



الطريق القطبي وصعود ممرات التجارة البديلة

كمّية التحولات الجيوسياسية لمنظومة النقل
البحري العالمي وتداعياتها على قناة السويس

بقلم

العميد الدكتور محمد حجاب

مصر



تأسس مركز حمورابي للبحوث والدراسات الإستراتيجية عام 2008 بمدينة بابل (الحلة)، وحصل على شهادة التسجيل من دائرة المنظمات غير الحكومية المرقمة 1Z71874 بتاريخ 2012/12/25، بوصفه مركزاً علمياً بحثياً يهتم بدراسة الموضوعات السياسية والاجتماعية، فضلاً عن الاهتمام بالقضايا والظواهر الراهنة والمحتملة في الشأن المحلي والإقليمي والدولي، ويتعامل مع باحثين من مختلف التخصصات داخل العراق وخارجه، وتحتضن بغداد المقر الرئيسي للمركز.

- لا يجوز إعادة نشر أي من هذه الأوراق البحثية الا بموافقة المركز، وبالإمكان الاقتباس بشرط ذكر المصدر كاملاً.
- لا تعبر الآراء الواردة في الورقة البحثية عن الاتجاهات التي يتبناها المركز وإنما تعبر عن رأي كاتبها.
- حقوق الطبع والنشر محفوظة لمركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية.

للتواصل

مركز حمورابي

للبحوث والدراسات الاستراتيجية

العراق - بغداد - الكرادة

+964 7810234002

hcrsiraq@yahoo.com

www.hcrsiraq.net

مقدمة

يمر النظام التجاري العالمي بمرحلة إعادة تشكّل تدريجي في جغرافيا حركة السلع والطاقة، مدفوعةً بتصاعد المخاطر الجيوسياسية واضطراب عدد من الممرات البحرية التقليدية. وفي هذا السياق يكتسب طريق بحر الشمال (Northern Sea Route)، أو ما يُعرف بالطريق البحري القطبي، أهمية متزايدة بوصفه أحد المسارات التي تسعى الصين وروسيا إلى تطويرها ضمن ما تسميه بـ «طريق الحرير القطبي» (Polar Silk Road)، وهو مفهوم أُدرج رسمياً في الورقة البيضاء الصينية للسياسة القطبية بوصفه امتداداً شمالياً لمبادرة الحزام والطريق⁽¹⁾. ولا تنبع أهمية هذا التطور من الحجم المطلق للتجارة التي ينقلها الطريق القطبي حالياً، والذي لا يزال هامشياً مقارنة بحركة قناة السويس، بل من دلالاته الاستراتيجية بعيدة المدى ومن الوتيرة المتسارعة لنموه النسبي خلال الأعوام الأخيرة. فبين عامي 2014 و2024 تضاعفت حمولة البضائع المنقولة عبر الطريق القطبي نحو عشر مرات، من 3.7 ملايين طن إلى ما يقارب 38 مليون طن⁽²⁾، في مقابل تراجع حاد في إيرادات قناة السويس بنسبة تقارب 61 في المئة خلال عام 2024 وحده نتيجة أزمة البحر الأحمر⁽³⁾. هذا التزامن الزمني بين صعود بديل جزئي وتراجع الممر التقليدي يفرض على مصر إعادة تقييم نموذجها التنافسي استناداً إلى بيانات دقيقة لا إلى انطباعات عامة.

أولاً: الطريق القطبي - الجغرافيا والبنية الأساسية بالأرقام

يمتد طريق بحر الشمال بمحاذاة الساحل الشمالي لروسيا عبر المحيط المتجمد الشمالي بطول إجمالي يقارب 5,600 كيلومتراً، ويصل بين مضيق كارا شرقاً ومضيق بيرينغ غرباً⁽⁴⁾. وتدير شركة الطاقة الذرية الروسية الحكومية «روساتوم» أسطولاً من كاسحات الجليد النووية يضم ثمانى وحدات عاملة حالياً، من بينها الجيل الأحدث من فئة «22220» القادرة على كسر جليد يبلغ سمكه ثلاثة أمتار بواسطة مفاعلين نوويين من طراز RITM-200 بقدرة حرارية تبلغ 175 ميغاواط لكل منهما، إلى جانب أربع كاسحات إضافية قيد الإنشاء من فئة «10510» الأكثر قوة⁽⁵⁾. وقد قدّم هذا الأسطول خلال عام 2024 وحده 976 عملية (إسكورت) للسفن، إلى جانب خدمات

⁽¹⁾ The State Council Information Office of the People's Republic of China, "China's Arctic Policy" (white paper), January 26, 2018, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.

⁽²⁾ gCaptain, "Russia Sets New Arctic Shipping Record, Transports 38Mt in 2024 via Northern Sea Route," January 2, 2025, <https://gcaptain.com/russia-sets-new-arctic-shipping-record-transport-38mt-in-2024-via-northern-sea-route/>.

⁽³⁾ Amwal Al Ghad, "Suez Canal revenue hits \$39.9 billion over 6 years, despite 2024 slowdown," April 17, 2025, <https://en.amwalalghad.com/suez-canal-revenue-hits-39-9-billion-over-6-years/>.

⁽⁴⁾ index1520.com, "The Northern Sea Route as a key Russian transport corridor: strategic importance and development prospects," <https://index1520.com/en/analytics/severnnyy-morskoy-put-kak-klyuchevoy-transportnyy-koridor-rossii-strategicheskoe-znachenie-i-perspekt/>.

⁽⁵⁾ Rosatom Newsletter, "Northern Sea Route in the Spotlight," August 25, 2025, <https://rosatomnewsletter.com/2025/08/25/northern-sea-route-in-the-spotlight/>.

ملاحية ومعلوماتية لـ 72 سفينة أخرى⁽¹⁾، وهو ما يعكس حجم الاستثمار المؤسسي الضروري لإبقاء الممر صالحاً للملاحة موسمياً.

ثانياً: من تنوع الممرات إلى إدارة المخاطر - الحسابات الصينية

كشفت أزمة البحر الأحمر منذ نهاية عام 2023 عن هشاشة الاعتماد على ممر بحري واحد. فبعد بدء هجمات جماعة الحوثي على السفن التجارية في مضيق باب المندب، تراجع حجم حركة العبور عبر قناة السويس والبحر الأحمر بما يقارب 50 إلى 57.5 في المئة خلال الفترة بين كانون الأول 2023 وآذار 2024، مقارنةً بمعدلاته السابقة على الأزمة، بحسب بيانات منصة IMF PortWatch⁽²⁾، في حين ارتفعت حركة الملاحة حول رأس الرجاء الصالح بنسب تراوحت بين 74 و191 في المئة مقارنة بمستويات عام 2023، وفق تقديرات متفاوتة لمصادر متعددة⁽³⁾. وقد أدى تحويل أكثر من 650 سفينة حاويات، تمثل نحو 10 ملايين وحدة تعادل عشرين قدماً (TEU)، إلى مسار رأس الرجاء الصالح، إلى إطالة الرحلات بمقدار يتراوح بين 3,000 و3,500 ميل بحري و10 إلى 14 يوماً إضافية في المتوسط⁽⁴⁾. وفي هذه البيئة المضطربة، أصبح تنوع طرق التجارة عنصراً جوهرياً في إدارة المخاطر الاقتصادية الصينية، لا مجرد خيار تكميلي، وتشمل حزمة البدائل التي تعمل بكيين على تطويرها بالتوازي: قناة السويس، ورأس الرجاء الصالح، والطريق القطبي، وخطوط السكك الحديدية الصينية الأوروبية، والممرات البرية عبر آسيا الوسطى.

ثالثاً: المقارنة الزمنية الكمية بين الممرات

تُظهر الرحلات التجارية الفعلية المسجلة حتى عام 2025 فروقاً زمنية حادة بين المسارات الثلاثة الرئيسة الرابطة بين شرق آسيا وشمال أوروبا، ملخصة في الجدول التالي استناداً إلى بيانات تجريبية موثقة:

⁽¹⁾ World Nuclear News, "Northern Sea Route cargo set new record in 2024," October 16, 2025, <https://www.world-nuclear-news.org/articles/northern-sea-route-cargo-set-new-record-in-2024>.

⁽²⁾ Atlas Institute for International Affairs, "The Red Sea Shipping Crisis (2024–2025): Houthi Attacks and Global Trade Disruption," March 27, 2025, <https://atlasinstitute.org/the-red-sea-shipping-crisis-2024-2025-houthi-attacks-and-global-trade-disruption/>, citing IMF PortWatch data.

⁽³⁾ International Sustainable Development Observatory, "Analysis of maritime geopolitics on early 2026: The Red Sea Factor," February 3, 2026, <https://isdo.ch/analysis-of-maritime-geopolitics-on-early-2026-the-red-sea-factor/>.

⁽⁴⁾ D. Notteboom et al., cited in ITF-OECD, "The Red Sea Crisis: Impacts on Global Shipping and the Case for Collective Action," 2024, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/red-sea-crisis-impacts-global-shipping.pdf>.

المسار	المسافة التقريبية	زمن الرحلة الفعلي	ملاحظات
الطريق القطبي (شنغهاي-أوروبا)	نحو 11,000-11,500 ميل بحري	18-20 يوماً (رحلة Istanbul Bridge 2025)	موسمي، تموز- تشرين الثاني تقريباً
قناة السويس (المسار التقليدي)	نحو 11,000 ميل بحري	28-35 يوماً في الظروف العادية	متاح طوال العام
رأس الرجاء الصالح (مسار الطوارئ)	نحو 15,000+ ميل بحري	40-50 يوماً	زيادة تصل إلى 4,000 ميل عن مسار السويس

ويوثق تقرير لوكالة رويترز أن السفينة الحاوية Istanbul Bridge أنجزت أول رحلة حاويات مباشرة من الصين إلى المملكة المتحدة عبر الطريق القطبي خلال 20 يوماً بمتوسط سرعة 16.7 عقدة، بعد تأخر يومين بسبب عاصفة قبالة السواحل النرويجية، في مقابل 40 إلى 50 يوماً هي المعدل المعتاد عبر قناة السويس أو رأس الرجاء الصالح⁽¹⁾. غير أن هذه الميزة الزمنية مقيّدة بنافذة ملاحية محدودة، إذ بدأ موسم 2025 في الأول من تموز وانتهى في 30 تشرين الأول بعد أن تقلّصت مدته نحو ثلاثة أسابيع عن الموسم السابق بسبب التكوّن المبكر للجليد البحري⁽²⁾، وهو ما يوضح أن الطريق القطبي يعمل حالياً بوصفه ممرّاً موسميّاً تكميلياً لا بديلاً دائماً.

الهندسة الملاحية: فروق المسافة بالميل البحري

تتفاوت نسبة اختصار المسافة عبر الطريق القطبي تبعاً لموقعي الميناءين المقارنين، وهو ما تُظهره الدراسات الملاحية الكميّة المتخصصة. فعلى خط شنغهاي-روتردام، وهو الخط المرجعي الأكثر استخداماً في الأدبيات العلمية، تتراوح تقديرات المسافة عبر قناة السويس بين 10,450 و10,600 ميل بحري، مقابل نحو 7,900 إلى 8,500 ميل بحري عبر الطريق القطبي، أي اختصار فعلي يتراوح بين 20 و25 في المئة بحسب مسار الملاحه الفعلي المحسوب رقمياً (لا الخط الجغرافي المستقيم الذي قد يبالغ في تقدير الاختصار إلى نحو 30-40 في المئة)⁽³⁾، في مقابل نحو 13,800 إلى 14,100 ميل بحري عبر مسار رأس الرجاء الصالح. أما بالنسبة للموانئ الأقرب جغرافياً إلى نقطة انطلاق الطريق القطبي، مثل ميناء مورمانسك الروسي، فإن الاختصار يصبح أكثر حدة؛ إذ تبلغ المسافة إلى ميناء يوكوهاما الياباني عبر قناة السويس نحو 12,840 ميلاً بحرياً (23,780 كم)، بينما تنخفض إلى 5,770 ميلاً بحرياً فقط عبر الطريق القطبي، أي بمعامل اختصار يبلغ 2.23 مرة⁽⁴⁾. وهذا التفاوت الجغرافي يفسّر لماذا يظل الطريق القطبي أكثر جذباً للشحنات المتجهة من أو إلى الموانئ الروسية والصينية الشمالية تحديداً، لا لعموم حركة الشحن الأوروبية-الآسيوية.

⁽¹⁾ Reuters, cited in Ship Universe, "Northern Sea Route 2025: More Voyages, Same Hard Limits," <https://www.shipuniverse.com/news/northern-sea-route-2025-more-voyages-same-hard-limits/>; gCaptain, "China Expands Arctic Container Shipping With Record 14 Voyages in 2025," February 11, 2026, <https://gcaptain.com/china-expands-arctic-container-shipping-with-record-14-voyages-in-2025/>.

⁽²⁾ gCaptain, "China Expands Arctic Container Shipping With Record 14 Voyages in 2025," February 11, 2026, <https://gcaptain.com/china-expands-arctic-container-shipping-with-record-14-voyages-in-2025/>.

⁽³⁾ Vaidas Paulauskas, "Comparative Studies of Major Sea Routes between Asia and Europe," Applied Sciences 14, no. 15 (2024): 6437, <https://www.mdpi.com/2076-3417/14/15/6437>; Fanxin Zhao et al., cited in "Study on China-EU container shipping network in the context of Northern Sea Route," ScienceDirect, 2016, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692316302216>.

⁽⁴⁾ Valdai Discussion Club, "The Northern Sea Route and its Impact on World Trade" (infographic), <https://valdaiclub.com/multimedia/infographics/the-northern-sea-route-and-its-impact-on-world-tra/>; European Cluster Collaboration Platform, "China and Russia, France and Belgium on the Arctic route," February 3, 2025, <https://www.clustercollaboration.eu/content/china-and-russia-france-and-belgium-arctic-route>.

رابعاً: حركة الشحن الفعلية عبر الطريق القطبي (2023-2025)

بلغت حمولة البضائع الإجمالية عبر طريق بحر الشمال 35 مليون طن في عام 2023، وارتفعت إلى رقم قياسي بلغ 37.9 مليون طن في عام 2024 بزيادة قدرها 4.4 في المئة.

1. 2024: حمولة إجمالية 37.9 مليون طن، وعدد رحلات عبور قياسي بلغ 92 رحلة، وحمولة عبور (ترانزيت) بلغت أكثر من 3 ملايين طن لأول مرة.

2. 2025: حمولة إجمالية 37.02 مليون طن (تراجع طفيف بنسبة 2.3%)، و103 رحلات عبور نفذتها 88 سفينة مختلفة، منها 52 شرقاً و51 غرباً، وحمولة عبور بلغت نحو 3.2 مليون طن.

3. الحاويات: ارتفع عدد رحلات سفن الحاويات من 7 رحلات في 2023 إلى 11 رحلة في 2024 ثم 14-15 رحلة في 2025، بينما قفز حجم البضائع الحاوياتية المنقولة إلى نحو 400 ألف طن في 2025 مقارنة بأقل من 180 ألف طن في 2024 (بحسب تقديرات روساتوم)، أو نحو 287 ألف طن وفق تقديرات مستقلة من مركز الخدمات اللوجستية للشمال الأقصى (CHNL).

وتُظهر البيانات التفصيلية أن التجارة الروسية-الصينية تهيمن على حركة الطريق القطبي بشكل شبه كامل؛ ففي عام 2024 استأثر اتجاه روسيا-الصين بنحو 95 في المئة من إجمالي حمولة العبور (نحو 2.9 مليون طن)، في حين لم يتجاوز اتجاه الصين-روسيا 4 في المئة فقط⁽¹⁾. أما الأهداف الرسمية الروسية الطموحة، ومنها بلوغ 80 مليون طن بحلول 2024 و200 مليون طن بحلول 2030، فلا تزال بعيدة المنال، إذ لم يتجاوز الأداء الفعلي نحو 47 في المئة من هدف 2024⁽²⁾، وهو ما يعكس فجوة كبيرة بين الطموح الاستراتيجي والقدرة التشغيلية الفعلية.

⁽¹⁾ Centre for High North Logistics (CHNL), "Main Results of NSR Transit Navigation in 2024," September 15, 2025, <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2024/>.

⁽²⁾ The Moscow Times, "Northern Sea Route Shipping Falls Short of Russia's 2024 Target," January 10, 2025, <https://www.themoscowtimes.com/2025/01/10/northern-sea-route-shipping-falls-short-of-russias-2024-target-a87558>.

المؤشر	2023	2024	2025
إجمالي الحمولة (مليون طن)	35.0	37.9	37.0
عدد رحلات العبور الكامل		92	103
حمولة العبور (مليون طن)	2.13	3.08	3.2
رحلات سفن الحاويات	7	11	14–15

المصادر: gCaptain (2025)، World Nuclear News (2025)، Centre for High North Logistics (2025)،
Rosatom Newsletter (2025)، The Moscow Times (2026)

خامساً: أداء قناة السويس بالأرقام - دورة كاملة من الازدهار إلى الأزمة
سجلت قناة السويس بين عامي 2019 و2024 عبور 121,902 سفينة بحمولة صافية إجمالية بلغت 7.154 مليار
طن، حققت إيرادات تراكمية قدرها 39.919 مليار دولار⁽¹⁾. وبلغت الذروة القياسية في عام 2023 حين سجلت
القناة إيرادات قدرها 10.25 مليار دولار وعبور 26,434 سفينة، وهو أعلى رقم في تاريخها⁽¹⁾. غير أن اندلاع أزمة
البحر الأحمر في أواخر 2023 قلب هذا المسار الصاعد بالكامل؛ إذ تراجعت الإيرادات إلى 3.991 مليار دولار في
2024 (تراجع 61 في المئة)، وانخفض عدد السفن العابرة إلى 13,213 سفينة فقط،

⁽¹⁾ Amwal Al Ghad, "Suez Canal revenue hits \$39.9 billion over 6 years, despite 2024 slowdown," April 17, 2025,
<https://en.amwalalghad.com/suez-canal-revenue-hits-39-9-billion-over-6-years/>.

أي بانخفاض 50 في المئة عن عام 2023⁽²⁾. وعلى مستوى السنة المالية، أظهرت بيانات البنك المركزي المصري تراجع إيرادات القناة بنسبة 45.5 في المئة إلى 3.6 مليار دولار خلال العام المالي 2024/2025، مقابل 6.6 مليار دولار في العام السابق، مع تراجع الحمولة الصافية 55.1 في المئة إلى 482.8 مليون طن وتراجع عدد السفن العابرة إلى نحو 12,400 سفينة⁽³⁾.

بيد أن البيانات الأحدث تشير إلى بدء تعافٍ تدريجي؛ فقد سجلت القناة نمواً في الإيرادات بنسبة 24.5 في المئة وارتفاعاً في حركة السفن بنسبة 9 في المئة خلال الربع الأخير من عام 2025، تلاه نمو بنسبة 18 في المئة في كانون الثاني 2026 مقارنة بالشهر ذاته من العام السابق⁽⁴⁾، ونمواً أكبر بلغ 18.5 في المئة في إيرادات النصف الأول من السنة المالية 2025/2026 مقارنة بالفترة المناظرة⁽⁵⁾. وتشير تقديرات هيئة قناة السويس إلى أن إجمالي إيرادات عام 2025 بلغ نحو 4.2 مليار دولار، بارتفاع طفيف عن 3.9–4.0 مليار دولار في 2024، فيما توقع صندوق النقد الدولي وصول الإيرادات تدريجياً إلى نحو 11.9 مليار دولار بحلول السنة المالية 2029/2030 مع تراجع التوترات في البحر الأحمر⁽⁶⁾. ووفقاً لتقديرات مستقلة، فإن الخسائر التراكمية للحكومة المصرية من إيرادات القناة منذ بدء هجمات الحوثيين تجاوزت 8 مليارات دولار⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Euronews, "Egypt's Suez Canal revenue fell sharply in 2024 on regional tensions," April 17, 2025, <https://www.euronews.com/business/2025/04/17/egypts-suez-canal-revenue-fell-sharply-in-2024-on-regional-tensions>.

⁽²⁾ Amwal Al Ghad, "Suez Canal revenue hits \$39.9 billion over 6 years, despite 2024 slowdown," April 17, 2025, <https://en.amwalalghad.com/suez-canal-revenue-hits-39-9-billion-over-6-years/>.

⁽³⁾ Amwal Al Ghad, "Suez Canal revenues drop 45.5% in FY 2024/2025 - CBE," October 8, 2025, <https://en.amwalalghad.com/suez-canal-revenues-drop-45-5-in-fy-2024-2025-cbe/>.

⁽⁴⁾ Hellenic Shipping News Worldwide, "Suez Canal revenue climbs 24.5%, vessel traffic rises 9% in Q4 2025," February 10, 2026, <https://www.hellenicshippingnews.com/suez-canal-revenue-climbs-24-5-vessel-traffic-rises-9-in-q4-2025/>.

⁽⁵⁾ Shipping Telegraph, "Suez Canal sees 1,315 ships and \$449M in revenue since 2026," February 11, 2026, <https://shippingtelegraph.com/shipping-reports/suez-canal-sees-1315-ships-and-449m-in-revenue-since-2026/>.

⁽⁶⁾ Arab News, "Egypt's Suez Canal revenues reach \$2bn in 5 months, up 17.5% YoY," December 9, 2025, <https://www.arabnews.com/node/2625560/business-economy>.

⁽⁷⁾ Lloyd's List, "Red Sea traffic remains unchanged by resurgent Houthi attacks," July 15, 2025, <https://www.lloydslist.com/LL1154224/Red-Sea-traffic-remains-unchanged-by-resurgent-Houthi-attacks>.

السنة	عدد السفن العابرة	الإيرادات (مليار دولار)
2021	20,694	6.3
2022	23,851	7.9
2023 (رقم قياسي)	26,434	10.25
2024 (بداية الأزمة)	13,213	3.99
2025 (تعافٍ جزئي)	≈12,758	≈4.2

المصادر: Arab: Suez Canal Authority, Annual Navigation Statistics 2025. Amwal Al Ghad. Euronews. News (2025–2026).

سادساً: التكلفة الحقيقية لإعادة التوجيه - البُعد المالي والتأميني

وثق صندوق النقد الدولي رسمياً، عبر منصته «PortWatch» المطورة بالشراكة مع جامعة أكسفورد لرصد حركة الأسطول التجاري العالمي لحظياً عبر بيانات نظام تحديد الهوية الآلي (AIS)، أن حجم التجارة العابرة عبر قناة السويس تراجع بنسبة 50 في المئة على أساس سنوي خلال أول شهرين من عام 2024، بينما ارتفعت حركة الشحن حول رأس الرجاء الصالح بنسبة 74 في المئة عن مستوياتها قبل عام واحد، مع إطالة أوقات التسليم بما لا يقل عن عشرة أيام في المتوسط⁽¹⁾. وتحديدًا في قطاع الحاويات، الأكثر تأثراً بالأزمة نظراً لحساسيته الزمنية العالية، فقد انهارت حركة سفن الحاويات العابرة لقناة السويس بنسبة قاربت 90 في المئة خلال عام 2024 مقارنة بمستويات ما قبل الأزمة، في حين لم تتجاوز نسبة تراجع ناقلات النفط والبضائع السائبة نصف هذا

⁽¹⁾ International Monetary Fund, "Chart of the Week: Red Sea Attacks Disrupt Global Trade," IMF Blog, March 7, 2024, <https://www.imf.org/en/blogs/articles/2024/03/07/red-sea-attacks-disrupt-global-trade>.

المعدل تقريباً، كما ارتفعت أسعار الشحن على خط شنغهاي-روتterdam بنحو 80 في المئة بين عامي 2023 و2025⁽¹⁾. لا يقتصر أثر أزمة البحر الأحمر على إطالة زمن الرحلة، بل يمتد إلى بنية التكلفة الكاملة للشحن. فقد أدى التحويل الجماعي للسفن إلى ارتفاع أسعار الشحن على خطوط آسيا-أوروبا بما يقارب أربعة إلى خمسة أضعاف في ذروة الأزمة أوائل 2024⁽²⁾، مع تكلفة إضافية تراوحت بين 800 و1,500 دولار لكل حاوية مقاس 40 قدماً على خط الصين-الساحل الشرقي للولايات المتحدة⁽³⁾. كما قفزت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب لكل رحلة من نطاق 10-20 ألف دولار إلى ما بين 150 و500 ألف دولار، إضافة إلى ارتفاع أقساط تأمين الهيكل والآلات على مستوى الصناعة ككل بنسبة 15 إلى 25 في المئة⁽⁴⁾. وبالمقارنة، فإن الملاحة في المياه القطبية تحمل بدورها أعباء تأمينية مرتفعة بحكم بيئتها الجليدية القاسية ومحدودية بنية الإنقاذ والتموين، وهو عامل تكلفة مستمر يحد من قدرة الطريق القطبي على منافسة قناة السويس على أساس التكلفة الإجمالية للرحلة (وليس زمنها فقط)، حتى في ظل الأزمة الراهنة في البحر الأحمر.

سابعاً: العامل الروسي-الصيني وتحول الطريق القطبي إلى مشروع جيوسياسي لا يمكن فصل صعود الطريق القطبي عن موقع روسيا في النظام الدولي وعن السياسة الرسمية الصينية المعلنة. فقد أصدرت الصين في 26 كانون الثاني 2018 أول وثيقة بيضاء رسمية لسياستها القطبية، عرّفت فيها نفسها بأنها «دولة قريبة من القطب الشمالي» (Near-Arctic State) رغم عدم امتلاكها أي أراضٍ داخل الدائرة القطبية، وأعلنت رسمياً عن مساعيها لبناء «طريق الحرير القطبي» بالتعاون مع الأطراف المعنية ضمن مبادرة الحزام والطريق⁽⁵⁾. وقد شكّل مشروع الغاز الطبيعي المسال «يامال-LNG»، الذي تملك فيه شركتا CNPC وصندوق طريق الحرير الصيني حصصاً مجتمعة تقارب 30 في المئة، أول إنجاز ملموس لهذا التوجه⁽⁶⁾. وفي تشرين الثاني 2024، عقدت روسيا والصين أول اجتماع للجنة الفرعية المعنية بالتعاون على طريق بحر الشمال، بحضور وزير النقل الصيني ورئيس شركة روساتوم، لبحث سبل تعزيز حركة الشحن وتبادل بيانات الأحوال الجوية والجليدية⁽⁷⁾. ويقدر محللون أن حجم رحلات العبور المرتبطة بالتعاون الروسي-الصيني تحديداً زاد نحو خمسة أضعاف مقارنة بما كان عليه قبل عقد من الزمن⁽⁸⁾. ومع ذلك، يشير عدد من الباحثين المتخصصين إلى أن التقارب الروسي - الصيني

⁽¹⁾ Coface Economic Research, "Houthi Attacks in the Red Sea: Why Maritime Trade Is (Still) Not Smooth Sailing," December 29, 2025, <https://www.coface.com/news-economy-and-insights/houthi-attacks-in-the-red-sea-why-maritime-trade-is-still-not-smooth-sailing>.

⁽²⁾ J.P. Morgan, "The Impacts of the Red Sea Shipping Crisis," February 8, 2024, <https://www.jpmorgan.com/insights/global-research/supply-chain/red-sea-shipping>.

⁽³⁾ Suaid Global, "Red Sea Shipping Crisis 2026: Rerouting," July 13, 2026, <https://suaidglobal.com/insights/red-sea-shipping-crisis-2026/>.

⁽⁴⁾ DocShipper, "Red Sea Crisis Update: Route Alternatives & Cost Impacts," March 23, 2026, <https://docshipper.com/shipping/red-sea-crisis-update-route-alternatives-cost-impacts/>.

⁽⁵⁾ Full text: China's Arctic Policy, State Council Information Office of the PRC, January 26, 2018, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.

⁽⁶⁾ Weidong Zhang, "The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation," China Quarterly of International Strategic Studies (2018), https://www.cnarc.info/images/publications/RANNIS/The_Polar_Silk_Road.pdf.

⁽⁷⁾ Rosatom Newsletter, "Northern Sea Route in the Spotlight," August 25, 2025, <https://rosatomnewsletter.com/2025/08/25/northern-sea-route-in-the-spotlight/>.

⁽⁸⁾ Freight News, "Arctic transits show steady increase," January 20, 2026, <https://www.freightnews.co.za/article/arctic-transits-show-steady-increase>, citing Intermodal analyst Nikos Tagoulis.

في القطب الشمالي ليس خالياً من التوتر البنيوي، إذ تتباين أولويات الطرفين بين نزعة روسية نحو السيطرة الأحادية والعسكرة من جهة، ونهج صيني أكثر ميلاً إلى التعددية والتعاون العلمي من جهة أخرى⁽¹⁾، وهو ما يجعل مستقبل «طريق الحرير القطبي» رهين توازنات سياسية متغيرة لا مساراً تجارياً محضاً.

ثامناً: القيود البنيوية التي تحدّ من التحول إلى بديل شامل

1. الموسمية: يقتصر تشغيل الطريق فعلياً على نافذة تمتد من تموز إلى أواخر تشرين الأول أو مطلع تشرين الثاني، وقد تقلّصت هذه النافذة في موسم 2025 نحو ثلاثة أسابيع بسبب التكوّن المبكر للجليد.
2. محدودية البنية التحتية: تفتقر مناطق واسعة من الساحل القطبي الروسي إلى كثافة الموانئ ومراكز الصيانة والإنقاذ الموجودة على طرق التجارة التقليدية، ما يرفع درجة المخاطرة التشغيلية.
3. الاعتماد شبه الكلي على ثنائية روسيا-الصين: يمثل هذا الاتجاه نحو 95 في المئة من حمولة العبور، ما يجعل الطريق حساساً بشكل مضاعف للعقوبات الغربية على موسكو.
4. ارتفاع تكاليف كاسحات الجليد والتأمين القطبي: يستلزم تشغيل الطريق أسطولاً نووياً مخصصاً لا يمتلكه سوى دولة واحدة في العالم حالياً، هي روسيا.
5. الفجوة بين الأهداف الرسمية والأداء الفعلي: لم تتجاوز حمولة 2024 نحو 47 في المئة من الهدف الرسمي المعلن (80 مليون طن)، وهو ما يعكس محدودية القدرة على التوسع السريع.
6. القيود البيئية: يمثل تزايد النشاط البحري في القطب الشمالي قضية بيئية حساسة تخضع لرقابة دولية متصاعدة بموجب مدونة السفن القطبية (Polar Code).

تاسعاً: قناة السويس أمام منافسة مختلفة النوع لا مطلقة

رغم الأرقام المتصاعدة نسبياً للطريق القطبي، تبقى الفجوة الكمية بينه وبين قناة السويس هائلة من حيث الحجم المطلق: فحمولة الطريق القطبي بأكمله في عام 2024 (37.9 مليون طن) لا تعادل سوى نحو 8 في المئة من الحمولة الصافية التي سجّلتها قناة السويس في عام الذروة 2023 وحده (نحو 1.57 مليار طن)⁽²⁾. كما أن حمولة العبور القطبي الدولي الفعلي بين آسيا وأوروبا (نحو 3.2 مليون طن في 2025) لا تشكّل سوى جزء ضئيل من إجمالي التجارة العابرة عبر السويس حتى في أسوأ سنوات الأزمة.

⁽¹⁾ The Arctic Institute, "China's Strategic Role in Arctic Environmental Governance Under the Climate-Sceptic Trump 2.0 Administration," December 16, 2025, <https://www.thearcticinstitute.org/chinas-strategic-role-arctic-environmental-governance-under-climate-sceptic-trump-2-0-administration/>.

⁽²⁾ SIS Egypt, "Suez Canal," <https://sis.gov.eg/en/economy-investment/economy/egyptian-economy-sectors/suez-canal/>.

وتبقى قناة السويس متفوقة ببنيتها الملاحية المفتوحة على مدار العام، وبموقعها الذي يخدم أسواقاً متعددة تتجاوز محور شرق آسيا-شمال أوروبا لتشمل البحر المتوسط و"الشرق الأوسط" وشرق أفريقيا وغربها. ومن ثم فإن التأثير المرجح للطريق القطبي سيبقى، في المدى المنظور، محصوراً في شريحة محددة من تجارة الحاويات ذات الحساسية الزمنية بين الصين وشمال أوروبا، لا في مجمل حركة العبور العالمية. ومن باب الدقة العلمية والموضوعية، تجدر الإشارة إلى أن قناة السويس ذاتها ليست خالية من مواطن الضعف البنيوية؛ فبعض أجزائها لا تزال أحادية الاتجاه رغم توسعة عام 2015، وهو ما يجعلها عرضة للتوقف الكامل عند وقوع حوادث ملاحية كبرى، كما حدث في حادثة جنوح السفينة Ever Given في آذار 2021 التي عطلت الملاحة العالمية ستة أيام كاملة⁽¹⁾، أي أن تفوق قناة السويس البنيوي على الطريق القطبي ليس مطلقاً هو الآخر، بل نسبي ومشروط باستمرار الاستثمار في توسعة الممرات الموازية وأنظمة السلامة الملاحية.

عاشراً: التهديد الحقيقي - تراكم البدائل لا الطريق القطبي منفرداً
تكمن الخطورة الاستراتيجية الفعلية على قناة السويس في تراكم البدائل المتزامنة أكثر منها في الطريق القطبي بمفرده. فقد أظهرت أزمة البحر الأحمر أن نحو 80 في المئة من سعة سفن الحاويات العالمية يمكن أن تتحول خلال أسابيع قليلة نحو مسار رأس الرجاء الصالح عند ارتفاع المخاطر الأمنية، بينما يمثل الطريق القطبي بديلاً موسمياً إضافياً يعزز من مرونة سلاسل الإمداد الصينية تحديداً. وبذلك تدخل التجارة العالمية مرحلة يمكن وصفها بـ«تعددية الممرات» (Corridor Multiplicity)، حيث لا تُحسم المنافسة بالموقع الجغرافي وحده، بل بأربعة عناصر مجتمعة: السرعة، والتكلفة، والأمان، والموثوقية التشغيلية على مدار العام.

حادي عشر: الاستجابة المصرية المطلوبة - من رسوم العبور إلى اقتصاد الممرات
تحتاج مصر إلى الانتقال من نموذج يعتمد أساساً على رسوم عبور السفن إلى نموذج أكثر شمولاً قائم على اقتصاد الممرات اللوجستية، يشمل:

1. تطوير المناطق الاقتصادية والموانئ المرتبطة بالقناة، وتوسيع خدمات تموين السفن والصيانة والإصلاح.
2. تعميق التصنيع المرتبط بالنقل البحري وتوسيع خدمات التخزين وإعادة التصدير، بما يقلل الاعتماد الحصري على رسوم العبور المتقلبة.
3. تعزيز الربط بين قناة السويس وشبكات النقل البري والسككي المصرية لتحويل المنطقة إلى مركز إقليمي متكامل لإعادة توزيع البضائع.
4. مواصلة سياسات التسعير المرن والحوافز التي بدأت هيئة القناة تطبيقها فعلياً اعتباراً من أواخر 2025، والتي ارتبطت بارتفاع الإيرادات 18.5 في المئة خلال النصف الأول من السنة المالية 2025/2026.

⁽¹⁾ Vaidas Paulauskas, "Comparative Studies of Major Sea Routes between Asia and Europe," Applied Sciences 14, no. 15 (2024): 6437, <https://www.mdpi.com/2076-3417/14/15/6437>.

5. تعميق الشراكة الاستثمارية مع الصين تحديداً، بوصفها أكبر مستخدم لطرق التجارة البحرية العالمية وأحد أكبر مصادر الاستثمار الصناعي واللوجستي المحتمل للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

خاتمة

تُظهر البيانات الكمية المتاحة حتى مطلع عام 2026 أن الطريق القطبي لا يزال بعيداً عن امتلاك مقومات منافسة قناة السويس على نطاق شامل: فحمولته الإجمالية لا تتجاوز نسبة صغيرة من حمولة القناة، ونافذته الملاحية موسمية ومتقلبة، وبنيته التحتية محدودة، واعتماده على ثنائية روسية-صينية يجعله عرضة للمخاطر الجيوسياسية بدرجة أكبر لا أقل. غير أن اتجاهه التصاعدي الثابت خلال العقد الأخير، مقترناً بالهشاشة التي كشفتها أزمة البحر الأحمر في حركة قناة السويس وإيراداتها، يفرض على مصر التعامل مع المشهد باعتباره بداية مرحلة «تعددية الممرات» لا حدثاً عابراً. وسيظل الفائز في هذه المنافسة المقبلة هو الممر القادر على الجمع بين الموقع الجغرافي والسرعة والتكلفة التنافسية والموثوقية التشغيلية على مدار العام، وهو ما يجعل تطوير اقتصاد الممر - لا الموقع وحده - الرهان الاستراتيجي الأهم أمام قناة السويس خلال السنوات المقبلة.

قائمة المصادر

1. Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 billion over 6 years, despite 2024 slowdown." April 17, 2025. <https://en.amwalalghad.com/suez-canal-revenue-hits-39-9-billion-over-6-years/>.
2. Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenues drop 45.5% in FY 2024/2025 - CBE." October 8, 2025. <https://en.amwalalghad.com/suez-canal-revenues-drop-45-5-in-fy-2024-2025-cbe/>.
3. Arab News. "Egypt's Suez Canal revenues reach \$2bn in 5 months, up 17.5% YoY." December 9, 2025. <https://www.arabnews.com/node/2625560/business-economy>.
4. Atlas Institute for International Affairs. "The Red Sea Shipping Crisis (2024–2025): Houthi Attacks and Global Trade Disruption." March 27, 2025. <https://atlasinstitute.org/the-red-sea-shipping-crisis-2024-2025-houthi-attacks-and-global-trade-disruption/>.
5. Centre for High North Logistics (CHNL). "Main Results of NSR Transit Navigation in 2024." September 15, 2025. <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2024/>.
6. Centre for High North Logistics (CHNL). "Main Results of NSR Transit Navigation in 2025." December 9, 2025. <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2025/>.
7. Coface Economic Research. "Houthi Attacks in the Red Sea: Why Maritime Trade Is (Still) Not Smooth Sailing." December 29, 2025. <https://www.coface.com/news-economy-and-insights/houthi-attacks-in-the-red-sea-why-maritime-trade-is-still-not-smooth-sailing>.
8. DocShipper. "Red Sea Crisis Update: Route Alternatives & Cost Impacts." March 23, 2026. <https://docshipper.com/shipping/red-sea-crisis-update-route-alternatives-cost-impacts/>.
9. European Cluster Collaboration Platform. "China and Russia, France and Belgium on the Arctic route." February 3, 2025. <https://www.clustercollaboration.eu/content/china-and-russia-france-and-belgium-arctic-route>.
10. Euronews. "Egypt's Suez Canal revenue fell sharply in 2024 on regional tensions." April 17, 2025. <https://www.euronews.com/business/2025/04/17/egypts-suez-canal-revenue-fell-sharply-in-2024-on-regional-tensions>.
11. Freight News. "Arctic transits show steady increase." January 20, 2026. <https://www.freightnews.co.za/article/arctic-transits-show-steady-increase>.
12. gCaptain. "China Expands Arctic Container Shipping With Record 14 Voyages in 2025." February 11, 2026.

13. gCaptain. "Russia Sets New Arctic Shipping Record, Transports 38Mt in 2024 via Northern Sea Route." January 2, 2025. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
14. Hellenic Shipping News Worldwide. "Suez Canal revenue climbs 24.5%, vessel traffic rises 9% in Q4 2025." February 10, 2026. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
15. International Monetary Fund. "Chart of the Week: Red Sea Attacks Disrupt Global Trade." IMF Blog. March 7, 2024. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
16. International Sustainable Development Observatory. "Analysis of maritime geopolitics on early 2026: The Red Sea Factor." February 3, 2026. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
17. ITF-OECD. "The Red Sea Crisis: Impacts on Global Shipping and the Case for Collective Action." 2024. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
18. J.P. Morgan. "The Impacts of the Red Sea Shipping Crisis." February 8, 2024. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
19. Lloyd's List. "Red Sea traffic remains unchanged by resurgent Houthi attacks." July 15, 2025. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
20. index1520.com. "The Northern Sea Route as a key Russian transport corridor: strategic importance and development prospects." 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
21. Rosatom Newsletter. "Northern Sea Route in the Spotlight." August 25, 2025. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
22. Ship Universe. "Northern Sea Route 2025: More Voyages, Same Hard Limits." 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
23. Shipping Telegraph. "Suez Canal sees 1,315 ships and \$449M in revenue since 2026." February 11, 2026. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
24. Paulauskas, Vaidas. "Comparative Studies of Major Sea Routes between Asia and Europe." Applied Sciences 14, no. 15 (2024): 6437. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
25. SIS Egypt (State Information Service). "Suez Canal." 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
26. Suaid Global. "Red Sea Shipping Crisis: Economic and Operational Impacts." 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
27. Suez Canal Authority. "Annual Navigation Report 2025." 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi

28. The Arctic Institute. "China's Strategic Role in Arctic Environmental Governance." December 16, 2025. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
29. The Moscow Times. "Northern Sea Route Shipping Falls Short of Russia's 2024 Target." January 10, 2025. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
30. The Moscow Times. "Russia's Northern Sea Route Cargo Volumes Fall for Second Straight Year." February 9, 2026. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
31. State Council of the PRC. "China's Arctic Policy" (white paper). January 26, 2018. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
32. Valdai Discussion Club. "The Northern Sea Route and its Impact on World Trade." 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
33. World Nuclear News. "Northern Sea Route cargo set new record in 2024." October 16, 2025. 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi
34. Zhang, Weidong. "The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation." China Quarterly of International Strategic Studies (2018). 1.Amwal Al Ghad. "Suez Canal revenue hits \$39.9 bi