

ابعاد نفتی بحران سوئز و پیامدهای آن بر صنعت نفت خلیج فارس

عبدالرسول خیراندیش

استاد گروه تاریخ دانشگاه شیراز

حجت‌اله کبگانی*

دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی دانشگاه شیراز

(از ص ۵۹ تا ص ۷۶)

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۸/۱۶؛ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۶/۲۶

چکیده

با پایان گرفتن جنگ جهانی دوم، احساسات ضداستعماری و اندیشه‌های ملی‌گرایانه، بسیاری از کشورهای جهان سوم را دربرگرفت. برخی کشورهای خاورمیانه و خلیج فارس نیز در این مقطع تلاش کردند تا با رفع سیطره و امتیازات انحصاری بیگانگان، مدیریت منابع طبیعی و سرمایه‌های ملی خویش را عهده‌دار شوند. نهضت ملی‌شدن نفت ایران به رهبری دکتر مصدق در آغاز دهه ۱۹۵۰ با واکنش شدید دولت‌های بریتانیا و ایالات متحده روبه‌رو شد و به این ترتیب، حساسیت غرب درباره منابع نفتی خلیج فارس بر همگان آشکار شد. چند سال بعد، مساعی جمال عبدالناصر مصری برای ملی‌ساختن کانال سوئز، دخالت نظامی غرب و اخلال در جریان انتقال نفت خلیج فارس به اروپا را به دنبال داشت. اگرچه دولت‌ها و شرکت‌های نفتی غربی توانستند با برنامه‌ریزی دقیق و تدارکات گسترده بحران نفتی حاصل از جنگ سوئز را پشت سر بگذارند، اما اندیشه‌ها و اقدامات مصدق و ناصر آثار ماندگاری بر صنعت نفت خلیج فارس برجای نهادند. در این مقاله ضمن اشاره به اهمیت کانال سوئز در انتقال نفت خلیج فارس به اروپا، تدابیر اتخاذشده برای تأمین نفت موردنیاز غرب طی بحران سوئز و پیامدهای بین‌المللی و منطقه‌ای این بحران بر مسائل نفتی خلیج فارس بررسی می‌شود.

واژه‌های کلیدی: کانال سوئز، نفت نیم‌کره غربی، نفت‌رسانی، کاسه شکر، دکترین آیزنهاور، سوپر تانکر، هفت خواهران نفتی.

۱. مقدمه

تصمیم جنجال‌برانگیز جمال عبدالناصر، مبنی بر ملی کردن کانال سوئز در ژوئیه ۱۹۵۶ اگرچه با حمایت پرشور مصریان و سایر توده‌های عرب خاورمیانه همراه گردید، آن‌چنان خشم و نارضایتی برخی دولت‌های غربی، به‌ویژه انگلیسی‌ها را برانگیخت که کمتر از سه ماه بعد، سرزمین مصر تجاوزات گسترده نظامی را متحمل شد.^۱ پس از پایان جنگ سوئز و بازگشایی مجدد کانال سوئز، جمال عبدالناصر و امپراتوری بریتانیا به ترتیب به عنوان برنده و بازنده این بحران بین‌المللی شناخته شدند. به باور برخی، ناصر با ایستادگی در مقابل امپراتوری بریتانیا در واقع «دم شیر» را بریده بود، اما باید متذکر شد که ابزار اصلی و مخوف این استعمارگر پیر، یعنی «دندان شیر» پیش از این و در جریان ملی شدن نفت ایران معیوب شده بود (هیگل، ۱۳۶۷: ۳).

ایرانیان به رهبری دکتر محمد مصدق در آغازین سال‌های دهه ۱۹۵۰ توانستند طی نهضتی ملی و فراگیر، دست انگلیسی‌ها را از یکی از خون‌های پرنعمت خود، یعنی نفت جنوب ایران کوتاه سازند. اگرچه به دنبال کودتای مشترک آمریکایی-انگلیسی اوت ۱۹۵۳ که به سقوط دولت مصدق منجر شد، بریتانیایی‌ها بار دیگر فرصت حضور در صنعت نفت ایران را پیدا کردند، هیچ‌گاه خاطره خوش سال‌های نه‌چندان دوری که با غارت سرمایه‌های طبیعی مردم ایران مترادف بود، برای آنها تکرار نشد. بدون شک، تلاش جسورانه ایرانیان برای خلع ید بریتانیایی‌ها، از دید مصری‌هایی که از مدت‌ها قبل منازعه دامن‌داری را بر سر کنترل کانال سوئز علیه بریتانیا دنبال می‌کردند، پنهان نماند. پس از سقوط رژیم پادشاهی مصر در ژوئیه ۱۹۵۲ یکی از نخستین پرسش‌هایی که از اذهان دولتمردان انقلابی و مردم این سرزمین خطور کرد این بود که «اگر مصدق توانست علی‌رغم تمامی فشارها، نهضت ملی شدن صنعت نفت ایران را پیش ببرد، چرا ما نتوانیم شرکت کانال سوئز را ملی کنیم؟» (Louis, 2006: 731). کمی قبل از آن، نخست‌وزیر ایران طی سفر به قاهره و در میان فریادهای «زنده باد مصدق!» مصریان، خود به این پرسش پاسخ داده بود: «شما چاره‌ای جز بیرون انداختن بریتانیایی‌ها از کانال سوئز ندارید» (نجاتی، ۱۳۵۵: ۴۹).

اینکه چگونه امکان داشت وقایع ملی شدن نفت ایران، صدها مایل دورتر الهام‌بخش مردمان دره رود نیل شود، به شباهت‌های بنیادین و تاریخی این دو کشور برمی‌گردد. در حافظه تاریخی مردم هر دو کشور، بریتانیا به عنوان امپراتوری استعمارگر و چپاول‌کننده

سرمایه‌هایشان نقش بسته بود. علاوه بر این، ایرانیان و مصریان رژیم‌های پادشاهی سرزمین خود را نهادهایی فاسد و وابسته می‌دانستند و در راه حذف یا محدود کردن آنها کوشش کردند که البته در این زمینه مصری‌ها موفق‌تر بودند و زمینه تبعید ملک فاروق را در ژوئیه ۱۹۵۲ فراهم ساختند.^۲ ایالات متحده نیز به نوبه خود در تقریب دولت‌های ملی‌گرا و مردم ایران و مصر سهم بسزایی ایفا کرد. مصدق و ناصر، هر دو، پس از اینکه دریافتند دولت ایالات متحده از زیر بار وعده‌های پیشین خود، مبنی بر کمک‌های مالی شانه خالی کرده است، چشم امید خود را بر غرب بستند و با اتکا به نیروهای مردمی نهضت ملی خود را ادامه و توسعه دادند (2: Israeli, 2013). بنابراین، چندباره اشاره به نام مصدق طی جلسه‌ای که ناصر برای آگاه‌ساختن اعضای کابینه از تصمیم خویش درباره ملی‌ساختن کانال سوئز تشکیل داده بود، جای تعجب نداشت و تقریباً تمامی وزرای مصری اقدام رئیس‌جمهورشان را با تلاش‌های نخست‌وزیر سابق ایران مقایسه و از او حمایت کردند (Ibid: 4).

مقامات لندن خیلی زود به استعداد خطرناک مردم و حکومت مصر برای الگوبرداری از نهضت ملی ایرانیان پی‌بردند و در بحبوحه رویدادهای مربوط به ملی‌شدن صنعت نفت ایران، یکی از توجیحات اصلی آنان برای کاربرد نیروی نظامی در جنوب ایران، به دغدغه‌های حکومت بریتانیا درباره آینده کانال سوئز مربوط می‌شد.^۳ طی جلساتی که کابینه بریتانیا برای مقابله با اقدامات دکتر مصدق طی سال‌های ۱۹۵۱ تا ۱۹۵۳ تشکیل داد، مقاماتی چون وزیر امور خارجه و وزیر دفاع بریتانیا، علت اصرار خود بر واکنش قاطعانه علیه دولت ایران را پیشگیری از تحریک مصریان برای ملی‌کردن کانال سوئز ذکر می‌کردند (علم، ۱۳۹۳: ۲۷۲ - ۲۵۹).

اگرچه ناصر هدف خویش را از ملی‌کردن «کمپانی کانال سوئز»^۴ کسب درآمد بیشتر و تأمین هزینه‌های ساخت سد بزرگ «آسوان» ذکر کرده و مدیریت این آبراه بین‌المللی را حق طبیعی مصریان خوانده بود، لیکن او نیز به مانند مصدق، اما به شیوه‌ای متفاوت بر یکی از منابع حیاتی مورد نیاز غرب، یعنی منابع نفتی خلیج فارس دست نهاده بود. در آن سو نیز تصمیمات و اقدامات سیاست‌مداران و کارشناسان نفتی غرب در مقابله با بحران نفت ایران، به عنوان تجربیاتی موفق، به هنگام مسدود شدن کانال سوئز مورد بهره‌برداری مجدد قرار گرفت. به دنبال تحریم دولت بریتانیا علیه حکومت ایران و اقدام کمپانی نفت انگلیس و ایران در اقامه دعوی علیه هر توزیع‌کننده یا تصفیه‌کننده‌ای که

نفت ملی‌شده ایران را خریداری می‌کرد، دولت مصدق از عایدات حاصل از صدور نفت محروم شد و تولید نفت ایران از ۶۶۶۰۰۰ بشکه در روز در سال ۱۹۵۰ به ۲۰۰۰۰ بشکه در روز در سال ۱۹۵۲ کاهش یافت، اما این تحریم اثر جانبی دیگری نیز داشت؛ به این ترتیب که در دورانی بسیار حساس، یعنی جنگ کره^۵، مقادیر زیادی نفت، از بازار تجارت این ماده حیاتی حذف می‌شد؛ از این‌رو، در پاره‌ای از نقاط آسیا جیره‌بندی مواد سوختی برقرار و پروازهای غیرضروری در شرق کانال سوئز لغو شد. سازمان نفت برای مقاصد دفاعی ایالات متحده به این نتیجه تکان‌دهنده رسید که بدون نفت ایران، تا پایان سال ۱۹۵۱ تقاضای جهانی نفت، بر تولید آن فزونی خواهد گرفت. دستگاه‌های مربوط بی‌درنگ به تکاپو افتادند تا این خلاء را پر کنند و مانند سال‌های جنگ جهانی دوم، رفع این مشکل به همکاری نزدیک آمریکا و انگلیس بستگی داشت. در ایالات متحده براساس «قانون تولیدات دفاعی ۱۹۵۰» نوزده کمپانی نفتی که از قانون «ضد تراست»^۶ نیز مستثنا شده بودند، یک کمیته داوطلب برای هماهنگی فعالیت‌ها و تمرکز ذخایر و تسهیلات به‌وجود آوردند. این کمیته با کمیته مشابهی در بریتانیا همکاری نزدیکی را آغاز کرد و با ارسال نفت به نقاط مختلف جهان، کمبودها را برطرف ساخت. برای اجرای بهینه این عملیات، تولید نفت در ایالات متحده، عربستان سعودی، کویت و عراق افزایش داده شد (یرگین، ۱۳۹۴: ۷۹۰).

نتیجه نهایی این تدابیر و هماهنگی‌های بین‌المللی که به مؤثرافتادن تحریم‌های انگلیس علیه ایران و عدم اختلال در توزیع جهانی نفت منجر شد، برای دولت مصدق بسیار گران تمام شد. اگرچه به نظر می‌رسید قطع صدور نفت برای دولت ایران که به بهره‌برداری ناچیز از عایدات نفتی خو گرفته بود، چندان مشکل ساز نباشد، اما با گذشت زمان و تنگ‌ترشدن حلقه محاصره اقتصادی، زمینه برای تضعیف و سقوط دولت مصدق فراهم شد (ساتن، ۱۳۷۲: ۲۳۴)؛ البته تاثیرگذاری مصدق با کودتای اوت ۱۹۵۳ پایان نگرفت و افکار و فعالیت‌های او تا مدت‌های مدیدی الهام‌بخش مردمان و برخی حکام جهان سوم بود. او به مردمی که با شکم‌های خالی تا زانو در طلا فرورفته بودند، آموخت نفتی که یکی از علل بردگی آنان بوده است، می‌تواند موجب آزادی آنان نیز باشد (سرکیس، ۱۳۶۳: ۱۶).

سال ۱۹۵۶ نوبت به جمال عبدالناصر رسید تا با لغو امتیازات انحصاری بیگانگان، سرمایه‌های ملی مصر را برای مردم کشورش هزینه کند؛ هنگامی که در جریان جنگ ده

روژه مصر علیه اسرائیل، انگلیس و فرانسه، مصریان چند فروند کشتی را در کانال سوئز غرق کردند، غربی‌ها متوجه شدند که میراث مصدق هنوز زنده است؛ زیرا ناصر دست بر گلوگاهی نهاده بود که سالیان سال انتقال نفت خلیج فارس را به اروپا تسهیل و تسریع کرده بود. اگر به واسطه اقدامات مصدق بازارها و صنایع جهانی برای مدت اندکی از نفت ایران محروم شده بودند، اینک تمامی منابع نفت خلیج فارس مورد تهدید افکار و احساسات ملی‌گرایانه مصریان قرار گرفته بود؛ در نتیجه تدابیری که برای پشت سر گذاشتن بحران سوئز اتخاذ شد و همچنین پیامدهای آن، ابعادی بسیار گسترده یافت.

دولت‌های غربی با هدف پشت سر گذاشتن بحران نفتی سوئز و کسب اطمینان از دسترسی به منابع نفتی خلیج فارس در آینده در یک‌سو، و حکومت‌های منطقه خلیج فارس با بازنگری‌هایی که به دنبال بحران سوئز در سیاست‌های نفتی خود اعمال کردند در سوی دیگر، تحولات دامنه‌داری را در صنعت نفت خلیج فارس رقم زدند. اجرای طرح‌های عظیم انتقال نفت با بهره‌گیری از منابع و مسیرهای جایگزین، اصلاح موقت الگوهای مصرف سوخت و ابتکارات بی‌سابقه در زمینه ساخت تانکرهای نفت‌کش در کنار رویدادهایی چون حضور شرکت‌های منفرد در عرصه صنعت نفت خلیج فارس و نزدیک شدن کشورهای صادرکننده نفت به یکدیگر در قالب اتحادیه‌ای مستقل، همگی از جمله آثار بین‌المللی و منطقه‌ای بحران سوئز بر صنعت نفت خلیج فارس شمرده می‌شوند.

۲. اهمیت و نقش کانال سوئز در صنعت نفت جهان و خلیج فارس

کانال سوئز یکی از معابر استراتژیک جهان به حساب می‌آید که ضمن اتصال دریای مدیترانه به دریای سرخ، این امکان را فراهم می‌کند که تردد بین اروپا و آسیا بدون نیاز به دورزدن آفریقا میسر شود. در قرن بیستم کانال سوئز در انتقال بخش اعظم نفت خلیج فارس به اروپا نقش بسزایی داشت. تانکرهای نفت‌کش با بهره‌گیری از این آبراه پس از طی ۶۵۰۰ مایل به بندر ساوث همپتون (South Hampton) انگلستان می‌رسیدند و این در حالی بود که مسیر جایگزین، یعنی «دماغه امید نیک» مستلزم پیمودن یازده هزار مایل بود (یرگین، ۱۳۹۴: ۸۱۶).

در سال ۱۹۵۵، یعنی یک‌سال قبل از وقوع بحران سوئز، دو سوم ترافیک کانال سوئز به محموله‌های نفتی تعلق داشت که این میزان برابر بود با عبور روزانه ۱/۵ میلیون بشکه نفت از این معبر (فرزام، ۱۳۵۵: ۱۴۷). در آن سو نیز، اروپائیان دو سوم نفت موردنیاز خود را از منابع خلیج فارس و از طریق کانال سوئز دریافت می‌کردند و هرگونه

خلل در این مسیر حیاتی، اروپای آسیب‌دیده از جنگ جهانی را به نابسامانی‌های سیاسی و اقتصادی دچار می‌کرد (Abdelrehim, Maltby&Toms, 2015: 141).

پرداختن به وابستگی انکارناپذیر بریتانیا به کانال سوئز، به عنوان یکی از دیرینه‌ترین و اصلی‌ترین حکومت‌های ذینفع در منابع نفتی خلیج فارس، می‌تواند تصویری روشن از نقش حیاتی این آبراه در صنعت نفت جهان و منطقه خلیج فارس ارائه دهد. کانال سوئز همواره به عنوان معبری مطمئن و سریع برای واردات نفت از خلیج فارس، تسهیل‌کننده ارتباط با سرزمین‌های مشترک‌المنافع و تحت‌الحمایه و ابزاری برای حفظ ارزش استرلینگ به عنوان یک واحد پول بین‌المللی، اهمیت استراتژیک فوق‌العاده‌ای برای امپراتوری بریتانیا داشت.

آنتونی ایدن (Anthony Eden) که در جریان جنگ سوئز نخست‌وزیری انگلستان را برعهده داشت، سال‌ها پیش از شکل‌گیری حرکت‌های ملی‌گرایانه در خاورمیانه، این‌گونه درباره اهمیت این آبراه اظهار نظر می‌کند: «کانال برای امپراتوری بریتانیا به مانند یک «دروازه همیشه مفتوح» عمل می‌کند و اگر می‌خواهیم روابطمان آن‌گونه که مدنظرمان است باشد، این دروازه باید دائماً باز و تحت سیطره باشد» (British Parliamentary Papers, vol.233, col.

شرکت بریتیش پترولیوم (British Petroleum) تحت حمایت مستقیم دولت انگلستان، برای مدت مدیدی به عنوان یک کمپانی بی‌رقیب از منابع نفتی خلیج فارس بهره‌برداری می‌کرد. این شرکت برای انتقال نفت میادین نفتی ایران، عراق و کویت به کانال سوئز اتکای فراوانی داشت. اگرچه این کمپانی در جریان ملی‌شدن صنعت نفت ایران و تشکیل کنسرسیوم بین‌المللی نفت در سال ۱۹۵۴ انحصار بهره‌برداری از منابع عظیم انرژی ایران را از دست داد، با توجه به سرمایه‌گذاری‌های کلان شرکت، نه‌تنها در آن مقطع، بلکه تاکنون نیز بریتیش پترولیوم همواره از صدرنشینان بورس سهام بوده است (Little wood, 1998: 89). این شرکت بریتانیایی در سال ۱۹۵۶ یعنی سال وقوع جنگ سوئز، با فروش ناخالص ۲/۰۲ میلیارد دلار در میان شرکت‌های نفتی جهان، موقعیت ممتازی داشت (Bamberg, 2000: 2).

بریتیش پترولیوم در کنار دیگر شرکت‌های بریتانیایی، پیوسته از آبراه سوئز استفاده می‌کرد، تاجایی که یک سوم کشتی‌هایی که از این معبر عبور می‌کردند، انگلیسی بودند؛ برای مثال، در سال ۱۹۵۵ تردد چهارده‌هزار و ۶۶۶ کشتی از کانال سوئز ثبت شده که از این مقدار، چهارهزار و ۳۵۸ کشتی متعلق به انگلستان بوده است (فرزام، ۱۳۵۵: ۱۴۷).

اما آنچه بریتیش پترولیوم را از دیگر شرکت‌ها، به‌ویژه کمپانی‌های نفتی متمایز می‌ساخت، وابستگی بیش از حد این شرکت به نفت خلیج فارس بود. گزارش سالانه شرکت در سال ۱۹۵۵ از تولید ۴۶ میلیون تن نفت حکایت می‌کرد و این در حالی بود که با استناد به همین گزارش، از این مقدار تولید، ۴۵/۵ میلیون تن به منابع نفتی کویت، عراق و ایران تعلق داشت. همچنین طبق گزارشی که نشریه *فاینشیال تایمز* پس از بحران سوئز منتشر کرد، درحالی‌که شرکت نفتی رویال داچ-شل (Royal Dutch-Shell) ۱۳ درصد از تولیداتش را از خاورمیانه کسب می‌کرد، این میزان در شرکت بریتیش پترولیوم به ۹۹ درصد می‌رسید (Abdelrehim, Maltby&Toms, 2015: 138). مقامات غربی، به‌ویژه انگلیسی‌ها، همواره درباره احتمال عدم دسترسی نامحدود به کانال سوئز و در نتیجه محدودیت در انتقال نفت خلیج فارس ابراز نگرانی می‌کردند که پس از به قدرت رسیدن جمال عبدالناصر در مصر، نگرانی غرب نسبت به امنیت انتقال نفت خلیج فارس به اروپا شدت یافت. سلوین لوید (Selwyn Lloyd)، وزیر خارجه وقت بریتانیا، در دیدار با ناصر در قاهره، کانال سوئز را بخشی جدایی‌ناپذیر از مجموعه نفتی خاورمیانه و خلیج فارس دانست و بر اهمیت حیاتی این آبراه برای امپراتوری بریتانیا تأکید کرد؛ البته ناصر نیز در پاسخ، از عواید ناچیز مصر از کانال سوئز گلایه نمود و با اشاره به سهم پنجاه درصدی کشورهای خلیج فارس از تولیدات نفتی خود، تقسیم سود مشابهی را برای مصریان خواستار شد.

سرانجام ناصر کانال سوئز را ملی کرد و سیاست‌مداران غربی را در بهت و حیرت فرو برد تا جایی‌که هارولد مک میلان (Harold McMillan)، وزیر خزانه‌داری وقت بریتانیا، از این واقعه با عنوان «شدیدترین تندباد زندگی خود» یاد می‌کند (یرگین، ۱۳۹۴: ۸۲۱). معاون وزیر خارجه بریتانیا نیز پس از ملی شدن کانال و درحالی‌که کشورش تنها برای مدت شش هفته ذخیره نفت داشت، در پیامی به رئیس‌جمهور آمریکا، محروم شدن بریتانیا از نفت خلیج فارس را موجب پایان یافتن ذخایر طلای این کشور و ایجاد بحران در حوزه استرلینگ اعلام کرد. وی همچنین تهدید کرد که در این صورت بریتانیا نه تنها نمی‌تواند به تعهدات نظامی خود در دیگر نقاط جهان عمل کند، بلکه حتی قادر به تأمین بودجه دفاعی خود نیز نخواهد بود (همان، ۱۳۹۴: ۸۳۰).

برای پی بردن به عمق بحرانی که در صورت اخلاص در جریان انتقال نفت خلیج فارس، اروپا را در برمی‌گرفت، لازم است به گزارش‌های مدیران شرکت بریتیش پترولیوم استناد

کنیم که پیش از بحران سوئز تهیه شده بود؛ طبق این گزارش‌ها در صورت مسدود شدن کانال سوئز، مشکل کمبود کشتی‌های نفت‌کش گریبان این شرکت را می‌گرفت و این مشکل سبب می‌شد تا هر ماه به میزان ۵۲۰ هزار تن از نفت خام ارسالی از خلیج فارس به پالایشگاه‌های اروپایی کاسته شود. این گزارش‌ها همچنین هشدار می‌داد که این میزان کمبود نفت خام، در صورت اختلال در لوله‌های نفتی شرق مدیترانه به آمار قابل توجه ۷۴۰ هزار تن در ماه نیز می‌رسید و اگر اختلال در لوله‌های عریض صورت می‌پذیرفت و مشکل کمبود نفت‌کش‌ها نیز مرتفع نمی‌شد، ۸۲۰ هزار تن در ماه از میزان نفت خامی که بریتیش پترولیوم به اروپا تحویل می‌داد کاسته می‌شد (Abdelrehim, Maltby&Toms, 2015: 142).

انتشار چنین گزارش‌هایی در کنار دیگر شواهد و رویدادهای بعدی نشان داد که هیچ رخدادی طی سال‌های پس از جنگ جهانی دوم به اندازه بحران سوئز، وابستگی فزآینده اروپای غربی را به نفت خلیج فارس آشکار نساخت (Bamberg, 2000: 75)؛ در نتیجه اقتصاد بین‌الملل شاهد تحولی ساختاری شد و مسائل صنعت نفت در رأس تمامی راهبردها و برنامه‌های سیاسی قرار گرفت.

۳. تدابیر بین‌المللی برای تداوم جریان نفت طی بحران سوئز

همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، یکی از اهداف اصلی تجاوز به مصر و اشغال کانال سوئز حفظ و تأمین امنیت منابع نفتی خلیج فارس و راه‌های انتقال آن بود، اما برخلاف انتظار دولت‌مردان انگلیسی و فرانسوی، با مسدود شدن کانال سوئز، قطع صدور نفت عربستان به اروپا و اخلال و خراب‌کاری طرفداران ناصر در ایستگاه‌های پمپاژ نفت سوریه و سامانه انتقال نفت کویت، غرب در آستانه یک بحران انرژی بی‌سابقه قرار گرفت. انسداد کانال سوئز در حالی صورت می‌گرفت که پیش از وقوع بحران، ۸۶ درصد از کشتی‌های عبوری از کانال را کشتی‌های نفت‌کش تشکیل می‌دادند و سهم نفت خلیج فارس از محموله‌های این نفت‌کش‌ها، ۷۹ درصد بود (Robertson, 1964: 301).

بحران سوئز اقتصاد کشورهای نفت‌خیز خلیج فارس و سایر کشورهای سهمیم در صنعت نفت را تحت تأثیر قرارداد. بمب‌گذاری سوریه‌ها در ایستگاه‌های انتقال نفت عراق به بنادر مدیترانه برای هر دو کشور خسارات مالی به همراه آورد. عربستان سعودی نیز با خودداری از صدور نفت به انگلستان و فرانسه از درآمد بسیاری محروم شد. طبق آمارهای اقتصادی، طی بحران سوئز درآمد نفتی اکثر کشورهای تولیدکننده نفت خلیج

فارس کاهش یافت که این میزان کاهش در عراق ۷۵ درصد و در عربستان ۳۳ درصد برآورد شده است (Stephens, 1971: 245).

تبعات منفی بحران سوئز در غرب ملموس تر و شدیدتر بود. اتکای روزافزون صنایع کشورهای غربی به نفت خلیج فارس و همچنین درپیش بودن فصل سرما، سیاستمداران آمریکایی و اروپایی را به تکاپو واداشت تا برای تأمین انرژی موردنیاز خود تدابیری فوری بیندیشند.

آمریکاییان زودتر از سایر غربیان تدابیر نفتی را در دستور کار خود قرار دادند؛ هنگامی که در پاییز ۱۹۵۵ مصر برای به دست آوردن اسحله به بلوک شرق روی آورد، وزارت خارجه آمریکا اعمال مجدد «قانون تولیدات دفاعی ۱۹۵۰» را به کمپانی‌های نفتی آمریکایی پیشنهاد داد. طبق این قانون که در اصل برای مقابله با ازدست رفتن نفت ایران در اوایل دهه ۱۹۵۰ طراحی شده بود، کمپانی‌های نفتی اجازه می‌یافتند در صورت بسته شدن کانال سوئز، با یکدیگر و حتی با دولت تعامل و همکاری کنند؛ البته کمپانی‌ها با توجه به سخت‌گیری‌های وزارت دادگستری ایالات متحده در چارچوب «قانون ضد تراست» تمایلی به اجرای این طرح نداشتند، لیکن خود نیز نگران قطع جریان نفت خلیج فارس بودند. در همین زمینه در آوریل ۱۹۵۶ یعنی چهار ماه پیش از ملی شدن آبراه سوئز، کمپانی استاندارد اویل نیوجرسی (Standard Oil of New Jersey) مطالعاتی را درباره چگونگی انتقال نفت خلیج فارس به غرب، در صورت مسدود شدن کانال سوئز آغاز کرد (یرگین، ۱۳۹۴: ۸۱۹).

با افزایش تنش‌ها در خاورمیانه، به دستور آیزنهاور (Eisenhower)، رئیس‌جمهور آمریکا، «کمیته اضطراری خاورمیانه» شکل گرفت تا درباره راه‌های جایگزین انتقال نفت به اروپای غربی در صورت اخلاص در کانال سوئز، چاره‌جویی کند. وزارت دادگستری نیز مأموریت یافت برخی محدودیت‌های قانون ضد تراست را برای کمپانی‌های نفتی بردارد. کمیته اضطراری خاورمیانه در طرح‌های مربوط به انتقال نفت در زمان بحران سوئز، با «کمیته مشورتی تأمین ذخایر نفتی بریتانیا» و «سازمان همکاری اقتصادی اروپا» همکاری کرد.

کمپانی‌های نفتی آمریکایی عقیده داشتند با افزایش تولید نفت در نیم‌کره غربی^۷ می‌توان تقاضاهای نفتی اروپای غربی را برآورده ساخت که معنای آن افزایش شدید ظرفیت تولید نفت در ایالات متحده و ونزوئلا بود.

در آخرین روز ژوئیه ۱۹۵۶ یعنی چند روز پس از ملی شدن کانال سوئز به دستور ناصر، کمیته اجرایی کمپانی استاندارد اوپل نیوجرسی گزارش نهایی خود را درباره راه‌حل‌ها و مسیرهای جانشین کانال سوئز ارائه کرد. این گزارش توصیه می‌کرد که به جای ساختن تانکرهای بزرگ و دورزدن دماغه امید نیک، یک لوله با قطر بسیار زیاد در دهانه خلیج فارس تعبیه شود که پس از عبور از خاک عراق و ترکیه، نفت خلیج فارس را به دریای مدیترانه برساند. موانعی چون هزینه زیاد و مدت‌زمان طولانی موردنیاز برای احداث خط لوله و احتمال خراب‌کاری پس از بهره‌برداری، موجب شد این طرح را ناکارآمد بدانند (یرگین، ۱۳۹۴: ۸۲۹).

در آغاز دسامبر ۱۹۵۶ یک ماه پس از بسته شدن کانال سوئز، برنامه اضطراری تأمین منابع نفتی به کار افتاد. این برنامه که «نفت‌رسانی» (Oil Lift) نام گرفته بود، براساس همکاری مشترک دولت و کمپانی‌های نفتی در ایالات متحده و اروپا شکل گرفت. با توجه به ازکارافتادن اغلب تأسیسات نفتی خلیج فارس، بهره‌برداری از ذخایر نفتی نیم‌کره غربی، بهترین گزینه برای تأمین انرژی کشورهای اروپای غربی بود. در این صورت نفت‌کش‌ها ناچار نبودند مسیر طولانی خلیج فارس و دماغه امید را طی کنند و در عین حال بر میزان نفت انتقالی نیز افزوده می‌شد؛ بنابراین، تانکرهای نفت‌کش میان کمپانی‌ها تقسیم شدند و برای هر کمپانی مسیر ویژه‌ای تعیین شد تا نفت نیم‌کره غربی هرچه سریع‌تر به اروپا برسد. در اروپا نیز سازمان همکاری اقتصادی اروپا گروه ویژه‌ای تشکیل داد تا محموله‌های نفتی که «کاسه شکر» (Sugar Bowl) نامیده می‌شدند، به صورت مساوی بین کشورهای مختلف توزیع شوند (Abdelrehim, Maltby & Toms, 2015: 150).

در کنار برنامه نفت‌رسانی، اقدامات دیگری نیز در برخی از کشورهای اروپایی صورت گرفت؛ بلژیک حرکت خودروهای شخصی را در روزهای یکشنبه ممنوع کرد و در فرانسه میزان خرید نفت از کمپانی‌های نفتی در مقایسه با پیش از بحران سوئز، هفتاد درصد کاهش یافت. در انگلستان علاوه بر جیره‌بندی بنزین، مالیات جدیدی برای نفت لحاظ شد. نیروگاه‌های برق اروپا نیز تشویق شدند تا به جای نفت، از زغال سنگ استفاده کنند (یرگین، ۱۳۹۴: ۸۳۷).

ایالات متحده در سطح منطقه‌ای به همکاری مقامات سعودی برای پشت سر گذاشتن بحران سوئز امیدوار بود. آیزنهاور ابتدا در سپتامبر ۱۹۵۶ یکی از دوستان خود را به نام رابرت اندرسن (Robert Anderson) با هدف جلب همکاری سعودی‌ها و ترغیب آنان به

تحت فشار قرارداد ناصر، روانهٔ ریاض کرد. اندرسن در ریاض به ملک سعود و شاهزاده فیصل هشدار داد در صورتی که از کانال سوئز برای فشار بر غرب بهره‌برداری شود، آمریکا نیز با در اختیار قراردادن انرژی اتمی به اروپاییان، نفت خلیج فارس را بی‌ارزش خواهد ساخت؛ البته سعودی‌ها به تهدید نمایندهٔ آمریکا وقعی ننهادند و ترجیح دادند در این مقطع با ممانعت از ارسال نفت به فرانسه و انگلیس در کنار ناصر بایستند. ایستادگی مقامات سعودی در برابر فشارها و پیشنهادهای غربی‌ها در حالی صورت می‌گرفت که طبق گفتهٔ ملک سعود، ریاض با مقاومت در برابر پیشنهاد غرب، مبنی بر تغذیهٔ پالایشگاه بحرین، در جریان بحران سوئز، روزانه یک میلیون دلار از دست می‌داد (هیگل، ۱۳۶۷: ۳۲۱).

به دنبال پایان‌گرفتن بحران سوئز و هراس آمریکا از گسترش نفوذ شوروی در خاورمیانه، اختلاف‌افکنی بین عربستان سعودی و مصر در دستور کار ایالات متحده قرار گرفت؛ داعیهٔ رهبری جهان عرب از سوی ناصر، دستاویز مناسبی برای واشنگتن فراهم کرد تا ضمن ایجاد هراس در میان مقامات ریاض، زمینهٔ بهبود روابط با یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت خاورمیانه را مهیا سازد. اهمیت منابع نفتی عربستان سعودی در رفتار مقامات کاخ سفید هنگام سفر ملک سعود به واشنگتن آشکار شد. در ۲۹ ژانویه ۱۹۵۷ پادشاه سعودی در حالی برای دیدار از ایالات متحده وارد واشنگتن شد که از قبل، شرط سفرش را حضور رئیس‌جمهور آمریکا در فرودگاه برای استقبال اعلام کرده بود. با وجود اینکه چند روز پیش از این، دولت ریاض پیشنهاد آمریکا، مبنی بر پذیرش کمک‌های طرح «دکترین آیزنهاور»^۸ را رد کرده بود، لیکن شرایط اقتصادی و سیاسی آن مقطع زمانی، آیزنهاور را وادار کرد تا سنت دیرین ایالت متحده، یعنی استقبال در مدخل کاخ سفید را زیر پا بگذارد (همان، ۱۳۶۷: ۳۲۵).

سرانجام در ماه مارس ۱۹۵۷ خطوط لولهٔ کمپانی نفت عراق تاحدودی گشوده شد و تا ماه آوریل، کانال سوئز به‌حد کافی پاک‌سازی شده بود که تانکرهای نفت‌کش بتوانند از آن عبور کنند. کشورهای عرب خلیج فارس به‌سرعت تولید را به جریان انداختند؛ زیرا برخی مانند کویت در زمان بحران تولید را به نصف کاهش داده بودند. در همان ماه آوریل، ایالات متحده برنامهٔ اضطراری و موفقیت‌آمیز نفت‌رسانی را متوقف و دولت انگلستان با اعلام پایان طرح جیره‌بندی بنزین، اجازهٔ عبور کشتی‌های بریتانیایی را از کانال سوئز صادر کرد.

۴. تأثیرات بحران سوئز بر صنعت نفت خلیج فارس

۴-۱. تشکیل کنفرانس برمودا

در ماه مارس ۱۹۵۷ آیزنهاور، رئیس‌جمهور ایالات متحده و مک‌میلان، نخست‌وزیر جدید بریتانیا، در «برمودا» کنفرانسی دوجانبه تشکیل دادند تا اختلافاتی را که بین دو کشور طی بحران سوئز پدید آمده بود، برطرف سازند. مسئله نفت خلیج فارس از مباحث اصلی این کنفرانس بود و دو طرف با اذعان به آسیب‌پذیری کویت و دیگر کشورهای خلیج فارس در برابر نفوذ افکار ناصر، بر تقویت استقلال این کشورها تأکید کردند. مک‌میلان که نفت خلیج فارس را بزرگ‌ترین موهبت جهان می‌دانست، بر همکاری دو دولت برای اجرای برنامه‌های درازمدت که صلح و رفاه خاورمیانه را تضمین می‌کرد، اصرار ورزید و آیزنهاور نیز مسئولیت‌پذیری بیشتر بریتانیا را برای تأمین امنیت خلیج فارس خواستار شد. برگزاری کنفرانس برمودا، بریتانیایی‌ها را به احیای همکاری‌هایی امیدوار ساخت که در زمان جنگ جهانی دوم میان ایالات متحده و انگلیس شکل گرفته بود، اما این خوش‌بینی آنها دیری نپایید و آمریکاییان با اتکا به قدرت نظامی و اقتصادی خود و همچنین با بهره‌برداری از افکار و احساسات ملی‌گرایانه مردمان خاورمیانه، متفق‌دیرین خود را به تدریج کنار زدند و به قدرت برتر منطقه خلیج فارس تبدیل شدند (Adams, 2000: 72).

۴-۲. ظهور سوپر تانکرها و کاهش اهمیت خطوط لوله

خرابکاری ارتشیان سوریه در خط لوله کمپانی نفت عراق طی بحران سوئز، آسیب‌پذیری آنها را به گردانندگان صنعت نفت جهان گوشزد کرد. احتمال مسدود شدن دوباره کانال سوئز و خرابکاری در خطوط لوله، گزینه سوم برای انتقال نفت خلیج فارس، یعنی دورزدن دماغه امید را برجسته‌تر ساخت. برای اینکه گزینه مذکور عملی و مقرون‌به‌صرفه باشد، نیاز به ساخت تانکرهای نفت‌کش عظیمی بود که تا آن مقطع از نظر تکنیکی امکان‌پذیر نبود، اما کشتی‌رانی ژاپن با بهره‌گیری از موتورهای دیزلی پیشرفته و فولاد مرغوب، کمپانی‌های نفتی را شگفت‌زده ساخت و از آن پس، پهنه خلیج فارس شاهد حضور سوپر تانکرهایی بود که نفت این منطقه را با ضریب امنیتی بالا به پالایشگاه‌های غربی انتقال می‌دادند (یرگین، ۱۳۹۴: ۸۴۴).

۴-۳. سهم خواهی ایتالیایی‌ها

با توجه به کمبود منابع طبیعی سرزمین ایتالیا، شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران این کشور تمایل زیادی به بهره‌گیری از منابع خارجی داشتند و در این میان، منابع نفتی خلیج فارس از اولویت‌های ایتالیایی‌ها بود، اما حضور دیرینه کمپانی‌های عمده نفتی که اصطلاحاً «هفت‌خواهران»^۹ نامیده می‌شدند، نفوذ هر شرکت دیگری را در عرصه نفت خلیج فارس غیرممکن می‌ساخت، تا اینکه در جریان بحران سوئز و موضع‌گیری برخی کشورهای خاورمیانه در برابر غرب و کمپانی‌های نفتی، فرصت ایده‌آلی برای شرکت‌ها و اشخاص متفرقه به وجود آمد. انریکو ماته‌ئی (Enrico Mattei) ایتالیایی این فرصت را غنیمت شمرد و با آگاهی از برنامه‌های بلندپروازانه محمدرضا شاه پهلوی برای تبدیل کشورش به یک قدرت بزرگ، زمینه همکاری میان کمپانی آجیپ ایتالیا (AGIP) و دولت ایران را فراهم کرد. انتشار مفاد قرارداد بین شرکت ایتالیایی و شاه که سود ۷۵ درصدی را برای حکومت ایران پیش‌بینی کرده بود، با اعتراض شدید کمپانی‌های نفتی بزرگ و دولت‌های غربی مواجه شد. ماته‌ئی و شاه اصل «تقسیم سود پنجاه-پنجاه»^{۱۰} را زیر پا گذاشته بودند و این امر منافع کمپانی‌های عمده را در خلیج فارس و سایر نقاط جهان به خطر می‌انداخت. اگرچه تا چندین سال در منطقه مورد مشارکت ایران و ایتالیا، نفت زیادی استخراج نشد، اما خدشه‌دار شدن اصل پنجاه-پنجاه که انگلیسی‌ها آن را «گناه کبیره» (The Deadly Sin) می‌خواندند، غربی‌ها را بیش‌ازپیش متوجه عواقب جنجال‌آفرینی خود در مصر و کانال سوئز کرد (Adams, 2000: 79).

۴-۴. ورود ژاپن به عرصه نفت خلیج فارس

اقتصاد روبه‌رشد ژاپن بعد از جنگ جهانی دوم، اتکای فزاینده این کشور را به نفت خلیج فارس را به دنبال داشت. جریان ورود نفت را به ژاپن، عمدتاً کمپانی‌های بزرگ آمریکایی و انگلیسی اداره می‌کردند، اما رویدادهای خاورمیانه در میانه دهه ۱۹۵۰ ژاپنی‌ها را ترغیب کرد تا در این زمینه استقلال بیشتری کسب کنند. در بهار سال ۱۹۵۷ و پس از آنکه مقاومت مصریان و اتحاد اعراب کرانه‌های جنوب خلیج فارس در جریان بحران سوئز، سیطره دیرین غربی‌ها را بر منابع نفتی خلیج فارس خدشه‌دار ساخته بود، یک کنسرسیوم مرکب از چند شرکت ژاپنی با حمایت دولت تلاش برای کسب امتیاز استخراج و بهره‌برداری از نفت فلات‌قاره در مناطق بی‌طرف عربستان سعودی و کویت را آغاز کرد. این کنسرسیوم که بعدها به «کمپانی نفت عرب»

(ArabOil Company) معروف شد، توانست نظر مثبت مقامات سعودی را جلب کند. سعودی‌ها که توانسته بودند برای نخستین بار سود ۵۶ درصدی از تولید نفت را برای خود تضمین کنند، مقامات کویت را نیز به این امر ترغیب کردند؛ بدین ترتیب دولت کویت نیز با کمپانی نفت عرب قراردادی نفتی امضاء کرد، با این تفاوت که سود دریافتی کویتی‌ها ۵۷ درصد بود. ژاپنی‌ها در سال ۱۹۶۰ به نفت رسیدند و طبق قرارداد دولت‌های سعودی و کویت ۱۰ درصد سود مضاعف کسب کردند و اصل تقسیم سود پنجاه-پنجاه تزلزل بیشتری یافت (برگین، ۱۳۹۴: ۸۶۰).

۴-۵. حضور کمپانی منفرد آمریکایی در صنعت نفت ایران

نهضت ملی‌شدن نفت ایران و متعاقب آن جنگ سوئز فرصتی را فراهم آورد تا برخی ملت‌ها و دولت‌های خاورمیانه و خلیج فارس انزجار خود را به انحصارطلبی و چپاول سرمایه‌های خود از سوی بیگانگان ابراز کنند. بدیهی بود که شرکت‌های عمده نفتی نیز در ردیف اول متهمان، مورد کینه‌جویی قرارگیرند و این امر موقعیت ویژه‌ای را برای کمپانی‌های نفتی مستقل و نسبتاً کوچک به وجود آورد. کمپانی آمریکایی استاندارد اویل ایندیانا (Standard Oil of Indiana) یک شرکت با سابقه و اعتبار فراوان در ایالات متحده محسوب می‌شد که فعالیت‌هایش را داخل خاک آن کشور محدود ساخته بود. به دنبال تحولات اقتصادی و سیاسی منطقه خلیج فارس طی دهه ۱۹۵۰ و پس از جنگ سوئز، مدیران این شرکت به سرمایه‌گذاری خارج از آمریکا و در خاورمیانه تمایل یافتند. پس از قرارداد ماتهئی ایتالیایی با دولت ایران که یکی از نخستین پیامدهای بحران سوئز در صنعت نفت خلیج فارس به حساب می‌آمد، رئیس هیئت مدیره استاندارد اویل ایندیانا نیز راهی تهران شد و قراردادی نفتی با تقسیم سود ۲۵-۷۵ به نفع دولت ایران منعقد ساخت. این قرارداد که مخالفت شدید دیگر کمپانی‌های نفتی را در پی داشت، بسیار زود به ثمر نشست و به کشف یک میدان بزرگ نفتی فلات‌قاره در جنوب جزیره خارک منجر شد (همان، ۱۳۹۴: ۸۶۱). اینک در کنار ژاپنی‌ها، شرکت‌های مستقل آمریکایی نیز می‌رفتند تا از آتش‌افروزی غرب در جریان بحران سوئز بهره‌مند شوند و خود را در خوان عظیم نفت خلیج فارس سهیم سازند.

۴-۶. شکل‌گیری اوپک

پس از پشت سر گذاشتن بحران سوئز، ناصر به دنبال بهره‌گیری از موقعیت جدید و غالب خویش، در خاورمیانه و در میان اعراب بود. پیوستن سوریه به مصر و تشکیل «جمهوری متحد عربی» در سال ۱۹۵۸ ناصر را برای تحقق رویای «پان عربیسم»^{۱۱} امیدوار و مصمم ساخت. کودتای افسران عراقی در ژوئیه ۱۹۵۸ که به برچیده شدن رژیم پادشاهی مورد حمایت غرب انجامید نیز، شدیداً تحت تأثیر اندیشه‌های ملی‌گرایانه ناصر شکل گرفت. پیوستن سوریه و عراق به جبهه «ناصریسم»^{۱۲}، دو کشوری که در تأمین و انتقال نفت خلیج فارس به اروپا نقش عمده‌ای داشتند، تهدید بزرگی برای غرب تلقی می‌شد (فرزام، ۱۳۵۵: ۳۰۸).

البته تأثیرگذاری ناصر بر صنعت نفت خلیج فارس به این دو حوزه محدود نماند و او که در جریان بحران سوئز به اهمیت نفت به عنوان سلاحی قدرتمند پی برده بود، درصدد بهره‌گیری بیشتر از این ابزار مؤثر برآمد؛ در همین راستا قاهره در بهار سال ۱۹۵۷ میزبان کارشناسان نفتی عرب شد تا راهگشای کشورهای عربی برای تشکیل جبهه‌ای واحد با استفاده از ابزار نفت شود. موفقیت نسبی این گردهمایی باعث شد تا در سال ۱۹۵۹ مجدداً نمایندگان کشورهای نفت‌خیز خلیج فارس در پایتخت مصر تشکیل جلسه دهند. حضور نمایندگان دولت ایران و ونزوئلا بر اهمیت این اجلاس افزود و سنگ بنای «سازمان کشورهای صادرکننده نفت» (OPEC) طی نشست‌های محرمانه نهاده شد. شکل‌گیری اوپک که حاصل تحولاتی چون ملی‌شدن صنعت نفت ایران، روی کار آمدن ناصر و بحران سوئز بود، به سیطره یک‌جانبه غرب بر منابع نفتی خلیج فارس پایان داد.

۵. نتیجه

اوج‌گیری ملی‌گرایی و استقلال‌طلبی در میان کشورها و ملت‌های ضعیف و تحت استعمار، از شاخصه‌های اصلی جهان پس از پایان جنگ جهانی دوم بود. از آنجایی که بهره‌برداری از منابع طبیعی مهم‌ترین دلیل تداوم حضور استعمارگران در کشورهای توسعه نیافته به حساب می‌آمد، بسیاری از رهبران و حاکمان این کشورها با دست‌نهادن بر این منابع، خلع ید از بیگانگان و استقلال ملت خویش را خواستار شدند. دکتر محمد مصدق با ملی‌کردن صنعت نفت ایران در سال ۱۹۵۱ و شکست هیمنه امپراتوری بریتانیا، آغازگر راهی بود که کمی بعد برخی حکام خاورمیانه آن را دنبال کردند. در سال ۱۹۵۶ جمال عبدالناصر مصری با ملی‌ساختن کانال سوئز مجدداً خاطر دولت‌های

غربی را آشفته ساخت؛ زیرا رئیس‌جمهور مصر مهم‌ترین معبر انتقال نفت خلیج فارس به اروپا را از سیطره آنان خارج ساخته بود. بحران سوئز موجب شد تا دولت‌مردان غربی علاوه بر کاربرد مجدد تمهیدات موقتی که برای پشت سر گذاشتن بحران نفتی ایران در سال ۱۹۵۱ ترتیب داده بودند، برنامه‌های بلندمدتی نیز برای کسب اطمینان از دسترسی نامحدود به نفت خلیج فارس در آینده تدارک ببینند. برخی از حاکمان کشورهای نفت‌خیز خلیج فارس نیز با بهره‌برداری از شرایط بین‌المللی و منطقه‌ای پس از بحران سوئز، کسب سود بیشتر از منابع نفتی را در دستور کار خود قرار دادند.

بدین ترتیب، بحران سوئز که نتیجه خیزش‌های ملی‌گرایانه خاورمیانه و خلیج فارس بود، آثار متعددی بر صنعت نفت خلیج فارس برجای نهاد؛ افول سیطره دیرین بریتانیا و گسترش نفوذ آمریکا، تحول در شیوه و ابزار صدور نفت، حضور شرکت‌های نفتی منفرد و انعقاد قراردادهای نفتی بی‌سابقه و همچنین تشکیل سازمان کشورهای صادرکننده نفت، همگی از پیامدهای بحران سوئز بر صنعت نفت خلیج فارس بودند.

پی‌نوشت

۱. در اکتبر ۱۹۵۶ ابتدا اسرائیل و سپس بریتانیا و فرانسه به مصر حمله کردند؛ این تهاجم که «جنگ سوئز» نامیده شد، با مخالفت گسترده مجامع بین‌المللی و آمریکا و شوروی مواجه و پس از ده روز متوقف شد.
۲. کودتای اوت ۱۹۵۳ در ایران سقوط مصدق و بازگشت محمدرضا شاه پهلوی به عرصه قدرت منجر شد، اما ارتشیان مصری تحت عنوان «افسران آزاد» به هنگام کودتای ژوئیه ۱۹۵۲ برچیدن بساط رژیم پادشاهی را در اولویت خویش قرار دادند.
۳. در جریان ملی‌شدن نفت ایران، امپراتوری بریتانیا با توجیه حفاظت از تأسیسات نفتی آبادان و کارکنان انگلیسی شاغل در جنوب ایران، چند فروند کشتی و ناو جنگی را روانه خلیج فارس کرد و نیروهای چترباز خود را در قبرس به حالت آماده‌باش درآورد.
۴. کمپانی کانال سوئز ده سال پیش از افتتاح کانال، یعنی در سال ۱۸۵۹ تأسیس شد و سرمایه‌داران فرانسوی و انگلیسی و همچنین امپراتوری بریتانیا سهام‌داران عمده آن را تشکیل می‌دادند و سهم ناچیزی هم برای حکومت مصر در نظر گرفته بودند.
۵. در ۲۵ ژوئن ۱۹۵۰ نیروهای نظامی کره شمالی با پشتیبانی آشکار و پنهان چین کمونیستی و اتحاد جماهیر شوروی به خاک کره جنوبی وارد شدند. دخالت نظامی ایالات متحده به عنوان حامی دولت کره جنوبی، به یکی از نخستین رویارویی‌های نظامی پس از جنگ جهانی دوم دامن زد.

۶. قانونی که در سال ۱۸۹۰ تنظیم شد که به دولت آمریکا اجازه می‌داد انحصارات تجاری و کارتل‌های تثبیت‌کننده قیمت را زیر نظر بگیرد و در صورت لزوم تحت پیگرد قانونی قرار دهد.
۷. منظور از نفت نیم‌کره غربی، منابع نفتی موجود در قاره آمریکا و آب‌های اطراف آن است؛ ونزوئلا، مکزیک، کانادا و ایالات متحده، تولیدکنندگان اصلی نفت نیم‌کره غربی هستند.
۸. طرح پیشنهادی رئیس‌جمهوری آمریکا برای کمک نظامی و اقتصادی به کشورهای خاورمیانه به منظور مقابله با نفوذ کمونیسم و پرکردن خلاء قدرت پس از بحران سوئز.
۹. کمپانی‌های عمده نفتی یا «هفت‌خواهران» به شرکت‌هایی اطلاق می‌شود که از دیرباز انحصار منابع نفتی را در خاورمیانه و سایر نقاط جهان در اختیار داشتند. این شرکت‌ها عبارت بودند از: بریتیش پترولیوم، گلف اویل، استاندارد اویل کالیفرنیا، تکزاکو، رویال داچ شل، استاندارد اویل نیوجرسی و استاندارد اویل نیویورک.
۱۰. طرحی که در ابتدای دهه ۱۹۵۰ و با تأسی به قراردادهای نفتی در قاره آمریکا، در منطقه خلیج فارس نیز به تدریج پیاده شد و براساس آن منافع نفتی به صورت مساوی بین کمپانی نفتی و حکومت صاحب نفت تقسیم می‌شد.
۱۱. ایده پان‌عربیسم با تأکید بر نژاد و هویت عربی، اتحاد اعراب را دنبال می‌کرد؛ این ایده که در زمان سیطره امپراتوری عثمانی بر اعراب شکل گرفته بود، در دوره ریاست جمهوری جمال عبدالناصر به اوج خود رسید.
۱۲. بر اثر القائات و اقدامات ناصر، موجی از احساس خودباوری و عداوت نسبت به بیگانگان مردمان عرب را در برگرفت به که به ناصریسم شهرت یافت.

منابع

- ساتن، الول، *نفت ایران*، ترجمه رضا رئیس طوسی، تهران، صابرین، ۱۳۷۲.
- سرکیس، نیکلا، *نفت تنها و آخرین شانس خاورمیانه*، ترجمه ارسلان ثابت سعیدی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۳.
- علم، مصطفی، *نفت، قدرت و اصول*، ترجمه غلامحسین صالحیار، چاپ ۲، تهران، اطلاعات، ۱۳۹۳.
- فرزام، محمد، *بحران کانال سوئز و اثرات آن در کشورهای عربی خاورمیانه*، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۵۵.
- نجاتی، غلامرضا، *در کنار پدرم؛ مصدق (خاطرات دکتر غلامحسین مصدق)*، چاپ ۴، تهران، رسا، ۱۳۹۳.
- هیکل، محمد حسنین، *بریدن دم شیر*، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران، اطلاعات، ۱۳۶۷.
- یرگین، دانیل، *تاریخ جهانی نفت از ۱۹۴۵ تا ۱۹۹۱ میلادی*، ترجمه غلامحسین صالحیار، تهران، اطلاعات، ۱۳۹۴.

Abdelrehim, Neveen; Maltby, Josephine; Toms, Steven, "Narrative reporting and crises: British Petroleum and Shell, 1950–1958", Accounting

History, May 2015; vol. 20, 2: pp. 138-157, SAGE publications, Australia, first published on December 30, 2014.

Adams, Michael, *Suez and after*, Boston: Beacon Press, 1969.

Bamberg, J., *British petroleum and global oil, 1950-1957*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

British Parliamentary Papers, House of Commons, vol.233, col. 2047, 23 December 1929.

Israeli, Ofer, «*Twilight of Colonialism: Mossadegh and the Suez Crisis*», Middle East Policy Council Journal, spring/2013, volume XX, Number 1, 2-8.

Little wood, J., *The Stock Market: 50 years of capitalism at work*, London: Financial Times, Pitman Publishing, 1998.

Louis, William R, *Ends of British Imperialism: The Scramble for Empire, Suez and Decolonization*, London: I.B. Tauris, 2006.

Robertson, Terence, *Crisis: The inside story of the Suez conspiracy*, London: William Clowes and sons Ltd, 1964.

Stephens, Robert, *Nasser, A political biography*, London: The Penguin Press, 1971.