



IRAQI
Academic Scientific Journals

Al-Rafidain Journal of Political Science

R.J.P.S
مجلة الرفيدان للعلوم السياسية
Al-Rafidain Journal of Political Science

ISSN: 3006-7820 (Online) ISSN: 3006-7812 (Print)

♦ University of Mosul ♦ College of Political Science ♦ University of Mosul ♦ College of Political Science ♦ University of Mosul ♦ College of Political Science ♦

*Full Name, Academic Title
& Institutional Affiliation:*

**Assist. Lect. Marwa Hamed Saleh
Al-Hamdani**

*Center for Strategic and
International Studies/
University of Baghdad*

Corresponding author E-mail:

marwah.h@cis.uobaghdad.edu.iq

DOI: [10.33899/rjps.v2i3.60535](https://doi.org/10.33899/rjps.v2i3.60535)

Keywords:

Geopolitical competition,
Strategic waterways,
Suez Canal,
Panama Canal,
Maritime security.

ARTICLE INFO

Article history:

Received:

January 11, 2026

Revised:

March 12, 2026

Accepted:

March 24, 2026

Available online:

June 1, 2026

[Iraqi Academic Scientific Journals](https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal)

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/533>

Geopolitical Competition over Strategic Maritime Corridors: A Comparative Study of the Suez Canal and the Panama Canal

Abstract

This study examines geopolitical competition over strategic maritime corridors through a comparative analysis of the Suez and Panama Canals as critical chokepoints in global trade. It explains how canals can be leveraged as instruments of influence affecting maritime security and supply chains. Using a comparative analytical approach, the study analyzes key actors, tools of influence, and sources of threat within two distinct strategic environments. The findings show that the Suez Canal demonstrates higher geopolitical and operational resilience due to its technical characteristics and limited dependence on freshwater resources, whereas the Panama Canal faces growing vulnerability driven by climate-change-related water constraints and resulting operational restrictions. The study also proposes future scenarios ranging from the renewed centrality of the Suez Canal, prolonged security risks, and extended climate fragility in Panama, to a broader trend of route diversification in global shipping.

| Al-Rafidain Journal of Political Science (RJPS) | Al-Rafidain Journal of Political Science (RJPS) | Al-Rafidain Journal of Political Science (RJPS) |

© 2025 RJPS, College of Political Science, University of Mosul

التنافس الجيوسياسي على الممرات المائية: دراسة مقارنة بين قناة السويس وقناة بنما

م. م. مروة حامد صالح الحمداني

مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية/ قسم السياسات العامة

marwah.h@cis.uobaghdad.edu.iq

الملخص

يتناول البحث التنافس الجيوسياسي على الممرات المائية الاستراتيجية عبر دراسة مقارنة بين قناتي السويس وبنما بوصفهما نقطتي اختناق محوريين في التجارة العالمية، إذ يهدف البحث إلى تفسير كيفية توظيف القنوات كأدوات نفوذ تؤثر في أمن الملاحة وسلاسل الإمداد، واعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي المقارن لتحليل الفاعلين وأدوات التأثير ومصادر التهديد في بيئتين مختلفتين، وخلصت النتائج إلى أن قناة السويس تتمتع بمرور تشغيلية وجيوسياسية أعلى بسبب طبيعتها الفنية الأقل اعتماداً على الموارد المائية، في حين تواجه قناة بنما هشاشة متزايدة بفعل القيود المائية المرتبطة بالتغير المناخي وما يرافقها من قيود تشغيلية، كما تعرض الدراسة سيناريوهات مستقبلية تتراوح بين عودة مركزية السويس، واستمرار المخاطر الأمنية، وتفاقم الهشاشة المناخية لبنما، واتجاه التجارة نحو تنويع المسارات.

الكلمات المفتاحية: التنافس الجيوسياسي، الممرات المائية الاستراتيجية، قناة السويس، قناة بنما، الأمن البحري.

المقدمة

تشهد العلاقات الدولية في العقود الأخيرة تصاعداً ملحوظاً في التنافس على الممرات المائية الاستراتيجية بوصفها ركائز أساسية لحركة التجارة العالمية وأمن الطاقة واستقرار سلاسل الإمداد، إذ لم تعد هذه الممرات مجرد مسارات للملاحة، بل تحولت إلى أدوات نفوذ جيوسياسي تمكن الدول والقوى الكبرى من التأثير في التدفقات الاقتصادية ومسارات العبور البحري، ولا سيما في ظل تعقد الاقتصاد العالمي وتسارع العولمة، وفي هذا السياق تبرز قناتا السويس وبنما باعتبارهما من أهم القنوات الملاحية الاضطناعية، لما تؤديانه من دور محوري في ربط الأقاليم الاقتصادية واختصار المسافات وتقليل كلفة النقل، غير أن الأهمية الجيوسياسية لكل منهما تشكل ضمن بيئة استراتيجية مختلفة، إذ ترتبط قناة السويس بتحديات أمنية وإقليمية تؤثر في الأمن البحري، بينما تواجه قناة بنما ضغوطاً مناخية وتشغيلية انعكست على كفاءتها الوظيفية، وعليه تسعى هذه الدراسة إلى تحليل التنافس الجيوسياسي على الممرات المائية من خلال دراسة مقارنة بين القناتين، للكشف عن طبيعة الفاعلين وأدوات النفوذ ومصادر التهديد وانعكاساتها على توازنات القوة في النظام الدولي المعاصر.

أهمية البحث: تكمن أهمية هذه الدراسة في تسليط الضوء على الممرات المائية الاستراتيجية بوصفها عقداً جيوسياسية فاعلة في بنية النظام الدولي المعاصر، وفي إبراز التحولات التي جعلت القنوات البحرية تتجاوز دورها الاقتصادي التقليدي لتصبح أدوات نفوذ مؤثرة في الأمن البحري وسلاسل الإمداد العالمية، كما تكتسب الدراسة أهميتها من اعتمادها منهج المقارنة بين قناتي السويس وبنما، بما يتيح فهماً أعمق لاختلاف أنماط التهديد والتنافس في بيئتين استراتيجيتين متباينتين، ويسهم في استشراف مسارات التفاعل الجيوسياسي المستقبلية حول الممرات المائية.

هدف البحث: يهدف البحث إلى أولاً: توضيح الأهمية الجيوسياسية للممرات المائية الاستراتيجية في النظام الدولي المعاصر، ثانياً: تحليل طبيعة التنافس الجيوسياسي حول قناتي السويس وبنما من حيث الفاعلين وأدوات النفوذ، وثالثاً: إبراز أوجه التشابه والاختلاف بين القناتين وانعكاساتها على الأمن البحري والتجارة العالمية.

اشكالية البحث: ينطلق البحث من تساؤل رئيس مفاده: كيف تُوظف قناتا السويس وبنما كأدوات نفوذ جيوسياسي في النظام الدولي المعاصر، وما أثر التهديدات الأمنية والمناخية في إعادة تشكيل مكانتهما في التجارة العالمية؟ ويتفرع عن هذا التساؤل ما يأتي:

1. ما طبيعة الفاعلين وأدوات النفوذ المؤثرة في كل من القناتين؟

2. كيف يؤثر اختلاف البيئة الاستراتيجية لكل قناة في مسار التنافس الجيوسياسي بينهما؟

فرضية البحث: تفترض الدراسة وجود علاقة طردية بين تصاعد التنافس الجيوسياسي حول الممرات المائية الاستراتيجية وتزايد توظيفها كأدوات نفوذ غير مباشر في النظام الدولي، كما تفترض أن اختلاف البيئة الاستراتيجية المحيطة بكل من قناة السويس وقناة بنما يؤدي إلى تباين في طبيعة التهديدات، الأمر الذي ينعكس بشكل مباشر على مكانتهما في منظومة التجارة العالمية وموازن القوة الدولية.

منهجية البحث: يعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن في دراسة الأبعاد الجيوسياسية لقناتي السويس وبنما، مع توظيف منهج دراسة الحالة لتحليل الخصائص الاستراتيجية لكل قناة بوصفها نموذجاً تطبيقياً للتنافس الجيوسياسي على الممرات المائية، وذلك بهدف تفسير اختلاف أنماط التهديد وأدوات النفوذ والفاعلين الدوليين المؤثرين في كل حالة.

هيكلية البحث: يتكون البحث من أربعة مطالب رئيسية، إذ يتناول المطلب الأول الإطار النظري والمفاهيمي للتنافس الجيوسياسي والممرات المائية الاستراتيجية، في حين يعالج المطلب الثاني البعد الجيوسياسي لقناة السويس من حيث الموقع والفاعلين والمبادرات المرتبطة بها، أما المطلب الثالث فيتناول البعد الجيوسياسي لقناة بنما وتحولات التنافس الدولي حولها، كما أختص المطلب الرابع بعرض مقارنة تحليلية بين القناتين، وصولاً إلى استنتاجات وسيناريوهات مستقبلية للتنافس الجيوسياسي بينهما.

المطلب الأول: الإطار النظري والمفاهيمي

يعد الإطار المفاهيمي مدخلاً تفسيرياً لتحليل طبيعة التنافس الدولي على القنوات المائية، ولا سيما قناتي السويس وبنما، إذ تتحول الجغرافيا في هذه الحالة إلى عنصر فاعل في موازين القوة الدولية، لذا يقتضي الأمر تحديد المفاهيم الأساسية التي يقوم عليها التحليل.

أولاً مفهوم التنافس الجيوسياسي: يعد مفهوم التنافس الجيوسياسي من المفاهيم الأساسية في الجغرافيا السياسية والعلاقات الدولية، إذ يعكس طبيعة الصراع بين الدول، ولا سيما القوى الكبرى، على النفوذ داخل فضاءات جغرافية ذات أهمية استراتيجية، انطلاقاً من اعتبار الجغرافيا عنصر قوة قابلاً للتوظيف في موازين النفوذ الدولي عبر التحكم بالموارد والممرات البحرية والمواقع الاستراتيجية (Flint، 2017، الصفحات 22-24)

ويرتبط مفهوم التنافس الجيوسياسي بالمنظور الجيوبوليتيكي الذي ينظر إلى الجغرافيا بوصفها عاملاً مؤثراً في سلوك الدول وتوازنات القوة الدولية، إذ تسعى الدول إلى توظيف مواقعها الجغرافية والموارد والممرات الاستراتيجية لتعزيز نفوذها السياسي والاقتصادي في النظام الدولي، انطلاقاً من إدراك أن الموقع الجغرافي يشكل أحد عناصر القوة في العلاقات الدولية (رياض، 2014، صفحة 51)، كما تشير الدراسات الجيوبوليتيكية إلى أن التفاعل بين الجغرافيا والسياسة ينتج ما يعرف بـ"القدرة الجيوسياسية"، أي قدرة الدولة على توظيف مواقعها ومواردها وحدودها وقضائها الحيوي لتعزيز نفوذها الخارجي، إذ يعد الموقع الجغرافي رصيماً استراتيجياً تسعى الدول إلى تعظيمه عبر السيطرة على المجالات الحيوية بما يحقق مصالحها العليا (عبد الله، 2008، الصفحات 29-34)، وعليه يمكن القول إن التنافس الدولي في جوهره صراع على المكان، إذ تمنح السيطرة على المواقع الحساسة، ولا سيما الممرات البحرية، الدول قدرة مباشرة على التأثير في حركة التجارة العالمية، ومن ثم في توازنات القوة الدولية ذاته (حمدان، 1983، الصفحات 17-20).

ولا يقتصر التنافس الجيوسياسي على الصراع العسكري المباشر، بل يتجلى عبر أدوات أكثر تعقيداً، (كالتوسع الاقتصادي، والاستثمار في البنى التحتية للموانئ والممرات البحرية، وبناء التحالفات الأمنية، وإدارة شبكات التجارة وسلاسل الإمداد العالمية)،

وفي هذا السياق تعد الممرات البحرية "عقداً استراتيجية" توظفها القوى الكبرى لفرض نفوذ سياسي واقتصادي طويل الأمد، ولا سيما في ظل تحولات النظام الدولي المعاصر. (Scholvin, Sören, 2016, pp. 3-5).

وتعد المضائق والممرات البحرية نقاط تحكم رئيسية في الملاحة الدولية، وهو ما يمنحها أهمية استراتيجية ويحولها إلى ساحات صراع وتنافس بين القوى الكبرى، بوصفها مفاتيح للتحكم في حركة التجارة العالمية وتدفقات الطاقة (برع برع، 2020، صفحة 10)، وتعد الممرات البحرية والمضائق الاستراتيجية عنصراً محورياً في أمن إمدادات الطاقة العالمية، إذ تمثل نقاط عبور حيوية لنقل النفط والغاز من مناطق الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك، وقد جعلت السيطرة على هذه الممرات، أو تهديد أمنها، من قضايا الطاقة عاملاً رئيسياً في الصراعات الدولية، كما أن أي اضطراب فيها ينعكس مباشرة على أسعار الطاقة والتجارة وكلفة النقل وسلاسل الإمداد، بما يمنحها وزناً جيوسياسياً متزايداً في الاستراتيجيات الدولية (بلمادي، 2016، الصفحات 45-47) إذ تسعى الدول الكبرى من خلال السيطرة على الممرات والطرق التجارية إلى تحقيق مكاسب سياسية واقتصادية وعسكرية، في مجالات التجارة والتكنولوجيا والنفوذ الإقليمي والعالمي (عميرة، 2024)، وبذلك ظلت الممرات والمضائق البحرية عاملاً استراتيجياً في تحديد مواقع الدول وتسهيل الملاحة والتجارة العالمية، ما جعلها محل اهتمام دائم في الاستراتيجيات الأمنية والعسكرية للقوى الكبرى، وكثيراً ما تحولت إلى ساحات تنافس للسيطرة عليها (خطير، (الأهمية الجيوبوليتيكية لمضائق حوض المتوسط، 2017، الصفحات 131-132).

وبذلك تعد الممرات المائية الدولية، مثل قناتي السويس وبنما، نموذجاً واضحاً لساحات التنافس الجيوسياسي، إذ تتقاطع عندها مصالح القوى الكبرى المرتبطة بالتجارة العالمية والأمن البحري والطاقة، ما يجعلها نقاط ارتكاز رئيسية للصراع على النفوذ في القرن الحادي والعشرين.

ثانياً: مفهوم الممرات المائية الاستراتيجية: جغرافياً تعرف الممرات المائية بأنها مساحات بحرية ضيقة تفصل بين جزئين من اليابسة وتربط بين بحرين، وقد تكون طبيعية أو شبه طبيعية، ولولاها لفصلت اليابسة بين المسطحات البحرية المتصلة بها (الكياي، 1979، صفحة 305).

أما قانونياً فالمر المائي يعني هو الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو الإقليمي لدولة أجنبية (العكلة، 2011، صفحة 313)، لا يعد المضيق ممراً مائياً دولياً إذا كان يخضع على امتداده لنظام أعالي البحار، إذ يخضع حينئذٍ لأحكام البحر العالي، ويشترط لاعتبار الممر دولياً أن يكون صالحاً للملاحة الآمنة، وألا يتجاوز عرضه ضعف عرض البحر الإقليمي، مع توافر قطاع من أعالي البحار يستخدم لأغراض الملاحة (محمود، 2011، صفحة 126_136).

وبالاستناد إلى هذه المعايير، يعرف الممر الدولي بأنه ممر بحري طبيعي أو شبه طبيعي لا يتجاوز اتساعه ضعف عرض البحر الإقليمي للدول المشاطئة له، يفصل بين منطقتين من اليابسة، ويربط بين أجزاء من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، ويستخدم للملاحة الدولية (مانع، 2009، صفحة 322).

أما القنوات الدولية فيمكن تعريفها على إنها مضائق اصطناعية حفرت بفعل الإنسان لتسهيل الملاحة والمواصلات البحرية الدولية، إذ تصل بين مساحتين بحريتين صالحتين للملاحة، وغالباً ما تكونان من أعالي البحار، وبذلك تربط القناة الدولية بين بحرين (الكياي، 1979، صفحة 315)، وبالاستناد إلى هذه المعايير، يعرف الممر الدولي بأنه ممر بحري طبيعي أو شبه طبيعي لا يتجاوز اتساعه ضعف عرض البحر الإقليمي، يفصل بين منطقتين من اليابسة، ويربط بين أجزاء من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، ويستخدم للملاحة الدولية (Rouvier، 1956، صفحة 9)، إذ تتميز القنوات الدولية بخصوصية

تتمثل في خضوعها لسيادة الدولة التي تقع ضمن إقليمها، غير أن هذه السيادة تبقى مقيدة بالالتزامات الدولية المتعلقة بضمان حرية الملاحة وانسياب حركة التجارة الدولية (ملندي، بلا تاريخ).

ويبرز هذا الدور بوضوح في القنوات الدولية ذات الأهمية الاستراتيجية مثل قناتي السويس وبنما، إذ تمثلان ممرين بحريين حيويين في حركة التجارة العالمية وتساهمان في اختصار المسافات البحرية بين القارات الأمر الذي يمنحهما أهمية جيوسياسية كبيرة ويجعلهما محل اهتمام وتنافس بين القوى الدولية.

ثالثاً: الممرات المائية كأدوات نفوذ جيوسياسي: تعد المضائق والممرات المائية من أهم الطرق البحرية في العالم، إذ تربط بين الأقاليم الاقتصادية الكبرى، وتؤدي دوراً محورياً في ربط مناطق الإنتاج بمراكز الاستهلاك، ولا سيما في مجال الطاقة، الأمر الذي يمنحها أهمية جيوسياسية متزايدة في حركة التجارة العالمية (Frémont، 2008، صفحة 18)، تحظى الممرات البحرية باهتمام الدول لكون النقل البحري ركيزة أساسية للاقتصاد العالمي، إذ تمثل المضائق والقنوات نقاط عبور إلزامية للتجارة الدولية وتسهم في اختصار المسافات وخفض تكاليف النقل، مما يجعلها قضايا جيوسياسية محورية في ظل الاقتصاد المعولم (بوروي، 2017، الصفحات 38-39).

قد يقود التنافس الجيوسياسي حول الممرات البحرية إلى الصراع أو الخلاف، كما في أزمة تأمين قناة السويس عام 1956، وفي حالات أخرى إلى توترات حول نقاط بعينها (بوروي، 2017، صفحة 59)، وتعكس العلاقة بين الممرات البحرية ومحيطها الدولي والإقليمي تأثيراً متبادلاً، إذ تعكس الأزمات والصراعات العالمية مباشرة على أمنها وسلامة العبور فيها، نظراً لمكانتها الاستراتيجية بوصفها شرايين حيوية في موازين القوى الدولية (دندن، 2024، صفحة 32).

وانطلاقاً من هذه الأهمية الجيوسياسية للممرات المائية، تبرز قناتا السويس وبنما بوصفهما نموذجين بارزين للقنوات الاستراتيجية التي تقاطع عندها المصالح الاقتصادية والأمنية للقوى الدولية، الأمر الذي يجعل دراستهما مدخلاً مهماً لفهم طبيعة التنافس الجيوسياسي على الممرات البحرية في النظام الدولي المعاصر.

المطلب الثاني: البعد الجيوسياسي لقناة السويس

أولاً: الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس: تعد قناة السويس ممراً مائياً دولياً يقع ضمن الأراضي المصرية، وتخضع من الناحية القانونية لنظام المياه الداخلية، بما يمنح الدولة المصرية حق ممارسة سيادتها عليها (الموسوعة الميسرة، 2005)، و تربط قناة السويس بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وتعد ممر مائي بحري استراتيجي افتتح رسمياً أمام الملاحة الدولية عام 1869، ما جعلها أحد أهم القنوات الاصطناعية في العالم (الموعد، صفحة 14)، وتؤدي قناة السويس دور حلقة وصل استراتيجية بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، بما يجعلها ممر حيوي يربط بين مجالين بحريين ذوي أهمية جيوسياسية عالية في النظام الإقليمي والدولي (هويدي، 1979، صفحة 26)، كما شهدت قناة السويس توسعات متكررة عززت قدرتها الاستيعابية، ولا سيما مشروع عام 2015 الذي أسهم في تسريع عبور السفن، وتكمن أهميتها في تقليص المسافات البحرية مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح، بما انعكس على خفض تكاليف النقل وتعزيز التجارة العالمية، لترسخ مكانتها كعنصر استراتيجي في الربط بين المتوسط والمحيط الهندي (دندن، 2024، صفحة 24).

تكتسب قناة السويس أهميتها الاستراتيجية من موقعها الذي يربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، مما ضاعف من دور المتوسط كطريق بحري رئيس في التجارة الدولية، وجعل القناة محور أساسي في الربط بين طرق الملاحة العالمية (حسن، 2009، صفحة 113)، كما تعتمد التجارة بين جنوب شرقي آسيا ودول الخليج العربي مع دول البحر الأبيض المتوسط والى حد الأمريكيتين على قناة السويس بوصفها أقصر الطرق البحرية بين آسيا وأوروبا، وقد تعاظمت أهميتها بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح مما توفره من وقت وتكاليف (حسن، 2009، صفحة 345).

اكتسبت قناة السويس مكانتها الاستراتيجية من الموقع الجغرافي لمصر، وأسهم حفر القناة في تعزيز رصيدها الجيوسياسي، بما رسخ دورها المتنامي في التجارة العالمية وحركة الملاحة الدولية (إبراهيم، 2023، صفحة 49)، تكفل حرية الملاحة في قناة السويس لجميع السفن التجارية والحربية، دون تمييز على أساس العلم، سواء في زمن السلم أو الحرب، مع تمتع جميع الدول بحقوق متساوية في المرور عبر القناة (ملندي، بلا تاريخ)، كما إن أهمية قناة السويس لا تقتصر على بعدها الاقتصادي، بل تمتد إلى بعدها السياسي والأمني، بوصفها أداة نفوذ للدولة المشرفة عليها، وعنصرًا مؤثرًا في توازنات الأمن البحري الإقليمي والدولي (برع، 2020، صفحة 9).

وأخيراً شكل حفر قناة السويس أحد أبرز المشاريع الهندسية التي أحدثت تحولاً عميقاً في الجغرافيا الاقتصادية والسياسية للعالم، إذ أسهم في تقليص المسافات، وإعادة توجيه طرق الملاحة والتجارة الدولية، وتعديل أهمية الممرات البحرية، بما جعل القناة محوراً رئيساً في توازنات القوى الإقليمية والدولية.

ثانياً: الدوليون: تعد قناة السويس عصباً اقتصادياً عالمياً وأحد أهم الممرات البحرية الاصطناعية، إذ تمثل نقطة محورية لعبور تجارة النفط والغاز والبضائع، وترتبط الأهمية الجيوسياسية لقناة السويس باهتمام عدد من القوى الدولية الكبرى التي تعتمد عليها في حركة التجارة العالمية، وفي مقدمتها (الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي والصين)، إذ تمثل القناة ممراً رئيساً يربط بين الأسواق الآسيوية والأوروبية، وتشير الدراسات الجيوبوليتيكية إلى أن ضمان أمن الملاحة في قناة السويس يعد مسألة ذات أهمية استراتيجية للقوى الاقتصادية الكبرى لدورها في تأمين تدفقات الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية (Levinson، 2016، الصفحات 245-248)، حتى وصفتها الولايات المتحدة بأنها إحدى أهم العقد في شبكة التجارة العالمية، كما أكدت دراسات اقتصادية وبحثية دولية أخرى دور القناة المؤثر في تنظيم تدفقات التجارة بين الشرق والغرب وتعزيز استقرار حركة التجارة العالمية (دندن، 2024، صفحة 27). في المقابل حافظت قناة السويس على أدائها القوي، محققة إيرادات قياسية عام 2023، مع تنامي عبور ناقلات النفط وخدمات تموين السفن، مستفيدة من تراجع كفاءة قناة بنما بفعل الجفاف (وحدة أبحاث الطاقة، 2023).

ثالثاً: المبادرات والمشاريع الجيوسياسية: لا يقتصر مشروع «الحزام والطريق» الصيني على بعده الاقتصادي، بل يمثل أداة جيوسياسية لإعادة تشكيل مسارات التجارة العالمية، إذ برزت قناة السويس كعقدة محورية في طريق الحرير البحري، تسهم في تأمين التدفقات التجارية الصينية وتقليل الاعتماد على المسارات الأعلى كلفة والأكثر عرضة للمخاطر الجيوسياسية ((سكاي نيوز عربية، 2023).

كما أسهمت الحرب الروسية_ الأوكرانية في تعزيز الأهمية الجيوسياسية لقناة السويس بوصفها ممراً حيوياً لتدفقات الطاقة، في ظل سعي روسيا لتجاوز القيود الأوروبية وارتفاع كلفة المسارات البديلة، ولاسيما رأس الرجاء الصالح، ما زاد الاعتماد على القناة في نقل النفط والغاز (الوالي، 2023).

وتواجه قناة السويس تحدياً متزايداً من مسارات بديلة إقليمية وعالمية، تشمل مشروعات الربط البري وخطوط الأنابيب والطرق البحرية الطويلة، وعلى الرغم من هذه التحديات لكن التنافس الدولي لا يتمحور حول السيطرة المباشرة على قناة السويس، نظراً لوقوعها ضمن السيادة المصرية، بل يتركز أساساً حول تطوير مسارات نقل بديلة يمكن أن تقلل من الاعتماد عليها في حركة التجارة العالمية، وهو ما يعكس تحولاً في طبيعة التنافس الجيوسياسي من السيطرة على الممرات الاستراتيجية إلى تنوع طرق التجارة العالمية، ورغم أن هذه المسارات لا تشكل بديلاً كاملاً للقناة إلا إنها تستقطب جزءاً من التجارة مرتفعة القيمة، ما يفرض تعزيز تنافسية القناة عبر تطوير بنيتها وتحويلها إلى محور لوجستي وصناعي متكامل (إبراهيم، 2023، الصفحات 49-51)، وأدت الهجمات على السفن التجارية في البحر الأحمر وبحر العرب إلى اضطراب الملاحة عبر مضيق باب المندب وقناة السويس،

ودفع بعض السفن إلى تغيير مسارها نحو رأس الرجاء الصالح، ما عزز الحاجة إلى مقارنة استراتيجية تتجاوز تطوير المجرى الملاحي نحو تحويل القناة إلى محور لوجستي عالمي داعم لسلاسل الإمداد (إبراهيم، 2023، الصفحات 56-57).
إذاً يعكس الدور الذي تؤديه قناة السويس في ربط الأسواق العالمية وتأمين تدفقات التجارة والطاقة مكانتها بوصفها أحد أهم نقاط الاختناق البحرية في النظام التجاري الدولي، الأمر الذي يجعلها عنصراً مؤثراً في توازنات القوة الجيوسياسية المرتبطة بحركة التجارة العالمية، وفي هذا السياق، تبرز أهمية المقارنة مع قناة بنما بوصفها ممراً بحرياً استراتيجياً آخر يؤدي دوراً محورياً في الربط بين المحيطين الأطلسي والهادئ، بما يسمح بفهم أعمق لطبيعة التنافس الجيوسياسي على القنوات المائية الدولية.

المطلب الثالث: البعد الجيوسياسي لقناة بنما

أولاً: الأهمية الاستراتيجية لقناة بنما: تعد قناة بنما من أهم الممرات المائية العالمية، إذ تربط بين المحيطين الأطلسي والهادئ وتؤدي دوراً محورياً في تقليص المسافات وكلف النقل، إلا أنها واجهت في السنوات الأخيرة تحديات متزايدة بفعل الجفاف والتغير المناخي، مما فرض قيود تشغيلية على حركة السفن وكشف هشاشة الممرات الاستراتيجية أمام المتغيرات المناخية وتأثيرها المباشر في التجارة العالمية (أمزربه، 2024، الصفحات 188-189).

لعبت الولايات المتحدة دوراً حاسماً في انفصال بنما عن كولومبيا عام 1903، بما أتاح لها توقيع معاهدة هاي-فاريلا التي منحها السيادة على منطقة القناة، وتولي إدارتها والدفاع عنها، مع ضمان حيادها وحرية الملاحة، وهو ما كرس النفوذ الأمريكي المباشر على القناة لعقود طويلة (محي الدين، 2009، صفحة 111)، أدت الأوضاع السياسية المتوترة وتراجع الأهمية الاستراتيجية للقناة إلى مفاوضات مطولة بين الولايات المتحدة وبنما انتهت بتوقيع اتفاقية عام 1977، التي نصت على النقل التدريجي لإدارة القناة إلى بنما، واكتمل ذلك بانسحاب القوات الأمريكية عام 1999، مع الإبقاء على حياد القناة وضمن حرية الملاحة وحمايتها من أي تهديد (Ortolland و Pirat، 2010، صفحة 229).

جيوسياسياً تعد قناة بنما أحد أبرز الممرات البحرية التي تشكل بديلاً جزئياً لقناة السويس، ولاسيما في تجارة الحاويات بين الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية وآسيا، إذ تختصر ما بين 20% و60% من المسافات البحرية مقارنة بالدوران حول قارة أمريكا الجنوبية (إبراهيم، 2023، صفحة 56).

تمتد قناة بنما بطول نحو 83 كم، وتربط بين المحيطين الأطلسي والهادئ، ما جعلها من أبرز القنوات الاصطناعية الدولية، وأسهم في تسهيل التجارة العالمية واختصار المسافات، فضلاً عن ترسيخ بعدها الاستراتيجي لكل من الولايات المتحدة وجمهورية بنما (محي الدين، 2009، صفحة 105).

وعلى الرغم من الأهمية الجيوسياسية والاقتصادية التي تتمتع بها قناة بنما، لكن قدرتها على أداء هذا الدور بات مرتبطة بشكل متزايد بعوامل طبيعية وتشغيلية، في مقدمتها التغير المناخي، وهو ما أعاد طرح تساؤلات حول استدامة كفاءتها ودورها في التنافس الجيوسياسي العالمي.

ثانياً: مراحل التنافس الدولي حول قناة بنما: شهد التنافس الدولي حول قناة بنما تحولات واضحة في طبيعته وأدواته، إذ انتقل فيها من منافسة التقليدية القائمة على السيطرة والإدارة إلى تنافس أكثر تعقيداً تحكمه العوامل المناخية وكفاءة التشغيل واستقرار سلاسل الإمداد العالمية، فقد أثارت الآثار الطويلة الأجل للتغير المناخي على قناة بنما مخاوف متزايدة بشأن استقرار سلاسل التوريد العالمية، في ظل التراجع الملحوظ في معدلات العبور، وهو ما أعاد إدراج القناة ضمن معادلة التنافس الدولي من زاوية جديدة تتجاوز الاعتبارات الجغرافية التقليدية (أمزربه، 2024، الصفحات 181-182)، وبفعل الجفاف وانخفاض منسوب المياه في بحيرة غاتون التي تعتمد عليها القناة، فرضت قيود تشغيلية على حركة العبور، ما قلص من كفاءتها في أداء دورها التجاري وأبرز هشاشة الممرات المائية الاستراتيجية أمام المتغيرات البيئية (عميرة، 2024)، ويرتبط ذلك بطبيعة النظام التشغيلي لقناة بنما القائم على

نظام الأهوسة الذي يعتمد على كميات كبيرة من المياه العذبة لرفع وخفض السفن بين مستويات مختلفة، الأمر الذي يجعل القناة أكثر عرضة لتأثيرات الجفاف مقارنة بالقنوات المفتوحة مثل قناة السويس، وهذه الأزمات المناخية قد أعادت فتح النقاش حول جدوى الممرات البديلة، مع تراجع كفاءة قناة بنما، بما كشف هشاشة الاعتماد على ممر واحد للتجارة العالمية وهو ما دفع الفاعلين الدوليين إلى إعادة تقييم خيارات النقل البحري (جاب الله، 2023).

كما أثرت التخفيضات المتتالية في معدلات العبور على مكانة قناة بنما، مع إعطاء أولوية محدودة لأنواع معينة من السفن، واحتمال توقف عبور أخرى بفعل أزمة المياه، الأمر الذي انعكس مباشرة على تنافسيتها ضمن منظومة النقل البحري الدولي (جاب الله، 2023).

وأخيراً على الرغم من المزايا التي يوفرها اختصار المسافة عبر قناة بنما من حيث خفض استهلاك الوقود وتكاليف الشحن، فإن القيود المناخية المتزايدة حدت من قدرتها على أداء هذا الدور بكفاءة مستقرة، وهو ما أسهم في تعميق التنافس الدولي حول بدائل أكثر مرونة ضمن سلاسل الإمداد العالمية (الجبوري ح.، 2024).

ثالثاً: استراتيجيات التوازن الأمريكي_الصيني: ارتبطت قناة بنما تاريخياً بالنفوذ الأمريكي، غير أن التحولات البنيوية في النظام الدولي، ولاسيما صعود الصين كقوة اقتصادية وتجارية عالمية، أعادت إدراج القناة ضمن معادلة التنافس الجيوسياسي بين القوى الكبرى، فلم تعد القناة مجرد ممر ملاحى، بل أصبحت جزءاً من التوازنات الاستراتيجية المرتبطة بالتحكم في سلاسل الإمداد العالمية وتأمين طرق التجارة البحرية الحيوية (عوضية، بلا تاريخ، صفحة 2)، الولايات المتحدة تنظر إلى قناة بنما بوصفها مرفق استراتيجي يرتبط مباشرة بأمن التجارة العالمية ومصالحها في نصف الكرة الغربي، وتشير الوثائق الرسمية الصادرة عن الكونغرس الأمريكي إلى أن ضمان بقاء القناة آمنة ومفتوحة وفعالة يعد جزءاً من المصالح الحيوية للولايات المتحدة، في إطار الحفاظ على حرية الملاحة ودعم الاستقرار الإقليمي في أمريكا اللاتينية (U.S. Congress، 1998، الصفحات 6-7).

وفي المقابل أسهم التوسع الصيني في التجارة العالمية والاستثمارات اللوجستية في تعزيز حضور بكين في محيط قناة بنما، سواء من خلال استخدام القناة أو الاستثمار في الموانئ والبنى التحتية المرتبطة بها، إذ أثار هذا التمدد اهتماماً متزايداً لدى صانعي القرار في واشنطن، الذين يرون في تنامي النفوذ الصيني عاملاً قد يؤثر مستقبلاً في التوازنات الاستراتيجية التقليدية في المنطقة (U.S. Department of State، 2023، صفحة 3)، وأمام هذا الواقع، وجدت بنما نفسها في موقع دبلوماسي بالغ الحساسية، إذ تسعى إلى الحفاظ على علاقاتها الاستراتيجية التقليدية مع الولايات المتحدة، وفي الوقت ذاته توظيف علاقاتها الاقتصادية المتنامية مع الصين بما يخدم مصالحها الوطنية، وتعكس هذه المقاربة محاولة تبني سياسة توازن مرنة تتجنب الاصطفاغ الحاد، وتبقي القناة خارج دائرة الصراع المباشر بين القوتين العظميين (Ortiz، 2025)، ويعكس هذا التفاعل بين الولايات المتحدة والصين حول قناة بنما طبيعة التنافس الجيوسياسي في النظام الدولي المعاصر، إذ لم يعد التنافس يدور حول السيطرة العسكرية المباشرة على الممرات البحرية، بل حول النفوذ الاقتصادي والاستثماري في البنى التحتية للنقل والموانئ وسلاسل الإمداد العالمية (U.S. Department of State، 2023).

وتتجلى أبعاد هذا التنافس الجيوسياسي كذلك في دعم مشروعات نقل بديلة لقناة بنما، مثل مقترح قناة نيكاراغوا، فقد طرح مشروع قناة نيكاراغوا بدعم صيني، كبديل محتمل لقناة بنما لربط المحيطين الأطلسي والهادئ، إلا أنه تعثر وتوقف لاحقاً بفعل قيود مالية وتنفيذية (إبراهيم، 2023، الصفحات 57-58)، وكذلك مشروعات الربط السككي في المكسيك، التي تستهدف نقل البضائع عبر مسارات متعددة الوسائط، ورغم أن هذه المشروعات لا تمثل بدائل كاملة للقناة، فإنها تعكس سعي القوى الكبرى إلى تنويع مسارات التجارة وتقليل الاعتماد على ممر واحد في إدارة التدفقات العالمية (جاب الله، 2023).

وأخيراً أن قناة بنما لم تعد مجرد ممر ملاحى يختصر المسافات البحرية، بل أصبحت جزءاً من شبكة التنافس الجيوسياسي على طرق التجارة العالمية، في ظل تزايد تأثير العوامل المناخية والتحويلات في موازين القوة الاقتصادية الدولية.

المطلب الرابع: مقارنة تحليلية بين قناتي السويس وبنما

تعد كل من قناة السويس وقناة بنما من أبرز القنوات البحرية الاصطناعية في النظام التجاري العالمي، إذ شغتا داخل إقليم دولة واحدة بهدف تسهيل الملاحة الدولية وخفض تكاليف النقل البحري، وهو ما يجعلهما خاضعتين لسيادة الدولة المشرفة عليهما مع التزامهما بقواعد الملاحة الدولية، وانطلاقاً من هذا الأساس المشترك، تكتسب المقارنة بين القناتين أهمية خاصة في تحليل أوجه التشابه والاختلاف في أدوارهما الجيوسياسية، وطبيعة التنافس الدولي المحيط بهما، ومستوى التهديدات التي تواجه كل منهما (باسط، الصفحات 329-336).

أولاً: أوجه الشبه: تعد قناتي السويس وبنما عقدتين استراتيجيتين في الملاحة البحرية العالمية، لما تؤديانه من دور محوري في ربط الأقاليم الاقتصادية الكبرى والتأثير المباشر في حركة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد وتكاليف النقل البحري (إبراهيم، 2023، الصفحات 49-50)، وترتبط أهمية قناتي السويس وبنما بقدرتهما على التأثير في حركة الاقتصاد العالمي، إذ تتحولان إلى نقاط تحكم جيوسياسية فاعلة في النظام الدولي، بصرف النظر عن موقعهما القاري أو البحري (برد، 2021، صفحة 5)، فهي تعد طرق التجارة البحرية ونقاط العبور الاستراتيجية عناصر حاسمة في الأمن البحري العالمي، إذ يؤدي تعطيلها إلى اضطرابات اقتصادية واسعة النطاق دولياً (جميل، 2024، صفحة 8).

يمنح التحكم بالممرات المائية الاستراتيجية الدول الفاعلة قدرة على إعادة تشكيل مسارات التجارة والتوازنات الجيوسياسية، وهو ما يفسر حدة التنافس الدولي حول قناتي السويس وبنما (رجب، 2023)، إذ يعد أمن الممرات البحرية أحد الركائز الأساسية لأمن الطاقة العالمي، إذ ينقل عبرها أكثر من نصف الإنتاج النفطي العالمي، ما يجعل أي تهديد لها تهديداً مباشراً للأمن الاقتصادي الدولي (خطير، 2017، الصفحات 131-132).

كما تتشابه قناتا السويس وبنما في خضوعهما الكامل لسيادة الدولة التي تقعان داخل إقليمها، حتى وإن كانتا تربطان بين بحرين عامين (ملندي، بلا تاريخ)، كما تمتلك الدول المسيطرة على الممرات البحرية الحيوية عناصر قوة اقتصادية ومكانة دولية مؤثرة، بينما تتحول هذه الممرات إلى مدخل للتدخل الخارجي عندما تضعف قدرة الدولة على إدارتها أو حمايتها (خطير، 2017، صفحة 148).

وتعد قناتا السويس وبنما بوصفهما نقطتي اختناق بحري تتحكمان في تدفقات التجارة والطاقة، ما يجعلهما أدوات ضغط جيوسياسي واقتصادي في أوقات الأزمات (برع برع، 2020، صفحة 14)، إذ يؤدي أي اضطراب في أمنهما (كالتهديد بالأغلاق) إلى انعكاسات مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية والاستقرارين الاقتصادي والسياسي على المستوى الدولي الأمر الذي يدفع القوى الكبرى إلى التدخل لضمان حرية الملاحة وحماية مصالحها الاستراتيجية (عميرة، 2024).

ولم تعد السيطرة الجيوسياسية مقتصرة على الاحتلال العسكري المباشر، بل امتدت لتشمل التحكم بالممرات البحرية التي تضمن تدفق الموارد والأسواق، بوصفها أداة فاعلة في خدمة الاستراتيجية الاقتصادية والسياسية وموازين القوة الدولية (خطير، 2017، صفحة 148)، وفي هذا السياق تمثل القنوات البحرية مورد سيادي للدول المالكة لها، إذ تستخدم رسوم العبور والتحكم في الملاحة كأدوات للقوة الاقتصادية، بما ينعكس مباشرة على النفوذ السياسي وامتلاك أوراق ضغط غير مباشرة في أوقات الأزمات الدولية (برع برع، 2020، صفحة 18).

يعد أمن الممرات البحرية ركيزة أساسية لأمن الطاقة العالمي، إذ ينقل عبرها أكثر من نصف النفط العالمي، ما يجعل أي تهديد لها تهديداً مباشراً للأمن الاقتصادي الدولي (رجب، 2023، صفحة 556)، وبذلك، يندمج أمن هاتين القناتين في منظومة الأمن الدولي الأشمل، باعتبارهما شريانين حيويين لا غنى عنهما لاستقرار النظام البحري والتجاري العالمي.

ثانياً: أوجه الخلاف: تختلف طبيعة الفاعلين المؤثرين في قناتي السويس وبنا باختلاف السياق الجيوسياسي لكل منهما، إذ يغلب على قناة السويس طابع السيادة الوطنية، حيث تمارس الدولة المصرية دور الفاعل المركزي المرتبط بالأمن الإقليمي والعسكري، في المقابل، تتسم قناة بنما بتعدد الفاعلين الدوليين، ولا سيما الولايات المتحدة والصين، إلى جانب الشركات متعددة الجنسيات، ما يجعلها ساحة تنافس اقتصادي تجاري أكثر من كونها ممرًا ذا طابع أمني مباشر (Levinson، 2016، الصفحات 245-248).

في حين ارتبطت أزمة قناة السويس بالتهديدات الأمنية والعسكرية، في حين جاءت أزمة قناة بنما نتيجة عوامل مناخية، ولا سيما الجفاف المرتبط بتغير المناخ، الذي أثر مباشرة في قدرتها التشغيلية، إذ يعتمد تشغيل القناة على الإمدادات المائية لتغذية بحيرة غاتون، ومع تراجعها اضطرت الإدارة إلى تقليص أعداد السفن وخفض الحمولة، مما انعكس على حركة التجارة العالمية، وعلى خلاف ذلك تتمتع قناة السويس بمرونة تشغيلية أعلى لكونها أقل اعتماداً على الموارد المائية، الأمر الذي يفسر اختلاف طبيعة النفوذ الجيوسياسي بين القناتين، حيث ترتبط السويس بالبعد الأمني، بينما ترتبط بنما بالبعد المناخي والتجاري (Acciaro، 2015، الصفحات 178-181).

تتميز قناة السويس بكونها أطول قناة ملاحية اصطناعية تعمل دون أهوسة وتستوعب الأجيال الحديثة من السفن العملاقة على مدار العام، ما يمنحها مرونة تشغيلية أعلى (إبراهيم، 2023، الصفحات 48-49)، في المقابل تعتمد قناة بنما على بحيرة غاتون لتأمين المياه اللازمة للتشغيل، الأمر الذي يجعل قدرتها التشغيلية أكثر تأثراً بالعوامل المناخية، ولا سيما خلال فترات الجفاف (أمزربه، 2024، الصفحات 203-204).

لا تستطيع قناة بنما منافسة قناة السويس في استيعاب سفن الحاويات العملاقة، إذ تظل قدرتها محدودة مقارنة بالسويس التي تسمح بمرور أجيال أحدث من السفن ذات الحمولات الأكبر، ما يعزز تفوقها في تجارة الحاويات العالمية (إبراهيم، 2023، الصفحات 51-52).

وأخيراً لم تستفد قناة بنما بشكل مباشر من الاضطرابات التي شهدتها الملاحة في البحر الأحمر وقناة السويس، إذ حالت القيود التشغيلية الناجمة عن الجفاف دون تسجيل زيادة ملموسة في حركة العبور (أمزربه، 2024، الصفحات 197-198).

وتكشف هذه المقارنة أن الاختلاف بين القناتين لا يرتبط فقط بخصائصهما الجغرافية أو التقنية، بل بطبيعة التهديدات الجيوسياسية التي تواجه كل منهما ففي حين ترتبط تحديات قناة السويس بالبيئة الأمنية الإقليمية، تواجه قناة بنما تحديات متزايدة مرتبطة بالتغير المناخي والقيود المائية، وهو ما يعكس اختلاف طبيعة المخاطر التي تواجه الممرات البحرية في النظام الدولي المعاصر.

جدول (1): يوضح المقارنة الجيوسياسية والاقتصادية بين القناتين

المؤشر	قناة السويس	قناة بنما
سنة الافتتاح	1869	1914
الطول التقريبي	193 كم	82 كم
نوع القناة	قناة بحرية دون أهوسة	قناة تعتمد على الأهوسة
نسبة التجارة العالمية	نحو 12% من التجارة العالمية	نحو 5% من التجارة العالمية
عدد السفن سنوياً	حوالي 20 ألف سفينة سنوياً	حوالي 14 ألف سفينة سنوياً

الأهمية الجيوسياسية	تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر وتشكل المسار الأقصر بين آسيا وأوروبا	تربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ وتخدم تجارة الأمريكيتين.
طبيعة التهديدات	تهديدات أمنية وجيوسياسية	تهديدات مناخية وبيئية
الدور التجاري	محور التجارة بين آسيا وأوروبا	محور التجارة بين الأمريكيتين وآسيا

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على: تقارير هيئات قناة السويس وسلطة قناة بنما.

ثالثاً: سيناريوهات مستقبلية للقناتين للتنافس الجيوسياسي: وفي ضوء هذه المعطيات يمكن تصور عدد من السيناريوهات المستقبلية التي قد تحدد مسار التنافس الجيوسياسي بين القناتين في السنوات القادمة ومنها:

1. سيناريو الاستقرار النسبي وعودة مركزية قناة السويس: يفترض هذا السيناريو تراجع مستوى التهديدات الأمنية في البحر الأحمر ومضييق باب المندب، سواء عبر تسويات إقليمية أو ترتيبات أمنية دولية أكثر فاعلية، وعودة شركات الشحن تدريجياً إلى استخدام قناة السويس بوصفها المسار الأقصر والأقل كلفة زمنياً بين آسيا وأوروبا، بما يعيد تثبيت مكانتها كحجر أساس في التجارة العالمية، ويعزز هذا السيناريو استمرار مشروعات تطوير القناة وزيادة قدرتها الاستيعابية، بما يرفع مرونتها التشغيلية في مواجهة الأزمات الطارئة (كاظم، 2021).

ويرى الباحث أن هذا السيناريو هو الأقرب للتحقق على المدى المتوسط، وذلك لعدة أسباب، أبرزها الموقع الجغرافي للقناة الذي يجعلها المسار البحري الأقصر بين آسيا وأوروبا، واستمرار اعتماد نسبة كبيرة من التجارة العالمية على هذا المسار، فضلاً عن مشروعات التطوير والتوسعة التي عززت قدرتها الاستيعابية. وفي المقابل، تظل قناة بنما أكثر عرضة للتقلبات المرتبطة بالعوامل المناخية والقيود المائية، وهو ما قد يؤثر في قدرتها التشغيلية ضمن منظومة النقل البحري العالمي.

2. سيناريو استمرار المخاطر وتحول طويل الأمد عن قناة السويس: ينطلق هذا السيناريو من فرضية إن استمرار التهديدات الأمنية في البحر الأحمر، أو بقاء كلفة التأمين والمخاطر عند مستويات مرتفعة، ما يدفع عدداً من شركات الشحن إلى استخدام طريق رأس الرجاء الصالح، وهذا لا يعني إن قناة السويس تفقد أهميتها الاستراتيجية، لكنها تشهد تراجعاً نسبياً في أولوية استخدامها، مع ما يترتب على ذلك من انخفاض الإيرادات وارتفاع كلف النقل العالمية، وإعادة هيكلة سلاسل الإمداد على أسس أقل كفاءة زمنياً وأكثر كلفة (الجبوري ق.، 2019).

3. سيناريو الهشاشة المناخية الممتدة لقناة بنما: هذا السيناريو يركز على أثر التغير المناخي والجفاف المتكرر في تقليص القدرة التشغيلية لقناة بنما، نتيجة اعتمادها البنيوي على الموارد المائية العذبة لتشغيل الأهوسة، إذ يؤدي استمرار هذا الوضع إلى فرض قيود على أعداد السفن والحمولات المسموح بها، ما يضعف موثوقية القناة كحجر أساس للتجارة العالمية، وفي حال استمرار هذه القيود المناخية، قد تتراجع القدرة التنافسية لقناة بنما مقارنة بممرات بحرية أخرى، الأمر الذي يعيد توجيه بعض التدفقات التجارية نحو مسارات بديلة أكثر استقراراً، ونتيجة لذلك قد تتجه بعض الخطوط الملاحية إلى إعادة توزيع مساراتها أو البحث عن بدائل جزئية، بما يعكس هشاشة الممرات الاستراتيجية أمام المتغيرات البيئية طويلة الأمد وارتباط كفاءتها بعوامل مناخية خارج نطاق السيطرة الجيوسياسية التقليدية (Correa, 2025).

4. سيناريو تنويع المسارات وصعود البدائل الجزئية: يفترض هذا السيناريو أن الأزمات الأمنية والمناخية ستدفع القوى التجارية الكبرى إلى تقليل الاعتماد على ممر واحد، عبر تطوير ممرات برية وسككية وبحرية بديلة تستهدف البضائع الحساسة للزمن والكلفة، وفي هذا السياق تتجه بعض الدول إلى الاستثمار في شبكات نقل متعددة الوسائط تجمع بين النقل البحري والبري والسككي، بما يسمح بتقليل مخاطر الاعتماد على نقاط الاختناق البحرية، وضمن هذا الإطار، لا تستبدل قناتا السويس وبنما

بشكل كامل، بل تتحولان إلى جزء من شبكة أوسع وأكثر تنوعاً لمسارات التجارة العالمية، مما يقلل من طابع "الاختناق الجغرافي" ويعيد صياغة التنافس الجيوسياسي من السيطرة على الممرات إلى إدارة شبكة طرق التجارة العالمية (علي، 2018).

الخاتمة

خلصت هذه الدراسة إلى أن الممرات المائية الدولية لم تعد مجرد قنوات لعبور التجارة العالمية، بل تحولت إلى فضاءات جيوسياسية تتقاطع عندها اعتبارات الاقتصاد والأمن والطاقة والنفوذ الدولي، وقد أظهرت المقارنة بين قناتي السويس وبنما أن اختلاف السياقات الجغرافية والسياسية والمناخية ينعكس مباشرة على طبيعة التنافس الجيوسياسي المحيط بكل منهما، ففي حين تمثل قناة السويس ممراً ذا طابع سيادي أمني يرتبط باستقرار الإقليم وأمن الملاحة الدولية، تبدو قناة بنما أكثر تأثراً بالعوامل المناخية وتعدد الفاعلين الدوليين، مما يجعلها ساحة تنافس اقتصادي وتجاري بالدرجة الأولى، كما بينت الدراسة أن التحديات المناخية والاضطرابات الأمنية باتت عوامل حاسمة في إعادة تشكيل مسارات التجارة العالمية، وأن قدرة القنوات المائية على التكيف مع هذه التحديات تمثل عاملاً أساسياً في استمرار أهميتها الجيوسياسية ضمن منظومة النقل البحري العالمي.

وبذلك تجيب هذه الدراسة عن تساؤلها الرئيس المتعلق بطبيعة التنافس الجيوسياسي بين قناتي السويس وبنما وتأثيره في حركة التجارة العالمية، إذ أظهرت النتائج أن التنافس بين القناتين لا يقوم على الإحلال المباشر بقدر ما يعكس اختلاف الأدوار والوظائف الجيوسياسية لكل منهما ضمن منظومة النقل البحري العالمي، كما تؤكد نتائج الدراسة صحة الفرضية التي انطلقت منها، والقائلة إن اختلاف السياقات الجغرافية والسياسية والمناخية لكل من القناتين ينعكس بصورة مباشرة على طبيعة التنافس الجيوسياسي والتهديدات التي تواجه كل منهما.

الاستنتاجات

1. تشكل الممرات المائية الاستراتيجية، وفي مقدمتها قناتا السويس وبنما، عناصر محورية في بنية النظام التجاري العالمي وحركة سلاسل الإمداد الدولية.
2. يختلف نمط التهديدات التي تواجه القناتين، إذ ترتبط قناة السويس بصورة أكبر بالاعتبارات الأمنية والجيوسياسية المرتبطة باستقرار الإقليم وأمن الملاحة البحرية، في حين تواجه قناة بنما تحديات متزايدة مرتبطة بالتغير المناخي والقيود المائية.
3. يشهد التنافس الجيوسياسي حول الممرات البحرية تحولاً من السيطرة العسكرية المباشرة إلى التنافس عبر الاستثمار في البنى التحتية وشبكات النقل وسلاسل الإمداد العالمية.
4. إن قدرة القنوات المائية على تطوير بنيتها التشغيلية والتكيف مع المتغيرات الأمنية والمناخية تمثل عاملاً حاسماً في الحفاظ على مكانتها ضمن منظومة التجارة العالمية.
5. تشير التحولات الراهنة في حركة التجارة الدولية إلى اتجاه متزايد نحو تنوع مسارات النقل البحري وتقليل الاعتماد على ممر واحد، بما يعكس طبيعة التنافس الجيوسياسي في النظام الدولي المعاصر.

الشكر والتقدير: يتوجه الباحث بالشكر والتقدير إلى كل من أسهم بصورة مباشرة أو غير مباشرة في توفير البيئة العلمية والمعرفية المناسبة لإنجاز هذا البحث.

تضارب المصالح: يقر الباحث أن البحث جهد شخصي ولا يوجد أي تضارب مصالح مالي أو أكاديمي أو مؤسسي قد يؤثر في موضوع البحث أو نتائجه أو تفسيره.

تمويل الورقة البحثية: لم يتلقى الباحث أي تمويل أو دعم مالي من أي جهة رسمية أو غير رسمية لإجراء هذا البحث، أو إعداد مادته العلمية، أو نشره.

- (بلمادي 2016), س. (2016). *جيوستراتيجية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة: مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني أنموذجاً*. الجزائر: جامعة الجزائر.
- الموسوعة الميسرة. (2005). القاهرة: دار الكتاب المصري.
- سكاي نيوز عربية. (2023, May 26). *استثمارات صينية بنصف مليار دولار في منطقة قناة السويس*. Retrieved from Sky News Arabia: <https://www.skynewsarabia.com/business/1624241->
- Acciaro, M. (2015). Climate Change Adaptation in the Panama Canal. In *Climate Change and Adaptation Planning for Ports*.
- Correa, E. (2025). *How Certain Is the Continuity of the Panama Canal and How Will It Affect the Global Supply Chain Industry?* Western Michigan University, Michigan, United States.
- Flint, F. (2017). *Introduction to Geopolitics*. London: London.
- Frémont, A. (2008). Les Routes Maritimes: Nouveaux Enjeux des Relations Internationales. *Revue Internationale et Stratégique*, 18.
- Levinson, M. (2016). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Ortiz, V. (2025). Sovereignty and national identity: the Panamanian perception of the geopolitical dispute over the Panama Canal. *Frontiers in Political Science*, <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpos.2025.1713340/full>.
- Ortolland, D., & Pirat, J.-P. (2010). *Atlas Géopolitique des Espaces Maritimes*. Paris: Technip.
- Rouvier, J. (1956, October). Canaux et Droit International. *Le Monde Diplomatique*.
- Scholvin, Sören. (2016). Finnish Institute of International Affairs.
- U.S. Congress. (1998). *The Panama Canal: Hearing before the Subcommittee on Western Hemisphere Affairs*. U.S. Government Printing Office, Washington, DC.
- U.S. Department of State. (2023). *U.S. Engagement in Latin America and the Caribbean*. Retrieved from <https://www.state.gov/u-s-engagement-in-latin-america-and-the-caribbean/>
- إبراهيم, م. (2023). تعزيز تنافسية قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة الأمن القومي والاستراتيجية. 49, (1), الجبوري, ح. (2024). *التأثير المناخي على الاقتصاد العالمي – قناة بنما مثلاً*. مركز الفرات للدراسات الاستراتيجية, العراق.
- الجبوري, ق. (2019). *التغير المناخي كمتغير في الأمن الدولي*. مجلة العلوم السياسية.
- العكلة, م. (2011). محمد. الأردن-عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

- الكياي، ع. (1979). *موسوعة السياسة*. (Vol. 6) بيروت: موسوعة السياسة.
- الموعد، ح. س. (n.d.). *أمن الممرات المائية العربية*. دمشق: اتحاد كتاب العرب.
- الوالي، م. (2023, December 28). *مكانة قناة السويس في الاقتصاد المصري*. Retrieved from <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/12/28/> مكانة-قناة-السويس-في-الاقتصاد-المصري
- أمزربه، م. (2024). تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي. *مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية*, (11) 4, 188-189.
- باسط، س. (n.d.). قناة بنما الدولية: جيوبوليتيك المضائق والممرات البحرية – خريطة المصالح والرهانات العالمية المتشابكة. *برد، ر. (2021). الفكر الجيوسياسي والقراءات النظرية لترتيبات السيطرة الدولية. مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية*, 4(2).
- برع برع، ح. (2020). *حازم أحمد. الأردن_ عمان: جامعة الشارقة الأوسط*.
- بلمادي، س. (2016). *جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة: مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجًا. الجزائر: جامعة الجزائر*.
- بور اوي، ع. (2017). *الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا. الجزائر-جيجل: جامعة محمد الصديق بن يحيى*.
- جاب الله، م. (2023, September 7). *أثر المناخ على المنافسة بين قناة بنما وسكة حديد المكسيك*. Retrieved from <https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/8831> : الدراسات المتقدمة للأبحاث والدراسات المتقدمة
- جميل، ن. (2024). *التنافس الجيوسياسي في منطقة الإندونيسيا*. بغداد: مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية.
- حسن، خ. (2009). *الجغرافية السياسية: دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها. لبنان_بيروت: دار المنهل اللبناني*.
- حمدان، ج. (1983). *استراتيجية الاستعمار والتحرر. القاهرة: دار الهلال*.
- خطير، ن. (2017). *الأهمية الجيوبوليتيكية لمضائق حوض المتوسط. مجلة مدارات سياسية*. 131-132 ,
- خطير، ن. (2017). *الأهمية الجيوبوليتيكية لمضائق حوض المتوسط. مجلة مدارات سياسية*.
- ندن، ع. (2024). *معضلة الممرات البحرية الشرقية أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة. مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، بغداد*.
- رجب، ر. (2023). *جيوسراتيجية المضائق البحرية وإمدادات الطاقة العالمية: مضيق هرمز نموذجًا. مجلة كلية الإسرائء الجامعة للعلوم الاجتماعية والإنسانية*. (10) 5 ,
- رياض، م. (2014). *الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا. القاهرة: مؤسسة هنداوي*.
- سلطان، م. م. (2001). *المدخل، الى الجغرافية السياسية. دبي- الامارات العربية المتحدة: دار القلم للنشر والتوزيع*.
- عبد الله، ع. (2008). *عصام صادق. مصر_ الاسكندرية: دار المعرفة الجامعية*.
- علي، ع. (2018). *الجيوبوليتيك البحري والممرات الاستراتيجية في النظام الدولي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية*.

عميرة, ع. (2024, July 1). الممرات التجارية ومحاولات احتكار أسواق الحاضر. Retrieved from <https://www.noonpost.com/221080/>

عوضية, آ. (n.d.). قناة بنما وأهميتها الجيوسياسية في التجارة العالمية. Retrieved from <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2014/10/20/>

كاطع, ف. (2021). الأهمية الجيوسياسية لقناة السويس في التفاعلات الإقليمية والدولية. مجلة الدراسات الاستراتيجية-جامعة بغداد.

مانع, ج. (2009). القانون الدولي العام: المجال الوطني للدولة. الجزائر: دار العلوم للنشر والتوزيع. محمود, ص. (2011). الجغرافيا السياسية. بغداد: مطبعة الانتصار.

محي الدين, ج. (2009). القانون الدولي للبحار. الجزائر: دار الخلدونية للنشر والتوزيع.

ملندي, م. (n.d.). الممرات المائية الدولية. Retrieved from <https://arab-ency.com.sy/law>

هويدي, أ. (1979). لمناطق الاستراتيجية في البحر الأحمر. مجلة المستقبل العربي, 26,

وحدة أبحاث الطاقة, (2023). ديسمبر 27. (إيرادات قناة السويس تسجل مستوى قياسيًا في 2023). Retrieved from <https://chatgpt.com/c/694b7241-5e54-8327-b5db-965926da1c13#:~:text=https%3A//attaqa.net/2023/12/27>