

ידיעות לנציגויות ישראל בחו"ל

מס' י"נ זה מכיל עמודים

1190

טופס מס. 4...
י"נ זה מכיל 4 עמודים

משמעות ההלאמה של חברת תעלת סואץ

ב-11 בנובמבר 1968 צריך היה לפוג חוקפו של הזכיון של חברת "חברת תעלת סואץ", ורכוש החברה וזכויותיה היו עוברים לידי הממשלה והעם המצרי.

סמוך לתום הפינוי הבריטי החלה כבר התנוונות המצריה לשאול, בלי ספק בהשראת מנגנון התעמולה הממשלתי, מתי תהיה החברה - הרשומה כחברת מניות מצרית - לחברה מצרית ממש. ב-27 ביולי 1956 הודיע עבדול נאצר על הלאמתה.

משנת 1936 יש למצריה חלק בהנהלת החברה. באותה שנה הוכנסו שני חברים מצריים למועצת המנהלים של חברת התעלה שמושבה בפאריס, ובמרס 1949 הוגדל מספרם לארבעה, נוסף על נציג של הממשלה המצרית. מבין יתר חברי מועצת המנהלים, המונה בסך הכל 32 חבר - 17 הם צרפתים, 8 אנגלים, אחד אמריקאי ואחד הולנדי.

מבין 238 הנוטים המועסקים כיום על ידי החברה, רק 32 הם מצרים, אף כי לפי ההסכם בין החברה ובין ממשלת מצרים היה מספרם צריך להיות 120, כי לפי טענות החברה אין למצוא נוטים מצריים שיש להם מסיון ימי והכשרה מקצועית מספקת. מספרם של העובדים המצריים בחברה גדל בהתמדה וכל פקיד זר היוצא לפנסיה - מקומו נחפז על ידי אדם מצרי. בשנת 1956 היה חלקם של המצרים במשרות רק 43 אחוז, ואילו בשנה הבאה עמד חלקם להיות 51 אחוז ובשנת 1968, השנה בה היה צריך לפוג חוקפו של הזכיון, היה מספרם מגיע ל-76 אחוז.

רוב המניות של חברת תעלת סואץ נמצאות בידי אזרחים צרפתים, ו-43% מהם בידי ממשלת בריטניה.

לפי הזכיון של החברה אמור להכניס שינויים בחברה בלי הסכמת מדינות שתחמו על ההסכם.

זכות השיט החפשי בתעלה סואץ
מבוססת על אמנת קושטא שנחתמה
באוקטובר 1888 על ידי בריטניה,
גרמניה, אוסטריה, ספרד, איטליה,
הולאנד, רוסיה וטורקיה, ושבהתאם
לה תהיה התעלה "מתמיד מתוחה וחפשיה
בימי שלום כבימי מלחמה לכל אניות
סוחר או מלחמה ללא הבדל של דגל".
בהקפזה מאוחרת יותר צונק תיקון
לאמנה הבא להגביל את חופש השיט
בתעלה למקרה שזה אינו פוגע בבטחונה
של מצרים.

הסקירה דלהלן נכתבה על ידי
שמואל יערי מן המחלקה הכלכלית.

משמעות ההלאמה של חברת תעלה סואץ

היקף התנועה בתעלה עלה בהתמדה בשנים האחרונות, והסתכם בשנת
1955 ב-14,666 אניות שעברו בתעלה, מהן 28% אניות בריטיות. כמות
המטענים שעברה אותה שנה הגיעה ל-107½ מיליון טון, מזה קרוב ל-70
מיליון טון נפט שנעו בכיוון מדרום לצפון.

ההכנסות ברוטו של חברת התעלה הסתכמו בשנה האחרונה ב-34½
מיליון ל"ש, וההוצאות השוטפות ב-18½ מיליון. מתוך העודף של 16
מיליון ל"ש הוקצבו 5½ מיליון לקרנות שונות - בעיקר למטרות פיתוח
התעלה - והיתרה של 10½ מיליון חולקה כרווחים. מזה נטלה ממשלת מצרים
15% כחלקה ברווחים, היינו כ-1½ מיליון ל"ש. (עברול - נאצר לא דייק,
איפוא, כשאמר בנאומו כי שרווחי חברת התעלה מגיעים ל-35 מיליון ל"ש).

תמונה דומה לזו של מצב ההכנסות וההוצאות מחקבלת גם מן הרווחות
לשנתיים הקודמות.

הכספים שהצטברו בקרנות החברה - קרוב ל-30 מיליון ל"ש - הוחזקו
בבנקים שמחוץ למצרים. בהתאם להסכם שנחתם בחודש שעבר בין החברה לממשלה
המצרית, עמדה הראשונה להשקיע במצרים 10 מיליון ל"ש מסכום זה עד סוף
השנה.

מימון סכר אסוואן

ההוצאות על חכנית הסכר הגבוה באסוואן נאמדו ב-1200 מיליון
דולר, או קרוב ל-450 מיליון ל"ש. נלקח החלטה על ידי הממשלה
במשך 10 השנים הקרובות עד להשלמת/ב-1965. אפילו בהנחה שהמדינות
החולשות על מי הנילוס (אוגנדה, חבש, סודאן) לא יפריעו, ובהנחה שלא
ישולמו שום כיצויים לבעלי המניות, עדיין רב המרחק בין הרווחים
הנוכחיים של חברת התעלה, שהם בגובה של כ-10 מיליון ל"ש בשנה, ובין
הארכים למימון חכנית הסכר במשך 10 שנים המתייבים הוצאה. שנתיים
ממוצעת של 45 מיליון ל"ש.

יש לזכור שרמת-החיים במצרים נמצאת בירידה מתמדת במשך 20
השנים האחרונות כתוצאה מן הריבוי הטבעי הגבוה (קרוב ל-400,000 נפש
בשנה) והקושי בהגדלת השטח החקלאי בגלל החלוח המוחלטת במי הנילוס.
חכנית הסכר מכונה להגדיל את השטח המעובד במצרים בשיעור שליש.
חישבו ומצאו שאפילו הייתה החכנית מתבצעת עד 1965, עדיין תהיה אז
רמת-החיים במצרים נמוכה משל היום בגלל הריבוי הטבעי שיחול בינתיים.
בלשון המימרה המקובלת: מצרים צריכה לרוץ כדי לדרוך במקום.

אפשרות סנקציות כלכליות נגד מצרים

יש בידי מעצמות המערב אפשרויות גדולות לפגיעה במצרים באמצעים כלכליים היכולים לגרום להרס גמור של המשק המצרי.

יחרות השטרלינג המצריות הן הנוחות ביותר לפגיעה. יחרות אלה הסתכמו בסוף פברואר ש"ז ב-105 מיליון ל"ש בחשבון חסום (בהתאם להסכם אנגלי-מצרי) משחררים האנגלים כל שנה 20 מיליון ל"ש מחשבון חסום זה) ו-33½ מיליון בחשבון חש"י, ס"ה 138½ מיליון ל"ש. ל"ש הידיעות האחרונות מסתבר שזו ההקפאה שהוצא באנגליה חל רק על חלק מסכום זה, היינו חשבונות חברות ויחידים, ולא על חשבונות הממשלה המצרית עצמה המהווים את רובו המכריע של הסכום הנ"ל.

מצבה של מצרים היה קשה בלאו הכי, ובמשך השנה ומחצית השנה האחרונה ירדו בהתמדה יחרות המטבע הזר שברשותה. הירידה במשך שנה 1955 הגיעה לכדי 35 מיליון ל"ש. הפער במאזן המסחרי היה אותה שנה הגדול ביותר בתולדות מצרים: 45 מיליון ל"ש. אחד הגורמים למצב זה הייתה עיסקה הנשק עם צ'כוסלובקיה. (המאזן המסחרי מראה את ערך הכותנה שיוצאה לצ'כוסלובקיה, אך אינו מראה כמובן את ערך הנשק שיובא משם; על כל פנים, מבחינה כלכלית מהווים התשלומים עבור הנשק עומס נוסף על מאזן התשלומים המצרי).

סיבה חשובה עוד יותר להתערערו המאזן המסחרי/בשנה האחרונה היה השטל שנוצר בשוק הכותנה מאז החלה ארה"ב במכירת כמויות גדולות ממלאי הכותנה שבירה במחירים/החליטה. אילו רצתה ארה"ב הייתה יכולה להנהיג מחלומה כבדה על המשק המצרי. ע"י נקיטת אמצעים קיצוניים יותר בשטח זה.

מצרים חופפת את המקום השני בין הארצות מוכרות הכותנה בעולם - אחרי ארה"ב ולפני ברזיל. בתקופת ינואר-ספטמבר 1955 הגיע ערך יצוא הכותנה של ארה"ב ל-400 מיליון דולר, של מצרים ל-212½ מיליון, ושל ברזיל ל-106 מיליון. ואולם בניגוד ליחיד הארצות, מהווה יצוא הכותנה במצרים את חוט-השדרה של שחר החוץ שלה ומגיע לכדי 80% עד 85% מכל ערך היצוא המצרי. היוצא מזה שמדיניות אגרסיבית יותר מצד ארה"ב ביצוא הכותנה, אך אם תפגע במידה מסוימת במספר ארצות אחרות, הרי חוצאותיה לגבי מצרים תהיינה הרסניות.

(נכון, אמנם, שבסוגים מסוימים של כותנה - בעקר סוג "כרנק" בעל הסיב הארוך - יש למצרים עמדה מונופוליסטית בשוק העולמי. ואולם החלק הגדול ביותר של יצוא הכותנה המצרית - סיב בינוני "גיזה 30" וכו' - ניתן להתלפת בסיבים אמריקאים).

עתיד התנועה בתעלה

מבחינת חופש המעבר בתעלה תהיה להלאמה הספקה פסיכולוגית בעיקרה. שהרי הבעלות על חברת התעלה אינה נוגעת לקיומם או אי-קיומם של ההסכמים והנוהגים הבינלאומיים התופסים במקרה זה.

דבר אחר הוא החזקתה של התעלה במצב תקין ופיתוחה בהתאם לצרכי התנועה המתרחבת. המצרים עצמם לא יכלו עד כה לספק די מומחים ופועלים מקצועיים מצריים בטביל תהליך ה"מיצור" ההדרגתי של החברה שהוסכם עליו לפני כשנתיים. התנועה בתעלה ביום (45 אניות במעט-לעת) היא מכסימאלית, וכל תקלה גורמת לשיבוש לוח הזמנים. דוגמה למה שצפוי הוא המקרה שאירע בינואר 1955, כאשר התנגשות של מיכלית-נפט באחד הגשרים שמעל לתעלה גרמה לשיתוק גמור של התנועה במשך 60 שעות. יתר על כן, צרכי התנועה הגדלה מחייבים ביצוע הכניות להרחבתה והעמקתה של התעלה, והשאלה היא באיזו מידה יהיו המצרים מוכנים להקציב את הכספים הדרושים לכך מן ההכנסות השוטפות.

התקודה העדינה ביותר בכל הענין הם דמי המעבר, ששיעורם כיום הוא 100 דולר אחד לסונה מיטען. הנמיה הטבעית של המורים תהיה להעלות את שיעור דמי המעבר, אלא שהחוצאה מכך עלולה להיות הפחתת היקף התנועה בתעלה. המורים אמורים באותם מקרים שבהם יש לדרך התעלה יתרון קטן בלבד. המורים אמורים, כגון התחבורה בין אוסטרליה לאנגליה: במקרה זה מאפשרת התעלה קיצור דרך בשיעור 7% בלבד לעומת דרך כף התקוה. הוא הדין בתחבורה בין נמלים מסוימים בדרומה של אסיה ובין אמריקה: כאן עלולה להשתלם דרך האוקיינוס השקט ותעלה פנאמה. (דמי המעבר בתעלה פנאמה הם כרמה נומה לזו של תעלה סואץ).

לגבי תועלת חשוב ביותר של התנועה בתעלה - תנועה הנפט מן המפרץ הפרסי לים התיכון, אירופה המספקת כיום כ-90% מצרכיה - עלולה העלאה דמי המעבר לגרום לעלייה ביצוא הנפט של ונצואלה וארצות אמריקה אחרות על חשבון ארצות הים התיכון הפרסי.

השיקולים העיקריים לגבי ברירה אחרת - הנחת צינורות נפט נוספים מן המפרץ הפרסי לים התיכון של הים התיכון בדומה לצינורות "טפליין" וחברת הנפט העיראקית, הם מדגימים את המבוי הסתום שהגיעו אליו מעצמות המערב כתוצאה מנייתן במזרח התיכון. בתודש שעבר החליטה ממשלת לבנון גם היא להפסיק חסימה, לאחר שלא התפשרה עם חברת הנפט העיראקית. בפנין גובה דמי המעבר המגיעים לה עבור הזרמת הנפט למריפולי: היא הכריזה על הפסקת המעבר המגיעים לה עבור הזרמת הנפט רכוש שאין להוציאו מגבולות לבנון) והטילה על חברת הנפט מס הכנסה, אגב הפרת ההסכם הקיים מס' 1. בחגובה לכך הפסיקה חברת הנפט העיראקית את ביצוען של כל הפיתוחים/בליבדן, בכלל זה התכנית להטיית צינורות הנפט המוסט מן הים התיכון כרכוק-חיפה לכיוון לבנון.

הדילמה נובעת איפוא מכך שבתעלה מעורר בעיות עם מדינה ערבית אחת, ואילו צינורות עולים לעורר בעיות עם שלוש מדינות ערביות או יותר...