البريطاني إيدن Anthony Eden مهتمًا بالحفاظ على منطقة القناة محمية حتى من خلال العمل العسكري لأن "الفشل في الحفاظ على القناة الدولية سيؤدي حتما إلى خسارة واحدة من أهم المصالح والأصول (البريطانية) في الشرق الأوسط " [57]. كما يفسر تصور "بريطانيا إلى الأبد" رد فعل رئيس الوزراء إيدن: الذي لم يستطع تصور أن مصر يمكن أن تجرؤ على كسر مثل هذه الاتفاقيات طويلة الأجل (الامتياز، والاتفاقية الدولية لعام 1888، واتفاقية عام 1949، وما إلى ذلك) وتوجيه ضربة عنيفة لمصالح بريطانيا بطرد

شركة قناة السويس، خاصة ان ايدن كان مدعومًا ببعض المحافظين "التقليديين" المتمسكين بصورة "إنجلترا الإمبراطورية". لأن إيدن وحزب المحافظين نجح باستعادة أغلبيته على حزب العمل بقيادة تشرشل في 6 أبريل 1955[58].

في المقابل، وعلى الرغم من المخاطر، أدركت شركة BP ان دعم موقف الحكومة البريطانية من أزمة السويس لها يجب ان يظل ثابتًا، وأن استمرار السيطرة البريطانية على القناة سواء بالطرق السلمية أو بالقوة ضرورية للحفاظ على الاستقرار في أسواق النفط وضمان مستقبل أعمالها. من أجل ذلك، على الجبهة الدبلوماسية في أول الأمر، استخدمت شركة BP علاقاتها مع الحكومة البريطانية للضغط من أجل حل سلمي للأزمة. كما عملت الشركة خلف الكواليس لتسهيل المفاوضات بين الأطراف المعنية، فقد استفاد مسؤولي شركة BP من وجود المحافظين ودوافعهم للمحافظة على "إنجلترا الإمبراطورية". ظهر ذلك في سبتمبر 1956، عندما أقام مسؤولون بريطانيون وكبار المسؤولين الماليين في شركة النفط شركة BP وشل البريطانية مأدبة عشاء في لندن، وكان القرار الذي أعلنه الرئيس المصري جمال عبد الناصر في 26 يوليو لتأميم قناة السويس الموضوع الأساسي للحديث، حيث أعرب ممثلو الشركة عن قلقهم بشأن الوضع المضطرب بشأن مستقبل قناة السويس، لأنه ممر مائي يتدفق عبره ما بين 55–60٪ من إمدادات النفط البريطانية. لذا في العشاء، اقترح رجال النفط حلاً جديدًا للأزمة المتزايدة على روجر ألين، الموظف الأعلى في الخدمة المدنية، وهو تشكيل كونسورتيوم دولي لتقديم خطة من ثلاث خطوات لنزع فتيل الأزمة. وهو يتكون من ثلاث مراحل: أولاً، ستدفع هذه المجموعة لعبد الناصر رأس مال / مبلغ من المال مقدمًا مساوٍ لمجموع مستحقاته المتوقعة في القناة. ثانيًا، سيعوضون مالكي القناة السابقين ماديا، وأخيراً سيشترون شرائط / قطع طولية من الأرض تعمل على جانبي القناة ومنحها وتشغيل القناة إلى سلطة دولية. واعتقدوا ان هذه الخطة ستفيد في عدم الاعتراف بتأميم عبد الناصر مع الاستمرار في تزويده بمكاسب نقدية كبيرة لإظهار مشاكله[59].

من الصعب تحديد ما إذا كانت خطة شركات النفط البريطانية قد نجحت، لان الساسة البريطانيون لم يعلنوا عنها صراحة خلال الأزمة، وسواء كان هذا الخيار واقعيًا أم لا، فإن اقتراح هذه الخطة يقود الى الاستنتاج بان دوافع الشركة جاءت موائمة تماما لدوافع ومصالح الحكومة البريطانية، فقد فهم المسؤولين البريطانيون أن النفط أصل استراتيجي حيوي ولا يمكنهم تحمل خسارته، لكن طريقة التفكير لدى الطرفين اختلفت، لإن تبادل الأفكار الذي حدث كشف عن فروق مهمة بين الطريقة التي تنظر بها الحكومة والشركات إلى العلاقة بين النفط والسياسة في الشرق الأوسط. فعلى الرغم من كون طريقة التفكير لدى ممثلو الشركة سياسية في الأساس، إلا أنه يمكن حلها من خلال صفقة تجارية. لكن بالنسبة للحكومة، كان الوضع أكثر بكثير من مجرد اقتصاديات؛ لم يكن النفط مجرد سلعة، بل كان قطعة شطرنج استراتيجية لاستخدامها في عالم الجغرافيا السياسية. فقد كان نهج بريطانيا على المدى الطويل نهجًا بسيطًا أعطى لشركات النفط – البريطانية وغيرها مطلق الحرية في إنتاج ونقل وتكرير وبيع المنتجات النفطية دون تدخل يذكر من الحكومة، رغم مساهمة الحكومة البريطانية في هذه الشركات. ولقد ساعد هذا لفترة طويلة في تأمين هدفي السياسة النفطية البريطانية: فالأول هو دعم إمدادات مستقرة وآمنة من النفط، والثاني الحصول على هذا النفط بمعدل مربح للاقتصاد البريطاني. وغالبًا ما وصف المسؤولون البريطانيون سياستهم النفطية هذه بأنها سياسة "ليبرالية" تتمتع فيها الشركات، وكثير منها أمريكية، بحرية بيع

المنتجات وتكريرها في بريطانيا. وبالتالي، نادراً ما وفرت شركة BP وشل، إلى جانب شركات بريطانية أخرى مثل بورما Burmah، أكثر من 50–60٪ من إجمالي السوق البريطانية في أي وقت[60]. وبالنسبة لشركة النفط BP وشركة شل، كان هذا يعني إبقاء بصمة الحكومة في شؤونهم خفيفة قدر الإمكان مع الاستمرار في توضيح أن القوة الدبلوماسية والقانونية وحتى العسكرية لبريطانيا كانت وراء مساعيهما التجارية، وهذا ما أرادته شركتا BP حقًا من الحكومة. فهي لم تريد الكثير من الدعم العلني، بل بالأحرى قدرة الحكومة على منح عقود الامتياز الخاصة بهم القوة الضمنية للقانون الدولي. وكانت هناك عدة مناسبات حيث كانت المشاركة النشطة ضرورية في حماية حقوق وامتيازات شركات النفط البريطانية. كان الأول في عام 1932 عندما ألغى رضا شاه إيران امتياز لشركة النفط الأنجلو– فارسية، ثم دعمها للشركة خلال تأميم محمد صادق للنفط الإيراني[61].

لكن المشكلة، ان أزمة إيران ثم أزمة السويس، غيرت الوضع السياسي في الشرق الأوسط، والحسابات السياسية للنفط بشكل كبير، مما زاد القلق لدى الحكومة البريطانية من أن شركات النفط لم تعد قادرة على خدمة التخزين، وهو الدور المؤقت التقليدي بين بريطانيا ومنتجي النفط دون مساعدة حكومية فاعلة. وقد شكل هذا معضلة لكل من الشركات والحكومة. في حين أدرك كلا الجانبين فائدة استخدام لندن لنفوذها لدعم الشركتين. بالنسبة لشركة BP، كان هذا يعني إبقاء بصمة الحكومة في شؤونها خفيفة قدر الإمكان مع الاستمرار في توضيح أن القوة الدبلوماسية والقانونية وحتى العسكرية لبريطانيا كانت وراء مساعيها التجارية [62]. لذلك قوبل قرار تأميم قناة السويس بالرفض تماما في بريطانيا وبالذعر، لأنه في صباح اليوم التالي من وصول أخبار التأميم إلى لندن، انخفضت قيمة سهم شركة السويس في البورصة من 105 ألف إلى 80 ألف دولار[63]. مما دفع إيدن للقول لمجلس وزرائه: " لا يمكن قبول أي ترتيب للاستخدام المستقبلي لهذا الممر المائي الدولي العظيم من قبل الحكومة البريطانية، مما قد يتركه في أيدي قوة واحدة يمكنها استغلاله لأغراض السياسة الوطنية البحتة "[64] كما كان مستقبل ميثاق بغداد، الذي مثل ميزان القوى بين بريطانيا العظمى والولايات المتحدة في الشرق الأوسط على المحك أيضًا، مما ساهم في إدراج قضية قناة السويس في التكتيكات والاستراتيجيات الجيوسياسية الواسعة لهذه الدول جميعها[65].

من هذا المنطلق، وجدت شركة BP نفسها مضطرة أيضا للتعاون مع الساسة الأمريكان والفرنسيين، بالإضافة للبريطانيين، حيث قدمت لجنة توريد البترول الأجنبية الأمريكية[66]، بحلول 10 أغسطس، خطة عمل للتعامل مع نقص النفط التي تضم في عضويتها شركات نفطية مثل Mobil و Texacoو Standard Oil of New Jersey، ودعت الخطة إلى إنشاء لجنة طوارئ في الشرق الأوسط (MEEC) تتألف من شركات النفط الكبرى والعديد من الشركات المستقلة الأصغر. ووفقا لهذه الخطة فإنه في حالة حدوث أزمة نفطية، تقوم شركة الكهرباء والشرق الأوسط بمسح ميزان العرض / الطلب وتقديم التوصيات فيما يتعلق بتلبية أي نقص محتمل. إن تفعيل خطة الطوارئ، التي تطلبت موافقة الرئيس الأمريكي آيزنهاور، سيسمح للشركات بإجراء أي ترتيبات فيما بينها فيما يتعلق بإنتاج النفط الخام والمنتجات البترولية، وتكريرها، ونقلها، وبيعها. وكان العمل بالتوازي مع MEEC في لندن هو اللجنة الاستشارية لحالات الطوارئ النفطية (OELAC)التي أنشأتها الحكومة البريطانية "لتقديم المشورة بشأن مشكلات إمدادات النفط الناشئة عن حالة الطوارئ في

قناة السويس، والتعاون مع MEEC يتألف من ضباط من شركة BP ، وشركة شل Shell، وشركة البترول الفرنسية Compagnie Française des Petroles، والمديرين التنفيذيين الأجانب للشركات الأمريكية متعددة الجنسيات. تبعا لذلك، بعد التأميم، قام مجلس منظمة التعاون الاقتصادي بتفويض لجنة النفط للبدء في إعداد خطط تخصيص النفط لأوروبا. وكان الهدف من مرحلة التخطيط هذه هو الحد من حالة الذعر التي كانت تتزايد داخل الدول الأعضاء[67].

بالإضافة للإجراء السابق، عقدت حكومات الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا وبريطانيا العظمى سلسلة من الاجتماعات في لندن لمناقشة الوضع، للنظر في الدور الكامل للقوى الكبرى في المنطقة لمواجهة الأزمة. لذلك، عقد مؤتمر دولي حول مشكلة السويس في لندن في 15 أغسطس 1956 واستمر تسعة أيام، قدمت خلاله مقترحات لإنشاء سلطة دولية للقناة، والإبقاء على الاستخدام الحر للقناة وفق معاهدة القسطنطينية لعام 1888. كانت الأهداف الرئيسية الأخرى هي فرض رؤية الولايات المتحدة بعدم استخدام القوة ضد عبد الناصر لأن هذا من شأنه أن يمنح الاتحاد السوفيتي فرص للتدخل في الأزمة ونشر عقيدتها الشيوعية بمنطقة الشرق الأوسط، والتأكد من أنه بينما يتم احترام المصالح المشروعة لمصر، يجب أن تتلقى شركة قناة السويس معاملة عادلة، وضمان إبقاء العمل الفعال للقناة، وعزلها عن التأثيرات السياسية. وفي اجتماع لندن هذا، تمت دعوة مصر لحضور الاجتماع، لكن ناصر رفض العرض في 12 أغسطس خلال مؤتمر صحفي. واستطاعت الولايات المتحدة أن تفرض رؤيتها من خلال وزير خارجيتها جون فوستر دالاس John Foster Dulles، التي أرادت التشغيل الدولي للقناة الإستراتيجية، بينما أيد وزير الخارجية الروسي الجديد شبيلوف Shepilov السيطرة المصرية. وانتهى المؤتمر باتفاق دالاس وإيدن وبينو على حل لإدارة دولية للممر المائي. وفي جلسة المواجهة، قامت ثمانية عشر دولة، متحدية الأهداف الروسية، بدعم الخطة الأمريكية للتشغيل الدولي لصالح جمعية مستخدمي قناة السويس(SCUA) . لكن بعد فشل المناقشات في 12 سبتمبر قبل أيام قليلة من انعقاد المؤتمر الثاني في لندن، طلبت الحكومتان البريطانية والفرنسية عقد اجتماع لمجلس الأمن لبحث الوضع الناجم عن تأميم شركة القناة، وطالبت مصر بالتفاوض على أساس مقترحات مؤتمر لندن الأول. وبدأ النقاش حول القرار الأنجلو–فرنسي في 5 تشرين الأول / أكتوبر بتأسيس رقابة دولية، لكنه فشل نتيجة الفيتو السوفيتي[68].

ويمكن تفسير هدوء الموقف الأمريكي لعاملين، الأول هو نتيجة لقلة المصالح الأمريكية في قناة السويس وفي شركة السويس، إذ 2.7% فقط من إجمالي السفن التي كانت تستخدم القناة وقتئذ كانت مسجلة في الولايات المتحدة، وان الولايات المتحدة مستقلة فيما يتعلق بحاجتها البترولية، كما ان تمركز الاستثمارات الرئيسية لها في دول الخليج، على النقيض من الوضع البريطاني والفرنسي[69]. بالإضافة لذلك، فإن تفسير هدوء الموقف الأمريكي لابد ان يفهم من خلال دراسة العلاقات الحقيقية بين الولايات المتحدة وحليفتها إنجلترا، حيث الصراع الانجلو امريكي كان المحرك الرئيس للعلاقات منذ نهاية الحرب العالمية الثانية. فقد رأت الولايات المتحدة ان الوقت مناسب لها لكي تقيم نظاماً جديداً في المنطقة، يمكنها من الهيمنة في المنطقة لوحدها، بدون الحاجة لأصدقائها القدامى، البريطانيين والفرنسيين، "اللذين تركوا وراءهم في الشرق الأوسط فراغاً على الولايات المتحدة أن تملأه. وان لدى الرئيس الأمريكي أيزنهاور Dwight Eisenhower خطة كاملة لمستقبل الشرق الأوسط، تتضمن ترتيبات سياسية وعسكرية، ومساعدات اقتصادية واسعة" [70].

لكن الاقتراح الأمريكي بإنشاء SCUA في الواقع كان مجرد تشدق كلامي، لأن مثل هذه السلطة الاستشارية لن تمارس تأثيرًا كبيرًا على إدارة القناة نفسها، ولم يتم تنفيذها أبدًا. لأن مصر رفضت تدويل إدارة المجرى المائي من أجل استقلالها واعتزازها، من خلال خطاب عبد الناصر في 15 سبتمبر 1956، الذي أعلن انه سيتم الحفاظ على حرية الملاحة المعلنة. هنا، أعلنت بريطانيا وفرنسا أن مصر استولت على قناة السويس، وتغافل وزير الخارجية البريطاني حقيقة انه قبل عامين فقط وقع اتفاقية تنص على أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من مصر. ورغم ان مصر أعلنت أنها مستعدة للتفاوض، لكن بمجرد أن بدأت المفاوضات، بدأت التهديدات والترهيب من قبل البريطانيين. إذ أعلن إيدن في مجلس العموم أنه لن يكون هناك تمييز بين الدول التي تستخدم القناة. كما قال إنه لن يُسمح لمصر بالنجاح لأن ذلك من شأنه أن يعني نجاح للقومية العربية، وسيكون ضد سياستها التي تهدف لحماية إسرائيل. هنا اعترف إيدن في الواقع أن هدفه الحقيقي ليس عبد الناصر في حد ذاته، بل هزيمة القومية العربية وسحق قضيتها[71]. رغم ذلك، انتقلت لجنة من خمس دول إلى القاهرة، برئاسة السيد منزيس Menzies من أستراليا، لوضع حل لمشكلة السويس. وأرسل منزيس رسالة إلى ناصر في 7 سبتمبر 1956 للإعلان عن "خارطة الطريق" لمهمته. ووصل المبعوثون إلى القاهرة في 2 سبتمبر 1956؛ لكن مصر كانت قد حسمت أمرها بالفعل واعتبرت المحادثات مع البعثة مجرد كلام، وعاد المبعوثون إلى لندن لإغلاق العملية التي وصلت إلى طريق مسدود، لإنهم أدركوا ان مصر لن تتراجع عن تأميم القناة ولا تفتح الأبواب لتدويل إدارتها[72].

وخلال هذه المدة من المفاوضات والمؤتمرات، كانت مصر قد وجدت الوقت للاستقرار وتحسين سيطرتها على القناة، بينما أعد الفرنسيون والإنجليز عمليتهم العسكرية. هنا استيقظت القومية العربية بقوة، مدركة مصيرها الجديد بخوض حرب جديدة. وأظهرت مصر للعالم ان هذا البلد الصغير لن ينحني، وانه يمكنه أن يقف في وجه القوى العظمى التي تهدد بالقوة المسلحة. وفي الواقع ، كان الحل العسكري مُعدًا منذ البداية بالتوازي مع المحاولات الدبلوماسية للتوصل إلى مخرج سلمي من الأزمة ، أذ اعتقد إيدن أنه إذا كان لابد من استخدام القوة ضد عبد الناصر، فمن الأفضل استخدامها على الفور وليس لاحقًا، واعتبر الفرنسيون عبد الناصر تهديدًا لموقفهم في شمال إفريقيا ، وبالتالي كان لديهم دافع قوي نحو التدخل العسكري، وفتحت الحكومتان حوارًا عسكريًا مع الإسرائيليين الذين لديهم مصالح مماثلة لضرب عبد الناصر[73]، وكان رد فعل الحكومة الفرنسية قاسياً أيضا، لإنها رأت بالحرب " فرصة لمحو مصر كداعم نشط للمتمردين الجزائريين وان الاستفادة من انتصارهم على القاهرة للقضاء على هذا التهديد والتمرد مرة واحدة وإلى الأبد"[74]، وهكذا، بدا أن الموقف الاستعماري والإمبريالي العالمي لفرنسا يعتمد على قضية السويس أيضا.

المبحث الرابع: نتائج أزمة السويس على بريطانيا وشركة بريتيش بتروليوم BP:

في 29 أكتوبر 1956 بدأ الهجوم على مصر، وردت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي على الأحداث بالمطالبة بوقف إطلاق النار. لذلك، دعت الولايات المتحدة في قرار أمام الأمم المتحدة إلى إجلاء القوات الإسرائيلية والفرنسية والبريطانية من مصر تحت إشراف قوة خاصة تابعة للأمم المتحدة. وصرح الوزير الخارجية الأمريكي دالاس في مؤتمر صحفي بتاريخ 16 ديسمبر 1956 بما يلي: " أن الهجوم الفعلي وقع دون علمنا وجاء بمثابة مفاجأة كاملة لنا"[75]. لذا، أجبرت الولايات المتحدة القوات البريطانية والفرنسية والحكومة الإسرائيلية على الانسحاب من مصر في مارس 1957. وبذلك فشل الهجوم المشؤوم على منطقة القناة في أهدافه. وبقي عبد الناصر في السلطة وأغلقت قناة السويس. وكذلك، خرب السوريون المؤيدون لناصر خطوط أنابيب النفط في البحر الأبيض المتوسط تضامناً مع المصريين [76].

لكن صراع السويس غيّر بشكل أساسي ميزان القوى الإقليمي، فرغم الهزيمة العسكرية لمصر، نمت مكانة عبد الناصر في العالم العربي كمدافع عن القومية العربية، بينما فقدت بريطانيا وفرنسا نفوذهما في المنطقة لصالح الولايات المتحدة، وتعرضتا للإذلال بعد انسحاب قواتهما من منطقة القناة [77]. كما بدأت بريطانيا تعاني من أزمة اقتصادية، كانت في مجملها واحدة من اهم مؤشرات نهاية دورها الإمبراطوري، حيث بدأ ترشيد استخدام الجازولين وشوهدت السيارات تصطف في طوابير انتظار طويلة أمام محطات الوقود، وقفزت أسعار الصلب بنسبة 6% [78].

لذلك في أوروبا، أشارت إحدى المذكرات الداخلية لمنظمة التعاون الاقتصادي الاوروبي خاصة بالدروس المستفادة من أزمة السويس إلى المخاوف التي أثارتها أزمة السويس نتيجة أثرها على إمدادات الطاقة في أوروبا الغربية، بأن هناك أخطار حتمية في الاعتماد المتزايد لأوروبا الغربية على إمدادات الطاقة الخارجية، لا سيما عندما يأتي معظمها من منطقة صغيرة واحدة من العالم (من الشرق الأوسط أو الولايات المتحدة). لذلك، أوصت لجنة النفط بالمنظمة بإجراءات السياسة التالية: (1) تكديس مخزونات أكبر في أوروبا. (2) تكثيف الجهود المبذولة لجعل نظام توريد النفط في أوروبا أكثر "مرونة" من خلال تطوير مسارات جديدة للناقلات وتحديث مصافي التكرير؛ (3) البحث عن مصادر جديدة للإمداد. (4) التشاور المتبادل والتخطيط المناسب من قبل الحكومات والصناعة لتوقع الانقطاعات النفطية في المستقبل[79].

أما في الولايات المتحدة الأمريكية، فرغم انها حققت أهدافها خلال أزمة السويس كوريث لحلفائها في المنطقة، لكن مستشار النفط الأمريكي البارز والتر ليفي Walter J. Levy انتقد سياسة الولايات المتحدة خلال أزمة السويس، فكتب "إن الحفاظ على حلف الناتو يفرض علينا واجب حماية مصالحهم الحيوية ومصالحنا على حد سواء"، وأوصى بسياسة نفطية تقوم على ثلاثة مبادئ: أولاً، "مجتمع المصالح" بين دول الشرق الأوسط والغرب. ثانياً، التقليل من قابلية الغرب للتأثر بانقطاع النفط في الشرق الأوسط باستخدام سياسات الطاقة المناسبة، بما في ذلك إنشاء احتياطيات نفطية "استراتيجية". وأخيراً، الدعم الحكومي "لحقوق الشركات الخاصة"، والذي كان أساسياً لزيادة الاستثمار[80].

وأدركت الحكومة البريطانية انها لكي تحقق التوازن الصحيح بين التدخل وعدم التدخل في الأزمات النفطية بالمستقبل، يجب أن تكسب تعاون شركتي BP وشل. وإن القيام بذلك يتطلب اتصالاً أوثق مع الشركات وربما المزيد من السيطرة القسرية عليها. وهكذا، من عام 1957 إلى عام 1962، حاول المسؤولون داخل الحكومة البريطانية ببطء تأكيد

المزيد من الإشراف على السياسة النفطية للبلاد مع الاستمرار في ترك الوظيفة الرئيسية لتشغيل نظام إنتاج النفط دون تدخل. وللقيام بذلك، سعى المسؤولون الماليون ووزارة التخطيط ووزارة الخزانة إلى بناء علاقة أقوى وأكثر تعاونًا مع شركتي بريتيش بتروليوم وشركة شل. من خلال الوصول بشكل أكبر وفي الوقت المناسب إلى أفكار شركة BP وشل بشأن النفط، فقد كانت الحكومة تأمل في البقاء في صدارة أي مفاجآت متعلقة بالنفط وممارسة تأثير أقوى من وراء الكواليس على الشركات[81].

أما بالنسبة شركة BP، فكان الدرس أقوى بكثير، فالصراع المكثف على السلطة بين شركات النفط والحكومات المضيفة في الشرق الأوسط، إلى جانب صدمات أسعار النفط التي أعقبت أزمة السويس، عني أن شركة BP فقدت معظم وصولها المباشر إلى إمدادات النفط الخام المنتجة في البلدان الشرق الأوسط، تم تأميم امتيازات النفط في الشرق الأوسط وأفريقيا لشركة BP واحدة تلو الأخرى في السبعينيات[82]. ففي عام 1970، كانت امتيازات شركة بريتش بتروليوم في الشرق الأوسط في إيران والعراق والكويت وقطر وأبو ظبي لا تزال توفر 78 في المائة من نفطها الخام، . قدمت نيجيريا وليبيا 14٪ إضافية بينهما. بحلول عام 1980، كانت بلدان الشرق الأوسط هذه تشكل 26% فقط من إمدادات الشركة[83]. هذا دفعها الى إلى تنويع عملياتها خارج نطاق إنتاج النفط المعتمد بشدة على الشرق الأوسط: فعلى الرغم من ان شركة BP عقب أزمة تأميم النفط الايراني دخلت السوق الكندية عام 1953 من خلال شراء حصة أقلية في شركة Triad Oil، لكن توسعها الفعلي في العالم بدأ في عام 1959، حينما اتجه نشاطها نحو ألاسكا ، مما أدى إلى اكتشاف النفط في خليج برودهو Prudhoe Bay في عام 1969. وفي عام كان المصدر الرئيسي لتوريد الشركة في بريطانيا هو حقول النفط في بحر الشمال، حينما ضربت الشركة هناك لأول مرة في عام 1970 وبدأ الإنتاج في عام 1975، وفي عام 1969 ايضا، دخلت شركة BPالولايات المتحدة عن طريق الاستحواذ على أصول تكرير وتسويق الساحل الشرقي لشركة سنكلير أويل,The American Sinclair Oil ، وبذلك كانت أزمة السويس سببا في توسيع نطاق أعمالها، فلم تعد المصادر الرئيسية للنفط الخام للشركة في عام 1980 في الشرق الأوسط، ولكن في بريطانيا والولايات المتحدة[84]. وهو ما منحها النفوذ السياسي العالمي من جديد، رغم ان أزمة السويس كانت بمثابة نهاية حقبة الاستعمارية البريطانية في الشرق الاوسط[85]. وعلى مستوى أوسع، فقد قضى التأميم على إذلال الاستعمار ووفر الموارد المالية اللازمة لبرامج التنمية في مصر آنذاك.

الخاتمة:

كان عام 1956 عامًا جيوسياسيًا بامتياز، ورغم انه كان في القلب من أعوام الحرب الباردة، إلا انه شهد حربا حقيقية استهدفت أكبر بلد عربي، وأهم ثورات القرن العشرين، ثورة ٢٣ يوليو، الثورة التي رفعت شعار القومية العربية، وواجهت الغرب بتأميم قناة السويس. وبرز عبد الناصر كأحد أهم زعماء العالم الثالث بعد نجاحه في طرد المستعمر البريطاني من مصر، وبعد تأميم قناة السويس ورفع شعار القومية العربية، لكن الغرب الذي اعتاد على السيطرة على مقدرات هذه الدول، صدم صدمة كبيرة بعد قرار تأميم عبدالناصر للقناة، وثارت ثائرته، وتحول تأميم القناة الى أزمة عالمية، وقررت بريطانيا وفرنسا استعادة القناة، وتدمير الجيش المصري والإجهاز على ثورة يوليو، فكان العدوان الثلاثي على مصر. ولقد لعبت شركة بريتش بتروليوم – كما رأينا– دورا مهما، حاولنا إلقاء الضوء عليه، لنصل الى نتيجة مهمة حول انحياز مثل هذه الشركات لصالح الوطن الأم، والعمل من أجل حماية مصالحه والالتزام بسياساته.

كان موقف بريطانيا واضحا من قرار التأميم، الذي كان من خلال مصالحها الجيوسياسية والاقتصادية في الشرق الأوسط، لذلك، كان على صناع القرار السياسي البريطاني أن يضعوا أيديهم مع مديري شركة BP في كيفية التعامل ضد مصر، وقومية الشرق الأوسط ومعاداة الاستعمارية. وهذا ما جعل لشركة BP دورًا مهمًا في تشكيل الاستجابة الدولية لأزمة السويس، سواء من خلال تقاريرها أو دبلوماسيتها. فقد كانت لشركة BP روابط استعمارية كبيرة مع البريطانيين. وبالمثل، من حيث المفهوم البنيوي للدولة، اعتمدت بريطانيا كثيرا على عمليات شركة BP في الشرق الأوسط. لذا، لقد استجابت بريطانيا لحماية شركة BP ليس في مناسبة واحدة، ولكن في مناسبتين، الأولى عند تأميم النفط الإيراني، ثم السويس.

لكن قرارات القادة الغربيون كانت بحاجة إلى التقييم أثناء أزمة السويس، بسبب عدم اليقين والافتقار الفعلي للبراعة لمعالجة العلاقة مع عبد الناصر، وهو على النقيض من موقفها من تأميم النفط الإيراني الذي ووجه بنهج قمعي كلاسيكي لصالح إعادة ملكية الشاه، وهذا الخطأ الذي وقع به مسؤولي شركة BP، اللذين تخيلوا إمكانية تسوية الاتفاقات مع عبد الناصر وسياساته وموقفه من الغرب، ولم يدركوا انه كان من الممكن أن تجتاحهم السياسة، وتقضي على مصالحهم في الشرق الأوسط.

ربما يمكن التساؤل إذا ما كان وقوع أزمة السويس حتمية؟ لقد أثبتت الوثائق البريطانية زيف مقولة أن بريطانيا كانت ستسلم القناة لمصر بعد انتهاء مدة الامتياز، الحقيقة انها لم تفكر في ذلك، بل العكس هو الصحيح، حيث كانت تخطط لمد الامتياز. وهذا يجر الى سؤال آخر مهم ايضا: ما إذا كان قادة شركة BP قد نجحوا في معالجة الأزمة أم لا؟ إن ردود الشركات مثل ردود شركة BP مألوفة للغاية[86]، فما كان واضحًا هو أن إدارة الأزمات لم تكن على ما يبدو في تفكير شركة BP في بداية الأزمة، فكانت استجابتها الأولية بطيئة قبل اشتداد الأزمة، وقللت من أهمية الأزمة الحادة من خلال التباطؤ والضعف في التواصل مع الجمهور حول المشكلة في المرحلة الأولى من الأزمة. ورغم ما قاموا به مديرو الشركة من إجراءات احترازية في مرحلة قمة الأزمة، ككتابتهم للتقارير التي هدفت لتحسين سمعة الشركة ولجلب دعم المحافظين في الحكومة البريطانية، لكنهم افتقروا إلى الحكمة أو البصيرة في كيفية التعامل مع هذه الأزمة: لإنه رغم ان

العديد من رؤساء الشركة كانوا مقتنعون بالخطر الوشيك – كما يتضح من ملاحظاتهم الحادة في تقاريرهم بشكل متزايد طوال الفترة 1954–1956– لكن لا يمكن أن اثبات أنهم كانوا يتوقعون التأميم، كما تُظهر أفعال الشركة أنها لم تكن تستعد لمثل هذا النوع من الاحتمالات. وان التأثير السلبي للأزمة على إمدادات النفط في أوروبا، ثم شروع الشركة بعملية توسيع نطاق عملياتها خارج منطقة الشرق بعد هذه الأزمة وليس قبلها، لهي أدلة أخرى على مدى افتقارهم إلى الحكمة أو البصيرة في كيفية التعامل مع هذه الأزمة، والتنبؤ بها قبل حدوثها، الأمر الذي كان من الممكن التنبؤ به إذا ما قُرأ تاريخ قناة السويس وتاريخ القومية في منطقة الشرق الأوسط بطريقة صحيحة.

وبعيدًا عن هذه الاعتبارات التي تركز على الشركة نفسها، يمكننا أن نفترض أن الاتجاه التاريخي نحو الاستقلال السياسي والاقتصادي في جميع أنحاء العالم الثالث قد غذى زخمًا جيوسياسيًا أغرق كل أصحاب المصلحة الأوروبيين، أمام النفوذ الأمريكي الناشئ في المنطقة، فكان تراجع بريطانيا العظمى في الشرق الأوسط يتشكل، حتى تقاعد قواتها بالكامل من الشرق الأوسط في منتصف الستينيات. لذلك، إن أزمة السويس كانت مصدر إلهام للرأي العام في جميع أنحاء أوروبا، فكان لا بد من طي صفحة من التاريخ الاستعماري. وعليه، فانه يجب النظر لشركة BP وشركة السويس على أنهما شركتين في خدمة الرأسمالية البريطانية، فكلا الشركتين خَدمت مصالح بريطانيا، وليس مصالح الاقتصاد المحلي، وكانتا عائقاً أمام تنمية الاقتصاد الوطني، فتَحولّت كلا الشركتين، اللتين كانتا مفترضاً أن يكون عملهما في صالح مصر، إلى أداة للاستغلال والهيمنة، وللاستنزاف والنهب الاقتصادي. لكنهما أصبحتا محرومتين من شرعيتهما باستقلال مصر، وكان عليهما أن يعيدا لمصر أصولها الرئيسية، إن لم يكن المال، على الأقل القناة، ونفط الشرق الأوسط.

Abstract

The influence of British Petroleum Company BP on British politics during the Suez Crisis of 1956-1957

By Madiha Awad Al-Fadhli

The study seeks to explain the strategies adopted by BP (British Petroleum Company) in facing the Suez Crisis, a subject that historians have only dealt with in narrow limits, shortened by the traditional motives that expressed the British imperial point of view, while BP played an important role In shaping the international response to the Suez crisis, whether through its reporting or diplomacy. Therefore, the study aims to answer how BP played a vital role in shaping the British government's decision to confront Abdel Nasser in 1956. Therefore, it is important that the study also discusses the commercial relationship between BP and the British government, to show how this relationship contributed to Stimulating the policy of imperial-minded Conservative MPs who cared passionately about Britain's political and economic position in the world, particularly in the Middle East.

The study concluded that its slow initial response before the crisis intensified, and the negative impact of the crisis on oil supplies in Europe, indicates that BP was not preparing for this type of crisis ،which was clear if one read the history of the Suez Canal, and the history of nationalism in the Middle East region in the right way, because it was necessary to turn an important page in imperial history, and to return to Egypt its main assets, if not money, then at least the canal, and Middle Eastern oil.

key words: Suez Crisis - British Petroleum Company BP - Nationalization - Tripartite aggression.

الهوامش

[1] ستشير الدراسة الى شركة بريتش بتروليوم BP (شركة البترول البريطانية) طوال بقية البحث مختصرا الاسم بشركة BP ، ما عدا العناوين الرئيسية.

[2] وداد جابر غازي، "تأميم النفط الإيراني وتداعياته على العلاقات الدولية(1951-1953) "، الجامعة المستنصرية: مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، مجلة آداب المستنصرية، (ب.ت).
https://iasj.net/iasj/download/2bf54b45a41c8891

[3] جورج قرم، انفجار المشرق العربي، ط.1، بيروت: دار الفارابي، 2006، ص. 15.

[4] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, Librairie Droz S.A., Genève, 2010, p. 462.

[5] محمد حسنين هيكل، ملفات السويس، ط.1، القاهرة: دار الشروق، 2004، ص. 636.

[6] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 454.

[7] British Archives, FO 464/60, "The Suez Canal, Historical Background", in Arabia: Arab / Middle East issues; Research Department memoranda, 1959 Nov 01 - 1983 Dec 31, Government of the British Kingdom: (LR 6/12), 8 May 1963, (22075), pp. 11-12.

[8] Dulles J. F.: "The Suez Crisis, August 16,1956", In Ethan B. Kapstein (ed.), The Insecure Alliance: Energy Crises and Western Politics Since 1944, Oxford University Press, 1990, p. 103.

[9] British Archives, FO 464/60, , "The Suez Canal, Historical Background",pp. 11-12.

[10] Ibid.

[11] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 454.

[12] British Archives, FO 464/60, "The Suez Canal, Historical Background" ,pp. 11-12.

[13] هنري لورانس، اللعبة الكبرى الشرق العربي المعاصر والصراعات الدولية، ترجمة محمد مخلوف، دار قرطبة للنشر، 1992، ص. 152.

[14] Suez Crisis, 1956, U.S. Department of State Archive, https://2001-2009.state.gov/r/pa/ho/time/lw/97179.htm

[15] محمد عبد الوهاب، "موقف الولايات المتحدة الأمريكية من تأميم مصر لشركة قناة السويس 1956"، في قناة السويس الماضي ...الحاضر ... المستقبل. تحرير خلف عبد العظيم الميري، القاهرة: الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020، ص. 224.

[16] Seale, P.: The struggle for Syria: A study of post-war Arab politics 1945-1958 ,Oxford: U.P., 1966. P. 101.

[17] Nolte, R.& Polk, W.: Toward A Policy for the Middle East, Foreign Affairs, 1958, P. 655.

[18] Lacquer, W.: The Soviet Union and the Middle East, N.Y.: praeger,1959, P. 213.

[19] The Suez Crisis: A Brief Comint History (U), UNITED STATES CRYPTOLOGIC HISTORY Special Series Crisis Collection, Volume2, OFFICE OF ARCHIVES AND HISTORY P . L . 86- 36 NATIONAL SECURITY AGENCY/CENTRAL SECURITY SERVICE, 1988, p. 8.

[20] Ellis, H.: Challenge in the Middle East, Communist influences and American policy, N.Y.: the Ronald press, 1960, P. 44.

[21] طارق السيد سليم، موقف يوغسلافيا من أزمه السويس 1956م، مصر، مجلة بحوث الشرق الأوسط، 2018، ص. 145.

[22] شريف محمد أحمد عبد الجواد، موقف إيطاليا من أزمة السويس 1956، مصر، مجلة بحوث الشرق الأوسط، 2018، ص. 154-153.

للمزيد من التفاصيل، انظر: جمال شقرة، الحركة السياسية في مصر ١٩٥٢/١٩٥٤، رسالة ماجستير غير منشورة، آداب عين شمس، 1985.

[23]محمد حسنين هيكل، مصدر سابق، ص ص. 492 -493.

[24]محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس ١٩٥٤–١٩٥٦، المكتبة التجارية، (د. ت). ص.222.

[25] Louggood, W. F.: Suez Story Key to Middle East, N.Y.: Greenberg, 1957, P.146.

[26] لطيفة محمد سالم، أزمة السويس 1954–1957، (جذور–أحداث–نتائج)، القاهرة، مكتبة مدبولي، 1996، ص ص139–140.

[27] Moeller, E.: The Suez Crisis of 1956 as a moment of transnational humanitarian engagement, Leibniz institute of European History, Mainz, Germany: informa UK Limited, taylor & francis Group, 2016, p. 139.

[28]محمد مصطفى صفوت، المصدر السابق، ص. 224.

[29] Sayed-Ahmed, M. A.: Nasser and American Foreign Policy 1952 – 1956, The American University in Cairo Press, 1991, p. 124.

[30]مصطفى الحفناوي، قناة السويس من مشكلاتها المعاصرة، ج3، حرية الملاحة في قناة السويس، القاهرة: مكتبة الاسرة، 2015، ص ص. 36، 37.

[31] خالد مكرم فوزي، "الموقف الدولي الغربي من الإجراءات المصرية تجاه عبور السفن الإسرائيلية في قناة السويس 1966-1954"، في قناة السويس الماضي ...الحاضر ... المستقبل. تحرير خلف عبد العظيم الميري، القاهرة، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020، ص. 206

[32]مصطفى الحفناوي، المصدر السابق، ص ص.467 -466.

[33] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, pp. 455- 459.

[34] Bamberg, J. H.: The History of the British Petroleum Company, The Anglo-Iranian Years, 1928–1954, Vol. II. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

[35] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises: British Petroleum and Shell 1950-1958",

Accounting History, 20(2), 138-157, 2015. p. 10.

[36] Chaplinsky, S. L. L.: British Petroleum, Ltd., University of Virginia: Darden Graduate School of Business, October 2008, p.5.

[37] Financial Times. May 8, 1957

نقلا عن:Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises" , p. 11.

[38] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 464

[39] Financial Times. May 8, 1957.

نقلا عن:Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises" , p. 11.

[40] El-Gamal, M. A., & Jaffe, A. M.: Oil, Dollars, Debt, and Crises: The Global Curse of Black Gold, Cambridge University Press, 2010, p. 40.

[41] Ibid.

[42] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises", p. 11.

[43] وداد جابر غازي، "تأميم النفط الإيراني وتداعياته على العلاقات الدولي 1951 – 1953)"، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، (د.ت)، ص. 9.

[44] *Klantsching, G. Oil, the Suez Canal, and sterling reserves: economic factors determining British decision making during the 1967 Arab-Israeli crisis, Diplomacy and Statecraft 14(3):131-150, 2003. See also, Crude Oil Price History Graph & Tables | 80 Years, ، https://www.drillingmanual.com/crude-oil-price-history-graph-tables-for-last-80-years/#historic-from-1956-to-1965*

[45] يعتمد بقية هذا المبحث على الدراسة التالية:

Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises: British Petroleum and Shell 1950-1958", Accounting History, 20(2), 138-157, 2015.

[46] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S. "Narrative reporting and crises", p. 4.

[47] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S. "Narrative reporting and crises", p. 6.

[48] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S. "Narrative reporting and crises", p. 3.

[49] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S. "Narrative reporting and crises", p. 3.

[50] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 474 -475.

[51] Dulles J. F. "The Suez Crisis", p. 103.

[52] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises" .p. 12.

[53] Morewood. S. "Prelude to the Suez crisis: The rise and fall of British dominance over the Suez canal, 1869-1956", in Simon Smith (ed.), Reassessing Suez 1956, 1st Edition, London: Routledge, 2008, pp. 13-34.

[54] Shafiee, K.: Machineries of Oil: An Infrastructural History of BP in Iran, The MIT Press Cambridge, 2018, p. 4.

[55] Dulles J. F. "The Suez Crisis", p. 103.

[56] Ibid, p. 118.

[57] Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises" .p. 12.

[58] Bonin. H., History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 474 -475.

[59] Kuiken, J. R.: Empires of Energy: Britain, British Petroleum, Shell and the Remaking of the International Oil Industry, 1957-1979, Boston College: Electronic Thesis or Dissertation, 2013,p. 44. https://core.ac.uk/download/pdf/151480018.pdf

[60] Kuiken, J. R., Empires of Energy, pp. 45-47 .

[61] Ibid, pp.46-47 .

[62] Ibid, p. 48.

[63] Bonin. H. History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 464

[64] Sayed-Ahmed, M. A.: Nasser and American Foreign Policy 1952 – 1956 , p. 123.

[65] Podeh, E.: The Quest for Hegemony in the Arab World: The Struggle over the Baghdad Pact, Leiden, 1995, P. 223.

[66] لجنة إمدادات البترول الأجنبية مسؤولة عن تنظيم إمدادات الوقود للولايات المتحدة وحلفائها، وهي حاليا غير نشطة. أعضاؤها هم من كبار المسؤولين في وزارة الداخلية والمديرين التنفيذيين لشركات النفط الأمريكية ذات العمليات الأجنبية. المشاركون في الشركة محصنون ضد إجراءات مكافحة الثقة. وكانت آخر مرة تعمل خلال أزمة السويس، ولكن يمكن إعادة تنشيطها في غضون أسبوع أو أسبوعين. للمزيد انظر:

United States Foreign Relations, 1964-1968, Volume XXXIV, Energy Diplomacy and Global Issues, https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v34/d228

[67] Dulles J. F. "The Suez Crisis" , p. 108.

[68] British Archives, FO 464/60, "The Suez Canal, Historical Background", pp. 11-12.

[69] جمال معوض شقرة، "أثر أزمة السويس 1956على الصراع الأنجلو – أمريكي"، في قناة السويـــــس الماضي ...الحاضر ... المستقبل، تحرير خلف عبد العظيم الميري، القاهرة: الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020، ص. 283، https://www.sis.gov.eg/UP/BOOks/booknew.pdf

[70] المصدر السابق، ص.289.

[71] Bonin. H. History of the Suez Canal Company 1858-1960, p.473 . Also, See The Suez Canal Problem, 26 July-22 September 1956, Washington: US Department of State Publication, n°6, 392, GPO, 1956, pp. 345-351.

[72] British Archives, FO 464/60, "The Suez Canal, Historical Background", pp.13.

[73] Bonin. H. History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 470-474.

[74] Gaujac, P., "France and the crisis of Suez: An appraisal forty years on" , in David Tal (ed.), The 1956 War : Collusion and Rivalry in the Middle East, London: 2001, P. 51.

[75] The Suez Crisis: A Brief Comint History (U), UNITED STATES CRYPTOLOGIC HISTORY Special Series Crisis Collection, Volume2, OFFICE OF ARCHIVES AND HISTORY P . L . 86- 36, NATIONAL SECURITY AGENCY/CENTRAL SECURITY SERVICE, 1988,p.19.

[76] Kuiken, J. R., Empires of Energy,p. 45.

[77] Suez Crisis, 1956, U.S. Department of State Archive, https://2001-2009.state.gov/r/pa/ho/time/lw/97179.htm

[78] جمال معوض شقرة، "أثر أزمة السويس 1956على الصراع الأنجلو – أمريكي"، ص. 292.

[79] Dulles J. F.: "The Suez Crisis", p. 121.

[80] Ibid.

[81] Kuiken, J. R., Empires of Energy,p.50.

[82] *للمزيد، انظر:*

*Bamberg, J. H.: British Petroleum and Global Oil 1950-1975: **The Challenge of Nationalism**, UK: Cambridge University Press, 2000, pp. 469-485.*

[83] Hobbs, Graham.: British Imperialism and Oil: A History of British Petroleum, 1901-2016, Thesis submitted for the degree of PhD, Department of Development Studies SOAS, University of London, 2019, p. 82.

[84] Ibid, p. 83-84.

[85] Bonin. H. History of the Suez Canal Company 1858-1960, p. 463.

[86] Helle, N. A. "Leadership in Crisis: An Exploration of the British Petroleum Case", International Journal of Business and Social Science, Vol. 3 No. 18 [Special Issue], September 2012, p. 31.

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر الأجنبية:

- British Archives, FO 464/60, "The Suez Canal, Historical Background", in Arabia: Arab / Middle East issues; Research Department memoranda, 1959 Nov 01 - 1983 Dec 31, Government of the British Kingdom: (LR 6/12), 8 May 1963, (22075).
- The Suez Canal Problem, 26 July-22 September 1956, Washington: US Department of State Publication, n°6, 392, GPO, 1956.
- The Suez Crisis: A Brief Comint History (U), UNITED STATES CRYPTOLOGIC HISTORY Special Series Crisis Collection, Volume2, OFFICE OF ARCHIVES AND HISTORY P . L . 86- 36 NATIONAL SECURITY AGENCY/CENTRAL SECURITY SERVICE, 1988.
- United States Foreign Relations, 1964-1968, Volume XXXIV, Energy Diplomacy and Global Issues, https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v34/d228

ثانيا: المراجع العربية:

- الحفناوي، مصطفى: قناة السويس من مشكلاتها المعاصرة، ج3، حرية الملاحة في قناة السويس، القاهرة: مكتبة الاسرة، 2015.
- سالم، لطيفة محمد: أزمة السويس 1954–1957، (جذور–أحداث– نتائج)، القاهرة، مكتبة مدبولي، 1996.
- سليم، طارق السيد: موقف يوغسلافيا من أزمه السويس 1956م، مصر: مجلة بحوث الشرق الأوسط، 2018.
- شقرة، جمال معوض: "أثر أزمة السويس 1956على الصراع الأنجلو – أمريكي"، في قناة السويس الماضي ...الحاضر ... المستقبل، تحرير خلف عبد العظيم الميري، القاهرة: الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020، ص. 283، https://www.sis.gov.eg/UP/BOOks/booknew.pdf
- صفوت، محمد مصطفى: إنجلترا وقناة السويس ١٩٥٤–١٩٥٦، المكتبة التجارية، (د. ت).
- عبد الجواد، شريف محمد أحمد: موقف إيطاليا من أزمة السويس 1956، مصر: مجلة بحوث الشرق الأوسط، 2018.
- عبد الوهاب، محمد: "موقف الولايات المتحدة الأمريكية من تأميم مصر لشركة قناة السويس 1956"، في قناة السويس الماضي ...الحاضر ... المستقبل. تحرير خلف عبد العظيم الميري، القاهرة: الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020.
- غازي، وداد جابر: "تأميم النفط الإيراني وتداعياته على العلاقات الدولية(1951-1953) "، الجامعة المستنصرية: مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، مجلة آداب المستنصرية، (ب.ت). https://iasj.net/iasj/download/2bf54b45a41c8891
- فوزي، خالد مكرم: "الموقف الدولي الغربي من الإجراءات المصرية تجاه عبور السفن الإسرائيلية في قناة السويس 1966-1954"، في قناة السويس الماضي ...الحاضر ... المستقبل. تحرير خلف عبد العظيم الميري، القاهرة، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020.
- قرم، جورج: انفجار المشرق العربي، ط.1، بيروت: دار الفارابي، 2006.
- لورانس، هنري: اللعبة الكبرى الشرق العربي المعاصر والصراعات الدولية، ترجمة محمد مخلوف، دار قرطبة للنشر، 1992.
- هيكل، محمد حسنين: ملفات السويس، ط.1، القاهرة: دار الشروق، 2004.

ثالثا: المراجع الأجنبية:

- Abdelrehim N, Maltby J, Toms S.: "Narrative reporting and crises: British Petroleum and Shell 1950-1958", Accounting History, 20(2), 138-157, 2015.
- Bamberg, J. H.: British Petroleum and Global Oil 1950-1975: The Challenge of Nationalism, UK: Cambridge University Press, 2000.
- Bamberg, J. H.: The History of the British Petroleum Company, The Anglo-Iranian Years, 1928–1954, Vol. II. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- Bonin, H.: History of the Suez Canal Company 1858-1960, Librairie Droz S.A., Genève, 2010.

- Chaplinsky, S. L. L.: British Petroleum, Ltd., University of Virginia: Darden Graduate School of Business, October 2008.
- Dulles J. F.: "The Suez Crisis, August 16,1956", In Ethan B. Kapstein (ed.), The Insecure Alliance: Energy Crises and Western Politics Since 1944, Oxford University Press, 1990.
- El-Gamal, M. A., & Jaffe, A. M.: Oil, Dollars, Debt, and Crises: The Global Curse of Black Gold, Cambridge University Press, 2010.
- Ellis, H.: Challenge in the Middle East, Communist influences and American policy, N.Y.: the Ronald press, 1960 .
- Gaujac, P., "France and the crisis of Suez: An appraisal forty years on" , in David Tal (ed.), The 1956 War : Collusion and Rivalry in the Middle East, London: 2001.
- Helle, N. A. "Leadership in Crisis: An Exploration of the British Petroleum Case", International Journal of Business and Social Science, Vol. 3 No. 18 [Special Issue], September 2012.
- Hobbs, Graham.: British Imperialism and Oil: A History of British Petroleum, 1901-2016, Thesis submitted for the degree of PhD, Department of Development Studies SOAS, University of London, 2019.
- Klantsching, G. Oil, the Suez Canal, and sterling reserves: economic factors determining British decision making during the 1967 Arab-Israeli crisis, Diplomacy and Statecraft 14(3):131-150, 2003.
- Kuiken, J. R.: Empires of Energy: Britain, British Petroleum, Shell and the Remaking of the International Oil Industry, 1957-1979, Boston College: Electronic Thesis or Dissertation, 2013. https://core.ac.uk/download/pdf/151480018.pdf
- Lacquer, W.: The Soviet Union and the Middle East, N.Y.: praeger,1959.
- Louggood, W. F.: Suez Story Key to Middle East, N.Y.: Greenberg, 1957.
- Moeller, E.: The Suez Crisis of 1956 as a moment of transnational humanitarian engagement, Leibniz institute of European History, Mainz, Germany: informa UK Limited, taylor & francis Group, 2016.
- Morewood. S. "Prelude to the Suez crisis: The rise and fall of British dominance over the Suez canal, 1869-1956", in Simon Smith (ed.), Reassessing Suez 1956, 1st Edition, London: Routledge, 2008.
- Nolte, R.& Polk, W.: Toward A Policy for the Middle East, Foreign Affairs, 1958.
- Podeh, E.: The Quest for Hegemony in the Arab World: The Struggle over the Baghdad Pact, Leiden, 1995.
- Sayed-Ahmed, M. A.: Nasser and American Foreign Policy 1952 – 1956, The American University in Cairo Press, 1991.
- Seale, P.: The struggle for Syria: A study of post-war Arab politics 1945-1958 ,Oxford: U.P., 1966.
- Shafiee, K.: Machineries of Oil: An Infrastructural History of BP in Iran, The MIT Press Cambridge, 2018.

رابعا: المواقع الإلكترونية:

- Suez Crisis, 1956, U.S. Department of State Archive, https://2001-2009.state.gov/r/pa/ho/time/lw/97179.htm
- Crude Oil Price History Graph & Tables | 80 Years, ، https://www.drillingmanual.com/crude-oil-price-history-graph-tables-for-last-80-years/#historic-from-1956-to-1965