



---

# قناة السويس فيه الميزان: آفاق وتحديات أمام قناة بن غوريون

المقدم الطيار هادي جرجس

---

## المقدمة

تشكّل القنوات البحرية شرايين التواصل بين دول العالم، ومن أهمها قناة السويس، فهي تربط شمال الكرة الأرضية بجنوبها، وتختصر المسافة من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر ثم إلى المحيط الهندي. وبذلك فهي الممر الوحيد، في الشرق الأوسط، للسفن بجميع أنواعها وأحجامها، إذ أصبحت مركزاً للتجارة ولإعادة التصدير في العالم. تعد قناة السويس الطريق الملاحي الأقصر والأفضل للتجارة العالمية بين شرق الكرة الأرضية وغربها، وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد، وتتعاظم أهميتها الاستراتيجية يوماً بعد يوم بقدر تطور النقل البحري وتناميته والتجارة العالمية. فهي تسمح بعبور معظم السفن من أوروبا، إلى آسيا أو بالعكس، كما تُعتبر شريان الحياة للمصريين لأنها من المصادر الرئيسية للدخل القومي المصري.

استحوذت قضية جنوح سفينة الحاويات البنمية العملاقة "إيفرجيفن" الرأي العام العالمي في أثناء عبورها قناة السويس بتاريخ 2021/3/23، إذ توقفت الملاحة في أحد أهم الممرات البحرية العالمية لمدة 6 أيام متتالية، ما أدى إلى تعطيل حركة التجارة العالمية وتأخر عدد كبير من السفن في الوصول إلى وجهتها. تركت هذه الحادثة أثراً سلبياً على الاقتصاد العالمي بشكل عام، وأدت إلى أزمة نفط ساهمت في ارتفاع أسعاره عالمياً، كما أدت إلى تكبّد مصر وشركات الشحن المعنية بالحادثة خسائر مالية كبيرة.

فتحت هذه الحادثة صفحات التاريخ وأيقظت أحلام العدو الإسرائيلي القديمة - الجديدة ومخططاته، لا سيما السعي المستمر وبكل الوسائل المتاحة للسيطرة على ممرات منطقة الشرق الأوسط المائية الاستراتيجية. لم يتوان العدو الإسرائيلي في إظهار أهدافه في السيطرة والهيمنة لا سيما على الملاحة البحرية في ظل الاكتشافات الحديثة للغاز والنفط في المنطقة، فطرح مشروع شق قناة تربط البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر أطلق عليه مشروع قناة بن غوريون.



## القسم الأول

### قناة السويس: الكنز الجغرافي المصري

تاريخيًا، لم يؤثر مشروع في علاقات الدول بالقدر الذي فعله شق قناة السويس، إذ من الصعب أن نتصور أي إنجاز بشري يمكن أن يغير أوضاع الحدود الطبيعية أكثر منها، فبعمليةٍ جراحيةٍ جغرافيةٍ بسيطةٍ تمّ اختزال قارة أفريقيا بأكملها، وغدت القناة بسبب موقعها الجغرافي الفريد من أهم القنوات والمضايق حول العالم. فأهميتها الحيوية تكمن في اعتبارها أهم شريان تجاري يربط شرق الكرة الأرضية بغربها، وكونها أقصر طرق الشحن التي تختصر المسافة التي تسلكها السفن العابرة من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط وصولاً إلى المحيط الأطلسي مقارنة باستخدام طريق رأس الرجاء الصالح حول أفريقيا.

تعد قناة السويس، من وجهة نظر القانون الدولي العام، جزءاً لا يتجزأ من المياه الوطنية المصرية لأنها تقع بكاملها في الإقليم المصري. كما أن تموضعها في وسط المحيطات والقارات الخمس، جعلها تؤثر إلى حدٍ كبير في التجارة العالمية وأصبحت أحد أهم شرايينها، كما جعلها عرضة للصراعات والحروب عبر التاريخ أيضًا. لا تنحصر أهمية قناة السويس بمصر فقط، وإن كان لها النصيب الأكبر من العائدات بإيراداتٍ تبلغ حوالي 8 مليار دولار سنويًا، إلا أن الدول كافة تستفيد من هذه القناة.

### أولاً: الأهمية الاقتصادية لقناة السويس

توجد معظم مراكز الإنتاج الاقتصادي على مستوى العالم حاليًا في منطقة الشرق الأقصى، أما مراكز الترانزيت والاستهلاك فتتوزع في منطقة الشرق الأوسط، أوروبا وأميركا، لذا فقناة السويس هي حلقة الربط بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك بالنسبة الأكبر عالميًا. هنا تبرز أهميتها الاقتصادية بتوفيرها مصاريف الشحن المائي من حيث كمية الوقود التي يتم استهلاكها، إضافة إلى تكاليف تشغيل السفن.

تتحكم القناة في عبور ما بين 8 إلى 12% من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرًا و35% من حجم التجارة التي تصل عبر مواني البحر الأحمر والخليج العربي وتخرج منها، و20% من حجم التجارة من مواني الهند وجنوب آسيا وإليها، و39% من حجم التجارة من منطقة الشرق الأقصى<sup>1</sup> وإليها. وتجدر الإشارة إلى أن الإيرادات التي تحققها قناة السويس ترتفع بحسب الكمية المحمولة التي تمر ونوعيتها، وليس بأعداد السفن العابرة.

1. حسين جلال، 2019، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الطبعة الأولى، القاهرة، ص 121.

صدر قانون رقم 30 في العام 1975 الذي ينظم هيئة إدارة قناة السويس، ومحددًا اختصاصها من دون غيرها في إصدار لائحة الملاحة التي تحدد طريقة حساب رسوم المرور، مع قبول السداد بعددٍ من العملات، يختارها دافع الرسوم وهي حالياً 9 عملات (الدولار الأميركي، اليورو، الجنيه الإسترليني، الين الياباني، الدولار الكندي، الكرون السويدي، الكرون الدانماركي، الكرون النرويجي والفرنك السويسري)، كما يسمح للسفن المصرية التي تعرف من خلال حملها العلم المصري ومالكها مصري بالسداد بالجنيه المصري. بذلك تعد قناة السويس أحد أهم خمسة مصادر مستدامة للدخل القومي المصري من العملات الصعبة بعائداتٍ سنوية وصلت إلى حوالي 8 مليارات دولار خلال العام 2018. ويمكن التأكيد أن القناة تشكل أهم القطاعات التي تساعد مصر على تحقيق طموحاتها التنموية ومواجهة أزماتها الاقتصادية، بسبب عائداتها المستقرة مقارنة بعائدات السياحة والسفر والاستثمار الأجنبي وقطاعات أخرى معرضة للتأثر السريع بالأزمات العالمية كأزمة جائحة كورونا التي عطلت حركة الاقتصاد العالمي بشكلٍ واسع.

من المتوقع أن تساهم قناة السويس بعد تجديدها في زيادة العائدات بنسبة 259% في العام 2025 ليصبح 13 مليار دولار مقارنة بالعائد السابق 8 مليارات دولار، ما ينعكس إيجاباً وبشكلٍ مباشر على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة<sup>2</sup>. لقد شكلت قناة السويس منحةً جديدةً بالنسبة إلى الاقتصاد المصري، حيث شُقت في بادئ الأمر لتكون ممرًا ملاحياً خالصًا، إلا أنها تحولت على مر السنين إلى ممر اقتصادي تنموي مصري بامتياز، إذ تساهم في دعم واردات الدخل القومي المصري بمليارات الدولارات سنويًا. ويُعتقد بأن زيادة الاهتمام وتنمية المشاريع فيها سيكون له واقع أفضل في السنوات اللاحقة، قد تصل إلى الثلاثين مليار دولار في السنة الواحدة، وذلك سيكون من خلال الأنشطة المحلية المتكاملة<sup>3</sup>.

تشير تقارير شركة قناة السويس إلى أنه تعبر القناة ما بين 1200 و1500 وأحيانًا 1800 سفينة شهريًا، ما يدل على الدور الكبير الذي تضطلع به القناة في حركة التجارة العالمية، وبخاصةً ناقلات النفط المتوجهة من الخليج العربي وجنوب آسيا إلى أوروبا أو أميركا، فهي تقلص رحلة هذه السفن آلاف الكيلومترات وعشرات الأيام ما يؤدي إلى توفير ملايين الدولارات على الشركات والمستهلكين في العالم. كل يوم يتوقف فيه المرور عبر قناة السويس، تتكبد مصر خسائر تزيد على 15 مليون دولار تتوزع ما بين رسوم على مرور السفن، كلفة توقف أعمال صيانة السفن ومشغليها والأعمال الأخرى المرتبطة بهذا الممر المائي والتي تساهم في إنعاش المدن المصرية المحاذية للقناة. أكدت دراسة أميركية حديثة أن

2. السفارة المصرية في لبنان، 2015/08/06، ماهي أهمية قناة السويس الجديدة ومميزاتها، متوافر على الموقع: <https://www.annahar.com>

3. غادة الحلايقة، أهمية قناة السويس للاقتصاد المصري، 2015/05/14، متوافر على الموقع: <https://mawdoo3.com>

قناة السويس تمثّل الطريق البحري الأهم للتجارة العالمية ما يجعلها تتمتع بقدرة على التأثير في رفاهية الدول والمجتمعات في حال حدوث أي تغييرات أو أزمات تؤثر في المرور عبرها، كما وصفتها بأنها أهم عقدة في شبكة التجارة العالمية<sup>4</sup>.

## ثانياً: حادثة جنوح سفينة إيفرجيفن

في 23 آذار 2021، توقفت حركة العبور البحرية في القناة المصرية بسبب جنوح سفينة الحاويات "إيفرجيفن" عن مسارها في أثناء مرورها في قناة السويس خلال رحلتها القادمة من الصين والمتجهة إلى مدينة روتردام الهولندية، وباتت محصورة بين جانبي القناة، ما تسبب بانسداد القناة وتوقف حركة الملاحة البحرية. أسفر الحادث عن إعاقة نحو 150 سفينة، فيما توقفت 15 سفينة أخرى، على الأقل، في المراسي.

هي سفينة حاويات من الدرجة الذهبية، يبلغ طولها 400 متر، غاطسها 15.4 متراً وحمولتها نحو 200 ألف طن، وتعد واحدة من السفن الأضخم في العالم، تتبع السفينة لشركة تايبوانية وقد وُضعت في الخدمة في بنما ومالكها ياباني. أوضح مجلس إدارة قناة السويس أن الحادث ناجم عن انعدام الرؤية وشدة سرعة الرياح، في وقت كانت المنطقة تحت تأثير عاصفة رملية ورياح عاتية، بالتزامن مع عبور منخفض خماسيني على البلاد، ما فاقم الوضع وانخفض مدى الرؤية الأفقية. على أثره تشكلت لجنة إدارة الأزمات لتعويم السفينة والذي دام ستة أيام.



4. الإسماعيلية سكاى نيوز عربية، قناة السويس تتحكم في رفاهية العالم وتفاصيلها، 2021/10/27، متوافر على الموقع: <https://www.skynewsarabia.com/business/1473969>

استغلت عدة جهات حادثة جنوح سفينة الحاويات العملاقة "إيفرجيفن"، وتعطيلها لحركة مرور السفن عبر قناة السويس، وبدأ الحديث عن ممر مائي للتجارة العالمية، كما قامت بعض الدول بالترويج لمشروعاتها البحرية كبديل عن هذه القناة التي تعد المجرى الملاحي البحري الأكثر أهمية للاقتصاد العالمي. لكن رغم المدة القصيرة التي استغرقتها إدارة القناة لإعادة فتح الممر المائي الأهم في المنطقة وتشغيله واستعادة الملاحة، فقد كان للحادثة تأثير جسيم في الاقتصاد العالمي بشكل عام والاقتصاد المصري بشكل خاص، على الصعد كافة، إذ شهدت بعض القطاعات اضطراباً كبيراً والأسعار ارتفعت بشكلٍ عشوائي، وتناول بعضاً من التفاصيل في ما يأتي:

### 1. اضطراب حركة الملاحة العالمية

أدى إغلاق القناة إلى انتظار حوالي 321 سفينة على مدخلَي القناة الشمالي والجنوبي، على أثره تراكمت حركة السفن بين الشرق والغرب وبخاصة في الطرق الثلاثة شانجهاي - روتردام، سنغافورة - روتردام، رأس تنورة - نيويورك التي تخدمها قناة السويس في الأساس ولا يوجد بديل عنها بتكلفةٍ مقاربة<sup>5</sup>.

### 2. ارتفاع أسعار السلع الأساسية

ساهمت حادثة جنوح سفينة "إيفرجيفن" في ارتفاع في أسعار الطاقة والمواد الغذائية، نتيجة انخفاض العرض عليها بسبب تعذر وصول البضائع إلى وجهاتها في الوقت المحدد. من ناحية أخرى، ارتفع الطلب على جميع السلع نتيجة إجراءات الحد من انتشار وباء كورونا وإعادة فتح الاقتصاد في أغلبية الدول ما أدى إلى ارتفاع أسعار جميع السلع الأساسية.

### 3. ارتفاع أسعار الحاويات

شهدت أسعار الحاويات العالمية ارتفاعاً في كلفة استئجارها بلغ خلال عام واحد نحو 300% للطرق بين الشرق والغرب. وأدى إقفال القناة إلى تعطل عدد كبير من الحاويات على جانبي القناة وبالتالي ارتفاع أسعارها. بعد توصل السلطات المصرية لإبرام اتفاقية مع المالك الياباني للسفينة لتعويض الأضرار، رفع قبطان سفينة الحاويات العملاقة "إيفرجيفن" المرساة وغادرت القناة بعد احتجازها لأكثر من 100 يوم. وخلال مقابلة مع رئيس هيئة قناة السويس أسامة ربيع قال: «ستتلقى مصر تعويضاً مالياً من الشركة اليابانية المالكة للسفينة، بالإضافة إلى قاطرة بحرية بقوة شد تبلغ 75 طنًا». وتابع ربيع «لقد حافظنا على حقوقنا وعلى علاقات جيدة مع عملائنا»<sup>6</sup>.

5. فريق المرصد المصري، تأثير إغلاق قناة السويس على الاقتصاد العالمي، 2021/03/30، متوافر على الموقع: <https://marsad.ecss>

6. سفينة إيفرجيفن تغادر قناة السويس مقابل تعويضات بعد عدة أشهر من احتجازها، 2021/07/07، متوافر على الموقع: <https://www.france24.com/ar/20210707>

## ثالثاً: بديل قناة السويس

إن إيجاد بديل لقناة السويس فكرة واردة منذ زمن بعيد، بسبب أهميتها الاستراتيجية، وكونها شريان الملاحة البحرية الأكثر أهمية للاقتصاد العالمي. إلى ذلك، أحييت أزمة السفينة "إيفرجيفن" التي تسببت في تعطل الملاحة في القناة، جهوداً دولية لإيجاد ممر بديل، كما أن شركات الشحن اليابانية بدأت البحث عن طرق تربط شرق آسيا بالأسواق الأوروبية من دون المرور في القناة، كما ولفتت الحادثة الأنظار إلى أهمية ليبيا من الناحية اللوجستية. وفي هذا الإطار أوضح رئيس مجلس الأعمال التركي - الليبي أن تركيا ستبدأ بالأعمال الاقتصادية الموسعة في القارة الأفريقية عبر الطرق البرية، من خلال مركز اقتصادي لوجستي وتجاري تسعى تركيا لإنشائه في ليبيا. وأكد أن هذا المركز سيقلص مدة وصول البضائع إلى الدول الداخلية في القارة الأفريقية من 45 يوماً عبر مجرى السويس إلى ما بين 10 و15 يوماً، ما يعني توفيراً هائلاً في تكاليف النقل.<sup>7</sup>

إحدى الطرق المحتملة التي اقترحتها المذكرة التي قدّمها مختبر لورنس فريموور الوطني الذي تدعمه وزارة الطاقة الأميركية، هي حفر قناة عبر صحراء النقب في «إسرائيل»، وربط البحر المتوسط بخليج العقبة الأردني، وفتح بوابة إلى البحر الأحمر والمحيط الهندي. كما أشارت المذكرة إلى وجود 130 ميلاً من الأراضي البور الصحراوية قابلة للحفر النووي. وتوقّع المختبر أن تسبب معارضة الدول العربية المحيطة بـ«إسرائيل» مشكلة أمام تنفيذ المخطط.<sup>8</sup>

من البدائل أيضاً، الممر الإيراني، وهو أهم رابط تجاري بين آسيا وأوروبا، حيث تقوم الدول الواقعة على طول هذا الممر بتطوير موانئها وطرقها وخطوط سككها الحديدية للمشاركة والوصول إليه. إلا أن هذا الممر على الرغم من قصر طوله وقلة تكلفته لا يمكن أن ينافس

قناة السويس لأنه يعتمد على ممرات بحرية وبرية، فالنقل البري عبر سكك الحديد لا يمكن أن يغطي سعة الحمولة التي تشملها سفينة الشحن الواحدة. فضلاً عن أن حركة التجارة الدولية لا تقتصر على عملياتها بين آسيا وأوروبا.<sup>9</sup>



إيران تتصل بالممر التجاري الدولي «الشمال - الجنوب»، متوافر على الموقع: <https://ar.mehrnews.com/news/1866538>

7. العربي الجديد، البحث عن بدائل لقناة السويس: 4 مسارات تجارية تعود إلى الواجهة، 2021/03/30، متوافر على الموقع: <https://www.alaraby.co.uk/economy>

8. خطة الولايات المتحدة لإيجاد بديل عن قناة السويس، 2021/03/26، متوافر على الموقع: <https://anbaonline.com/news>

9. يوسف بدر، ممر جنوب-شمال... رؤية إيرانية للربط بين آسيا وأوروبا، 2021/05/12، متوافر على الموقع: <https://www.annaharar.com/arabic/makalat/annahar-alarabi-authors>



## القسم الثاني

### إنشاء قناة بن غوريون والميزات التي ستحظى بها

تعود فكرة إيجاد قناة بديلة لضرب مشروع قناة السويس المصرية، إلى زمن إعطاء الباب العالي امتياز حفر قناة السويس للفرنسي فرديناند دي ليسبس. فطرح البريطانيون فكرة إنشاء قناة البحرين على أرض فلسطين كبديلٍ عن قناة السويس المصرية.

في الخمسينيات، بدأت مساعي الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة في وضع مخططات لتنفيذ مشاريع بديلة لقناة السويس وشق قناة بحرية تربط خليج العقبة، من إيلات تحديداً، مع البحر المتوسط بالقرب من قطاع غزة. بعدها، نشرت الصحف الإسرائيلية، في العام 2013، نية العدو الإسرائيلي شق قناة تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، وتكون منافسة لقناة السويس، وأن المشروع الجديد، المسمى قناة بن غوريون سيكون الأهم استراتيجياً ومائياً في المنطقة.

أراد العدو الإسرائيلي بناء قناة بحرية بديلة لقناة السويس نظراً إلى أهميتها اقتصادياً وتجارياً، فتكون القناة الجديدة بديلة لها في موقعها الاستراتيجي. وبهذه الطريقة، يكون العدو قد ضمن سيطرته على الشرق الأوسط وامتداد مناطقه الجغرافية في

المستقبل، متخلياً عن التعاون بينه وبين مصر من أجل مصلحته الخاصة من دون الاكتراث للخسائر الفادحة التي سيسببها لقناة السويس ومصر.

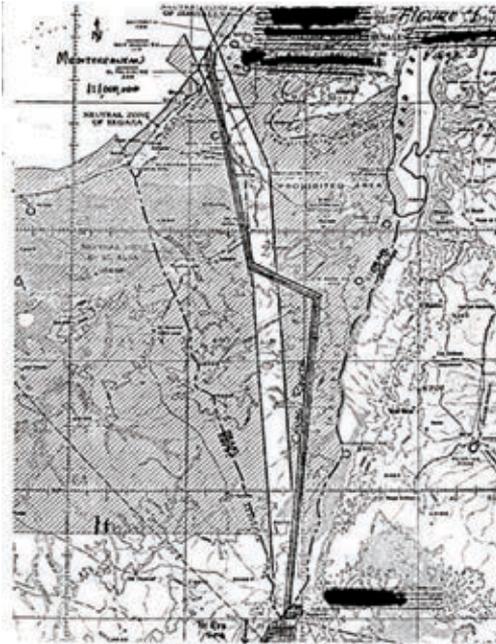


وداد أبو شقرا، قناة السويس تحت التهديد وما حقيقة قناة بن غوريون؟، 2023/11/07، متوافر على الموقع: <https://cnnbusinessarabic.com/economy>.

إن شق قناة بن غوريون يعني خنق قناة السويس باعتبار أن القناتين متقاربتان في الطول، كما أن هذا المشروع سيكون له آثار ونتائج هائلة على المستويات السياسية والاقتصادية كافة، وتهديد صارخ للوجود المصري في ظل التحديات التي يواجهها اقتصاد مصر، وأزمة مياه نهر النيل وسد النهضة في أثيوبيا. إن إنشاء القناة سيتمح «إسرائيل» امتيازات كبيرة بالنسبة إلى موقعها الجغرافي وأهميته الاقتصادية والتجارية العالمية، ما سيدفع عديدًا من البلدان إلى التعاون معها بدلاً من القناة المصرية.

## أولاً: تفاصيل خطة بناء قناة «بن غوريون»

وضع العدو الإسرائيلي خطة محكمة لبناء قناة بن غوريون، بدءًا من تمويل مشروع إنجاز القناة عبر قروض أميركية بفوائد مخفضة، فيما الربح من القناة سنويًا سيكون مرتفعًا للغاية، إلى الضغط على بعض الدول المجاورة والإقليمية لتحقيق مصالحه الخاصة والمشبوهة، وصولاً إلى عدم اهتمامه بقطع العلاقات مع مصر بعد تهديد الأخيرة له مباشرة.



### 1. الموقع

أوضح عديدٌ من المهندسين الإسرائيليين المختصين أنه من الممكن إنشاء قناة تربط بين البحرين الأحمر والمتوسط، ومن الممكن أن تصبح منافسة فعلية لقناة السويس، حيث المسافة بين إيلات عبر البحر الأحمر والسواحل الشمالية الشرقية على البحر المتوسط ليست كبيرة، وهي قريبة جدًا من المسافة التي تمر فيها السفن عبر قناة السويس للوصول من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط وبالعكس. وأشار الاختصاصيون أن على الحكومة الإسرائيلية الدفع نحو مشروع قناة تصل خليج العقبة عبر مدينة إيلات إلى المتوسط شمال

قطاع غزة أو عبره، بما يتناسب والمصالح الإسرائيلية، من دون حلول لبناء للقضية الفلسطينية والعمل على تهجير الغزويين من المنطقة المذكورة.

## 2. هندسة القناة

يروّج العدو الإسرائيلي إلى فكرة قناة مؤلفة من ممرّين بعمق 50 مترًا وعرض 200 مترٍ على الأقل لكل منهما، أي بزيادة 10 أمتار بالعمق عن قناة السويس، لتستطيع السفن التي يصل طولها إلى 300 متر وعرضها إلى 110 أمتار، من عبور القناة. كما ويدّعي أن طبيعة الأرض التي ستنشأ عليها القناة، ذات طبيعة صخرية، ما يعني أنها نادرًا ما تحتاج إلى صيانة وتتحمّل ضغوطًا قوية، على عكس قناة السويس ذات الطبيعة الرملية وتحتاج دائمًا إلى متابعة ومراقبة.

بحسب ادعاءات العدو فإن مدة البناء ستتراوح بين 3 إلى 5 سنوات، وسيشغّل المشروع حوالي 300 ألف مستخدم من مهندسين وفنيين في المجالات كافة، معظمهم من دول آسيوية وأفريقية، كما من دول عربية مثل مصر والأردن لبناء هذه القناة، ليبقى منهم عدد يتجاوز الـ 30 ألفًا للعمل على استدامتها. أما بالنسبة إلى أمن القناة، فسيتم إيلاء هذه الناحية الأهمية القصوى من قبل المسؤولين الإسرائيليين، إذ يزعمون أنهم سيضعون أجهزة تجسس في عمق القناة، بالإضافة إلى أجهزة مراقبة على طولها، وسيتم إنشاء حواجز وكشافات متطورة خاصة لكشف الأسلحة وصور عبر أشعة الليزر لكل سفينة تعبر القناة ذهابًا أو إيابًا<sup>10</sup>.

## 3. الاستفادة الجانبية

تخطط «إسرائيل» لتقيم عدة مدن جديدة على طول قناة بن غوريون البديلة عن قناة السويس تشبه المدن الصغيرة ذات البيوت القديمة، بالإضافة إلى إنشاء فنادق ومطاعم وأسواق تجارية ومنتجعات ونوادي سهر ليلية على مسافات كبيرة في محيط القناة المزمعة التي ستشقّها. الأمر الذي سيلقى رواجًا بين الدول لاستقطاب الاستثمارات والحصول على الموافقات الدولية، وقد بدأ التعبير عنها بوضعها من ضمن بنود صفقة القرن، لأن منطقة إيلات ومحيطها مع كامل الأراضي باتجاه البحر الأبيض المتوسط هي شبه صحراء.

يسعى العدو الإسرائيلي إلى إقناع الأردن بمشروع يقوم على جرّ مياه من هذه القناة إلى البحر الميت، الذي يعاني من تناقص مياهه سنويًا بفعل شح المياه الداخلية في المنطقة. فإذا وافق على ذلك، فإنه سيتم إنشاء خط أنابيب ضخمة من القناة الإسرائيلية المزمعة إلى البحر الميت لرفع مستوى المياه في هذا الأخير، في مقابل تقديم التسهيلات لإقامة فنادق ومنتجعات على البحر الميت. كما تساعد «إسرائيل» في دفع السياحة بشكلٍ أوسع إلى منطقة البتراء، ما يعزّز الاقتصاد الأردني الذي يعاني بعض الصعوبات في الآونة الأخيرة.

10. «إسرائيل» تعلن اليوم بدء العمل في قناة بن غوريون البديلة لقناة السويس، موقع اللبناية، 2021/03/30، متوافر على الموقع: [www.alloubnania.com/newsnet](http://www.alloubnania.com/newsnet)

## 4. التمويل

تكلفة بناء القناة قد تبلغ من 16 ملياراً إلى 55 مليار دولار بحسب الدراسات. وتعتقد الحكومة الإسرائيلية أن مدخلها سيصل إلى حوالي 4 مليارات في السنة وأكثر. كما ستنتفخ مع عدة مصارف أميركية لإقراضها المبلغ المطلوب بفائدة متدنية. وهكذا تكون قد أنشأت القناة من أموال مقترضة عبر البنوك الأميركية بفائدة منخفضة جداً من دون صرف أي مبلغ من ميزانيتها، في حين هي تستفيد من المداخل كافة.

### ثانياً: غزة وإنشاء قناة بن غوريون

في أواخر أيلول 2023، وقبل بضعة أيام فقط من عملية طوفان الأقصى، ألقى رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو مداخلته خلال الندوة العامة للجمعية العامة للأمم المتحدة، استطرد فيها عن نتائج مسلسل التطبيع مع بعض الدول العربية وتطوراتها، وما سيؤدي إلى تغيير ملامح الشرق الأوسط. كما عرض في أثناء خطابه، خريطة لمناطق ذات لون موحد تشمل البلدان العربية التي تربطها اتفاقات سلام وتطبيع مع «إسرائيل»، أو في مرحلة المفاوضات المتقدمة لتطبيع العلاقات معها. من هذه البلدان نجد مصر، السودان، الإمارات، السعودية، البحرين والأردن، في المقابل لا وجود لدولة فلسطينية، إذ أفردت «إسرائيل» لنفسها بالخريطة لوناً واحداً يغطي أراضي 48، الضفة الغربية، ثم قطاع غزة بالكامل، أي محو أي أثر للفلسطينيين. على أثر عملية طوفان الأقصى في 7 تشرين الأول 2023، أعلن بنيامين نتياهو أن رد «إسرائيل» على حماس سيغيّر شكل الشرق الأوسط ووجه المنطقة لعقود<sup>11</sup>.

مخططات الشرق الأوسط الكبير أو الموسع ليست جديدة بل بدأت منذ تسعينيات القرن الماضي مع الإدارات الأميركية المتعاقبة كافة، لكنها لم تبصر النور إلى حينه. بيد أن طوفان الأقصى أحيها من جديد، وأعطاه زخماً كبيراً كي تتجسد وتكون ضرورة أساسية لتحقيق هذه المشاريع في المنطقة، وهو ما أعلن عنه رئيس الوزراء الإسرائيلي خلال اجتماع الجمعية العامة في دورتها 78.

أدركت الولايات المتحدة أن التعاون في هذا المشروع سيساعدها على محاصرة مجموعة البريكس، ومواجهة مشروع طريق الحرير الذي تقوده الصين. كما سيمكّنها من بناء محور منافس ما يؤدي إلى تقييد نفوذ الصين وحلفائها في المنطقة وخارجها.

يعتمد مشروع قناة بن غوريون على الوادي المحاذي لقطاع غزة، الذي يمتد من جبل شجرة البقر بالقرب من مستوطنة سديه بوكر إلى منطقة الزهراء شمال قطاع غزة. يتراوح عرضه 40 متراً في أضيق مناطقه، ويتسع حتى يصل إلى 400 متر في الساحل الغربي للقطاع، ويقسم الوادي قطاع غزة جغرافياً إلى قسمين: شمالي وجنوبي.

11. يحيى اليحياوي، محو غزة.. لإقامة قناة بن غوريون، 2023 /1/25 متوافر على الموقع: <https://ourouba22.com/article/1578>

في العدوان الإسرائيلي الأخير على غزة، تمّ تهجير أكثر من ثلثي سكان شمال غزة البالغ عددهم نحو 1.1 مليون فلسطيني إلى جنوبها، لأن المطلوب إخلاؤها، وتمارس «إسرائيل» الإبادة الجماعية ومسح سبل الحياة نهائياً في الشمال، حتى لا يعود إليه أحد من المهجرين. سيتم جرف الوادي وتوسيعه ليصبح قناة ملاحية تستوعب حركة الملاحة البحرية وتسمح بمرور السفن الكبيرة، كذلك استخدام التكنولوجيا الحديثة والآليات الثقيلة لتنفيذ هذا المشروع الضخم<sup>12</sup>.

على ضوء ذلك، كثرت التساؤلات حول الجانب غير المعلن للعدوان على قطاع غزة، سيّما بعدما تبين أن طوفان الأقصى سرّع أحداثاً كبرى كانت ستشهدها منطقة الشرق الأوسط على ارتباط بالصراعات الجيو-اقتصادية العالمية، وعلى رأسها تصفية القضية الفلسطينية نهائياً، وبخاصة في قطاع غزة، لتهيئة الأجواء لتشديد قناة بن غوريون، والتي ستكون بديلاً من قناة السويس المصرية، ما سيعني توجيه ضربة ساحقة للأمن القومي المصري، وفقدان مصر آخر ورقة من الأوراق التي تعطيها حضوراً في الساحة الدولية.

في 15 كانون الثاني 2025، أُعلن عن اتفاق وقف إطلاق النار في غزة، إذ يأتي بعد سنة وثلاثة أشهر من بدء العدوان الإسرائيلي على القطاع، والذي استشهد نتيجته أكثر من 46 ألف فلسطيني، وأكثرهم من الأطفال والنساء وكبار السن. رغم تصريحات الرئيس الأميركي السابق جو بايدن، بأن الفلسطينيين سيتمكنون من العودة إلى مناطقهم، إلا أنه يوجد قلق بشأن بنود الاتفاق التي قد تنص على إنشاء منطقة عازلة تمنع الفلسطينيين من الوصول إلى بعض المناطق وبخاصة الشمالية منها. وقد أتبعها، وفي خطوة مثيرة للجدل، الإدارة الأميركية بطرحه أعلنه الرئيس الأميركي دونالد ترامب يقضي بتحويل قطاع غزة إلى ريفيرا الشرق الأوسط، بعد تهجير سكانه الفلسطينيين إلى دول أخرى، وهو ما وُصف بأنه إعادة تدوير لمشاريع التهجير القسري التي لطالما سعت «إسرائيل» لتنفيذها منذ عقود تمهيداً لتنفيذ خطتها في المنطقة، ومنها قناة بن غوريون. جاءت تصريحات ترامب خلال لقائه رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو في واشنطن، حيث قال بوضوح: «نريد السيطرة على غزة بعد ترحيل سكانها، وهناك دول أخرى غير مصر والأردن يمكنها استقبالهم». في المقابل، وفي اليوم 22 من اتفاق وقف إطلاق النار في غزة، وبعد أن أكدت إذاعة جيش العدو الإسرائيلي انسحاب قواته بالكامل من محور نتساريم وفق الترتيبات للمرحلة الأولى من الاتفاق، أعلنت مصر عن استضافتها قمة عربية طارئة يوم 27 شباط 2025 لبحث التطورات المستجدة والخطيرة للقضية الفلسطينية بعد تصريحات الرئيس الأميركي. كما صرّح السفير السعودي في بريطانيا الأمير خالد بن بندر بأن المملكة ترفض التطبيع مع العدو الإسرائيلي من دون حل للقضية الفلسطينية، ما يعكس تماسك الموقف العربي حتى الآن في وجه الضغوط الأميركية.

12. المرجع السابق.

## ثالثاً: الامتيازات التي ستوفرها القناة للعدو الإسرائيلي

من أهم الامتيازات التي سيحصل عليها العدو الإسرائيلي من جراء بناء قناة بن غوريون، هي توسيع نفوذه في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ما سيساعده في المستقبل على الهيمنة على المناطق المجاورة لهما، بالإضافة إلى مشاركة مصر في حصتها من التجارة العالمية، ناهيك بنقله للأسلحة والمعدات الحربية عبر القناة الخاصة به من دون تدخل خارجي. إن العدو الإسرائيلي يسعى جاهداً للسيطرة والتمدد من أجل الوصول إلى بوابات الطرق البحرية في البحر المتوسط. ظهرت مساعي الإسرائيليين جلياً في اتفاقيات أبراهام للتطبيع مع المغرب والإمارات والسودان بتخطيطٍ مدروس ومنظم مبني على المصالح الاقتصادية. وبذلك سيتمكن العدو الإسرائيلي من السيطرة على العديد من المرافق البحرية انطلاقاً من بحر عمان والخليج العربي ومضيق جبل طارق، وصولاً إلى البحر الأحمر عبر قناة بن غوريون.

يهدف مشروع قناة بن غوريون إلى خلق ممرات جديدة للتجارة لا تمر عبر سوريا ولبنان، بل عبر أراضي الدول العربية الأخرى والتي تمتد من الخليج العربي جنوباً حتى البحر المتوسط شمالاً. وسيمر عبرها العديد من خطوط النفط والغاز القادمة من العراق. وبهذا، يفقد لبنان وسوريا أهميتهما الجغرافية التاريخية والاستراتيجية كأهم مناطق الوصل في التجارة العالمية بين الشمال والجنوب، إلا أن ما عرقل هذا المشروع في هذه المرحلة هو وجود العدو الإسرائيلي كشريكٍ أساسي في المخطط، وهو ما تعارضه الحكومة العراقية حالياً.

## رابعاً: صعوبات إنشاء قناة بن غوريون

إن حفر قناة بن غوريون ليس بالأمر السهل، وإلا لكانت حُوت منذ بدء التفكير بإنشاء هذه القناة في العام 1963، لكن هناك صعوبات وعقبات تواجه هذا المشروع الذي يُعتبر من الأحلام القديمة للعدو الإسرائيلي، وأعيد اقتراح العمل فيه بحججٍ ودواعٍ جديدة. فما مدى إمكانية نجاح العدو في إنشاء قناته البديلة على حساب قناة السويس؟ وما هي تلك الصعوبات؟

إن مسار القناة المقترح هو عبارة عن وادٍ بعرض كبير، ولكن هذا المسار يرتفع كلما اتجهنا باتجاه الشمال وقد يصل في بعض المناطق مثل جبال الريحشة إلى أكثر من 400 متر عن سطح البحر، ما يعني تكلفة هائلة جداً في شق القناة بسبب الحاجة إلى الشق بعمقٍ كبير في الصخور الصلبة. كما أن مرور القناة البديلة عن قناة السويس بغور الأردن الذي ينخفض عن سطح البحر سيسبب غرق مساحات كبيرة جداً من اليابسة في الجانبين الأردني والفلسطيني، وبالتالي التأثير في النشاط السياحي والصناعي والزراعي في منطقة البحر

الميت وغور الأردن<sup>13</sup>. إذا تم شق القناة في هذا الاتجاه، سيصبح هناك حاجة إلى تعديل مسار قناة بن غوريون من خط مستقيم إلى خط منحني بعد بحيرة بريقة، التعديل هذا سيكون في الشمال الغربي بسبب أن استمرارية سير القناة بخطٍ منحني يمكن أن يمر عبر الأراضي اللبنانية. كما أن شق القناة في هذا الاتجاه يجعل طولها حوالي 600 كلم، وبالتالي سيتجاوز طولها أضعاف قناة السويس البالغ 193 كلم.

إن اقتراح حفر القناة بالقنابل النووية لأنها أقل كلفة من الحفر التقليدي، أمر سينعكس سلباً من الناحية الصحية والبيئية على المنطقة وتسببها في تدمير ما حولها من مناطق سكنية وزراعية. أما تنفيذ مشروع سكة الحديد المرافق لمشروع قناة بن غوريون فتواجهه بعض المشكلات، فعلى سبيل المثال السفينة الجانحة إيفرجيفن كانت تحمل قرابة 20 ألف حاوية، ويتراوح طول الحاوية عادة ما بين 6 إلى 12 متراً. إذًا، المشروع بحاجة إلى قطار يتجاوز طوله 100 كلم ليتسع لحمولة إيفرجيفن، وإذا افترضنا أن الحاوية تحتاج 5 دقائق إنزال من البازرة إلى فوق عربة القطار فإن الأمر سيستغرق أكثر من شهرين للنقل والتفريغ من وإلى القطار، وبالتالي فإن مشروع القطار غير مجدٍ<sup>14</sup>.

من هنا، يتبين لنا أنه يوجد صعوبة لتحقيق الحلم الإسرائيلي لإنشاء بديل لقناة السويس بواسطة قطار إيلتات، حيث لا توجد جدوى اقتصادية وتجارية للقناة المعد لتفريغ حمولة سفينة واحدة في الأسبوع، فضلاً عن أن سفينة تحتوي على ثمانية آلاف حاوية بحاجة إلى قاطرات بطول 50 كلم، ما يعني صعوبة الشحن والتفريغ، وبعد هذا هو العدد الأدنى للسفن العملاقة.

يحمل بعض السفن 12 ألف حاوية، ومشروع الخط البري الإسرائيلي سيحمل يومياً حوالي 50 حاوية فقط. هذا العدد لا يقارن بحمولة السفن التي تمر يومياً عبر قناة السويس والتي يعبرها خلال سنة ما لا يقل عن 18 إلى 20 ألف سفينة عملاقة، ما يوازي حوالي 1500 سفينة في الشهر بمعدل 50 سفينة في اليوم، وبعد تطوير القناة من المتوقع أن يتضاعف هذا العدد. أما الادعاء بأن قطار إيلتات سيوفر الوقت والمال فإن الشحن البري لحمولة سفينة عبر إيلتات قد يستغرق 21 يوماً، وستصل تكلفة تفريغ الحاوية الواحدة وشحنها ألف دولار، بينما في قناة السويس عبور السفينة لا يستغرق 14 ساعة وتكلفة الحاوية الواحدة لا تتعدى 30 دولاراً، كما أن العدو الإسرائيلي يريد جعله قطاراً للتجارة والركاب ما سيزيد من سعر التكلفة.

رغم الصعوبات التي تعتري إنشاء قناة بن غوريون، يشكل العدو الإسرائيلي خطراً وتهديداً كبيرين على قناة السويس واقتصاد الدولة المصرية تحديداً، ليس ذلك فقط، فانخراط العدو في المنطقة عبر العديد من الاستثمارات والمشاريع تعد خرقاً للأمن العربي والمنطقة على حد سواء.

13. محمد نصر الدين أحمد محمد، 2018، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، المجلد التاسع، العدد الرابع، الجزء الثاني، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، العدد 1، جامعة قناة السويس، مصر، ص 568.

14. ييزنس إنسايدر: أميركا كان لديها خطة في الستينيات لشرق قناة بديلة عن قناة السويس عبر إسرائيل باستخدام قنابل نووية، موقع الجزيرة، 2021/03/27، متوافر على الموقع: [www.aljazeera.net/news/](http://www.aljazeera.net/news/)



## القسم الثالث

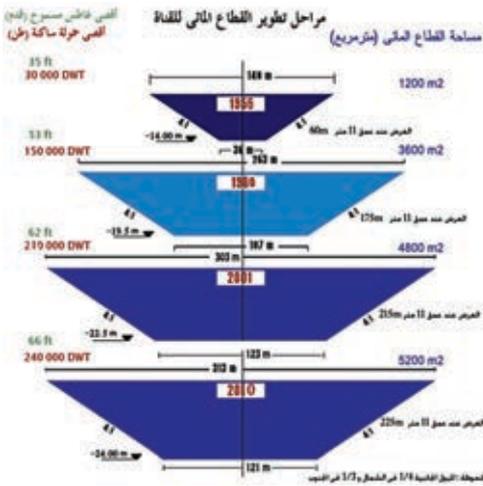
# تداعيات شق قناة بن غوريون على قناة السويس وسبل مواجهتها

إن إنشاء قناة بن غوريون يعني تقليل أهمية قناة السويس وتقليص دورها التجاري الرائد، فالمسافة بين القناتين ليست سوى مسافة عرض شبه جزيرة سيناء، باعتبار أن المسافة بين مدينة إيلات والبحر المتوسط متساوية تقريباً لطول قناة السويس. غير أن «إسرائيل» ستقوم بخفض وقت عبور السفن في قناتها بالمقارنة مع وقت اجتيازها في قناة السويس من البحر المتوسط وإليه، وهو ما سيؤدي إلى احتدام المنافسة مع مصر.

إن إنشاء القناة الإسرائيلية كبديل عن قناة السويس لربط البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، وبالتالي تحويلها إلى الشريان الاقتصادي الملاحي الأول عالمياً، سيحقق أرباحاً طائلة ونفوداً كبيراً للعدو الإسرائيلي، بينما سيهدد مكانة قناة السويس ويتسبب بالحاق ضرر هائل بالاقتصاد المصري المرتكز بشكل كبير على العائدات المالية السنوية للقناة.

مع إنشاء قناة بن غوريون ستخسر مصر الأهمية الاستراتيجية الكبرى التي حصلت عليها بفضل قناة السويس منذ افتتاحها، ومن الممكن أن تنتقل هذه المكانة للقناة البديلة، بعدما كان لمصر دورٌ متميزٌ ومؤثرٌ في المستويين الإقليمي والدولي. إضافة إلى أنه قد تفقد مصر ثقة المجتمع الملاحي والنقل البحري ما يشكل خطورة

على اقتصادها. كما أنه مع وجود قناة بن غوريون سينخفض عدد السفن الحديثة التي تستقبلها قناة السويس بكثرة، لأنها الأسرع والأقصر للمرور، وبالتالي ستخسر مصر معظم الرسوم التي تدفعها السفن في مقابل عبورها القناة والتي تعد المصدر الأهم للعملة الأجنبية في الدخل القومي المصري<sup>15</sup>.



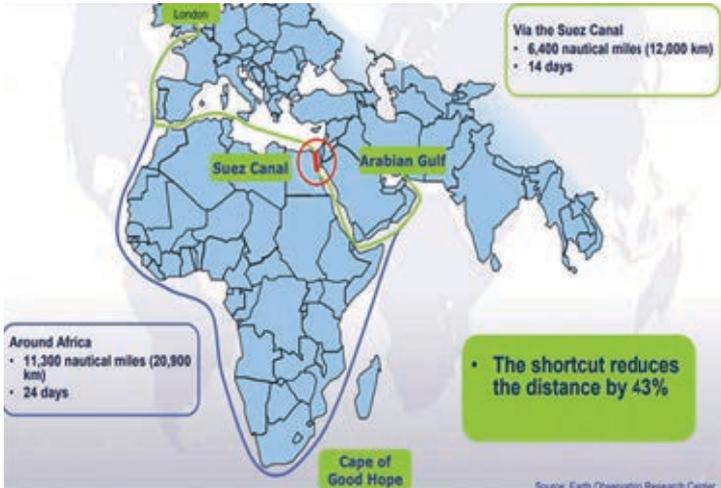
15. محمد نصر الدين أحمد محمد، مرجع سبق ذكره، ص 579.

في وسط كل التهديدات، بدأت مصر بوضع خطة قومية مستقبلية لتحسين قناة السويس ورفع إنتاجيتها لتجنّب المنافسة مع القناة الإسرائيلية، وتفادي الحوادث المستقبلية كحادثة سفينة إيفرجيفن، ليكون إقليم السويس إقليمًا متكاملًا اقتصاديًا وعمرانيًا، متزنًا بيئيًا ومركزًا عالميًا متميزًا في الخدمات البحرية واللوجيستية والصناعية والسياحية.

## أولاً: مشروع توسعة قناة السويس

لا شك في أنّ هذا المشروع العملاق هو المشروع الحلم لمصر والمصريين، وهو يهدف إلى تعزيز دور منطقة قناة السويس كاملة، ليصبح الإقليم المركز اللوجستي والصناعي الأهم عالميًا ويتكامل على الصعد كافة اقتصاديًا وعمرانيًا وبيئيًا، وسينقل الاقتصاد المصري إلى حالة الانتعاش. وهو يستهدف زيادة الدخل القومي وضح العملات الصعبة، وتوفير ما يقرب من مليوني فرصة عمل للشباب المصري من خلال تشييد مدن صناعية على ضفاف القناة منها منشآت لصيانة السفن وإصلاحها، وإقامة محطات لتزويد السفن بالوقود، وإنشاء المرافق الخدماتية مثل المدارس والمراكز التجارية والسياحية وغيرها.

يهدف مشروع حفر قناة السويس الجديدة إلى مضاعفة حجم إيراداتها من خلال زيادة القدرة الاستيعابية لعدد السفن التي تمر بالقناة، لتصل إلى 97 سفينة يوميًا في العام 2025 بدلاً من 49 سفينة حاليًا، بالإضافة إلى تطوير الملاحة في القناة باستخدام أجهزة ووسائل حديثة تخدم السلامة والسرعة في عمليات الملاحة.



متوافر على الموقع: [www.bl3araby.com](http://www.bl3araby.com)

يتوقع معظم الخبراء أن يؤدي مشروع توسعة قناة السويس إلى ازدياد الإيرادات من نحو 8 مليارات دولار في السنة لتصل إلى 13 مليار دولار بحلول العام 2030، وستزداد الإيرادات تبعاً بعد اكتمال المشاريع المرتبطة بالتوسع، والتي تشمل تنمية جميع المناطق المحيطة بإقليم السويس بنسبة كبيرة. كما يتوقع أن يعزز مشروع التوسيع من جذب خطوط إضافية للملاحة العالمية إلى مصر، إذ سيؤدي المشروع إلى زيادة الاستيعاب في أعداد السفن التي ستعبر القناة إلى نحو 50%، وسيسمح للحاويات الكبيرة وناقلات البترول الضخمة والتي لا تناسب الأعماق الحالية في قناة السويس بالمرور عبرها، بعد أن كانت تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح في الوصول إلى مناطق تفريغها.

تمّ تمويل مشروع حفر قناة السويس عن طريق شهادات قروض أصدرتها البنوك العامة عن هيئة قناة السويس، وتصل مدة تسديد القروض إلى خمس سنوات بعوائد سنوية تصل إلى 12% تدفعها الهيئة، وهي تحت ضمانات وزارة المالية بقيمة 10 و100 و1000 جنيه ومضاعفاتها (حيث يمكن مثلاً شراء شهادة واحدة/السهم بقيمة خمسة ملايين جنيه)، هذه الشهادات معفاة من أنواع الضرائب كافة، كما أنها غير قابلة للمدولة. يتم صرف عوائد الشهادات بمبالغ مالية بقيمة 1000 جنيه ومضاعفاتها، وذلك بعد مرور ثلاثة أشهر وبشكل دوري، تبدأ هذه الدفعات منذ اليوم التالي لشراء الشهادة، وبنظام تراكمي في نهاية مدة الشهادة بالنسبة إلى الشهادات بقيمة 10 و100 جنيه، ويمكن صرف العائد الدوري عن طريق البنك مباشرة أو عن طريق بطاقة الصراف الآلي أو عن طريق تحويله لحساب العميل إن كان من عملاء البنك<sup>16</sup>.

سيُدفع النزاع الروسي - الأوكراني والتهديدات المستمرة من قبل روسيا حول إمدادات الغاز الروسي إلى الأسواق الأوروبية، دول القارة العجوز لفق الاعتماد على الغاز الروسي، وإعادة النظر في مصادر استيراد الغاز الذي سيكون بالطبع مصدره الشرق الأوسط. وقناة السويس، بالتأكيد، ستستفيد من هذا التحوّل من خلال مرور ناقلات الغاز المسال عبرها باتجاه أوروبا. يتوقع أن تؤدي صادرات الغاز من قطر دوراً مهماً في تلبية حاجات دول السوق الأوروبية. في هذا المجال تُصدّر حالياً قطر الغاز المسال لكل من المملكة المتحدة وإيطاليا، كما أن لديها طاقات إضافية من الإنتاج مخصصة للسوق الأميركية. لكن هذه السوق بدأت تتشبع وانخفضت حاجتها إلى الغاز المستورد، بعد بدء إنتاج الغاز الصخري في العالم. كما أن هناك إمكانية لتصدير الغاز المسال مستقبلاً من دول شرق أفريقيا حيث الاكتشافات البحرية الضخمة للغاز، فضلاً عن إمكانية التصدير من كل من الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان واليمن، وإن كانت هذه الإيرادات بمعظمها حالياً نحو دول العالم الشرقية والأسواق الآسيوية خصوصاً، حيث إنّ هذه الأخيرة تشهد تطوراً متسارعاً وازدياداً كبيراً في الطلب على الغاز سنوياً.

16. حسن منة الله، 2023/08/10، متوافر على الموقع: <http://www.ayamana.com/260951.html>

على الرغم من أن الطلب الأوروبي على غاز الشرق الأوسط ممكن أن يزداد، فإنّ بروز خلاف ما بين شركات الغاز القطرية وهيئة إدارة قناة السويس خلال الأعوام الماضية حول مسألة رسوم الترانزيت لناقلات الغاز المسال أدى إلى انخفاض التجارة عبر هذا الخط، ومن المتوقع أن يستمر هذا الخلاف في المستقبل المنظور<sup>17</sup>.

## ثانياً: تنمية إقليم قناة السويس

تتضمن الخطة بشكل عام 42 مشروعاً ذا أولوية، منها 6 مشاريع ذات أهمية قصوى وهي:  
- تحسين الطرق العامة الرئيسية (القاهرة - السويس - الإسماعيلية - بورسعيد)  
وتحويلها إلى طرق حرة تؤمّن سهولة في العمل، والنقل والتحرك بين مختلف أجزاء إقليم السويس من جنوبه إلى شماله وربطه أيضاً بالعاصمة، وإنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة شرقاً وغرباً.



- إنشاء نفق أسفل القناة جنوب منطقة بور سعيد للربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس بسهولة تامة، بالإضافة إلى جعل ميناء نويبع منطقة حرة، وتطوير مطار شرم الشيخ، كما استحداث مأخذ جديد للمياه في منطقة ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة التنقية شرق القناة لدعم مناطق التنمية الجديدة.  
- إقامة قرى ومنتجعات سياحية بـ شرم الشيخ ونويبع - طابا، وتشبيد مجمع صناعي للبتروكيماويات في المنطقة الصناعية بالمسايد وآخر في المنطقة الصناعية

17. وليد خوري، قطر تطلب تخفيض رسوم عبور ناقلات الغاز لقناة السويس، 2022/11/21، متوفر على الموقع: <https://www.aljazeera.net/ebusiness>



شمال غرب خليج السويس، ومصانع للبتروكيماويات في المنطقة الصناعية شمال غرب السويس، ومجمع للصناعات الغذائية في منطقة الشيخ زايد، بالإضافة إلى مجمع صناعي آخر للمنتجات البحرية في المنطقة الصناعية في السويس ومثله شرق بور سعيد. سيتم إنشاء مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية في المنطقة الصناعية شمال غرب السويس أيضًا، وآخر في المنطقة الصناعية شرق بور سعيد، ومجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء في منطقة شمال سيناء، ومثله في المنطقة الصناعية في «أبو رديس».

- إنشاء مجمع صناعي لبناء السفن وإصلاحها في المنطقة الصناعية شرق بور سعيد، ومجمع صناعي للغزل والنسيج في نفس المنطقة، ومثله في الشرقية، بالإضافة إلى مجمع صناعات الأسمدة في المنطقة الصناعية في منطقة الشرقية، ومصانع لمنتجات السخانات الشمسية وسط سيناء. أما المشاريع المتبقية من خطة التنمية ذات الأولوية فهي: إنشاء العديد من المشاريع القومية على طريق العائلة المقدسة متكامل في ما بينها، بناء جامعة تكنولوجية في منطقة وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية، إقامة مدرسة فندقية ما بين منطقتي العريش وشيخ زايد، إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بوسط سيناء.

- إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة 2500 ميغاوات، استصلاح 400 فدان شمال سيناء عبر ترعة السلام، ومشروع استصلاح 50 ألف فدان على

مياه السيول في وديان البروك، ومشروع استصلاح 1,659 مليون فدان في سهل وادي العريش. إن الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنمية إقليم قناة السويس ضخمة جدًا وكلفتها حوالي 100 مليار دولار حتى العام 2030.

سيتم البدء في تنفيذ مشروع التنمية الخاص بمحور قناة السويس من خلال 3 مراكز رئيسية<sup>18</sup>، أولها مركز مدينة بور سعيد مع منطقة شرق بور سعيد، وثانيها تنمية مركز الإسماعيلية وضاحية الأمل مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، والمركز الثالث تنمية ميناء ومطار السخنة مع شمال غرب خليج السويس، وبالتفصيل كالآتي:

- المركز الأول يتضمن تحويل المناطق المحورية به إلى مناطق خدمتية لوجستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بور سعيد بمساحة 70 ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الاستصلاح الزراعي، بالإضافة إلى إنشاء المزارع السمكية، ومناطق صناعية وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية.

- المركز الثاني في خطة التنمية يتضمن تنمية الإسماعيلية والإسماعيلية الجديدة وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا بمساحة تبلغ 66 ألف فدان، بالإضافة إلى إنشاء نفق جديد يمر أسفل القناة، وتتضمن الخطة في هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجستية خاصة تتضمن عمليات الاستيراد والتصدير كافة، بالإضافة إلى التصنيع والتوزيع، على أن تشمل مخازن وشحن حاويات وصناعاتها أيضًا، في مقابل ذلك العمل على إنشاء منطقة صناعية متكاملة وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية.

- المركز الثالث في تنمية محور قناة السويس يقوم على تنمية منطقة غرب خليج السويس بمساحة تبلغ 46 ألف فدان، وتتضمن إنشاء منطقة لوجستية تشمل: الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتفتيش فني، بالإضافة إلى إنشاء مواقع صناعية للمواد البتروكيمياوية، ومشاريع تموين السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمنت وتصديره. كما تضمنت تنمية هذه المنطقة: تنفيذ أنشطة سياحية من خلال إسكان سياحي وفندقي، مناطق ترفيهية، مطاعم، مسارح ودور سينما، وأنشطة رياضية عالمية، فضلًا عن تنفيذ أنشطة بحرية عبر إنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب واليخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألمنيوم...

18. عمرو صبري، تطوير إقليم قناة السويس مشروع مصر القومي، 2014/04/20، مجلة المقاولون العرب، متوفر على الموقع: <https://www.arabcont.com/magala/details-913-9-1>

## الخلاصة

تتمتع مصر بكثيرٍ من المقومات الاقتصادية والتجارية، أهمها موقعها الجغرافي الاستراتيجي. فهي من الدول الأبرز الجاذبة للاستثمار وعلى مقربة من الأسواق العالمية الأوروبية والشرق-أوسطية، إضافة إلى وقوع أهم ممر ملاحى فيها وهو قناة السويس الذي يُعد حلقة الوصل الأسرع والأفضل بين الشرق والغرب ما أسهم كثيرًا في جذب أنواع الاستثمارات كافة إليها. هناك حرب جديدة تلوح في الأفق، ولكن هذه المرة هي حرب اقتصادية هدفها السيطرة على المنافذ البحرية وممرات الملاحة التجارية على مستوى العالم. كل ذلك بسبب التخوف الأميركي من تصاعد القوة الاقتصادية للصين الماضية في مشروعها طريق الحرير الجديد، والذي يهدف إلى وصل ولايات الصين غربًا بدول غرب آسيا عبر خط نقل عالمي، وهو استثمار بمليارات الدولارات. لذلك تسعى الولايات المتحدة الأميركية إلى إيجاد خط منافس لتبادل البضائع مقارنة بالخط الصيني عبر البحر.

إن قناة بن غوريون ما هي إلاّ مرحلة أولية لمشروع لا يصبح قيد التنفيذ إلا بحفر قناة أخرى تصل المتوسط بالبحر الميت، لتصبح "إسرائيل" دولة محورية في العالم تمتلك ممرًا ملاحيًا بحريًا ينافس قناة السويس ويهددها. كما أن المشروع يشكل تغييرًا جذريًا في البيئة الجغرافية للمنطقة، ما يعني إمكانية سيطرة "إسرائيل" على الضفة الغربية إلى الأبد، كما أن هناك احتمالات وإمكانات لتوطين عدد من اللاجئين الفلسطينيين في الدول المجاورة. برز في القرن الحادي والعشرين تطور في العلاقات بين "إسرائيل" وبعض الدول كدينامية جديدة لافتة لمنطقة الشرق الأوسط. من هنا يُطرح تساؤل حول استراتيجية الدول العربية لتأمين ثرواتها ومصالحها وممراتها المائية في المنطقة.

إنه وقت القرار الحاسم بالنسبة إلى مصر للمشروع بتطوير القناة ومواجهة التحديات، ووقت العمل على الاستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافي من أجل مواكبة الطلب العالمي المتزايد على حركة التجارة البحرية. إن تسريع مشروع الأمل لتوسيع قناة السويس وتعميقها هو مسألة حيوية بالنسبة إلى مصر وقضية أمن وطني ليس لها فحسب بل إلى الدول العربية كافة، والسؤال الأبرز الذي يطرح نفسه: هل ستنجح مصر في هذه المعركة المصيرية؟ وهل ستستطيع مواجهة مشروع قناة بن غوريون أو أي مشروع آخر منافس لقناة السويس؟

## المصادر والمراجع

### الدراسات والأبحاث

1. مركز الدراسات الاستراتيجية، آب 2021، القوات المسلحة المصرية، دراسة استراتيجية غير منشورة، القاهرة.
2. الهيئة العامة للاستعلامات، آب 2009، آفاق التعاون المستقبلي بين دول حوض النيل، دراسة تحليلية، القاهرة.
3. الوكيل، شريف، أيار 2020، الرؤية المستقبلية لاستخدام الموارد المائية، بحث إجازة زمالة، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، القاهرة.
4. وزارة الخارجية المصرية، 1979، معاهدة السلام بين مصر و«إسرائيل» واتفاق الحكم الذاتي في الضفة والقطاع، القاهرة.

### الكتب العربية

1. أبو عيانة، فتحي محمد، نيسان 2005، جغرافية الوطن العربي، دار المعرفة الجامعية، جامعة الإسكندرية.
2. إسماعيل، خالد، أيار 2017، الأبعاد الجيو-سياسية والاقتصادية لمشروع توسيع قناة السويس.
3. بيطار، وليد، 2008، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، الطبعة الأولى، لبنان.
4. جلال، حسين، 2019، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الطبعة الأولى، القاهرة.
5. الخصري، مالك، آب 2021، المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل التجاري البحري في الوطن العربي، مجلة النقل، العدد الثامن عشر.
6. خانكي خان، عزيز، 1999، قناة السويس، المطبعة العصرية، الطبعة الأولى، القاهرة.
7. دسوقي، سامي، 1975، قناة السويس بعد 3 حروب، دار القضايا، الطبعة الأولى، القاهرة.
8. رؤوف، محمد، أيلول 1993، أوراق الشرق الأوسط، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط.

9. السامرائي، مجيد ملوك، 2016، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، مجموعة العازوري للطباعة والنشر.
10. السماك، محمد أزهر سعيد، أحمد حامد العبيدي، محمد هاشم ذنون الحيايلى، 2020، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة.
11. سيبوني، غادي أيزنكزك غابي، تشرين الأول 2019، توجهات لاستراتيجية الأمن القومي الإسرائيلي، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى.
12. هيكل، محمد حسنين، 1988، قصة السويس- آخر المعارك في عصر العمالقة، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، الطبعة الثامنة، بيروت.
13. المجلس الاقتصادي والاجتماعي، أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، الأمم المتحدة، 2020/10/16.

---

## المجلات والصحف

1. عريبد، وليد، 2003، المياه عامل استراتيجي في الصراع العربي - الإسرائيلي، مجلة الدفاع الوطني، الجيش اللبناني، بيروت.
2. علو، أحمد، آذار 2001، قناة السويس بين الجيو-إكونومي والجيو-استراتيجي، منشورات مجلة الجيش اللبناني العدد 309.
3. كيركوود، نيال، 2001، المواقع المصنعة: إعادة التفكير في مشهد ما بعد الصناعة، تايلور وفرنسيس، الطبعة الأولى.
4. مرعي، جهاد، آذار 2014، العودة إلى البحار نظرية عالمية استراتيجية متجددة مطلع القرن، كلية فؤاد شهاب للقيادة والأركان.
5. محمد، محمد نصر الدين أحمد، 2018، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، المجلد التاسع، العدد الرابع، الجزء الثاني، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، العدد 1، جامعة قناة السويس، مصر.

## المواقع الإلكترونية

1. ماهر ملند، الممرات المائية الدولية، 2019/12/24، متوافر على الموقع: <https://www.arabnationleague.com/>
2. محمد عبد السلام، الأنهار الدولية مفهومها ووظائفها - أنهار دولية، 2022/01/11، متوافر على الموقع: <https://www.almerja.com/reading.php?idm=163879>
3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ص 30، متوافر على الموقع: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements)
4. القنوات البحرية الدولية، 2020/12/25، متوافر على الموقع: <https://e3arabi.com/> القانون/القانون الدولي/القنوات-البحرية-الدولية.
5. شرايين الكرة الأرضية.. ما هي أهم 8 ممرات مائية؟، 2021/03/25، متوافر على الموقع: <https://www.skynewsarabia.com>
6. تاريخ قناة بنما، متوافر على الموقع: <https://stringfixer.com/>
7. بنما.. قناة كبيرة في دولة صغيرة، 2016/01/17، متوافر على الموقع: <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/>
8. صلاح حمودا، بحث علمي كامل جاهز عن قناة بنما، 2019، متوافر على الموقع: <https://www.al-mstba.com>
9. الموسوعة الجغرافية المصغرة، متوافر على الموقع: <http://www.moqatel.com>
10. قناة مانشستر، متوافر على الموقع: [https://stringfixer.com/ar/Manchester\\_Ship\\_Canal](https://stringfixer.com/ar/Manchester_Ship_Canal)
11. بن جونسون، the Manchester ship canal، 2021، متوافر على الموقع: <https://www.historic-uk.com/>
12. جابر عبد السلام هلال، قناة السويس، المعرفة، متوافر على الموقع: <http://www.marefa.org/index>
13. طبيعة قناة السويس، متوافر على الموقع: <https://www.suezcanal.gov.eg>
14. خصائص قناة السويس، متوافر على الموقع: <https://www.suezcanal.gov.eg>
15. تاريخ قناة السويس، متوافر على الموقع: <https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/>
16. توسعة قناة السويس، الكلفة والجدوى، 2015/8/5، متوافر على الموقع: <https://www.aljazeera.net>
17. قناة السويس وطريق الحرير الجديد، متوافر على الموقع: <http://www.masralarabia.com>
18. موسوعة قناة السويس، متوافر على الموقع: <http://bialagirl.ahlamontada.com/t.47-topic>
19. محمد أزهر سعيد السماك، النظريات الاستراتيجية للدولة، المنتدى، متوافر على الموقع: <http://geo-hist.3oloum.com/t1886-topic>، الإنترنت، تاريخ الدخول: 2024/01/9.
20. أحمد السيد النجار، تنمية قناة السويس، مشروع لمستقبل مصر مقابل مشروع سلخها من الوطن، 2014/08/07، متوافر على الموقع: <https://gate.ahram.org.eg/daily>

21. محمد صابر، أخبار البورصة، متوافر على الموقع: <http://www.alborsanews.com/>.
22. السفارة المصرية في لبنان، 2015/08/06، ما هي أهمية قناة السويس الجديدة وميزاتها، متوافر على الموقع: <https://www.annahar.com>.
23. غادة الحلايقة، أهمية قناة السويس للاقتصاد المصري، 2015/05/14، متوافر على الموقع: <https://mawdoo3.com>.
24. الإسماعيلية سكاى نيوز عربية، قناة السويس تتحكم في رفاة العالم وتفصيلها، 2021/10/27، متوافر على الموقع: <https://www.skynewsarabia.com>.
25. محمد عبدالله، تعطل قناة السويس، ترقب عالمي ومخاوف اقتصادية، 2021/3/24، متوافر على الموقع: <https://www.aljazeera.net>.
26. إبراهيم محمد، تحليل: أضرار وتبعات كارثة قناة السويس على مصر والعالم، 2021/03/28، متوافر على الموقع: <https://www.dw.com>.
27. فريق المرصد المصري، تأثير إغلاق قناة السويس على الاقتصاد العالمي، 2021/03/30، متوافر على الموقع: <https://marsad.ecss>.
28. سفينة إيفرجيفن تغادر قناة السويس مقابل تعويضات بعد عدة أشهر من احتجازها، 2021/07/07، متوافر على الموقع: <https://www.france24.com/ar>.
29. علي حسين باكير، تحولات الطاقة وجيوبوليتيك الممرات البحرية: ملقا نموذجًا، متوافر على الموقع: <https://studies.aljazeera.net>.
30. العربي الجديد، البحث عن بدائل لقناة السويس: 4 مسارات تجارية تعود إلى الواجهة، 2021/03/30، متوافر على الموقع: <https://www.alaraby.co.uk/economy>.
31. خطة الولايات المتحدة لإيجاد بديل عن قناة السويس، 2021/03/26، متوافر على الموقع: <https://anbaaonline.com/news/>.
32. يوسف بدر، ممر جنوب - شمال، رؤية إيرانية للربط بين آسيا وأوروبا، 2021/05/12، متوافر على الموقع: <https://www.annahar.com/arabic/makalat/annahar-alarabi-authors>.
33. ديفيد بن غوريون، موقع الجزيرة، 2004/10/03، متوافر على الموقع: [www.aljazeera.net/](http://www.aljazeera.net/).
34. جريدة الحياة، متوافر على الموقع: <http://www.alhayat.com/Opinion/Writers>.
35. «إسرائيل» تعتزم إنشاء خط لسكك الحديد ما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، موقع البوابة، 2012/01/31، متوافر على الموقع: [www.albawaba.com/ar/](http://www.albawaba.com/ar/).
36. محمد شيخ يوسف، خط حديد إسرائيل والخليج.. سكة لاغتصاب الحقوق وترسيخ التبعية، وكالة الأناضول، 2020/12/30، متوافر على الموقع: [www.aa.com.tr/ar/](http://www.aa.com.tr/ar/).
37. همام سرحان، القاهرة، متوافر على الموقع: <http://www.swissinfo.ch/ara>.
38. يحيى اليحياوي، محو غزة لإقامة قناة بن غوريون، 2023 /1/25، متوافر على الموقع: <https://ourouba22.com/article/1578>.

## المنشورات الأجنبية

- .1 Didier Ortolland et Jean – Pierre Pirat, Mars 2010, Atlas géopolitique des espaces maritimes, Technip.
- .2 FINK, Leon, Chapel Hill, 2011, Sweatshops at Sea, Merchant Seamen in the First World's Globalised Industry, from 1812 to the Present, the University of North Carolina.
- .3 Le Borgne, Claude, 1986, La Guerre est morte, Grasset, Paris.
- .4 Morgenthau, Hans J., 1973, politics among nations: the struggle for power and peace, 5th edition, rev, Alfred A. Knopf.

# قناة السويس في الميزان: آفاق وتحديات أمام قناة بن غوريون

المقدم الطيار هادي جرجس

---

## The Suez Canal in the Balance: Challenges and Prospects for the Ben Gurion Canal

Lieutenant Colonel Pilot Hadi Gerges

---

This research deals with the Arab-Israeli conflict through a new lens: the economic conflict. It demonstrates the importance of the Suez Canal, which has a strategic location for maritime traffic in the Red Sea, in contrast to an enemy that threatens its future.

This study aims to analyze the strategic importance of the Suez Canal in light of possible alternative corridors and the reasons behind the establishment of the "Ben Gurion Canal" project. Additionally, it seeks to uncover the implicit goals of establishing this canal and its strategic impact on the Egyptian canal.

The significance of this inquiry lies in the aspirations of "Israel" for economic control over the countries of the region, whether by integrating their economies in a legal manner or by inciting strife, wars, and conflicts. The Ben Gurion Canal would enable the Israeli enemy to exert control over the region and expand its influence.

Based on that, several questions arise: What are the advantages of the Suez Canal that make it desirable to the Israeli enemy? What is the truth behind the Ben Gurion Canal project? Will its establishment have geopolitical and economic repercussions for the Egyptian canal?

As a result of this probe, it can be concluded that "Israel" aims for its ports to become the link between Asia and Europe by creating an alternative route to the Suez Canal. Additionally, it seeks to align the interests of oil and gas-exporting countries with its own. Implicitly, all attempts to highlight the need for an alternative path to the Suez Canal aim to seize control of the Gaza Strip to pave the way for this project.

Keywords: Suez Canal, Ben Gurion Canal, control of the straits, economic importance of the sea, development of the Suez Canal is necessary for confrontation, Gaza Strip.

# قناة السويس في الميزان: آفاق وتحديات أمام قناة بن غوريون

المقدم الطيار هادي جرجس

## Le canal de Suez en jeu : défis et perspectives pour le canal Ben Gourion

Lieutenant Colonel Pilote Hadi Gerges

Cette recherche aborde le conflit arabo-israélien sous un nouvel angle : le conflit économique. Elle démontre l'importance du canal de Suez, qui a une position stratégique pour le trafic maritime en mer Rouge, en contraste avec un ennemi qui menace son avenir.

Cette étude vise à analyser l'importance stratégique du canal de Suez à la lumière des corridors alternatifs possibles et des raisons derrière l'établissement du projet de « canal Ben Gourion ». De plus, elle cherche à découvrir les objectifs implicites de l'établissement du canal israélien et son impact stratégique sur le canal égyptien.

L'importance de cette enquête réside dans les aspirations "d'Israël" à exercer un contrôle économique sur les pays de la région, que ce soit en intégrant leurs économies de manière légale ou en incitant à des conflits, des guerres et des tensions. Le canal Ben Gourion permettrait à l'ennemi israélien d'exercer un contrôle sur la région et d'étendre son influence.

Sur la base de ce qui précède, plusieurs questions se posent : Quels sont les avantages du canal de Suez qui le rendent désirable pour l'ennemi israélien ? Quelle est la vérité derrière le projet de canal Ben Gourion ? L'établissement de celui-ci aurait-il des répercussions géopolitiques et économiques pour le canal égyptien ?

À la suite de cette enquête, on peut conclure qu'« Israël » vise à faire de ses ports le lien entre l'Asie et l'Europe en créant un itinéraire alternatif au canal de Suez. De plus, il cherche à aligner les intérêts des pays exportateurs de pétrole et de gaz avec les siens. Implicitement, toutes les tentatives de mettre en évidence la nécessité d'un chemin alternatif au canal de Suez visent à prendre le contrôle de la bande de Gaza pour ouvrir la voie à ce projet.

Mots-clés : canal de Suez, canal Ben Gourion, contrôle des détroits, importance économique de la mer, développement du canal de Suez nécessaire à la confrontation, bande de Gaza.