



## هل تمثل المشاريع البحرية الجديدة تهديداً لقناة السويس؟

ممر القطب الشمالي وقناة بن غوريون... هل تمثل المشاريع البحرية الجديدة تهديداً لقناة السويس؟

مركز رواق للأبحاث والرؤى والدراسات

<https://www.rwaqcenter.net>

سبتمبر ٢٠٢٣

## ممر القطب الشمالي وقناة بن غوريون... هل تمثل المشاريع البحرية الجديدة تهديدًا لقناة السويس؟

ليس بجديد أن تتردد بين الحين والآخر، بعض التصريحات عن بدائل لقناة السويس، حيث الممر الذي يربط بين الشرق والغرب، فهذا الأمر قد تم تداوله كثيرًا منذ خمسينيات القرن الماضي، وحتى قبل أن تقوم مصر بتأميم قناة السويس عام ١٩٥٦، وتحويلها إلى شركة مصرية وتعوض مالكيها الأجانب السابقين.

وبالتحديد وأثناء أزمة جنوح إحدى سفن الحاويات العملاقة بممر القناة وهو أمر وارد، ويحدث كثيرًا في بعض الممرات الملاحية الدولية، ومنها منذ أيام قليلة - على سبيل المثال - تعطل حركة المرور بسبب جنوح سفينة في مضيق "البوسفور" بتركيا، لكن عادت التصريحات المعادية؛ تلك التي كانت مجرد أفكار قديمة سبق الحديث عنها من قبل، كالحديث عن قناة بن غوريون الإسرائيلية، وممر بحري آخر في الشمال المتجمد، لتكون بديلة عن قناة السويس.

يركز موقع "رواق" للأبحاث في هذا التقرير عبر تحليلاته، عن بعض النقاط المهمة حول ممر القطب الشمالي الجديد، وهل يمثل تهديدًا لقناة السويس؟ وما أبرز مشروعات الربط البحري الدولي التي تنافس قناة السويس؟

لقد بات واضحًا ما تخطط له روسيا، فالاحتباس الحراري إن رأت فيه كل البشرية لعنة، استخرجت منه روسيا نعمة، وربما كثير من النعم؛ والحديث هنا لا يدور عن ثروات القطب الشمالي المدفونة تحت جليده، بل عن طريق كان متجمدًا وقريبًا سيصبح أسرع ممر بحري يربط بين شرق آسيا وأوروبا، والمنافس الأشرس لقناة السويس المصرية أهم ممر ملاحى في العالم.

فالطريق إلى أوروبا عبر القطب الشمالي أكثر سهولة، وهذا بالضبط ما خطت له موسكو، عندما أنفقت المليارات لتطوير الممر البحري، الذي يبدأ من شمال أوروبا حتى آسيا، ويمر عبر ٥ بحار وأكثر من ٥٠ ميناءً، فما قصة طريق الملاحة الشمالي الجديد؟ وهل سيسحب البساط من تحت قناة

السويس؟ وما المشاريع التي بدأت حقًا تهدد قناة السويس، لتسقطها عن عرشها كأهم شريان ملاحى في العالم؟

لطالما نظرت موسكو إلى طريق بحر الشمال، الذي يمتد من مورمانسك بالقرب من حدود روسيا مع النرويج شرقًا إلى مضيق بيرنغ بالقرب من ألاسكا، بوصفه بديلاً لقناة السويس، ورغم أن هذا الطريق يمثل تحديًا ماديًا، فإنه قد يقلل زمن النقل البحري بين أوروبا وآسيا، في وقت وصلت فيه التجارة بين روسيا والدول الغربية إلى أدنى مستوياتها منذ الحرب الباردة، بعد قرار موسكو إرسال قوات إلى أوكرانيا.

فالطريق إلى أوروبا عبر القطب الشمالي أكثر سهولة، وهذا بالضبط ما خطت له موسكو، عندما أنفقت المليارات لتطوير الممر البحري، الذي يبدأ من شمال أوروبا حتى آسيا، ويمر عبر ٥ بحار وأكثر من ٥٠ ميناء، فما قصة طريق الملاحة الشمالي الجديد؟ وهل سيسحب البساط من تحت قناة السويس؟ وما المشاريع التي بدأت حقًا تهدد قناة السويس، لتسقطها عن عرشها كأهم شريان ملاحى في العالم. (بي بي سي عربية).

### **ممر الملاحة الشمالي للتصدير بين أوروبا وآسيا:**

تخطط موسكو لاستخدام ممر القطب الشمالي الجديد لتصدير النفط والغاز إلى الأسواق الخارجية؛ خاصة أن معظم هذا الخط بات خاليًا من الجليد إلى حدٍ كبير، وصار الجليد في القطب الشمالي يذوب مبكرًا كل عام.

ومن المتوقع أن يصبح ممر الملاحة الشمالي، طريقًا تجاريًا رئيسيًا للبضائع المشحونة بين أوروبا وآسيا في المستقبل.

وجاء في بيان نشر على موقع الحكومة الروسية، ونقله موقع قناة "آر تي عربية" الروسية: "تواصل الحكومة العمل على إنشاء البنية التحتية لممر الملاحة الشمالي، أهم ممر شحن ذي أهمية وطنية وعالمية. ووقع رئيس الوزراء ميخائيل ميشوستين على أمر الموافقة على خطة تطويره حتى عام ٢٠٣٥ وتتضمن الخطة تمويل أنشطة بنحو ١,٨ تريليون روبل". (روسيا اليوم).

وممر الملاحة الشمالي يمتد عبر منطقة القطب الشمالي ويربط بين المحيطين الأطلسي والهادئ عبر المتجمد الشمالي، وتعمل روسيا باهتمام شديد على تطوير هذا الممر البحري.

وكان يعرف هذا الممر باسم الممر الشمالي الشرقي قبل بداية القرن الـ٢٠، ولا يزال يسمى بهذا الاسم أحياناً.

### **منافس قناة السويس المصرية:**

في وقت يبدو أن ممر الملاحة القطب الشمالي هو الأكثر خطراً علي قناة السويس، فإن دولاً أخرى أطلقت مشاريع تهدف من خلالها إلى تنويع مسارات الشحن الدولي، بتكاليف أقل وخلال فترة زمنية أقصر من المسارات التقليدية، وفي مقدمتها قناة السويس المصرية.

### **قناة بن غوريون الإسرائيلية:**

بالإضافة إلى ممر الملاحة الشمالي يبرز أيضاً مشروع قناة بن غوريون الإسرائيلي الذي تسعى من خلاله الدولة العبرية إلى إسقاط قناة السويس المصرية عن عرش أهم شريان ملاحي بالعالم؛ وهو ما تجلّى بإعلان سلطات تل أبيب بدء العمل لإنشاء قناة بن غوريون، التي ستربط بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط لتكون بديلاً ومنافس لقناة السويس المصرية.

إذ إن المسافة بين إيلات والبحر المتوسط تقارب المسافة التي تمتد عليها قناة السويس لربط البحر الأحمر مع البحر الأبيض المتوسط، لكن إسرائيل تروج لقناة بن غوريون من إيلات، بأنها ستختصر المسافة التي تجتازها السفن في قناة السويس بين البحرين الأبيض والأحمر، وذلك بأنها لن تقيم قناتها بالمبدأ ذاته الذي تعمل به قناة السويس.

إذ إن أسلوب القناة المصرية يقوم علي وجود يوم تمر فيه السفن من اتجاه إلى اتجاه آخر، وفي اليوم الثاني يتم استعمال الاتجاه المعاكس للسفن المتجهة إلى الاتجاه المعاكس، أما قناة بن غوريون فستقوم علي طريقة حفر قناتين مائيتين مستقلتين، واحدة من البحر الأحمر إلى المتوسط، والثانية من

المتوسط إلى البحر الأحمر، ما يعني أن أي سفينة لن تنتظر يوم الذهاب أو الإياب؛ بل ستبحر علي الفور. (روسيا اليوم).

### مميزات قناة بن غوريون:

ومن المميزات التي تتحدث عنها تل أبيب حول قناة بن غوريون، بأن الطبيعة الجيولوجية الأرضية في البلاد، صخرية قاسية تتحمل أي ضغط من دون تأثير، بعكس قناة السويس حيث طبيعة الأرض رملية تحتاج إلى متابعة دائمة، ووفقاً لمخطط إسرائيل للقناة، فإنها ستكون بعمق ٥٠ مترًا وعرض لا يقل عن ٢٠٠ متر لكل قناة، أي زيادة عن قناة السويس ١٠ أمتار بالعمق، كما ستستطيع سفينة بطول ٣٠٠ متر وعرض ١١٠ أمتار، وهو أكبر قياسات السفن بالعالم من العبور بالقناة التي ستبنيها إسرائيل، ومن المقرر إنجازها خلال ٥ أعوام، ضمن مشروع متكامل بتكلفة ١٦ مليار دولار قابلة للزيادة، يتضمن إقامة مدن صغيرة وفنادق ومطاعم ونوادي سهر ليلية على القناة، مع توقعات إسرائيلية بأن تدر قناة بن غوريون ٦ مليارات في السنة وما فوق، ما يعني انخفاض دخول مصر من ١٠ مليارات إلى ٤ مليارات دولار من قناة السويس.

### ممر الشمال – الجنوب:

يلبي مشروع “ممر الشمال – الجنوب” حاجة روسيا الدائمة للوصول إلى المياه الدافئة، عبر بناء شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية وخطوط الملاحة البحرية بهدف تعزيز النقل والتجارة بين روسيا وإيران والهند والقوقاز ودول آسيا الوسطى؛ حيث يربط عبر الأراضي الإيرانية بين عاصمة روسيا الشمالية، مدينة وميناء سان بطرسبورج المطل على خليج فنلندا في بحر البلطيق، والعاصمة المالية والتجارية للهند مومباي، كما يُفترض مستقبلاً بناء خطوط مواصلات فرعية تربط الممر بشرق ووسط أوروبا.

### ثلاث مسارات لممر الشمال الجنوب:

المسار الأوسط عبر بحر قزوين: حيث يبدأ المسار برًا من سان بطرسبورج شمال غرب روسيا إلى منطقة أستراخان الروسية على بحر قزوين ثم يتم الشحن بحرًا بواسطة السفن إلى ميناء بندر أنزلي الإيراني على ساحل بحر قزوين، ثم النقل برًا إلى ميناء تشابهار الإيراني المطل على المحيط الهندي، ثم الشحن بحرًا إلى مدينة بومباي في الهند.

والمسار الثاني هو مسار بري ينطلق من روسيا إلى إيران عبر المرور بكازاخستان وتركمانستان وأوزبكستان.

والمسار الثالث (المسار الغربي): هو مسار بري ينطلق من روسيا إلى إيران عبر أذربيجان، وهو ما يتطلب إكمال بناء خط سكة حديد رشت - استارا داخل إيران بطول ١٦٠ كم لربط ميناء بندر أنزالي الإيراني مع شبكة السكك الحديدية الروسية عبر أذربيجان، وهو ما يوفر طريقًا مباشرًا لنقل البضائع. (سكاي نيوز عربية).

بينما جرى الاتفاق بخصوص المشروع بين إيران وروسيا والهند في عام ٢٠٠٠؛ إلا أنه لم يشهد تقدمًا منذ ذلك الحين بسبب مشاكل التمويل وعدم تبني سياسي قوي له سابقًا، وبالأخص من قبل موسكو، لكن الاهتمام الروسي بإنجاز المشروع تجدد عقب فرض الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي عقوبات مشددة على موسكو إثر شنّها للحرب ضد أوكرانيا في فبراير ٢٠٢٢، وهو ما جعل روسيا تنضم إلى إيران في مواجهة صعوبات في الوصول إلى الأسواق العالمية وتعرضها للتضييق على حركة التجارة الخاصة بها.

وبالفعل بدأت مرحلة الاختبار في يوليو ٢٠٢٢ من خلال نقل قطار روسي ٣٩ حاوية عبر آسيا الوسطى إلى إيران، ومنها إلى الهند، وتأمل إيران وروسيا في استكمال وإطلاق الممر بحلول عام ٢٠٢٥ بحيث ينقل ما بين ٢٠-٢٥ مليون طن سنويًا من البضائع.

وتسعى روسيا وإيران لتعزيز توأجهما في أسواق بديلة، مثل: دول الخليج، وشرق إفريقيا، والهند، كما تبحثان عن طرق للالتفاف على العقوبات الغربية، وخفض تكلفة التجارة عبر ممر الشمال - الجنوب الذي سينقل

البضائع بينهما بحرًا بشكل مباشر، أو برًا من خلال دول آسيا الوسطى أو جنوب القوقاز بعيدًا عن طرق التجارة التقليدية الأكثر عرضة للعقوبات الاقتصادية الغربية.

وتراهن موسكو وطهران على أن يمر الشمال - الجنوب، يمكن أن يصبح بديلاً لحركة النقل عبر قناة السويس والبحر الأبيض المتوسط؛ نظرًا لأن المرور من خلاله يستغرق ٢٥ يومًا لقطع ٧٢٠٠ كيلو متر مقارنة بطريق قناة السويس البالغ طوله ١٦ ألف كلم، ويستغرق من ٣٦ إلى ٤٠ يومًا على الأقل.

لكن المشروع ما زال يواجه تحديات، حيث تواجه إيران تحديات مثل تردي البنية التحتية المحلية من عربات نقل وطرق، وضعف القدرة على جذب استثمارات أجنبية أو توفير الموارد المالية اللازمة لإكمال الممر، وبالأخص تمويل بناء "خط سكة حديد رشت - أستارا"، فضلًا عن تمويل بناء ٢٢ نفقًا و ١٥ جسرًا على امتداد الممر في الأراضي الإيرانية، وهي عقبات تعهدت روسيا مؤخرًا بحلها عبر تقديم مساعدات فنية ومالية مقابل دفع إيران المستحقات ضمن آلية "النفط مقابل البضائع".

كذلك يؤثر توتر العلاقات الإيرانية الأذرية المتزايد بعد حرب كاراباخ ٢٠٢٠، على المسار الغربي للممر، والذي يُعد المسار الأقل كلفة والأيسر عبورًا، وهو ما قد يؤخر أو يعطل إكمال تنفيذ المشروع، كما يفتح الباب لواشنطن والغرب لعرقلة تنفيذ الممر الذي يفتح نافذة واسعة في جدار العقوبات الغربية على روسيا وإيران. (الجزيرة).

ويمثل المشروع أحد أوجه التعاون الإستراتيجي بين موسكو وطهران، والذي تعزز بعد حرب أوكرانيا، ليأخذ أشكالًا متنوعة عسكرية وأمنية واقتصادية وتجارية، كما أنه يشير إلى أن تنامي التحالف بين الهند والولايات المتحدة ما زال يواجه تحديًا أساسيًا هو عمق العلاقة التاريخية بين روسيا والهند. ويعد نجاح مشروع ممر الشمال الجنوب إضعافًا لدور قناة السويس المصرية؛ إذ سيؤدي بكل تأكيد إلى اقتطاع جزء من حصة التجارة العالمية المارة بقناة السويس المصرية لصالح الممر الجديد.



## طريق التنمية العراقي:

أعلن رئيس الوزراء العراقي، محمد شياع السوداني في ٢٧ مايو الماضي عن مشروع "طريق التنمية" لربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وصولاً إلى أوروبا، خلال مؤتمر في بغداد مع مسؤولي النقل من دول الجوار.

ويشهد المشروع مشاركة ١٠ دول إقليمية، وهي: السعودية وتركيا وسوريا والأردن، والكويت وقطر، والإمارات والبحرين وإيران.

وقال السوداني: إن المشروع البالغ طوله ١٢٠٠ كيلومتر، والذي يمتد من الحدود مع تركيا في الشمال إلى الخليج في الجنوب، سيكون حجر الزاوية لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويساهم في التكامل الإقليمي.

ويرى الدكتور عبد الرحمن المشهداني، أستاذ الاقتصاد في الجامعة العربية: أن هذا المشروع يعد إحياء لمشروع "البصرة - برلين" الذي كان قد اتفق عليه الإمبراطور الألماني فيلهلم الثاني والسلطان العثماني عبد الحميد الثاني قبل أكثر من قرن من الزمان، بهدف ربط الشرق الأوسط بالقارة الأوروبية.

يوضح المشهداني أن أكبر مكسب للاقتصاد العراقي من هذا المشروع هو تطوير قطاع النقل المتهاك، والذي سيجلب معه نهضة في قطاعات الصناعة والزراعة والسياحة وغيرها من القطاعات التي عانت خلال الأربعين سنة الماضية.

"ستبنى مدن صناعية قريبة من هذا الطريق، ومدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى من ١٠ إلى ٢٠ كيلومتراً على الأقل، تستوعب عدداً كبيراً من السكان في ظل الكثافة السكانية التي أدت إلى أزمة سكنية في العراق".

إلى جانب الانتعاش التجاري؛ إذ سيوفر هذا الطريق آلاف فرص العمل، لا سيما بعد أن تتحول الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة قد تُنقل إليها بعض المصانع الدولية.

"الصين أبدت استعدادها مراراً لنقل جزء من معاملها إلى مدينة الفاو، مستفيدة من قصر المسافة وتوافر المواد الأولية والأيدي العاملة".



لا شك في أن الفائدة الأولى لطريق التنمية ستعود على العراق، الذي سيحصل على عوائد "الترانزيت" وعوائد تصدير بعض السلع المحلية التي يعتمزم العراق تنشيطها.

لكن الدكتور صادق ركابي، مدير المركز العالمي للدراسات التنموية، يرى أهمية دولية كبيرة للطريق الذي سيربط جنوب العراق بالجانب الأوروبي؛ من حيث تقليل تكلفة نقل البضائع بين أوروبا وآسيا وصولاً إلى الهند والصين.

"تعول الصين والهند على هذا المشروع في زيادة صادراتها إلى أوروبا عبر الموانئ في العراق وتركيا، كما تعول عليه تركيا أيضاً التي تريد أن تزيد من ميزانها التجاري مع العراق"؛ إذ سيعمل المشروع العراقي الجديد على سرعة انتقال البضائع من شرق آسيا إلى أوروبا.

وقد شهد المؤتمر نقاشاً حول ضم السكة الحديد الخاصة بمشروع العراق، مع سكك الحديد الخليجية، وهو ما سيربط بين الخليج وتركيا، و"سيساهم في تنشيط التجارة من موانئ عُمان وصولاً إلى أوروبا" وفق ركابي.

وبشكل عام، سيلعب المشروع دوراً محورياً في تنشيط الحركة التجارية، وزيادة العلاقات بين أوروبا والشرق، إلى جانب تحقيق الاستقرار والأمن في المنطقة؛ في ظل احتياج الطرق الجديدة إلى التأمين. (بي بي سي عربية).

### **مُهاب مميّش: لا بديل عن قناة السويس لهذه الأسباب:**

وللردِّ على تلك المزاعم أو تصريحات إسرائيل وروسيا المُعادية بإنشاء ممرات بحرية، فقد أوضح الفريق مهاب مميّش، مستشار رئيس الجمهورية لمشروعات محور قناة السويس والموانئ البحرية: أن قناة السويس تُمثل شريان التجارة العالمي ولا بديل عنها كمر ملاحى إستراتيجى، في إشارة إلى البدائل المنافسة المحتملة مثل المشروع الروسى عن طريق بحر الشمال، وقناة بن غوريون الإسرائيلية. (الشرق).

وأشار مميّش بحسب موقع الشرق، إلى صعوبة إنشاء ممر ملاحى بديل لقناة السويس يحظى بنفس الأهمية الإستراتيجية، لافتاً إلى أن بعض الدول فكرت

في وقت سابق بثلاث قنوات، منها: قناة بوغوريون الإسرائيلية، وقناة بحر القطب الشمالي، وقناة نيكارغوا.

وأضاف: "هناك مسؤولون في قناة السويس متخصصون في متابعة التطورات في القنوات والقنوات البديلة بشكل يومي".

ولفت الفريق مميش، إلى أن أهم ما يُميّز قناة السويس، أنها تصل بين الغرب والشرق، وبين البحر الأبيض والبحر الأحمر، وتُعد أسهل وأسرع قناة في نقل التجارة، إضافة إلى أن عمقها واتساعها يسمحان بعبور السفن العملاقة، على مدار الساعة، كما أنها أقصر وأمن طريق لحركة التجارة بين الدول، وظهر ذلك بوضوح بعد حادث جنوح السفينة (إيفرغيفن) في مارس، ولذلك لا غنى عنها". (الشرق).

### الخلاصة:

- بالعودة إلى ممر الملاحة الشمالي العابر للقطب باعتباره التهديد الأكبر لقناة السويس، ولأن روسيا ومعها الصين تريدان تحويله إلى أهم ممر ملاحة عالمي، لكن يبقى لكل شيء ثمن، فإن النعمة علي روسيا والصين قد تنقلب إلى مواجهة وربما حربًا مع كل أوروبا، التي تعتبر الممر العابر للقطب يقع بالكامل تقريبًا في المياه الدولية.

- كما أنه يمتد من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادي عبر وسط المحيط المتجمد الشمالي، وإن كانت حرب القطب الشمالي ما زالت تختبئ تحت ما تبقى من جليده، فإن ذوبان هذه الثلوج وخروج الثروات أولاً، ثم تحويل الطريق إلى ممر مناسب لحركة الملاحة البحرية التجارية على طول العام، قد يخرج هذه الحرب نارًا من تحت ما كان جليدًا.

- منذ افتتاحها عام ١٨٦٩م تُعد قناة السويس المصرية، أهم ممر ملاحى صناعي حول العالم، الذي يربط آسيا بأوروبا، وتسهل انتقال البضائع وعمليات التجارة الدولية البحرية من شرق العالم إلى غربه.

- تتعاظم أهمية قناة السويس المصرية بقدر تطور وتنامي النقل البحري والتجارة العالمية؛ حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل ولذلك يتم

نقل ما يزيد عن ٨٠% من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية.

-البحث عن بدائل قناة السويس كمر بحري يربط بين الشرق والغرب ليس جديدًا؛ الأمر تم تداوله منذ مطلع الخمسينيات في القرن المنصرم، وحتى قبل أن تؤمم مصر قناة السويس في عهد الرئيس الراحل جمال عبد الناصر عام ١٩٥٦، وتحولها إلى شركة مصرية وتعوض مالكيها الأجانب السابقين.

- كما أن ما طُرح أثناء أزمة جنوح إحدى سفن الحاويات العملاقة، التي استمرت ستة أيام من ٢٣ إلى ٢٨ مارس من العام الماضي، كان مجرد أفكار قديمة سبق الحديث عنها، كقناة بن غوريون الإسرائيلية، وأخرى جديدة روجت لها كل من روسيا وإيران ومصادر هندية وإن كان بخجل، لصالح استخدام ممر بحري في الشمال المتجمد، وفقاً لروسيا، بدعوى أنه يوفر مسافة تقرب من ٧٠٠٠ كم عن طريق قناة السويس.

- المصريون وكثيرًا من العرب ينظرون إلى تلك الأطروحات البديلة عن قناة السويس باعتبارها استهدافًا مباشرًا لمصر، وأحد أهم مواردها الاقتصادية، بهدف محاصرة دورها العربي الإقليمي.

- ردّ مراقبون على كل الشائعات التي لا تتوقف حول قناة السويس، التي تعد رمز التضحية والنضال والتحرر الوطني في التاريخ المصري، وقطع الشكّ باليقين، مؤكدين أن قناة السويس لا بديل لها وخارج المنافسة.

- ولكن يتوجب على الدولة المصرية وإن كانت قد بدأت بالفعل، بالتعاون مع شركات صينية عملاقة بتطوير الممر الملاحي لقناة السويس والمنطقة الاقتصادية، لإنشاء مصانع تمويل السفن والشحن والتفريغ وتقديم الخدمات اللوجستية للسفن العبرة، ما يجعله أهم ممرّ ملاحي حول العالم لا يمكن الاستغناء عنه، حيث الربط بين البحرين الأحمر والمتوسط في وقت قياسي، مقارنة ببعض الممرات البحرية الدولية الأخرى، بجانب إنه ممرّ مهم ومُختصر للربط بين إفريقيا و أوروبا.

المصادر:

بي بي سي عربية

انتربرايز

روسيا اليوم

سكاي نيوز عربية

الجزيرة

الشرق