

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет імені Михайла Драгоманова
Історичний факультет
Кафедра історії міжнародних відносин та гуманітарних дисциплін

На правах рукопису

**Суецький канал у системі міжнародних відносин: стратегічний вимір та
геополітичні виклики**

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього рівня «магістр»
за спеціальністю 291 – Міжнародні відносини, суспільні комунікації та
регіональні студії

Виконала: студентка 2 курсу групи 2 МІМВ
денної форми навчання
Логвінова Дарина Сергіївна
Науковий керівник:
Гуменюк Борис Іванович
доктор історичних наук, професор,
Надзвичайний і Повноважний Посол

Національна шкала _____
Кількість балів: _____ Оцінка: ЕКТС _____

Голова комісії _____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)
Члени комісії _____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)
_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)
_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ: ІСТОРИЧНИЙ ВИМІР ФОРМУВАННЯ ГЛОБАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА	6
1.1. Давні проєкти з'єднання Середземного та Червоного морів	6
1.2. Передумови та будівництво Суецького каналу у ХІХ столітті.....	10
1.3. Суецька криза 1956 року в контексті єгипетсько-ізраїльського протистояння.....	20
Висновки до 1 розділу	32
РОЗДІЛ 2. СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ ЯК КЛЮЧОВИЙ ВУЗОЛ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ МОРСЬКИМ ШЛЯХОМ	33
2.1. Значення Суецького каналу для світової економіки та енергетики....	33
2.2. Суецький канал як стратегічний торговельно-логістичний коридор між Європою та Азією.....	40
2.3. Проблеми функціонування та виклики безпеки: тероризм, піратство, блокади	45
Висновки до 2 розділу	53
РОЗДІЛ 3. СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН ТА ПЕРСПЕКТИВ ГЛОБАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ	55
3.1. Роль глобальних і регіональних акторів (США, ЄС, Китай, Близький Схід) у забезпеченні функціонування каналу	55
3.2. Суецький канал і ініціатива «Один пояс – один шлях».....	62
3.3. Перспективи розвитку Суецького каналу та його роль у формуванні нової моделі глобальної інтеграції.....	68
Висновки до 3 розділу	72
ВИСНОВКИ	74
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ	77

ВСТУП

Актуальність дослідження. Суецький канал від початку створення став символом технологічного прориву та стратегічного інструменту для провідних держав світу. Він був і залишається найкоротшим, найшвидшим і найбезпечнішим маршрутом між Європою та Азією, що дає змогу зекономити час подорожі між Далеким Сходом і Європою від восьми до одинадцяти днів порівняно з маршрутом через Мис Доброї Надії в Південній Африці.

Через нього щорічно транспортуються мільйони тонн вантажів, зокрема нафта. Через Суецький канал проходить приблизно 12% міжнародної торгівлі, 10% міжнародних перевезень нафти та газу, а також 22% контейнерної торгівлі. Це надає йому особливий статус в усьому спектрі міжнародних відносин, починаючи з геополітики і закінчуючи військовими питаннями. Будь-які проблеми у його функціонуванні призводять до значних економічних втрат. Перешкода в каналі може означати міжнародну економічну катастрофу. Суецький канал заощаджує суднам тисячі миль, дозволяючи здійснювати більше рейсів, економити енергію, скорочувати витрати на амортизацію суден, а також мінімізувати ризик піратства вздовж певних точок альтернативних маршрутів.

Окрім того, канал є індикатором стабільності, адже будь-які кризи в регіоні (збройні конфлікти, блокади, терористичні загрози) безпосередньо впливають на глобальні транспортні та енергетичні ланцюги. Залежність світової політики, економіки та безпеки від ситуації навколо Суецького каналу робить його важливим об'єктом наукового аналізу.

Вивченням проблематики геополітичного значення Суецького каналу та його ролі у системі міжнародних відносин займаються як зарубіжні так і вітчизняні науковці. Над висвітленням його впливу на глобальну торгівлю, енергетичну стабільність та безпеку працюють такі іноземні дослідники, як Аль-Местнір Р., Лутмар К., Спіллманн Ж., Хамдан С., Хорев Ш. та багато інших. Їх праці висвітлюють роль Суецького каналу як стратегічного елемента світової транспортної інфраструктури.

У українському науковому просторі питанням геополітичних викликів та міжнародної безпеки в регіоні Суецького каналу займались такі науковці –Моціяка П.П., Оксамитний Ю., Парамонов Д.Ю., Самотуга Ю., Стрільчук Л.В. та інші.

Метою дослідження є спроба дослідити особливості функціонування Суецького каналу в системі міжнародних відносин, а також проаналізувати його стратегічне значення та геополітичні висновки, що впливають на баланс сил у глобальному та регіональному рівнях.

Відповідно до поставленої мети **завданнями роботи** є:

- розкрити історичне підґрунтя формування Суецького каналу як глобального транспортного вузла;
- проаналізувати значення Суецького каналу для світової економіки та енергетики;
- дослідити проблеми функціонування та виклики безпеки: тероризм, піратство, блокади;
- узагальнити роль глобальних і регіональних акторів (США, ЄС, Китай, Близький Схід) у забезпеченні функціонування каналу;
- окреслити перспективи розвитку Суецького каналу та його роль у формуванні нової моделі глобальної інтеграції.

Об'єктом дослідження є роль Суецького каналу у системі міжнародних відносин.

Предметом дослідження є стратегічний вимір та геополітичні виклики, пов'язані з Суецьким каналом.

Методологія дослідження ґрунтується на принципах об'єктивності, розвитку та історизму. У процесі дослідження були використані загальнонаукові та історичні методи пізнання: порівняльно-історичний, критичний, метод узагальнення і систематизації.

Під час деталізації проблематики дослідження були використані **методи**: аналізу наукової літератури та інтернет-ресурсів, методологічні дослідження синтезу та узагальнення, методи індукції та дедукції, а також інші загальнонаукові методи. У межах вивчення стратегічного значення Суецького каналу застосовувався історичний метод, що дав змогу проаналізувати його роль у світовій політиці та торгівлі. Системний метод допоміг розкрити місце каналу в інституційній структурі міжнародних відносин. За допомогою методів синтезу та аналізу було проаналізовано сучасні геополітичні виклики та визначено напрями впливу провідних держав на забезпечення функціонування Суецького каналу.

Практичне значення роботи полягає у спробі аналізу ролі каналу в системі міжнародних відносин та оцінці його впливу на геополітичну стабільність. Результати дослідження можуть посприяти поглибленню наукових знань про механізми взаємодії світових акторів у регіоні Суецького каналу, можуть бути використані в освітньому процесі – під час викладання дисциплін циклу професійної підготовки фахівців з міжнародних відносин та при розробці аналітичних матеріалів для науково-дослідних установ.

Апробація результатів роботи. Апробація роботи проходила у рамках III Всеукраїнської наукової конференції «БОРИСЕНКІВСЬКІ ЧИТАННЯ» 21 листопада 2025 року.

Структура і обсяг роботи зумовлені специфікою поставленої мети та завдань, розкриттям та характером досліджуваної теми. Робота складається з вступу, трьох розділів, десяти підрозділів, висновків, списку використаних джерел та літератури (62 позиції). Загальний обсяг роботи становить 83 сторінки.

РОЗДІЛ 1. СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ: ІСТОРИЧНИЙ ВИМІР ФОРМУВАННЯ ГЛОБАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА

1.1. Давні проєкти з'єднання Середземного та Червоного морів

Історія Суецького каналу має дуже довгу історію. Перші спроби з'єднати Червоне море із Середземним датуються близько 1800 року до нашої ери. За словами деяких авторів, включаючи Аристотеля, фараон Сенусерт III наказав викопати канал, який можна було б зробити судноплавним під час повеней, що пізніше був названий «Канал фараонів». Однак, перші достовірні відомості про його будівництво датуються часами фараона Нехо II, який правив близько 600 року до нашої ери та перського царя Дарія I [37].

У 610 році до н.е. на території майбутнього Суецького каналу утворилася піщана дамба, що ізолювала Гіркі озера від Червоного моря. Нехо II (відомий також як Некос) зробив усе можливе для того, щоб перекопати канал, але йому вдалося лише з'єднати Гіркі озера з Нілом і не вдалося об'єднати їх з Червоним морем. У 510 році до н.е. Дарій I, які і попередник, не зміг забезпечити постійне судноплавне сполучення між Гіркими озерами та Червоним морем, окрім як через невеликі протоки [44].

«Канал фараонів» не проходив тим маршрутом, яким пролягає сучасний Суецький канал. Стародавня версія простягалась із заходу на схід, з'єднуючи відгалуження гирла річки Ніл з Червоним морем [37].

У 285 році до н.е. Птолемей II зміг відновити судноплавство по всьому каналу шляхом прориття ділянки між Нілом і Гіркими озерами. Пізніше каналом продовжували користуватися в часи Римської імперії. Під час правління римського імператора Траяна (близько 98 року н.е.) канал починався в Каїрі та закінчувався в Ель-Аббасі, де з'єднувався зі старим рукавом Нілу. Після падіння Римської імперії попит на використання каналу поступово зменшувався. Близько 400 років н.е. Візантія повністю занедбала канал доки він не став непридатним для судноплавства через відкладення піску. У 641 році н.е. Амр ібн ель-Аас відновив канал для судноплавства та назвав його «канал Амір ель-Муменін». Він хотів зробити пряме з'єднання двох морів, але халіф Омар ібн ель-

Хаттаб відмовив його від цієї ідеї вважаючи, що Червоне море затопить Єгипет [44].

А вже у 760 році н.е. аббасидський халіф Абу Джафар ель-Мансур наказав засипати канал піском, щоб його не використовували для транспортування припасів для жителів Мекки та Медіни, які постали проти нього. З того часу сполучення між Середземним і Червоним морем припинилося майже на одинадцять століть [46].

Черговий сплеск інтересу до Суецького каналу був зумовлений походом Наполеона на Єгипет у 1798-1801 рр. [5]. Напередодні свого від'їзду в травні 1798 року Наполеон І Бонапарт сказав Жозефіні Богарне, що не знає скільки часу триватиме місія – кілька місяців чи шість років. За завоюванням піде колонізація, за колонізацією – подальше завоювання Святої Землі, а, можливо, навіть Індії. Єгипет стане доповненням французької влади, так само, як він був ключем до римської влади тисячі років тому. Наполеон стане новим Цезарем або Александром Македонським, а його висадка в Александрії стане першим кроком на цьому шляху. Александрія 1798 року мала небагато спільного зі знаменитим містом Македонського. Це був тихий порт, населений менш ніж десятьма тисячами людей. За винятком кількох занедбаних руїн на околицях не було жодних ознак колишньої слави. Наполеон І висадив свої війська за кілька миль від центру міста. Зіткнувшись з незначним опором армія швидко пробралась до стародавньої столиці Клеопатри та взяла її під контроль [36, с.23].

Наприкінці 1798 року Наполеон в супроводі кількох вчених, невеликої роти військ та групи геодезистів на чолі з Жаком-Марі ле Пере попрямували на схід. У імператора був спеціальний проєкт для нього. З багатьох інструкцій, які Наполеону дав уряд та Шарль Талейран-Перігор, була одна, яка на той час здавалась нереальною. Талейран проголосив: «Головнокомандувач захопить Єгипет, він вижене англійців з усіх їх володінь на Сході та знищить їх поселення біля Червоного моря. Потім він переріже Суецький перешийок і забезпечить вільне та виключне володіння Червоним морем для Французької Республіки».

Щоб виконати вказівки уряду Наполеон звернувся за допомогою до французького інженера-будівельника Жака-Марі ле Пере. У давнину на території Єгипту існувало багато каналів, але більшість з них були непрямими каналами. Замість однієї великої траншеї, що з'єднувала Червоне море з Середземним, старі водні шляхи йшли обхідним шляхом від порту Суец до району поблизу Гірких озер, а звідти на захід через пустелю до Нілу.

За вказівкою Наполеона І Жак-Марі ле Пере почав дослідження з чистого аркуша. Замість того, щоб скопіювати стародавні маршрути, він оцінив усі можливі варіанти. Починаючи з грудня 1798 року він обстежив стомильну ділянку перешийка між двома морями та наніс на карту місцевість між Суецом та Нілом. Жак Пере вважав порт Суеца гнітючим місцем. Північна частина перешийка була пустелею та болотом, що оточували давно покинутий рукав Нілу. Окрім того в регіоні не було прісної води, а взимку було дуже холодно та небезпечно. Бедуїнські племена поділили між собою цей регіон, тож французам потрібно було бути постійно напоготові. Це робило поставлену задачу майже неможливою. Тогочасні інструменти для топографічних досліджень були примітивними і часто вимагали більше роботи, ніж наукових знань. Були залучені цілі бригади чоловіків, що розміщували кілки по всій ділянці дослідження, а потім робили вимірювання. Це вимагало часу і ретельного дослідження, але через постійний страх нападу робота була проведена поспіхом. Поспішаючи, Жак-Марі ле Пере зробив фатальну помилку, дійшовши до висновку, що рівень води Червоного моря під час припливу на тридцять футів вищий за рівень води Середземного моря. Дослідження Жака Пере не виявили проблем для каналу від Суеца до Гірких озер. Він повідомляв, що для південної частини ризику затоплення землі не буде, оскільки рівень води майже однаковий. За винятком кількох топографічних перешкод реалізація такого каналу можлива. В той час, на півночі могла виникнути нездоланна проблема. Через різницю в рівнях води вода з Червоного моря могла затопити болотисті рівнини на півдні і сході від озера Манзала. Навіть якби маршрут можна було створити через затоплений регіон, там не було б місця для порту. Жак Пере дійшов до висновку,

що прямий канал неможливий і його дослідження стало офіційним висновком Інституту Єгипту [36, с.29-31].

Звісно, на той час, Наполеона мало цікавила доля Єгипту. Його флот був знищений англійцями, просування до Сирії було загальмоване через нестачу військ, тому майбутній імператор вислизнув з країни ще у серпні 1799 року. Він повернувся до Парижа наприкінці 1799 року і протягом кількох тижнів здійснив державний переворот, який привів його до влади. Якимось чином Наполеону вдалось зобразити своє перебування в Єгипті як славний успіх. Він вказав на досягнення вчених та Інституту Єгипту як доказ того, що полководець приніс світло у темряву Сходу [36, с.34].

24 серпня 1803 року Жак-Марі ле Пере надав звіт про з'єднання Індійського океану з Середземним морем через Червоне море і Суецький перешийок. Запланований маршрут проходив близько до «каналу фараонів», але від Нілу він прямував до Александрії (а не вздовж Пелюзи, яка є східною гілкою Нілу) та перетинав усю дельту. Таким чином, це б порушило усю водну систему регіону. Загальна довжина проєкту сягала б понад 400 км. Більше того, Жак-Марі ле Пере оцінив різницю в рівнях двох морів майже в 10 метрів, що заперечували інші науковці (наприклад, Лаплас чи Фур'є). Це означало, що будівництво слід здійснювати із використанням системи шлюзів, що різко збільшувало бюджет проєкту і ставило під сумнів доцільність будівництва [48].

Хоча французів було відправлено з Єгипту в 1801 році, робота Інституту продовжувалася у Франції. Це був лише один із спадків експедиції Наполеона. Вакуум, що залишився після поразки мамелюків, заповнив Мухаммед Алі, албанський найманець на службі у османського султана. Хоч Мухаммеду Алі знадобилося кілька років, щоб зміцнити свою владу, він став відомий як засновник сучасного Єгипту. Однак, без Наполеона не було б Мухаммеда Алі, а без нього могло б пройти багато десятиліть перш ніж Єгипет став би на важкий, але успішний шлях моделювання європейської держави. Без Наполеона також не

було б Інституту Єгипту та дев'ятитомного дослідження про всі аспекти єгипетської культури [36, с.31].

Єгипетський паша Мухаммед Алі, абсолютний правитель країни з 1811 по 1848 рік, не виявляв особливого інтересу до проєкту. Після смерті Наполеона на острові Святої Єлени, сен-Сімонійський директор проєкту Проспер Анфантен знову звернувся до цієї проблеми в Єгипті, але паша виступив проти. Не зважаючи на небажання правителя Єгипту, французькі інженери, що були на службі у паші, непомітно спланували пряму лінію від Суєца до Пелюза загальною довжиною 147 км. Ще один французький інженер встановив, що різниця рівнів морів не перевищує 80 см [48].

Таким чином, усі спроби до XIX століття залишалися епізодичними й до кінця нереалізованими. Античні канали втратили свою функціональність, а європейські проєкти не вийшли за межі теоретичних міркувань. Проте саме давні пошуки створили певне підґрунтя для побудови сучасного Суецького каналу, що втілює мрію багатьох поколінь про з'єднання двох морів.

1.2. Передумови та будівництво Суецького каналу у XIX столітті

Історія створення Суецького каналу є однією з найяскравіших ілюстрацій перетину географічного детермінізму, технологічної інновації та геополітичної боротьби, що змінила вектор світової торгівлі у XIX столітті. Проєкт, що мав на меті з'єднати Середземне та Червоне моря, був стратегічною місією, навколо якої сконцентрувалися інтереси провідних держав світу. Це дозволило трансформувати безпекову архітектуру на шляху до Азії.

Концепція створення прямого водного шляху через Суецький перешийок бере початок ще з часів Стародавнього Єгипту та перських царів, які створювали так звані «канали Фараонів» – водні шляхи через річку Ніл. Однак, після Великих географічних відкриттів постала необхідність прямого та глибоководного сполучення. Європейські держави конкурували за найшвидші та безпечні торговельні шляхи до Індії та Далекого Сходу. До середини XIX століття

перешийок залишався бар'єром, змушуючи кораблі здійснювати обхідний маршрут навколо мису Доброї Надії, що обмежувало економічну ефективність та швидкість комунікацій.

У 1830-х роках французький дослідник та інженер Луї Моріс Адольф Лінан де Бельфон провів обстеження Суецького перешийка та підтвердив, що Середземне та Червоні моря знаходяться на одному рівні висоти. Це означало, що будівництво можна було робити без шлюзів, що значно його спростило. У 1854 році, побачивши перспективи для Єгипту та Османської імперії, Мухаммад Саїд-паша, який в той час керував Єгиптом та Суданом від імені османів, надав французькому дипломату Фердинанду де Лессепсу дозвіл на створення компанії для будівництва каналу [43].

У 1833 році Бартелемі Проспер Анфантен відвідав Єгипет, щоб переконати Мухаммеда Алі, губернатора країни (з 1805 по 1848 рр.), дозволити розпочати роботи з каналізації перешийка. Добре усвідомлюючи значення подібного проекту, він підтримував його будівництво. Але умови передбачали, що канал належатиме Єгипту і що він залишатиметься відкритим за будь-яких обставин для суден усіх націй.

На заваді реалізації проекту стали британці, які зробили ставку на будівництво залізниці, а з появою Суецького каналу потреба у ній відпала б. Проте, розпочалась Кримська війна, де Франція, Великобританія та Османська імперія (якій формально належав Єгипет) були союзниками. Саме тому дозвіл на будівництво все ж таки був отриманий у 1855 році. Перед початком будівництва група з міжнародних інженерів у складі 13 осіб провели попередні розрахунки проекту будівництва і оцінили орієнтовну вартість у 200 мільйонів французьких франків, а тривалість робіт у 6 років [13].

Суецький канал міг би зміцнити зв'язки Британської імперії з Індією. Водний шлях дозволив би Великій Британії далі реалізовувати свої економічні та стратегічні інтереси в цьому регіоні. Не зважаючи на переваги, Британія виступала проти розвитку каналу понад десять років. Міністри закордонних

справ європейських країн підраховали, що канал скоротить шлях до Індії на 4200 кілометрів.

Економіка Британської імперії залежала від постійного сполучення з Індією. Всупереч досвіду більшості тогочасних колоній, в середині XIX століття Індія зазнала інтенсивного економічного розвитку за меркантилістським принципом. Велика Британія вимагала податки та монополію на первинні товари, такі як сіль, протягом усього панування. Британські чиновники просували індійське виробництво товарів, необхідних для промисловості імперії, не забуваючи при цьому спекулювати тарифами для підтримки експорту. Зменшення вартості подорожей між Британською імперією та субконтинентом дозволило б вести інтенсивнішу торгівлю з колонією.

Також Британська імперія мала значні стратегічні інтереси в Індії. Підкреслюючи свою могутність як морська держава, Британія утримувала лише невелику армію. Один з її головних резервів знаходився саме в Індії. У 1862 році загальна чисельність армії складала 131 000 військовослужбовців, а у 1880 – 137 000 тисяч. Половина витрат Великої Британії в Індії припадала саме на утримання армії. Окрім загальної підтримки своєї безпеки Британія тримала свої війська в Індії задля стримування просування Росії до колонії. До 1870-х років російські війська наблизилися до провінції Пенджаб на відстань 650 кілометрів. Якби російські війська просунулися б далі, то британсько-індійські війська стали б головним захистом колонії. Постійний транзит морськими шляхами на субконтинент залишався життєво важливим для підтримки боєготовності військ. Суецький канал мав би зміцнити оборону Британської імперії, пришвидшивши процес поповнення боєприпасів військ. Повстання в Індії 1857 року підкреслило стратегічні переваги коротшого шляху до колонії. Під час повстання Велика Британія отримала важливий урок щодо обтяжливої відстані між своєю столицею та субконтинентом. Уряд Британії дізнався про повстання в Мееруті, Делі та Канпурі відповідно через 30, 40 та 50 днів після кожної дати. 12 військових кораблів, що були відправлені з Британської імперії, прибули до Індії з затримкою в три місяці.

Можна було припустити, що економічні та стратегічні переваги каналу для Британії спонукають уряд спрямувати зовнішню політику на розбудову короткого водного шляху. Однак, історія свідчить про те, що першочергова позиція Британії була у перешкоджанні будівництву каналу. Ця політика змінилася у 1864 році, коли уряд мовчки погодився на розвиток каналу.

Зовнішня політика Великої Британії щодо Суецького каналу вперше з'явилась у 1847 році. Тоді Томас Вагхорн, відомий своїм новаторством у сфері поштової служби, та майбутній прем'єр-міністр лорд Палмерстон висловили застереження щодо каналу між портами Саїд та Суец. На думку Вагхорна, канал слід будувати лише у випадку, якщо він служитиме британським інтересам, що, як він вважав, неможливо через відсутність впливу на Єгипет. Палмерстон стверджував, що такий канал буде непрактичний і занадто дорогий. Натомість він віддавав перевагу сухопутному маршруту. У 1851 році він відреагував на ідею каналу через Єгипет таким чином: «Його не буде побудовано, його не можна створити, його не буде побудовано, але, якби його було побудовано, між Францією та Англією виникла б війна за володіння Єгиптом» [13].

Вирішальний імпульс до реалізації проєкту був наданий у 1850-х роках завдяки французькому дипломату та підприємцю Фердинанду де Лессепсу. Будучи добрим вершником він не міг не сподобатися арабам, любителям коней та верхової їзди. На додачу до всього, Лессепс був двоюрідним братом графині Монтіжу, матері Євгенії, майбутньої імператриці Франції. Протягом епідемії чуми у 1834-1835 рр. Фердинанд, як керівник французького консульства в Александрії, відзначився своєю мужністю. Його здобутки отримали схвалення від Мухаммеда Алі, який доручив йому виховання свого сина Саїда. Оскільки хлопець, хоч і розумний, був лінивим, Фердинанд змушував його притримуватися суворого режиму, займатися спортом та їздою верхи.

З моменту прибуття до Єгипту Фердинанд де Лессепс вивчав усе, що стосувалося Суецького каналу. Він багато розмовляв з Лінаном де Бельфоном і обіцяв здійснити цю «велику роботу» щойно з'явиться нагода. У 1854 році,

залишивши дипломатичну службу, він дізнався, що його учень Саїд раптово прийшов до влади в Єгипті після смерті його дядька Аббаса. Скориставшись нагодою, у жовтні 1854 року, Фердинанд поспішив до Єгипту. 15 листопада він зустрівся з новим пашею та представив йому проєкт риття Суецького перешийка. Через два тижні він отримав відповідь, згідно з якою йому надавались права на створення Всесвітньої компанії Суецького морського каналу, на використання каналу, на створення порту на кожному з його кінців. Концесія була укладена на 99 років з дня початку робіт. Після закінчення цього терміну, за відсутності інших домовленостей, канал переходив у 100% власність Єгипту.

Другий, більш детальний текст, було підписано 5 січня 1856 року. Згідно з яким передбачалось, що канал – це нейтральний водний шлях, який має бути відкритий для всіх торгових суден, незалежно від національності, в обмін на транзитний збір. Це була абсолютна рівність для всіх. Капітал компанії було встановлено у 200 мільйонів золотих франків, розділених на 400 тисяч акцій по 500 франків за акцію. 5 грудня 1858 року було засновано Всесвітню компанію Суецького морського каналу (*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*), яка стала новаторським прикладом міжнародного акціонерного товариства [48].

15 жовтня 1858 року Фердинанд де Лессепс надіслав два листи. Один був призначений представникам преси по всій Європі, а інший адресований агентам Компанії Суецького каналу. В обох він наголосив, що 5 листопада 400 тисяч акцій компанії будуть запропоновані публіці за ціною п'ясот франків за акцію. Відповідно до статуту, підписаним Лессепсом та Саїдом у 1856 році, компанія мала б керуватися акціонерами. Її мета – будівництво каналу придатного для судноплавства між Червоним і Середземним морем. Компанії надані права на всі землі, що обробляються цим каналом. Вартість будівництва оцінювалась у 160 мільйонів франків (з урахуванням відсотків акціонерам – 200 мільйонів франків). Лессепс пообіцяв, що очікувані доходи виправдають витрати. Після завершення будівництва через Суецький канал будуть проходити щонайменше три мільйони тонн товарів за ціною 10 франків за тонну. Як стверджував Фердинанд, ця цифра була консервативною і являла собою лише скромний

відсоток від судноплавства. Очікувалось, що роботи триватимуть 6 років. Спочатку буде викопано прісноводний зрошувальний канал. Ще через 2 роки між морями буде побудований рудиментарний канал, а решта робіт прискориться. За 500 франків будь-хто міг зробити внесок у покращення людства та створити краще майбутнє для себе та своїх сімей. Тим, хто бажав долучитися, потрібно було звернутися до місцевого банку та внести депозит за кожну акцію, а потім особисто повідомити Лессепсу ім'я банкіра та акціонера.

Восени 1858 року проєкт був відомий по всьому континенту. Фердинанд міг бути впевнений, що акції швидко розкупляться, але він не хотів сидіти склавши руки. Місяцями Лессепс відвідував банкети та прийоми в різних містах. Роками канал рекламувався як міжнародний, а не французький. Ще більш незрозумілим було скільки людей за межами Франції та Великої Британії візьмуть участь. Щоб підтвердити твердження про благо для всіх народів, компанія мала б складатися з міжнародних акціонерів. Щоб запевнити правителя Єгипту, (який дуже хвилювався, що виглядатиме як французька маріонетка, якщо акціонерами будуть тільки представники Франції) Лессепс зарезервував 85 тисяч акцій на продаж для інших країн [36, с. 167-168].

Частка Єгипту становила 92 136 акцій, а зарезервовані акції для Франції, Великої Британії, Росії, Австрії та Сполучених Штатів загалом склали 85 506 акцій, але вони не були придбані. За наполягання Лессепса Єгипет взяв позику на 28 мільйонів франків під не вигідний відсоток для придбання цих акцій. На той момент загальна кількість акцій, що належала Єгипту, становила приблизно половину капіталу компанії [44]. Акції мали шалений успіх серед громадян Європи. Найбільше акцій придбали громадяни Франції – 207 111 штук [48]. В 1875 році контрольний пакет акцій Компанії Суецького каналу було викуплено Великобританією [5].

Роботи, координовані французьким дипломатом, розпочалися 25 квітня 1859 року та тривали близько 10 років [32]. Робоча сила, від якої залежало будівництво, складала 1,5 млн осіб. Одночасно працювало від 20 до 40 тисяч, які

при допомозі мотиг, кирок і корзин для перенесення землі, піску та каміння, вибрали 74 млн кубічних метрів породи. Слід зауважити, що на будівництві також була присутня механізація – екскаватори і землечерпалки, які працювали за рахунок парових машин. Вартість будівництва зросла у більш ніж 2 рази, а тривалість на 4 роки. Усе це було оплачене життям десятків тисяч будівельників каналу [5].

До 1859 року Британська імперія заперечувала доцільність будівництва Суецького каналу. Уряди Палмерстона 1850-х років та Дербі (1858-1859 рр.) вважали будівництво занадто дорогим і непрактичним. Бенджамін Дізраелі, тодішній канцлер казначейства за графа Дербі, назвав Суецький канал «наймарнішою ідеєю, яку неможливо втілити». За декілька місяців до того як, Джон Хокшоу, президент Англійського інституту цивільних інженерів, повідомив про успіхи будівництва каналу, лорд Палмерстон в черговий раз заявив про марність проєкту в парламенті. Роберт Стівенсон, що був інженером-будівельником сказав: «Нічого не можна досягти навіть найбезмежнішими втратами часу, грошей та життя, окрім як утворення застійного рову між двома майже безвідпливними морями, недоступними для великих кораблів».

До 1865 року Британська імперія активно перешкоджала будівництву каналу. Хоча угода між французькими та британськими урядами забороняла їх послам в Константинополі публічно висловлюватися проти проєкту побудови Суецького каналу. Не зважаючи на це Велика Британія всіляко намагалась підірвати довіру до будівництва з його перших днів у 1859 році. Протягом перших місяців побудови сер Генрі Бульвер, що на той час був послом Британії в Порті, надіслав листи від візирів султана до місцевої влади Єгипту з наказом негайно припинити будівництво та чекати офіційної вказівки султана. Варто зауважити, що такі спроби мали мінімальний успіх, але будівництво, все ж таки, зупинилося на короткий час у листопаді 1859 року. Тоді турецький емісар переконав європейських консулів припинити залучення до будівництва Фердинанда де Лессепса. Хоч ця спроба мала незначний успіх, Британія значно вплинула на розвиток Суецького каналу, об'єднавшись із Портою пізніше того

року, щоб виступити проти будівництва «Французького каналу». Ці зусилля допомогли дестабілізувати відносини між Фердинандом де Лессепсом та акціонерами Всесвітньої компанії Суецького морського каналу, османським імператором та єгипетськими віце-королями, які контролювали проєкт. Посилаючись на свою традиційну роль захисника Османської імперії, Британія підтримала зміну вектора політики султана щодо мети будівництва каналу. Однак навіть такі обставини лише уповільнили будівництво каналу, який відкрився у 1869 році.

Мотивація Британської імперії проти будівництва Суецького каналу була підкріплена певними проблемами та глибоким політичним упередженням щодо такого проєкту. Лорд Пальмерстон щиро вважав, що канал становить серйозну загрозу для зовнішньої політики Британії. Замість того, щоб оцінити економічні переваги каналу, він розглядав водний шлях як бар'єр між імперськими завоюваннями та Францією. Для Пальмерстона Османська імперія була буферною зоною між Європою та Британською імперією в Азії, канал міг слугувати рятівним колом для французьких солдат у зоні єгипетського перешийка. Незавершене будівництво Суецького каналу могло утворити широкий і захищений рів, що відділятиме Єгипет від сирійських провінцій Османської імперії. Він оцінив, що такий оборонний об'єкт буде пов'язаний з нільською греблею та дозволить захистити Єгипет від османських вторгнень. У 1857 році Генрі Пальмерстон озвучив свої думки в парламенті, заявивши: «План щодо будівництва Суецького каналу ворожий інтересам нашої країни. Він суперечить чинній політиці Англії щодо Єгипту з Туреччиною – політиці, яка була закріплена Паризьким договором. Тенденція цієї ідеї полягає в тому, щоб полегшити відокремлення Єгипту від Туреччини». Ця публічна заява не передавала найгіршого сценарію, який припускав Генрі Пальмерстон. Прем'єр-міністр вважав, що канал може стати «другим Босфором», який перенаправить торгівлю на канали через Австрію, водночас слугуючи проходом для французів, які могли знищити острівну ізоляцію Індії. У розмові з Фердинандом де Лессепсом в 1855 році Пальмерстон сказав: «Я зізнаюся вам, що боюсь побачити

як новий морський шлях позбавить нас економічних переваг, які ми маємо зараз».

Після понад 10 років перешкоджання розвитку проєкту Британія перейшла до політики мовчазної підтримки. Такий перехід був зумовлений визнанням британськими офіцерами факту, що Фердинанд де Лессепс зрештою завершить проєкт. Після другої поїздки на будівництво каналу в 1865 році секретар посла Британії в Константинополі сер Генрі Бульвер написав листа тодішньому прем'єр-міністру Великобританії, в якому рекомендував заохочувати британців переселятися до Єгипту, розмістити військові кораблі в Суецькій протоці, побудувати склади та лікарні. Він сформулював ці пропозиції як засіб компенсації французького впливу, який виник в результаті будівництва каналу. Це листування показує зміну ставлення британського уряду до Суецького каналу. Зміну вектору політики Британської імперії було затверджено і в офіційному листуванні. Відразу після завершення будівництва каналу в 1869 році Джордж Вільям Фредерік Вільєрс, тодішній державний секретар закордонних справ, написав Фердинанду де Лессепсу стосовно проєкту: «Уряд її Величності вітає Вас з успішним відкриттям Суецького каналу, що є новим засобом сполучення між Сходом і Заходом, а також з політичними та комерційними перевагами, які ми можемо впевнено очікувати від ваших зусиль». Королева Вікторія нагородила французького автора проєкту орденом Зірки Індії.

З того часу Британія почала користуватися перевагами Суецького каналу. Імперія швидко змінила шлях кораблів до Азії. До 1870 року через канал пройшло близько 290 тонн британських товарів, що становить 71% від загальних об'ємів перевезень. З 1871 по 1876 рр. Британія перевезла вантажу більше, ніж усі європейські країни разом. Транзит через мис Доброї Надії став економічно не вигідним. У жовтні 1871 року Велика Британія почала відправляти військові кораблі цим морським шляхом, що зменшило витрати на утримку армії. Для покращення зв'язку між Лондоном і Бомбеєм у 1871 році Британську телеграфну лінію було прокладено через Червоне море.

У 1875 році наступник Саїда-паші продав Британії майже 44% акцій компанії Суецького каналу. Бенджамін Дізраелі, тодішній міністр фінансів при лоді Дербі, профінансував цю сміливу покупку за рахунок короткострокової позики від Ліонеля де Рошшильда. Це дало Британії можливість ухвалювати рішення щодо використання каналу. З початком російсько-турецької війни 1877 року Британська імперія ще більше показувала свою зацікавленість у безпеці Суецького каналу. 6 травня прем'єр-міністр Дербі надіслав ноту в якій закликав Росію вважати Суецький канал головним британським інтересом. Він написав: «спроба блокувати канал або чинити інші перешкоди функціонуванню каналу чи підходів до нього буде розглядатися як загроза для Індії». У відповідь Росія надіслала примирливу ноту в якій зазначила, що відмовляється від будь-яких войовничих дій проти каналу. Ці події відображають серйозність намірів Британії у захисті водного шляху [13].

Наполеон III хотів зробити Фердинанда де Лессепса герцогом Суецьким, але той відмовився від цієї честі. 23 квітня 1884 року у французькій академії Ернест Ренан звернувся до Лессепса з приводу каналу з такими словами: «Ви, сер, таким чином позначили місце великих битв майбутнього» [48].

Десять років роботи, 21 тисяча французьких акціонерів та постійна модернізація будівельного майданчика за допомогою парових машин та інших пристроїв нарешті втілили плани в реальність. У лютому 1867 року перший корабель перетнув Суецький канал, а 17 листопада 1869 року відбулось офіційне відкриття. Було влаштовано вечірку з нагоди хрещення нового водного шляху, на якій була присутня імператриця Євгенія, дружина Наполеона III [32]. Ісмаїл-паша хотів вразити своїх європейських гостей. Пишна церемонія включала в себе прогулянки на човнах по Нілу, зупинки для обіду в стародавніх храмах або в пустелі під наметами, що були прикрашені червоним атласом. Також гостей чекали арабські церемонії з музикою, ковтачами вогню та вершниками-бедуїнами [61]. На момент відкриття Суецький канал був 101,9 миль завдовжки, 26,3 футів завглибшки та 173,1 фути завширшки, що дозволяло проходити суднам з осадкою 22 фути [32].

Зрештою, будівництво каналу ознаменувало нову еру у світовій геополітиці, перетворивши Єгипет на стратегічний вузол. У решті-решт, це призвело до втрати Єгиптом контролю над каналом та посиленням європейського впливу в регіоні.

1.3. Суецька криза 1956 року в контексті єгипетсько-ізраїльського протистояння

Друга світова війна та її наслідки кардинально змінили розстановку сил на Близькому Сході, який став одним з регіонів протистояння комунізму та капіталізму. Одним з найвідоміших конфліктів другої половини XX століття є Суецька криза 1956 року. Перемога Ізраїлю у Палестинській війні 1948-1949 рр. стала поворотною віхою в історії Близького Сходу. Внаслідок політико-військової слабкості арабських країн у них було здійснено державні перевороти. У 1951 році було вбито короля Йорданії, у липні 1949 року генерал Хусні Заїм скинув правлячий уряд Сирії, а в 1952 році владу в Єгипті захопила Рада революційного командування. Важливо зазначити, що майже усі арабські країни зайняли антиізраїльську позицію. Араби пропагували ідею того, що саме євреї з їхньою штучною державою є головними винуватцями поразки арабів у Палестинській війні [8].

Протягом трьох десятиліть Велика Британія намагалась зміцнити свої позиції на Близькому сході. Після завершення війни як серед арабів, так і серед євреїв збільшився рівень невдоволення політикою Британії. Як наслідок, до розв'язання близькосхідної проблеми, долучилися усі великі держави світу, а саме: Франція, США та СРСР [3].

У травні 1950 року після зустрічі міністрів закордонних справ США, Франції та Великої Британії було підписано Трьохсторонню декларацію, згідно з якою було скасовано ембарго на продаж зброї до країн, які зобов'язувалися не здійснювати військових дій. Таким чином, держави-підписанти застерігали арабські держави від антиізраїльського реваншу. Завдяки такій позиції великих

держав вдалося загасити новий конфлікт, що розпочався у 1951 році окупацією ізраїльтянами демілітаризованої зони Ель-Ауджа на півночі Синайського півострова. Однак, подібні конфлікти змусили Ізраїль, посиляючись на потреби гарантій власної безпеки, окупувати ці території [8].

Незважаючи на революційні зміни у країнах Азії, ізраїльтяни намагалися самотійно вирішити конфлікт з арабськими державами. Після утворення Хашимітського королівства в Йорданії розпочалися таємні переговори з Абдаллахом. Як наслідок, було укладено угоду про ненапад та встановлення зони вільної торгівлі на 5 років. Згодом монарх був вбитий членами організації «Аль-Джихад аль-Мукаддас». Також Ізраїль намагався налагодити відносини з постреволуційним Єгиптом після захоплення влади Радою революційного командування. Могло здатися, що усі спроби Ізраїлю уникнути майбутніх конфліктів вдалися, але подальші події показали марність сподівань єврейської влади на спокійне життя [8].

Продаж зброї Єгипту міг бути лише внаслідок приєднання країни до Багдадського пакту, що мав на меті запобігти радянській експансії на Близький Схід. Проте такі умови не влаштовували президента Єгипту Гамаль Насера. Тоді він звернувся з проханням про постачання зброї до СРСР. Вже 21 вересня 1955 року між Єгиптом та Чехословаччиною була підписана угода про постачання військової техніки на суму 400 мільйонів доларів, яка включала 530 одиниць бронетехніки, близько 500 стволів артилерії, 200 літаків різних типів, а також торпедні катери та підводні човни [4].

У 1953 році президентом США став Дуайт Ейзенхауер, а державним секретарем – Джон Даллес. Штати поставили собі за мету перешкоджати розширенню впливу СРСР у регіоні Близького Сходу, поліпшити відносини з арабськими країнами та врегулювати арабо-ізраїльський конфлікт. Адміністрація Ейзенхауера вирішила дотримуватися віддаленої позиції щодо обох сторін конфлікту [6].

Гамаль Насер протягом декількох років планував спорудити дамбу на річці Ніл неподалік від міста Асуан, але Єгипет не мав фінансової можливості самостійно реалізувати цей проєкт. США вважали, що участь у фінансуванні будівництва Аусанської дамби сприяє зміцненню американо-єгипетських відносин. Тодішній президент США Ейзенхауер планував добитися мирного врегулювання конфлікту між Єгиптом та Ізраїлем. 26 серпня 1955 року Джон Даллес презентував проєкт врегулювання відносин між країнами, що мав назву «план Альфа».

Арабські країни та Ізраїль проігнорували американські пропозиції. Сторони конфлікту не хотіли йти на поступки. Вздовж лінії перемир'я періодично відбувалися збройні сутички. Американська розвідка попереджала, що продаж радянської зброї Єгипту може стати на заваді реалізації «плану Альфа». Втім, адміністрація США вирішила не відступати від мети і в листопаді 1955 року Штати запропонували Ізраїлю поступитися частиною пустелі Негев для створення коридору між Єгиптом та Йорданією. Держава Ізраїль відмовилась йти на будь-які поступки [6]. Після провалу «плану Альфа» США змінили свою політику щодо Єгипту і вже у березні 1956 року Дуайт Ейзенхауер затвердив «план Омега», який передбачав запровадження економічного тиску на Єгипет, а також визначав можливі варіанти політичної та дипломатичної ізоляції цієї країни. США намагалися продемонструвати Г. Насеру, що він не може одночасно користуватися лояльністю США та співпрацювати з СРСР.

Дуайт Ейзенхауер обіцяв Єгипту фінансову і технічну допомогу в будівництві Асуанської греблі, але, коли уряд Насера визнав червоний Китай і закупив зброю у Чехословаччині, США взяли свою обіцянку назад. У свою чергу президент Єгипту націоналізував Суецький канал, що на той час належав англійській компанії. Г. Насер заявив, що отриманий прибуток з експлуатації каналу піде на фінансування греблі [6].

26 липня 1956 року влада Єгипту оголосила про націоналізацію франко-британської «Компанії Суецького каналу», яка володіла ним з 1869 року. Гамаль

Насер запропонував повну економічну компенсацію власникам акцій Компанії, але британський та французький уряди поставилися з підозрою до такої пропозиції [58].

На мою думку, рішення про націоналізацію Суецького каналу можна вважати законним, оскільки компанія була зареєстрована як єгипетське підприємство, хоча і була власністю іноземців (52% належали французькому уряду, а 41% – британському).

Посилаючись на відсутність мирного договору Єгипет заборонив прохід ізраїльських кораблів через Суецький канал та вихід у Червоне море з порту Ейлат через Тіранську протоку. Ці заборони загострили єгипетсько-ізраїльські відносини [1, с.109].

Для Ізраїлю наміри Єгипту стали зрозумілими ще у вересні 1955 року, коли Єгипет уклав договір з Чехословаччиною про постачання військової техніки. Тоді ж, у жовтні 1955 року, було створено спільне військове командування Сирії та Єгипту. Також активізувалися так звані федаїни (вигнані з Палестини араби), які здійснювали напади на територію Ізраїлю. У липні 1956 року прем'єр-міністр Давид Бен-Гуріон дійшов до висновку, що з міркувань власної безпеки держава Ізраїль має завдати превентивного удару по Єгипту.

З 12 вересня по 10 жовтня 1956 року армія Ізраїлю, відповідаючи на диверсії федаїнів, здійснила рейди, в результаті яких знищила поліцейські форти Рахава, Гарандал, Хусан та Калькілія.

Однією з основних проблем для Ізраїлю було отримання сучасного озброєння. Єдиним постачальником була Франція, яка починаючи з 1953 року таємно допомагала країні створити власний військовий потенціал. Єгипетсько-французькі відносини значно погіршилися коли президент Єгипту почав підтримувати повстанців у Алжирі. Перша офіційна угода про постачання зброї була укладена у 1954 році. Ізраїль просив надати йому 72 реактивних літаки, 40 тисяч снарядів та 10 тисяч ракет [1, с.109-110].

Адміністрація США, побоюючись спалаху воєнний дії між союзниками НАТО та Єгиптом (і можливим втручанням Радянського Союзу), спробувала виступити посередником для врегулювання конфлікту. 9 вересня 1956 року Джон Фостер Даллес запропонував створити Асоціацію користувачів Суецького каналу (SCUA), в яку б входили 18 держав. Хоча SCUA надала б Великій Британії, Франції та Єгипту рівні частки у використанні каналу, але жодна з країн не підтримала цю пропозицію [58].

У жовтні 1956 року у Франції відбулись таємні перемовини Великої Британії, Франції та Ізраїлю, на яких був узгоджений план військових і політичних заходів проти Єгипту. Документ було оприлюднено лише на початку 1990-х років. Він складався з семи частин. Перша передбачала, що Ізраїль повинен розпочати бойові дії 29 жовтня 1956 року. Основна мета – дістатися до Суецького каналу. Друга стаття передбачала, що Велика Британія і Франція мають звернутися до Ізраїлю з проханням припинити вогонь і відвести війська за 10 миль від каналу. У свою чергу, Єгипет мав би погодитися на тимчасову окупацію. Відповідно до третьої статті, після того як керівництво Єгипту відхилить пропозицію Франції і Великої Британії, війська цих країн почнуть проти нього військові дії. Стаття четверта задекларувала намір Ізраїлю окупувати західний берег затоки Акаба й острови, що знаходяться поруч. У свою чергу, відповідно до 5 статті, Ізраїль зобов'язувався не нападати на Йорданію під час військової операції проти Єгипту. Якщо ж Йорданія сама розпочне військові дії, то уряд Великої Британії мав не надавати їй допомоги. Шоста стаття оголошувала, що угода є цілком секретною. Відповідно до сьомої статті протокол вступав в силу одразу після підписання трьома урядами [1, с. 112-114].

Війни XX століття зазвичай розпочиналися шляхом масованого удару. З початку - вторгнення танкових колон, потім наліт авіації, артобстріли, бомбардування з моря. Це все супроводжувалося швидким пересуванням військ на декількох ділянках фронту. Проте, Синайська війна розпочалась не за класичним сценарієм. Протягом перших 24 годин влада Єгипту не була впевнена чи це війна, чи просто відповідь на рейди федаїнів. Війна розпочалась таким

чином, щоб Ізраїль міг швидко згорнути операцію у разі невиконання умов французько-англійськими союзниками. Для того, щоб зберегти ефект несподіванки та пояснити причину мобілізації армії, Ізраїль інсценував підготовку до великої операції проти Йорданії.

У своїх спогадах керівник операції генерал Моше Даян писав таке: «схема пріоритетів наших дій буде наступною: перше – висадка парашутних десантів, друге – просування за рахунок обходу противника на його позиціях, третє – прорив. Суть схеми в тому, щоб якнайшвидше і якнайдалі заглибитися на ворожу територію за допомогою десанту, а не просувати фронт ближче до Суєцу. Точно так само наші піхотні і танкові підрозділи повинні наступати не гаяючи часу».

29 жовтня 1956 року о 17:00 ізраїльська армія вторглась на територію Єгипту. Десант висадився у глибині центрального Синаю, на східному вході до ущелини перевалу Мітла, за 156 миль від ізраїльського кордону і 45 миль від Суецького каналу. Всього десантувалося 395 парашутистів з батальйону 202-ої парашутної бригади під командуванням підполковника Рафаеля Ейтана. Вечором десантникам перекинули повітрям 4 протитанкові гармати, 2 міномети, 8 джипів, боєприпаси та інше спорядження. Решта десантників 202-ої бригади під командуванням полковника Арієля Шарона була дислокована на йорданському кордоні, пройшовши 65 миль майже одночасно з десантуванням військ Ейтана. Вони теж перейшли кордон з Єгиптом і рухалися на з'єднання на перевалі Мітла. 30 жовтня частини десантників з'єдналися. Перевал Мітла не був важливим стратегічним об'єктом, проте було важливо, щоб десант знаходився у безпосередній близькості до Суецького каналу, щоб англійці та французи могли використати близькість до каналу і втрутитися.

На іншій ділянці Синайського фронту угруповання полковника Єгуди Валаха розпочало наступ у районах Ель-Кусейма і Абу-Авейгіла. Це була максимально захищена місцевість, де на стратегічних висотах були обладнані оборонні позиції, загороджені колючим дротом і розташовані мінні поля. Усі спроби штурмувати позиції «в лоб» зазнали невдачі. Тоді 7-ма танкова бригада

полковника Урі Бен-Арі обійшла позиції єгиптян з тилу і перерізала шляхи можливих підкріплень. Як наслідок, армія Єгипту на тій ділянці фронту здалась. Надалі 7-ма бригада рухалася до моря, а їй на зустріч виступила 4-та танкова дивізія Єгипту. Штурмова авіація держави Ізраїль завдала удару з повітря. Близько 100 одиниць єгипетської бронетехніки було знищено. Як наслідок, частина Синаю опинилася під контролем ізраїльської армії. [1, с.114].

30 жовтня уряди Великої Британії і Франції поставили ультиматум з вимогою припинення вогню у 12-ти годинний термін. 31 жовтня союзні війська перейшли до наступальних дій. Було здійснено авіанальоти на військові бази в Каїрі та Порт-Саїді. Суецька війна, що тривала з 29 жовтня по 6 листопада, завершилась повним розгромом єгипетської армії та захопленням Ізраїлем Сектора Газа і Синайського півострова [6].

США не приймали участі у Синайській війні, оскільки не хотіли зміцнювати позиції Великої Британії та Франції. Така позиція Сполучених Штатів Америки обґрунтована тим, що найгостріша фаза війни припала на вибори. Виборча кампанія показала величезну тягу американського народу до миру. Правлячі кола змушені були врахувати позицію широких мас населення і їх прагнення миру. На таку політику США також впливала і відсутність одностайної підтримки колонізаторських настроїв Великої Британії і Франції серед країн Європи. Під час Суецької кризи 1956 року Дуайт Ейзенхауер, тодішній президент США, прагнув залишатися поза конфліктом. Він відмовлявся продавати зброю і Єгипту і Ізраїлю, але не хотів залучення СРСР. 2 листопада 1956 року надзвичайна сесія Генеральної Асамблеї ООН зажадала припинити військові дії, вивести з території Єгипту війська третіх країн та відкрити Суецький канал.

Мирне врегулювання виявилось важким і довготривалим. Для Держави Ізраїль було важливим отримати безпекові гарантії, а саме – припинення рейдів федаїнів та деблокада Тіранської протоки. Під тиском США та СРСР ООН вимагало від Ізраїлю забрати свої війська з Синайського півострова і сектора

Газа. Тодішня міністерка закордонних справ Голда Меїр так писала у своїх спогадах: «так розпочалася дипломатична битва, яку ми вели в ООН протягом чотирьох з половиною місяців. Ми програли. Ми прагнули показати світу, що, якщо Ізраїль відступить до лінії перемир'я 1949 року, то нова війна на Близькому Сході неминуча» [1, с. 116-117].

США застосували політичний та економічний тиск, щоб змусити країни-агресори припинити бойові дії та вивести війська з Єгипту. 6 листопада 1956 року бойові дії припинились, а в грудні 1956 року британсько-французькі війська вийшли з Єгипту. Ізраїль не поспішав виводити війська, оскільки хотів отримати певні гарантії безпеки від США. 17 лютого 1957 року США заявили, що гарантують Ізраїлю право вільного судноплавства через затоку Акаба і Тиранську протоку. У березні 1957 року ізраїльські війська були повністю виведені з території Єгипту.

У 1957 році ізраїльські війська все ще не покинули Синайський півострів. 7 січня 1957 року ООН закликала Ізраїль відвести свої війська, а США наголосили на можливості застосувати економічні санкції. Тільки після цього розпочався процес виведення військ із Синаю. До 22 січня 1957 року війська Ізраїлю вийшли з усіх захоплених територій, окрім Сектору Газа і Синайського берега поблизу Тиранської протоки. Держава Ізраїль почала знову вимагати гарантії безпеки і припинення диверсій зі сторони Сектору Газа. 16 березня 1957 року війська ООН (UNEF – United Nations Emergency Forces) замінили Армію оборони Ізраїлю в Газі, Шарм-еш-Шейху на півдні Синаю. Проте, всупереч сподіванням ізраїльтян, Сектор Газу майже одразу був переданий під контроль Єгипту, тож прикордонні проблеми знову стали звичним явищем. У той же час, свобода мореплавання через Тиранську протоку зберігалася до травня 1967 року, поки Г. Насер знову не закрити протоки [1, с.118].

Зміни міжнародної обстановки значною мірою відбилися на зовнішньо-політичному курсі держав. 9 березня 1957 року Конгрес США схвалив «доктрину Ейзенхауера», в основі якої лежало прагнення Вашингтона заповнити «вакуум

сили», який лишився після невдачі «Троїстої акції» проти Єгипту. Документ передбачав надання широкої військової та економічної допомоги «помірним режимам» Близького і Середнього [6].

У наслідок Суецької кризи єгиптяни втратили понад 1000 людей. Держава Ізраїль офіційно визнала 189 загиблих та 900 поранених військовослужбовців.

Не зважаючи на військову поразку Г. Насер став лідером арабського світу, символом непокори імперіалістичному пануванню. Він зміг переконати увесь арабський світ у великій перемозі Єгипту, а пропаганда висвітлила Ізраїль як натхненника «імперіалістичної змови». Війна стимулювала доцентрові тенденції в арабському світі. Зокрема, було утворено Об'єднану Арабську Республіку (злиття Єгипту і Сирії) [7].

Ізраїль, здобувши перемогу у війні, зазнав великої поразки на дипломатичному фронті. Багато дослідників вважає, що Синайська криза могла б вирішити арабо-ізраїльські суперечності шляхом державного перевороту в Єгипті. Окупація країни викликала б спротив усіх арабських країн, тому ліквідація влади Г. Насера не вирішила б проблеми.

Суецька криза 1956 року дала Ізраїлю майже 11 років спокою на кордонах. Держава Ізраїль підтвердила свій статус однієї з найсильніших у військовому відношенні держав регіону. Проте, це не зняло з порядку денного арабських країн питання про існування держави Ізраїль. Протистояння між СРСР та США вплинуло і на країни Близького Сходу, розколовши на два фронти арабський світ. Подальше питання протистояння між наддержавами не могло не призвести до нового конфлікту в арабському світі. Це було лише питанням часу.

1.4. Геополітична роль каналу світових війнах

Історія Суецького каналу відзначається його стратегічним значенням та вразливістю до воєн. З моменту свого офіційного відкриття у листопаді 1869

року канал був ареною кількох міжнародних суперечок за владу, блокад та воєн, що підкреслює його ключову роль у світовій торгівлі.

Оскільки канал перебував у власності Франції та Єгипту, великі держави, зокрема Велика Британія, виявляли занепокоєння, прагнучі долучитися до управління цим стратегічним об'єктом. З метою врегулювання міжнародних інтересів 29 жовтня 1888 року було підписано Константинопольську конвенцію, яка забезпечила вільне судноплавство через Суецький канал для кораблів усіх держав [53]. Відповідно до статті I Суецький канал завжди буде вільний для торгівлі чи війни, незалежно від прапора. Сторони погоджуються жодним чином не перешкоджати користуванню каналом як і в мирний, так і у воєнний часи [19]. На жаль, історичний досвід довів, що Константинопольська конвенція 1888 року часто не виконувала свою основну функцію – гарантування нейтралітету Суецького каналу. Її положення часто використовувалися вибірково, показуючи політичну заангажованість великих держав. Наприклад, під час іспано-американської війни 1898 року Іспанії заборонили використання каналу, а у випадку італійського вторгнення в Ефіопію в 1935 році обидві сторони могли ним користуватися [53].

З початком російсько-японської війни у 1905 році британці відмовили російському флоту, що здебільшого розташовувався на Балтиці, у використанні каналу. Він був змушений обійти Африку, щоб дістатися Тихого океану. Британцям канал був життєво важливим для зв'язку з Індією. З початком Першої світової війни Британія і Франція закрили канал для несоюзницьких суден [47].

Перша світова війна (1914-1918 рр.) негативно вплинула на рух морського транспорту через Суецький канал. Війна призвела до спроби диверсифікувати економіку Єгипту, розпочавши транспортування товарів національного виробництва через канал, закривши більшість судноплавних шляхів для іноземних товарів. Якщо під час війни через Суецький канал здебільшого транспортувалась військова техніка, то в 1919 році відбулось значне збільшення пасажиропотоку, спричинене процесом репатріації солдатів, що брали участь у

війні. Відбулось відновлення світової економіки, яке тривало до початку Другої світової війни. Загалом, цей період можна назвати сприятливим для функціонування каналу, оскільки міжнародні перевезення лише зростали[56, с.7-8].

Канал також був важливим у Другій світовій війні. Адольф Гітлер сподівався, що італійська армія, яка вступила у війну, зможе захопити Суецький канал. Вона розпочала компанію у Західній пустелі, але зазнала невдачі та була врятована Німецьким Африканським корпусом. Суецький канал продовжував бути головною метою країн Осі в Північній Африці у 1941-1942 рр. [47].

Суецька криза, відома також як Тристороння агресія, розпочалась у 1956 році, коли президент Єгипту вирішив націоналізувати канал, що раніше перебував під владою британського та французького урядів. Цей крок спонукав до військового втручання Ізраїль, Францію та Велику Британію в спробі повернути канал та повалити режим Насера. Криза підкреслила важливість каналу для європейських країн та показала те, на що вони готові піти заради збереження доступу до життєво важливого економічного маршруту. Конфлікт призвів до тимчасового закриття каналу та підкреслив його важливість до геополітичних заворушень.

Шестиденна війна 1967 року між державою Ізраїль і її арабськими сусідами мала значний вплив на Суецький канал. Після завершення війни Єгипет заблокував канал, щоб перекрити кордон між Ізраїлем та окупованим Синайським півостровом. Закриття тривало до 1975 року та серйозно перешкоджало розвитку міжнародних торговельних каналів. Судна змушені були плисти в обхід через мис Доброї Надії. Війна Судного дня 1973 року підкреслила стратегічне значення водного шляху в контексті геополітики Близького Сходу [28].

Таким чином, Суецький канал став геостратегічним центром зіткнення інтересів великих держав, ареною воєнних дій і символом боротьби за вплив на світову економіку. Його значення виходило далеко за межі національної

політики Єгипту. Контроль над Суецом визначав долю імперій, впливав на перебіг бойових дій і формував післявоєнний розподіл сил.

Висновки до 1 розділу

Історичний розвиток Суецького каналу як глобального транспортного вузла є результатом багатовікових прагнень людства об'єднати два моря, створивши найкоротший шлях між Європою та Азією. Ця ідея сягає корінням ще часів фараонів, перських володарів та античних інженерів. Хоч стародавні канали не забезпечили сталого морського шляху, вони заклади підґрунтя для будівництва каналу.

У XIX столітті, завдяки Фердинанду де Лессепсу та підтримці міжнародного капіталу, ці ідеї отримали новий поштовх. У 1869 році відбулось урочисте відкриття Суецького каналу, який докорінно змінив світову торгівлю. Він став не лише технічним досягненням, але й об'єктом геополітичного суперництва між провідними державами світу, що згодом спричинило низку політичних криз.

У подальші десятиліття Суецький канал перетворився на ключову артерію світового судноплавства та торгівлі. Під час світових воєн він набув статусу життєво важливого сполучення для Британської імперії, забезпечивши зв'язок між Європою, Близьким Сходом і азійськими колоніями. Його контроль визначив успіх військових компаній на Близькому Сході й у Північній Африці.

Суецька криза 1956 року стала переломним моментом, що відобразила зміну світового балансу у післявоєнному світі. Націоналізація каналу продемонструвала кінець колоніальної епохи й перехід до нової системи міжнародних відносин, у якій контроль над ресурсами перестав бути прерогативою тільки імперій.

Таким чином, історія розвитку та побудови Суецького каналу – це не лише революція у сфері транспортних інфраструктур, а й дзеркало політичних та економічних процесів. Від давніх проєктів з'єднання морів до сучасної побудови каналу простежується нерозривний зв'язок між технологічним прогресом та геополітичною боротьбою за ключову артерію між Європою та Азією.

РОЗДІЛ 2. СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ ЯК КЛЮЧОВИЙ ВУЗОЛ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ МОРСЬКИМ ШЛЯХОМ

2.1. Значення Суецького каналу для світової економіки та енергетики

Суецький канал є одним з елементів сучасної глобальної економічної системи. Його розташування робить канал не просто інженерною спорудою, а й ключовим чинником функціонування світової економіки, енергетичної безпеки та геополітичної стабільності.

Суецький канал відіграє важливу роль в економіці країн Перської затоки, зокрема у таких як Об'єднані Арабські Емірати та Саудівська Аравія. У 2020 році Саудівська Аравія експортувала понад 600 млн барелів сирої нафти та понад 800 млн барелів нафтопродуктів на добу до Європейського Союзу. Більша частина нафти з Королівства Саудівської Аравії йде до Азії. Частина сирої нафти експортується на Захід через трубопровід SUMED Pipeline (близько 2,8 млн барелів на добу) з порту Айн-Сохна в Червоному морі до порту Сіді-Керір у Середземному морі. Понад 100 країн світу залежать від нафти Саудівської Аравії, яка доставляється через Суецький канал.

Згідно з даними SCA за 2020 рік 27% від загальної кількості суден, що проходили через канал, були танкерами для перевезення нафти та зрідженого природного газу. Вони перевозили приблизно 5,87 млн барелів нафти і газу на добу. Станом на 2015 рік приблизно 3 мільярди тонн нафтопродуктів та продуктів з природного газу було доставлено морським транспортом, що становило приблизно 62% від усієї виробленої нафти. Для решти використовувалися трубопроводи, вантажівки та поїзди. Понад 100 млн нафти перевозиться танкерами щодня. Приблизно половина з неї завантажується на Близькому Сході, а потім відправляється до Японії, США та Європи. У світовому масштабі морської торгівлі нафтою близько 7% танкерів проходять через Суецький канал, що робить його надважливим елементом всесвітнього ланцюгу енергетичної безпеки. Одним із обмежень транзиту сирої нафти через канал є низька прохідність великовантажних суден.

Оскільки залежність країн від вузьких торговельних шляхів лише зростає, корисно було б розрахувати їх ступінь залежності від Суецького каналу. Таке вимірювання зможе показати які країни є найбільш вразливими, наприклад, до енергетичної небезпеки та економічних втрат. Щоб вирахувати ступінь залежності від вузького торговельного вузла (СЗВВ) потрібно розрахувати індекс торгівлі нафтою таким чином:

$$\text{Ступінь залежності від Суецького каналу для торгівлі нафтою} = \frac{\text{Загальна кількість нафти, що проходить через канал з або до країни}}{\text{Загальна кількість торгівлі нафти}}$$

У даній формулі чисельник відображає обсяг нафти, що проходить через Суецький канал у межах експорту та імпорту країни, тоді як знаменник представляє загальну кількість нафти імпортовану та експортовану державою. Чим вище значення, тим більший рівень економічної залежності країни від Суецького каналу в її торгівлі нафтою.

Перебої в русі нафти мають негативний вплив на весь ланцюг створення вартості корисної копалини від виробництва до ринку кінцевих споживачів. Суецька криза 1956 року спричинила низку негативних наслідків, таких як перевантаження суден та зміна маршрутів. Це також призвело до розширення торговельних відносин і до розвитку перевантажувальних хабів. Щоб уникнути транспортування через Суецький канал деякі європейські країни розбудовують торговельні відносини з країнами Північної та Західної Африки, які переживають бум сланцевої нафти. Незважаючи на це, актуальність Суецького каналу тільки зростає. Наприклад, станом на 2019 рік перевезення танкерів зросли на 31% у порівнянні з 2011 роком. У 2020 році через Covid-19 перевезення скоротилися більш ніж на 70%. Будь-які перебої в роботі каналу мають серйозні наслідки для міжнародної економіки, що впливає на ціни та своєчасну доступність товарів першої необхідності, таких як енергія та продукти харчування. Тривалі або часті перебої можуть призвести до змін у торговельних шляхах та появи альтернатив або ринків, що уникають морських шляхів.

Наприклад, це може бути збільшення кількості трубопроводів до Середземного моря, що будуть/можуть починатися з прибережних регіонів Червоного моря [10].

У 1963 році США мали намір побудувати ще один канал через Ізраїль, що об'єднав би Червоне море від Акаби до Середземного моря. Згідно з меморандумом, який було розсекречено у 1996 році, вони пропонували використати 520 ядерних бомб для будівництва річки між Червоним і Середземним морями, але цей план так і не був реалізований [53].

Геополітичні конфлікти в регіоні Суецького каналу мають безпосередній вплив на енергетичні ринки та міжнародні торговельні потоки. Канал та пов'язана з ним транспортна інфраструктура, зокрема нафтопровід «Сумед», є ключовим вузлом для експорту нафти з Близького Сходу до Європи. Будь-які перебої в його роботі призводять до цінової волатильності на енергетичних ринках. Так, новини про атаки в Червоному морі у 2023 році сприяли зростанню цін на нафту марки Brent. У 2024 році транзит нафти на південь через канал скоротився до 3,9 млн барелів на день (б/н) в порівнянні з 7,9 млн б/н у 2023 році, оскільки багато танкерів змінили маршрути або відклали рейси. Після запровадження ЄС санкцій щодо Росії, країна переорієнтувала значну частину експорту сирої нафти до Азії через Суецький канал. Водночас частка постачання авіаційного палива через канал до Європи скоротилася до 2% світового обсягу, оскільки більшість суден обрали маршрут навколо Африки або використали трубопроводи. За оцінками, судна, які йдуть в обхід каналу, виробляють приблизно на 40% більше викидів вуглекислого газу за рейс. Це підкреслює, що конфлікти в цій зоні мають не лише економічний вплив, а й кліматичний [9].

Енергетичні відносини між Європою та Близьким Сходом стають дедалі важливішими в контексті глобальних енергетичних переходів, особливо щодо водню. ЄС прагне досягти своїх кліматичних цілей та зменшити свою залежність від викопного палива, зокрема газу з Росії. Саме тому водень став компонентом енергетичної стратегії. Внутрішніх потужностей ЄС з виробництва водню не

вистачає для задоволення зростаючого попиту. Це викликає потребу в імпорті з регіонів, які мають ресурси та умови для ефективного виробництва.

Туніс, Марокко, Алжир, Єгипет, а також ОАЕ та Саудівська Аравія мають стратегічне розташування та готові стати постачальниками водню до Європи. Для цього є кілька причин. По-перше, географічна близькість. Близьке розташування країн Близького Сходу до ЄС пропонує Європі відносно короткий транспортних шлях для водню, як у формі аміаку для його легкого транспортування, так і через нові водневі трубопроводи. Близьке територіальне розташування робить ці країни привабливими постачальниками водню на відміну від інших регіонів, таких як Австралія та Латинська Америка. По-друге, країни Близького Сходу мають одні з найсприятливіших умов у світі для виробництва зеленого та блакитного водню. Регіон характеризується великими запасами сонячної та вітрової енергії, необхідними для електролізу – процесу виробництва зеленого водню. Окрім того, держави володіють великими площами земель, придатних для розбудови енергетичної інфраструктури.

На цьому тлі кілька держав вже роблять кроки у розвитку водневої енергетики. Зокрема, Саудівська Аравія реалізує проєкт NEOM – найбільший завод із виробництва зеленого водню, що працюватиме виключно на відновлюваних джерелах енергії. Оман і ОАЕ також мають плани на будівництво великих комплексів виробництва водню.

Налагодження водневого партнерства між Європою та Близьким Сходом може змінити глобальний енергетичний баланс. Такі ініціативи певною мірою нагадують колишній, але нереалізований проєкт Desertec, який позиціонувався як «взаємовигідний». Європа отримує чисту енергію для декарбонізації, а країни Близького Сходу та Північної Африки робочі місця. Восени 2020 року проєкт було реорганізовано в новий формат де центральним елементом став водень, а не експорт електроенергії. Поточні дискусії щодо логістики водневої торгівлі переважно зосереджені на технічних та економічних дослідженнях.

У контексті глобальної конкуренції за лідерство у транспортуванні водню Єгипет прагне закріпити за собою роль ключового гравця, використовуючи Суецький канал як найкоротший шлях між Європою та Азією. У 2023 році Адміністрація Суецького каналу презентувала стратегію сталого розвитку «Green Canal 2030», яка передбачає перетворення каналу на «зелений» транспортний коридор до 2030 року. Концепція вбачає доцільним перехід суден на природний газ, а також підвищення стандартів екологічної безпеки для запобігання розливам нафти.

Окрім цього, потенціал Єгипту у сфері відновлювальної енергетики робить його перспективним виробником «зеленого» палива, а близькість до Суецького каналу економічно привабливим шляхом транспортування. Кораблі, що будуть проходити крізь канал, створюватимуть постійний попит на екологічне паливо. Наразі бункерування (заправка) в єгипетських портах є обмеженим, проте використання місцевих відновлювальних ресурсів може зробити цей процес економічно вигіднішим, ніж експорт водню в інші країни. Ефективність такого рішення залежатиме від співвідношення між економією на транспортуванні та додатковими витратами на зупинку в портах.

Однією з проблем є низька енергетична щільність водневих палив, що може призводити додаткових зупинок для дозаправок. Водночас, судна часто чекають своєї черги для проходження Суецького каналу, тому цей час може бути використаний для додаткової заправки, що лише підвищить привабливість Єгипту як потенційного центру «зелених» заправок.

Станом на 2025 рік загальна площа Економічної зони Суецького каналу (SCZone) складає 455 км². Її діяльність координується Генеральним управлінням Суецької економічної зони, що має автономні повноваження та контролює 6 портів і 4 промислові зони. Завдяки міжнародним партнерствам Економічна зона Суецького каналу скоро зможе позиціонувати себе як глобальний центр «зеленого» судноплавства.

У 2022 році SCZone підписала Меморандум про взаєморозуміння зі Scatec ASA щодо створення об'єкту з виробництва зеленого аміаку в Єгипті. Підприємство має на меті виробляти один мільйон тонн зеленого аміаку щорічно з потенційним розширенням до трьох мільйонів тонн. Угода також включає будівництво спеціальних установок для відновленої енергії з метою підтримки потужностей роботи об'єкта. Передбачається, що Scatec ASA поширить свій досвід у відновлюваній енергетиці, що сприятиме розвитку «зеленого» коридору Суецького каналу. У 2023 році в Дубаї на конференції ООН зі зміни клімату, після успішного відвантаження першої у світі партії зеленого аміаку, Scatec ASA та SCZone підписали додаткову угоду про взаєморозуміння. Ця угода спрямована на отримання ліцензії на дозаправку суден «зеленим» паливом, що ще більше зміцнить позиції Суецької економічної зони як глобального центру альтернативної енергетики. Також ключовими учасниками розширеного партнерства на суму 1,1 млрд доларів є Суверенний фонд Єгипту, єгипетська компанія з передачі електроенергії (EETC), а також Управління з питань нової та відновлювальної енергетики. Суецька економічна зона також вивчає можливість партнерства з Shell - голландською транснаціональною корпорацією. У переговорах з представниками компанії розглядалися проекти у промисловій зоні Сохна. Обговорювалась установка оприскувачів, резервуарних парків для рідкого насипу та об'єкти для виробництва, транспортування та зберігання зеленого водню.

Крім того, SCZone співпрацює з Maersk – данською багатонаціональною компанією, яка є одним з найбільших у світі надавачів логістичних послуг. Співпраця відбувається в рамках вивчення варіантів виробництва зеленого палива в Єгипті. Разом з Суверенним фондом Єгипту, єгипетською компанією з передачі електроенергії та Управлінням з питань нової та відновлювальної енергетики вони підписали угоду про проведення техніко-економічних досліджень виробництва водню та «зеленого» палива для суден на основі відновлювальних джерел енергії. Maersk буде покупцем цього палива.

Дві німецькі компанії, DAI Infrastruktur та Siemens Energy також співпрацюють з SCZone у сфері розвитку виробництва зеленого аміаку у східній частині Порт-Саїда. Співробітництво почалось у 2022 році з підписання Меморандуму про взаєморозуміння та завершилось підписанням рамкової угоди у червні 2024 року. Проєкт, будівництво якого розпочнеться у 2028 році, передбачає щорічне виробництво 2 мільйонів тонн зеленого аміаку, з яких 1,65 млн тонн будуть вироблятися на основі відновлюваної енергії. Siemens Energy та DAI Infrastruktur надаватимуть інженерні послуги під час розробки та будівництва проєкту. Розташування заводу поруч з портом надає йому логістичну перевагу, полегшує обслуговування суден, що проходять транзитом через Суецький канал.

Формуючи стратегічні партнерства з приватними (переважно європейськими) і державними суб'єктами, Єгипет прагне перетворити Суецький канал на «зелений» судноплавний коридор, що, у майбутньому, матиме вирішальне значення для транспортування водню та декарбонізації світового судноплавства. Європейські та азійські компанії надають технології, а єгипетські державні структури контролюють реалізацію виконання проєктів. Така співпраця підкреслює взаємопов'язаність «багатогранного світового порядку», де приватний сектор економіки тісно співпрацює з державними структурами. Стратегічне розташування Суецької економічної зони на перехресті Європи, Азії та Близького Сходу висвітлює її як ідеального кандидата для розвитку «зеленого» судноплавного коридору [30].

Попри значну зацікавленість з боку європейських країн, арабські монархії Перської затоки також розглядають Суецький канал як стратегічну ланку у власних планах розвитку національної економіки. Крім того, активна участь азійських держав, зокрема Китаю, Японії та Південної Кореї, формують нову багатополярну архітектуру енергетичних відносин, центром якої є канал.

Таким чином, стабільність регіону навколо Суецького каналу, а також безпека експлуатації та заходи щодо забезпечення безперервності бізнесу для уникнення перебоїв в роботі мають критичне значення для міжнародної торгівлі.

2.2. Суецький канал як стратегічний торговельно-логістичний коридор між Європою та Азією

Протягом понад ста років експлуатації Суецький канал був модифікований, щоб адаптуватися до зростання обсягів світового судноплавства та збільшення товарних потоків у контексті глобалізації міжнародної економіки [62].

З моменту свого заснування у 1869 році Суецький канал є одним з провідних водних шляхів з'єднання Сходу і Заходу. Націоналізація урядом Єгипту каналу у 1956 році призвела до Суецької кризи. Лише у 1975 році, після масштабних робіт з розмінування, канал було відкрито для судноплавства. Відтоді обслуговуванням каналу займається Адміністрація Суецького каналу, яка перебуває у державній власності та надає послуги міжнародним логістичним компаніям [62]. Незважаючи на своє стратегічне значення річний дохід Суецького каналу не перевищує 5 мільярдів доларів на рік. Більшість великовантажних кораблів не можуть пройти через канал і змушені розвертатися навколо мису Доброї Надії [50].

Морська торгівля є одним з елементів світової економіки, що функціонує на основі системи міжнародно узгоджених норм та принципів. Після глобальної фінансової кризи у 2008 році у сфері судноплавства відбулись значні зміни. Країни «Великої сімки» почали шукати нові форми економічного зростання зокрема, розвиток великогабаритних суден.

У 2006 році Maersk Line представила судно Emma Maersk, місткість якого складала 15 500 TEU (двадцятифутувий еквівалент, що є умовною одиницею вимірювання ємності вантажних транспортних засобів). У 2019 році компанія

випустила корабель MSC Gülsün здатний перевозити 23 756 TEU. Сюди ж можна додати Ever Given – одне з найбільших суден у світі, що належить компанії Evergreen і може перевозити близько 24 тисяч контейнерів [57].

Після кризи 2008 року морська активність у зоні Суецького каналу скоротилась на 25%. Численні судноплавні компанії хотіли подорожувати навколо мису Доброго Надії, але не платити транзитні збори Адміністрації Суецького каналу. Продовжуючи відправляти кораблі по довшому шляху компанії та затримуючи прибуття до портів призначення власники хотіли створити попит. Водночас, подорожуючи повз мис Доброї Надії, перевізники могли зекономити близько 300 тисяч доларів на одному танкері. Однак деяким логістичним компаніям вдалось отримати знижку від Адміністрації Суецького каналу у зв'язку з низьким попитом. Це допомагало їм скороти близько 7 днів подорожі зі Сходу на Захід [59].

Нині збори за перетин Суецького каналу залишаються одним з основних джерел доходу Єгипту, однак частка судноплавних компаній вважає тарифи завищеними. Фактично монополія на маршруті між Азією та Європою дає змогу державі встановлювати високі тарифи. За оцінками фахівців, близько 2% внутрішнього валового продукту Єгипту формується саме за рахунок каналних тарифів. Згідно з даними агентства Reuters у 2019 році дохід від експлуатації каналу становив 5,7 млрд доларів, при цьому транзитом пройшло 18 880 суден. Тобто прохід одного судна в середньому коштує 302 тисячі доларів. У 2022 році Адміністрація Суецького каналу ухвалила рішення про підвищення тарифів на транзит приблизно на 15%, що, наприклад, для контейнеровоза місткістю 20 000 контейнерів буде становити приблизно 700 тисяч доларів за один прохід. Попри це, канал залишається незамінним маршрутом у світовій логістиці, адже жоден інший морський шлях не зможе забезпечити такого швидкого сполучення між Європою, Близьким Сходом та Азією [62].

Через брак розвитку інфраструктури – допоміжних портових служб, майстерень з технічного обслуговування, а, також, складських комплексів,

ефективність використання Суецького каналу залишається недостатньою. Через це у кінці 1970-х років під час правління Анвара Садата виникла ідея проєкту нового Суецького каналу. Коли Абдель Фаттах ас-Сісі, чинний президент Єгипту, почав обіймати свою посаду ідея модернізації Суецького каналу стала набирати популярність. 5 серпня 2014 року було прийнято рішення розпочати проєкт, а повністю реалізувати його протягом року за рахунок національного фінансування. Цей проєкт передбачав будівництво нового тридцятип'яти кілометрового каналу, що пролягатиме паралельного до існуючого, який почнеться на 60-му та закінчиться на 95-му кілометрі за поточною нумерацією Суецького каналу та 8 підземних тунелів відповідно до вимог Збройних сил Єгипту. Крім того, канал було розширено та подовжено до 37 кілометрів. Таким чином, загальна довжина нового каналу становить 72 кілометри.

Новий проєкт Суецького каналу та розвиток прилеглих територій є інструментом виводу єгипетської економіки з кризи. Саме доходи від каналу є третім джерелом доходу Єгипту після грошових переказів від закордонної робочої сили та туристичного сектору. Вони становлять 10% ВВП і є одним з найважливіших джерел твердої валюти Єгипту. Очікується, що новий проєкт збільшить національний дохід на 259% [50].

Подорож від Суецького каналу в Єгипті до порту Роттердам, що в Нідерландах, займає всього 11 днів. Згідно з даними Refinitiv (компанія з фінансових даних), подорож на південь навколо африканського мису Доброї Надії додає до загальної тривалості подорожі щонайменше 26 днів. Відстань має значний вплив на торгівлю, а, отже, і на доходи. До того ж, додаткові витрати на паливо можуть сягати понад 1 млн доларів. Саме вони становлять 50-60% від загальних експлуатаційних витрат суден. Залежно від типу судна та сервісу цей фактор призведе до збільшення фрахтових ставок (ціни за перевезення вантажу). Інші судноплавні маршрути, наприклад, арктичні маршрути, є альтернативним сполученням між Європою, Азією та Північною Америкою. Однак, через суворі умови логістика є ризикованою та вимагає дорожчих суден для боротьби з льодом, що збільшить вартість доставки.

У 2019 році понад 10% міжнародної військової торгівлі проходило через канал, де основними типами вантажів були нафтогазові, насипні та контейнерні судна. Тоді щодня приблизно 52 судна проходило через канал, перевозячи в середньому триста тридцять тисяч тонн вантажу. Унікальне географічне положення Суецького каналу робить його «рятівною артерією» для всієї торгівлі [10].

Низькі ціни на паливо для судноплавства та зниження попиту на транспорт на європейському ринку, що постраждав після Covid-19, мало значний вплив на зміну маршрутів (від Суецького каналу до мису Доброї Надії). З початком пандемії обсяги міжнародної торгівлі між Європою та Азією значно змінилися. Наприклад, попит на транспорт зменшився, водночас ціни на паливо та ставки фрахту зросли. Наразі вартість перевезення вантажу повернулась до доковідних значень, але попит на транспорт все ще порівняно низький. Ще одним фактором для пошуку альтернативних шляхів морських перевезень між Європою і Азією є витрати на морське транспортування. У грудні 2021 року 21 країна прийняла в Міжнародній морській організації правило Зони контролю викидів сірки в Середземному морі [31].

З 1 травня 2025 року судна, що експлуатуються в Зоні контролю викидів оксиду сірки, таких як Середземне море, підлягають обов'язковим заходам щодо зменшення забруднення повітря. Тепер кораблі, що працюють в цій зоні зобов'язані використовувати паливо з вмістом сірки, який не перевищує 0,1%, що значно суворіше за загальносвітовий показник у 0,5% [40].

Через це транспортні витрати збільшаться на приблизно 1%. Таке збільшення пов'язане з необхідністю інвестицій у нову портову інфраструктуру для адаптації до нових правил, а також з вартістю використання чистішого палива, такого як суднове дизельне паливо з низьким вмістом сірки, що коштує дорожче за звичайне [31].

Китайська Народна Республіка (КНР) є частим користувачем Суецького каналу, на який припадає 10% китайської торгівлі. Суецький канал — це місце

в Єгипті, куди КНР інвестує в рамках проєкту Морського шовкового шляху за ініціативи «Один пояс – один шлях» [53]. Більше того, понад 60% китайських товарів надходять до Європи через Суецький канал [35].

За останні два десятиліття країни Середземноморського регіону значно збільшили обсяги інвестицій у морську галузь. Середземноморські порти займають стратегічне положення для переміщення вантажу з судна на судно, діючи як сполучні ланки між світовими та регіональними ринками, що забезпечуються через Суецький канал.

Така центральність Середземномор'я пов'язана з низкою факторів. По-перше, зі «військово-морським гігантизмом», тобто стратегічним використанням великими логістичними компаніями величезних суден, які може приймати лише Суецький канал. По-друге, з прискоренням формування міжнародних альянсів, що формуються великими логістичними компаніями для економії за рахунок масштабу. По-третє, із розширенням Суецького каналу.

Ескалація конфлікту навколо Суецького каналу у 2023 році мала негативні та масштабні економічні наслідки. Через напади на судна та зміну маршрутів у Червоному морі інтенсивність руху каналом різко скоротилась. У перші місяці 2024 року обсяги торгівлі, що проходили через Суецький канал знизилися майже на 50% порівняно з аналогічним періодом 2023 року. Багато вантажоперевізників змушені були обирати довший шлях навколо Африки, що збільшило навантаження на мис Доброї Надії, де обсяг перевезень зріс на 74%. За даними портових служб, в січні 2024 року кількість щоденних перевезень через протоку Баб-ель-Мандеб зменшилась приблизно на 19 суден, тоді як в попередні місяці цей показник перевищував 70 кораблів на добу. Під час кризи пропускна спроможність світового флоту скоротилась на 20%, оскільки судна проводили більше часу в дорозі. Як наслідок, підвищились фрахтові ставки на основних торговельних напрямках, зокрема на маршрутах Азія-Європа, що залежать від Суецького каналу. Наприкінці 2023 року європейські імпортери

відчули наслідки кризи – відбулось продовження строків виконання замовлень та підвищення фрахтових зборів [9].

Міжнародна група експертів зі зміни клімату (МГЕЗК) провела дослідження щодо впливу викидів парникових газів на глобальне потепління. Згідно з деякими сценаріями до 2100 року температура Землі може підвищитися на 1,8-4%, що призведе до зміни руху морських течій, підвищення температури води до 11°C та танення льодовиків на 22-33%. Такі тенденції вже зараз впливають на пошук нових альтернативних маршрутів між Європою та Азією [62].

Таким чином, Суецький канал залишається ключовим торговельно-логістичним коридором між Європою та Азією, що забезпечує ефективність глобальної морської торгівлі. Його значення посилюється на тлі зростання масштабів судноплавства та розвитку глобальних логістичних мереж.

2.3. Проблеми функціонування та виклики безпеки: тероризм, піратство, блокади

Стратегічне значення Суецького каналу неодноразово ставало причиною виникнення геополітичних криз. Наприкінці 1956 року, після оголошення Гамалем Абдель Насером націоналізації каналу, військове втручання Ізраїлю, Великої Британії та Франції спричинило Суецьку кризу. У результаті бойових дій судноплавство через канал було тимчасово припинено з жовтня 1956 року по березень 1957 року. Попри відносно короткий період блокування, наслідки виявилися значними. Сотні суден змушені були оминати Африку через мис Доброї Надії, що суттєво збільшувало тривалість подорожей і фінансові витрати. Ця подія продемонструвала вплив Суецького каналу в умовах холодної війни та завершилась тим, що Єгипет зберіг суверенітет над каналом.

Коли в червні 1967 року почалась Шестиденна війна, Єгипет знову закрив канал, оскільки він був лінією фронту між єгипетськими та ізраїльськими

військами. Цього разу Суецький канал залишався закритим протягом восьми років. У той час значна частина імпорту нафти до Європи залежала саме від каналу, тому його закриття призвело до масового перенаправлення суден. Світові вантажоперевізники змушені були знову обирати довший маршрут навколо Африки, що подовжувало рейси приблизно на 8-10 тисяч кілометрів. Це суттєво підвищило вартість морських перевезень і спричинило затримку у глобальних ланцюгах постачання. Тривале припинення роботи каналу стимулювало структурні зміни в судноплавній галузі. Компанії почали використовувати «супертанкери», які за рахунок своєї збільшеної водотоннажності здатні здійснювати економічно вигідні перевезення довкола мису Доброї Надії.

У 1997 році у відповідь на ці виклики Єгипет реалізував будівництво нафтопроводу «Сумед», який забезпечив транспортування нафти з Червоного до Середземного моря. Після масштабних операцій із розмінування та рятування суден канал було повторно відкрито у червні 1975 року, а згодом розпочато його розширення та модернізацію. Відновлення функціонування каналу повернуло світові одну з найважливіших транспортних артерій [9].

Безпека Суецького каналу опинилась під загрозою влітку 2013 року, коли 29 липня та 31 серпня бойовики здійснили напад на два судна за допомогою реактивних гранат (РПГ). В обох випадках пошкодження були незначними, однак інциденти викликали занепокоєння щодо безпеки судноплавства. Відповідальність за атаки взяло на себе угруповання Аль-Фурикан, яке діяло на території Синайського півострова з 2012 по 2014 рр. Ця організація поділяла ідеологічні погляди Аль-Каїди, хоча прямий зв'язок між ними не доведений. Представники організації заявили про намір продовжувати напади на морські цілі, мотивуючи це тим, що канал, за їх словами, є «безпечним маршрутом для авіаносців, які нападають на мусульман». Про керівництво Аль-Фурикан відомо небагато. За оцінками експертів угруповання могло налічувати менше кількох десятків бойовиків.

Угрупування Аль-Фурикан не перша організація, яка планувала напади на судна в зоні Суецького каналу. Ще у 2009 році єгипетська влада повідомила про затримання 25 бойовиків, пов'язаних з Аль-Каїдою, що готували теракти проти кораблів. Згідно зі слідчими даними, вони планували використати вибухові пристрої, що мали б активуватися за допомогою мобільних телефонів. Подібні ситуації траплялися і надалі, але більшість з них були виявлені на ранніх етапах[49].

Нестача контролю в окремих зонах призводить до потенційних ризиків безпеки судноплавства. Вздовж каналу існують численні вразливі ділянки –місця переправ, мости, з яких можна скинути предмети на судна, а також зони де місцеві можуть займатися риболовлю. Це все створює постійні виклики для системи охорони каналу. Наприклад, під час теракту 31 серпня 2013 року бойовики Аль-Фурикан здійснили пуск ракети по контейнеровозу COSCO Asia із ділянки, де густі чагарники відокремлювали дорогу від русла каналу, що ускладнило безпековий контроль. Напад на будь-яке велике транспортне судно, яке призведе до його затоплення, може заблокувати роботу каналу на кілька днів або навіть тижнів [12].

Піратство на Африканському континенті є постійною проблемою для морської галузі. У 2019 році Гвінейська затока була найбільш постраждалим від піратства та морського пограбування районом у всьому світі. На Африканський континент припадало 39% морського піратства. У 2020 році на нафтові та хімічні танкери припадало 42% нападів морських піратів у Західній та Східній Африці [10].

23 березня 2021 року 400 метровий контейнеровоз «Ever Given», що експлуатується тайванською судноплавною компанією Evergreen Marine, прямував до одного з найбільших портів у Європі. Близько 7:40 ранку за місцевим часом судно наблизилося до південного кінця Суецького каналу. Під час проходження вузькою ділянкою каналу раптово почалась пилова буря, що знизилась видимість і ускладнила керуванням судном. Сильний вітер змусив

судно відхилитися від водного шляху, внаслідок чого корабель сів на мілину. Як результат, ніс судна застряг в одному березі каналу, а корма майже торкнулася іншого. Посадка на мілину заблокувала рух в обох напрямках.

Спочатку спроби підняти судно були безуспішними. Лише 29 березня 2021, через шість днів після інциденту, рятувальникам вдалось підняти судно та його вантаж вартістю понад мільярд доларів. Після цього інциденту виникло кілька юридичних суперечок. Щойно судно було звільнено, воно вирушило на технічний огляд до Великого Гіркового озера в Єгипті. 13 квітня, за рішенням суду, Адміністрація Суецького каналу арештувала судно доки власники не виплатять 900 мільйонів збитків. Потім сума компенсації зменшилась на 300 мільйонів доларів. Врешті-решт, 4 липня 2021 року власники та адміністрація каналу домовилися про компенсацію, але точна сума не розголошується.

Корабель вийшов із Суецького каналу лише через 106 днів після інциденту для запланованих поставок вантажів до європейських портів. 29 липня 2021 року Ever Given нарешті пришвартувався в Роттердамі. Цей інцидент коштував світовій економіці близько 10 мільярдів доларів на день.

Безпосередньою причиною інциденту, ймовірно, стали погодні умови. У день посадки на мілину в цьому районі спостерігався сильний вітер, пориви якого сягали 50 км на годину. Цей випадок підкреслив важливість судноплавства у світовій економіці. Блокування морського шляху порушило потік товарів, спричинивши затримки, затори та, як наслідок, підвищення вартості доставки [26].

Канали по всьому світу розширюються для проходження більших суден. Це стосується також Суецького каналу, що був поглиблений та частково реконструйований у 2015 році шляхом створення другої паралельної лінії руху. Проте ділянка каналу завдовжки близько 18 миль, де застряг Ever Given, не була розширена, а буксири, які використовувалися, виявились недостатньо потужними, щоб усунути блокування. При цьому Адміністрація Суецького

каналу офіційно відмовилась взяти на себе відповідальність за технічні недоліки.

Хоч десятки інших суден приблизно розміром з Ever Given безперешкодно пройшли і проходять Суецький канал, аналітики з судноплавства попереджають, що контейнеровози стали занадто великими, щоб безпечно працювати в багатьох портах і каналах. Ще 15 років тому судно в середньому перевозило 4000-6000 тисяч контейнерів і були завдовжки приблизно 300 метрів. Розмір кораблів різко збільшився не лише в довжині, але й ширині й осадці. Кораблебудівні компанії шукали спосіб як зробити більші, швидші та місткіші судна, які могли б перевозити понад 20 тисяч контейнерів. Станом на 2025 рік понад сто таких кораблів працюють по всьому світу [59].

Блокування каналу порушило світовий ланцюг. Lloyd's List оцінили збитки від блокування каналу в 9,6 млрд доларів, враховуючи, що канал був перекритий в обох напрямках. Ця подія збільшила вартість морського страхування через Суецький канал.

Бізнес, що залежить від ланцюгів поставок «точно-вчасно», є найбільш вразливим до перебоїв в роботі Суецького каналу. Виробничі лінії можуть бути зупинені через затримки постачання компонентів, що призводить до економічних збитків. Блокування каналу може підвищити ціну на корм для тварин, що вплине на м'ясну та молочну продукцію і, зрештою, вплине на вартість продуктів харчування. Тривалі перебої в роботі каналу можуть вплинути на торговельний баланс, оскільки обсяг експорту буде падати, а імпорт зростати. У країнах-імпортерах ця невідповідність підвищить рівень інфляції.

Стратегічне значення Суецького каналу може посилити геополітичну напруженість, оскільки країни прагнуть до гегемонії в цій зоні. Внаслідок цього можуть виникати цикли нестабільності, які вплинуть на світову економіку. У відповідь на такі виклики судноплавні компанії будуть намагатися розробити стратегії пом'якшення ефекту блокування каналу. Це може включати

диверсифікацію маршрутів доставки, інвестування в додаткові транзитні коридори (наприклад, залізничне сполучення) та збільшення запасів необхідних товарів [28].

Морська стабільність в акваторії Червоного моря поступово погіршується через активність недержавних збройних угруповань. Одним із ключових факторів дестабілізації в регіоні став затяжний конфлікт в Ємені. Починаючи з 2015 року хусити розширили свою військову діяльність, перенісши її і на морську площину. Від епізодичних ракетних і безпілотних ударів бойові дії поступово переросли у систематичні атаки на комерційне судноплавство в районі Баб-ель-Мандебської протоки та Аденської затоки, що створює серйозні загрози для світової торгівлі [28].

19 листопада 2023 року хусити захопили в Червоному морі комерційне судно «Galaxy Leader». Це вантажне судно, що належить Великій Британії, але знаходиться в експлуатації Японії. На момент нападу корабель прямував з Європи до Індії без вантажу. Хусити заявили про намір атакувати будь-яке судно, що має хоч якісь зв'язки з Державою Ізраїль. Відтоді вони завдали ударів по 29 суднам, 13 з яких були обстріляні ракетами та безпілотниками [15]. У період з листопада 2023 року по січень 2024 року хусити атакували ракетами та безпілотниками понад 100 торгових суден, потопивши два кораблі та вбивши чотирьох моряків. Повстанці наполягали, що атаки триватимуть доки триватиме агресія Ізраїлю проти Сектора Гази [25].

Як наслідок, найбільші перевізники у світі, такі як Nippon Yusen Kaisha та Maersk, перенаправляли свої судна з південної частини Червоного моря та Суецького каналу в обхід до мису Доброї Надії. У відповідь на напади хуситів США очолили багатонаціональну військову операцію під назвою «Вартовий процвітання». Мета коаліції – зупинити напади хуситів на торговельні судна, зокрема захистити ті, хто курсує протокою Баб-ель-Мандеб в районі Аравійського півострова [15]. Незважаючи на ці зусилля, напади на судна тривали протягом всього 2024 року, створюючи напружену атмосферу. Лише

після попереднього припинення вогню в Секторі Газа та міжнародного тиску, угруповання хуситів послабило частоту нападів. На початку 2025 року хусити оголосили про припинення нападів на судна, що не пов'язані з Ізраїлем. Це спонукало адміністрацію Суецького каналу закликати транспортні компанії повернутися до звичних маршрутів. Станом на лютий 2025 року нових нападів не відбувалось. Ця ситуація стала яскравим прикладом того, як регіональний конфлікт може загрожувати безпеці світової торгівлі [9].

Посилаючись на напади на судна в Червоному морі у березні 2024 року Міжнародний валютний фонд повідомив, що судноплавство через Суецький канал скоротилося на 50% за перші місяці року, порівняно з 2023 роком [25].

Загострення безпекової ситуації призвело до різкого зростання вартості морського страхування для рейсів через Червоне море та Суецький канал. Страхові компанії визначили значну частину Червоного моря як зону високого ризику бойових дій. Якщо раніше ставка від військових ризиків становила 0,05-0,1% від вартості судна, то наприкінці року ця цифра зросла до 1-2%. Ставки на страхування для перевезень вантажу теж різко зросли. Поліси, які зазвичай коштували близько 0,6% від вартості вантажу, збільшились до 2%. Зростання ризиків означало, що великий контейнеровоз стикався з додатковими витратами на страхування в мільйони доларів за один прохід через канал. Такі витрати зробили Суецький канал економічно не вигідним для багатьох суден. Навіть на початку 2024 року багато страхових компаній ставилися з обережністю до покриття ризиків транзиту через Червоне море, вимагаючи від власників суден оформлення спеціалізованих полісів [9].

Окрім регіональної нестабільності, Червоне море стало об'єктом стратегічної конкуренції між головними міжнародними акторами. Франція, США та Японія мають військові бази в Джибуті, тоді як КНР відкрив там свій перший військовий об'єкт лише в 2017 році. Росія також підкреслила своє бажання щодо створення військової бази в Порт-Судані, що підкреслює глобальну боротьбу за присутність в цьому регіоні. Ці події відображають роль

регіону не лише як торгового регіону, але й як стратегічного кордону в багатополлярному світі. Щоб посилити свій вплив Китай інвестує мільярди доларів у порти Червоного моря, такі як Порт-Судан і Дорале (відбувається в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях»). Об'єднані Арабські Емірати, намагаючись посилити свій вплив, інвестують в портову інфраструктуру, починаючи від Асебу в Еритреї закінчуючи Берберою в Сомалі. Ці ініціативи демонструють, що портова інфраструктура є не лише економічною, а й глибоко політичною [28].

У липні 2025 року в Суецькій затоці перекинулося нафтове судно, внаслідок чого загинуло щонайменше 4 людини, ще 4 вважаються безвісті зниклими. Інцидент стався біля узбережжя Рас-Гаріб – ключової ділянки та життєво важливого морського шляху. Причину перекидання судна ще не встановлено [29].

На мою думку, Єгипту потрібно посилювати заходи безпеки в регіоні Суецького каналу та Червоного моря. Це можна зробити шляхом залучення багатонаціональних морських патрулів, покращеному обміну даними та системою раннього попередження. Для зміцнення безпеки глобальних судноплавних шляхів у цьому регіоні знадобиться координація політики через коаліцію зацікавлених сторін чи міжнародні організації (наприклад, Міжнародна морська організація). Дотримуючись цих заходів, Єгипет спільно з іншими країнами зможе сформувати спільні стратегії, обмінюватися передовим досвідом та координувати механізми реагування на морську безпеку.

Висновки до 2 розділу

У сучасних умовах Суецький канал залишається одним з найважливіших транспортних вузлів, що забезпечує пряме сполучення між Європою та Азією, і формує основу міжнародних торговельно-транспортних систем. Через канал проходить значна частка світового морського товарообігу, включно з постачанням нафти, скрапленого природного газу, контейнерних вантажів тощо. Завдяки цьому канал виконує роль стратегічного енергетичного маршруту, впливаючи на стабільність світових ринків.

Водночас, Суецький канал є не лише транспортною артерією, але й потужним торговельно-логістичним хабом, що інтегрує порти, промислові зони та сервісну інфраструктуру. Його географічне положення забезпечує найкоротший шлях між Середземним і Червоним морями, що дає змогу суттєво скорочувати витрати на транспортування та час морських перевезень. Особливе місце у розвитку інфраструктури для заправки суден «зеленим» паливом займає діяльність Суецької економічної зони, в підпорядкуванні якої знаходиться шість портів та чотири промислові зони. Програма «Green Canal 2030» показує, що держава орієнтується на модернізацію та розвиток «зеленої енергетики».

Разом з тим, робота каналу супроводжується безпековими викликами. Терористичні атаки, піратство, регіональні конфлікти та блокади неодноразово демонстрували вразливість каналу як стратегічного об'єкту. Напади бойовиків на судна в 2013 році, хуситів у 2023-2024 рр., тимчасові блокади під час збройних протистоянь підтверджують, що стабільність морського сполучення залежить від політичної та військової ситуації в регіоні. Ці чинники впливають не лише на прохідність каналу, а й на світові ціни та енергоносії, страхові тарифи, а також екологічні ризики, пов'язані з перенаправленням суден на довші маршрути. Єгипет активно модернізує систему безпеки каналу, а саме: встановлює електронні засоби спостереження, розвиває військові бази та розширює патрулювання вздовж Баб-ель-Мандебської протоки.

Майбутнє Суецького каналу залежить від здатності Єгипту та міжнародної спільноти забезпечити безпеку судноплавства, впровадити інноваційні рішення для сталого розвитку, модернізувати логістичні протоки. У перспективі канал має перетворитися на «зелений коридор», що може стати ключовим кроком до формування нової архітектури глобальної морської торгівлі та енергетики, де Суецький канал збереже свій статус ключового ланцюга між Заходом і Сходом.

РОЗДІЛ 3. СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН ТА ПЕРСПЕКТИВ ГЛОБАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

3.1. Роль глобальних і регіональних акторів (США, ЄС, Китай, Близький Схід) у забезпеченні функціонування каналу

Суецький канал є центральним геостратегічним зв'язком між двома морями – Середземним і Червоним. Також це найдовший у світі канал без шлюзів. За всю історію існування його закривали 6 разів. Найкоротший період становив три дні, а найдовший – вісім років. Канал широко використовується сучасними торговельними суднами різного типу, оскільки це найкоротший перехід від Атлантичного до Індійського океану.

З моменту свого відкриття в 1869 році Суецький канал є рятівним колом для світової торгівлі та військової сили. Протягом майже століття він був важливим зв'язком між Королівським військово-морським флотом з Британською імперією. На сьогодні канал дозволяє військовим швидко діставатися до районів спецоперацій у Перській затоці та Індійському океані.

Протягом десятиліть військово-морські сили США здійснюють транзит зі східного узбережжя Штатів до Ормузької протоки, заощаджуючи близько 8 днів подорожі. За 180-ти денний проїзд туди й назад судно може зекономити 16 днів транзиту, що допоможе витрати менше палива та збільшити час перебування на базі [18].

Здатність легко перекидати судна між Червоним і Середземним морем забезпечує швидке реагування на масштабні регіональні загрози у Лівії, Україні, Сирії, Ірані та Іраку. У 2005 році під час швартування в порту Акаби військові кораблі США дивом уникли ракетного обстрілу. Тоді відповідальність за напад взяла на себе «Аль-Каїда». Одна з ракет влучила в склад поруч з портом. Внаслідок інциденту загинув один йорданський солдат, а інший отримав поранення [60].

Хоч військові кораблі побудовані так, щоб витримувати атаки, серія ударів може призвести до втрат особового складу або пошкодження корабля поки він знаходиться у вузькій водоймі. У такому випадку буде важко відстрілюватися, тому нападники можуть переховуватися на березі. Хоч нинішній уряд є проамериканським, але у історії Єгипту були випадки зміни вектору зовнішньої політики. У такому разі найгіршим сценарієм було б закриття каналу для військових кораблів США. Щоб подолати таку ситуацію, Сполучені Штати Америки можуть зменшити ймовірність втрати доступу, співпрацюючи з національною та місцевою владою в Єгипті для покращення внутрішньої безпеки поблизу каналу. Як варіант, Штати можуть розробити стратегічні плани та навіть структурувати флот з урахуванням закриття Суецького каналу. Обидва підходи можуть дозволити військово-морським силам США бути готовими до будь-яких кризових ситуацій в даному регіоні.

Слід пам'ятати, що участь Китаю в розвитку Суецького каналу дозволить йому контролювати комунікаційну інфраструктуру, що може бути використано, за потреби, проти військово-морських сил США [18].

Протягом свого президенства Абдель Фаттах Ас-Сісі, натхненний підходом «згори вниз», надає перевагу мегапроєктам. Це включає план модернізації портів Єгипту, на які припадає майже 90% його зовнішньої торгівлі. Відбувся масштабний ремонт морської інфраструктури, що включає в себе 80 проєктів загальною вартістю понад 4 млрд доларів.

Присутність Китаю в морському секторі економіки Єгипту є багатогранною та включає в себе державні і приватні компанії. Один з найбільших портових операторів Китаю Hutchison Port Holdings Limited інвестував понад 1,5 млрд у Єгипет. Завдяки цьому вони змогли налагодити співпрацю з флотом Єгипту, розпочати будівництво терміналу для контейнеровозів на військово-морській базі Абу-Кір на узбережжі Середземного моря. Цей портовий оператор тісно співпрацює з двома життєво важливими портами: в Александрії та Ель-Дехейлі. Порт в Александрії обробляє

майже 60% зовнішньої торгівлі країни. Hutchison Port Holdings Limited лише один з китайських інвесторів.

10 років тому Адміністрація порту Дам'єтта оголосила, що China Harbour Engineering Company Ltd – друга за величиною у світі компанія з днопоглиблення - планує побудувати контейнерний термінал у порту Дам'єтта на узбережжі Середземного моря. 85% інвестицій мали б надійти від Китайського банку розвитку. Інша китайська компанія COSCO Shipping Ports придбала частку у двох єгипетських портах: у Порт-Саїд, що посідає 10-те місце в Індексі ефективності портів Світового банку за 202, та порту Айн-Сохна – ключових воротах, що з'єднують Єгипет з Перською затокою та Азією.

З населенням близько 105 мільйонів та імпортом приблизно 13,2 млрд доларів Єгипет є важливим ринком для китайських компаній, а також його порти мають стратегічне значення. Через Суецький канал проходить основний маршрут поставок китайських товарів в Європу (близько 60% експорту, що становить 1/10 річного обсягу перевезень Суецьким каналом). Однак, значення Суецького каналу для Китаю поширюється також на Середземномор'я. Війна в Україні, санкції, тимчасове закриття порту в Одесі – все це створює перешкоди для транспортних ланцюгів поставок з Китаю. Як наслідок, Китай змушений був розвивати альтернативні транспортні коридори, що включають країни східного Середземномор'я, такі як, Туреччина, Єгипет, Греція та Ізраїль. Більше того, як найбільший споживач енергії, Китай зацікавлений в цих країнах в енергетичному плані. Це приваблює країни ЄС, які підписали з Єгиптом угоду щодо оптимізації експорту природного газу задля компенсації дефіциту з боку Росії.

Дозвіл приватним компаніям брати участь в модернізації та експлуатації морської інфраструктури Єгипту може привести до зростання економіки країни, якщо буде вжито заходів для уникнення монополій. Позитивна практика управління Середземноморськими портами китайськими компаніями дає змогу єгипетським чиновникам оцінити важливість інтеграції китайських інвестицій у Єгипет. Зокрема, прибуток порту Пірей у Греції, що знаходиться під управлінням

COSCO Shipping Ports, виріс з 44,3 млн євро у 2018 році до 74,67 млн євро у 2022 році.

Оскільки єгипетські порти експлуатуються міжнародними компаніями, країна могла б збільшити доходи та зайнятість портів. Однак, відсутність цілісного державного нагляду Єгипту та непрозорість угод з Китайськими операторами та акціонерами викликають занепокоєння. Умови нерозкритих угод викликають питання щодо прав та повноважень китайських операторів та акціонерів у єгипетських портах. Наприклад, 16 серпня 2019 року китайський ракетоносець «Хі'ан» пришвартувався до порту в Александрії, що було описано як чотириденна «технічна зупинка». Китайський військовий корабель прибув до порту, що експлуатується Китаєм, більша частина якого належить китайським компаніям. Через п'ять днів після зупинки корабля розпочалися єгипетсько-китайські навчання. Військові обох країн брали участь у навчанні з підтримки морської безпеки. Варто зауважити, що китайські військові кораблі періодично роблять такі «технічні зупинки» у портах різних країн. До прикладу, багато кораблів КНР зупинялися для ремонту та технічного обслуговування у Джибуті, Танзанії, Греції, Сінгапурі та Іспанії.

Оприлюднена у 2015 році військово-морська стратегія Китаю» під назвою «Оборона ближніх морів та захист далеких морів» окреслює цілі військово-морського флоту для розширення їх впливу. Поняття «далекі моря» охоплює морські шляхи по всьому світу та намір Пекіна здійснювати глобальний вплив, не називаючи свої закордонні об'єкти військовими базами. Зрештою, це розмите розмежування між військовим та цивільним використанням портів Китаєм викликало занепокоєння у США. Ці побоювання були озвучені Ізраїлю та Об'єднаним Арабським Еміратам, де Китай також використовує порти. Основне побоювання полягає в тому, що ці споруди можуть використовуватися для збору розвідувальних даних, що може підірвати стратегічне положення Штатів у цьому регіоні [16].

У 2008 році уряди Китаю та Єгипту створили промисловий комплекс поблизу міста Суец, який назвали Суецькою зоною економічного та торговельного співробітництва (TEDA). В рамках співпраці залучено понад 160 компаній з різних сфер (нафтове обладнання, машинобудування, нафтогазове обладнання тощо). Було створено понад 70 тисяч робочих місць. Наприкінці березня 2024 року китайська компанія Xinxing Iron Pipes Co.,Ltd. підписала з TEDA договір про оренду землі. Це дозволить реалізувати проєкт, який щорічно вироблятиме 250 тисяч тонн труб з високомісного чавуну, що в основному постачатимуться до країн Близького Сходу, Африки та Європи. Очікується, що щорічний прибуток сягатиме майже 200 млн доларів для Єгипту та дозволить створити 500 робочих місць [27].

16 липня 2025 року Єгипет і Китай підписали угоду про розширення Суецької зони економічного та торговельного співробітництва. Китайська компанія-забудовник має намір інвестувати 100 мільйонів доларів в інфраструктуру SCzone для розвитку додаткових 2,86 км². Прем'єр-міністр Єгипту наголошує на тому, що Єгипет працює над зміцненням партнерських відносин з місцевими та іноземними партнерами для збільшення робочих місць. TEDA планує повністю освоїти розширену територію протягом 2-3 років, зосереджуючись на залученні виробничих підприємств, зокрема тих, що займаються «зеленою» енергетикою, автомобілями та хімією [22].

У період з 2000 по 2022 рік морський експорт КНР зростав з середньорічним темпом у 6%. У 2022 році близько 50% загального морського експорту Китаю склали контейнери. Сталь становила 11%, хімікати 9%, добрива 6%, рефрижераторні вантажі 4%, нафтопродукти 2% та генеральні вантажі 2%. Середньорічний темп зростання китайського імпорту між 2000 та 2022 роками становив 11%. Китай зробив величезні інвестиції з моменту створення ініціативи «Один пояс – один шлях» у енергетику, транспортні мережі, металургію та логістику [54].

У 2017 році Єгипет, Європейський союз та Організація економічного співробітництва та розвитку запустили проєкт «Підтримка розвитку економічної зони Суецького каналу». Це зроблено з метою стимулювання нових інвестицій, підтримки впровадження та подальшого розвитку світової економіки [52].

Наразі США та країни ЄС розходяться в думках щодо зовнішньої політики та військової реорганізації. Трамп хоче, щоб європейські країни посилили свою оборону на континенті. На початку 2024 року адміністрація Байдена провела операцію «Вартовий процвітання» – це військова операція розроблена у відповідь на напади хуситів на судноплавство в Червоному морі [33]. У рамках операції країни-учасниці посилили свою військово-морську присутність у Червоному морі. Велика Британія відправила додатковий ескадрений міноносець HMS Fichmond. Франція мала два кораблі в регіоні – багатоцільовий фрегат «Languedoc» та Jacques Chevalier. 25 січня 2024 року до флоту додався фрегат «Alsace». Іспанія та Італія мають по одному кораблю в регіоні [39].

Нинішній уряд США відмовився від засобів стримування, натомість провели набагато масштабнішу кампанію проти Ансара Аллаха у Ємені. Однак, адміністрація Трампа розійшлась у думках щодо релевантності продовження військової компанії. Віцепрезидент США Джей Ді Венс висловив невдоволення з приводу відсутності допомоги ЄС у врегулюванні конфлікту [33].

Тим не менш, одна з причин, чому Європа має певні труднощі в операціях у регіоні, є вплив наслідків Суецької кризи 1956 року. Після Другої світової війни різні європейські країни намагалися зберегти свої імперії та глобальний вплив. Наприкінці 1956 року тодішній президент Єгипту Гамаль Насер виявив бажання націоналізувати канал. Побойуючись втратити вплив на Близькому Сході, французи, британці та ізраїльтяни планували таємне вторгнення в Єгипет з метою повернення каналу. 29 жовтня 1956 року країни провели операцію із захоплення Суецького каналу. Однак, політичні сили США та Радянського Союзу публічно засудили агресію. Хрущов погрожував збройним конфліктом Франції та Великій Британії, що призвело б до Третьої світової війни, а

Ейзенхауер погрожував вивести облігації з МВФ з цих країн, якщо вони не приймуть статус-кво. Фактично статус Британії та Франції був зведений до васалів Штатів. Британський уряд визнав нову реальність, коли прем'єр-міністр Гарольд Макміллан виголосив свою знамениту промову «Вітер змін», в якій визнав новий світовий порядок. Безперервні війни в Афганістані, Іраці, а також операції в Сомалі, Лівії та Сирії, залишили прогалини в безпеці, які США намагались заповнити. Штати взяли на себе основний «удар» в цьому питанні.

Щоб забезпечити безпеку в регіоні у 2008 році Європейський Союз розпочав операцію EU NAVFOR (Військово-морські сили Європейського Союзу) «Атланта» для боротьби з піратством у сомалійських водах за участі 8 європейських країн. Було залучено близько 6 кораблів, 3 літаків та 1200 військових.

Напередодні війни між Державою Ізраїль та ХАМАСом США посилили свою військово-морську присутність у регіоні. У серпні 2023 року понад 3000 морських піхотинців приєдналися до П'ятого флоту США, що входить до складу Об'єднаних морських сил (угруповання, що створене у 2001 році разом з країнами-союзниками НАТО), у відповідь на переслідування Іраном комерційних суден. Однак, після початку бойових дій в Секторі Газа Сполучені Штати перекинули значну кількість своїх суден у східну частину Середземного та Червоного морів.

Європейська економіка все ще перебуває в процесі відновлення після кризи, що утворилась внаслідок російсько-української війни. Європа намагається зменшити свою залежність від енергетики Росії. Через напади хуситів та війну між Ізраїлем та ХАМАСом імпорту газу та нафти з Азії опинився під загрозою. Вибір альтернативного судноплавного шляху через мис Доброї Надії призводить до збільшення витрат та подовження терміну доставки [39].

Країни Близького Сходу є партнерами у фінансуванні та підтримці логістичних проєктів у Єгипті. Сусідні морські та енергетичні хаби, такі як ОАЕ, Саудівська Аравія та Катар, інвестують у портову інфраструктуру.

23 лютого 2024 року Об'єднані Арабські Емірати та Єгипет підписали угоду щодо розвитку Середземноморського узбережжя на 35 млрд доларів. Такий приплив інвестицій надасть поштовх економіці Єгипту. Країна вже давно намагається залучити масштабні іноземні інвестиції поза межами вуглеводного сектору [20].

Будь-який конфлікт у Червоному морі призведе регіон до нової фази, що вплине на арабські країни з точки зору їх політичних, економічних та безпекових інтересів. Червоне море є ключовим проходом для Суецького каналу, доходи якого становлять одне з основних джерел єгипетської економіки. Наслідки конфліктів в цьому регіоні можуть вийти далеко за межі країн регіону та вплинути на світову торгівлю [39].

Таким чином функціонування Суецького каналу забезпечується шляхом багаторівневої взаємодії між провідними державами світу, де інтереси безпеки, торгівлі та енергетики тісно переплітаються, а стабільність каналу залишається основним індикатором глобальної рівноваги.

3.2. Суецький канал і ініціатива «Один пояс – один шлях»

Ініціатива «Один пояс – один шлях» (BRI) – це форма двосторонніх переговорів між країнами, де одна з них стає кредитором і надає позики на інфраструктурні проекти, а інша – отримує кредит. Ініціатива була презентована китайським урядом у 2013 році. Морський компонент ініціативи спрямований на розвиток морської логістики.

Єгипет та Китай встановили дипломатичні відносини у 1956 році. Єгипет був першою арабською та африканською країною, що встановила дипломатичні відносини з КНР [24, с.256].

Найбільшим інвестором у розвиток Суецького каналу є Китайська Народна Республіка. Згідно з даними China Daily, запланована економічна зона охоплюватиме близько 9,12 км², а обсяг інвестицій сягатиме приблизно 2 млрд

доларів. У грудні 2014 року під час візиту Абдель Фаттаха Ас-Сісі, президента Єгипту, до Китаю сторони підписали меморандум про взаєморозуміння та надання 10 мільярдів доларів китайських інвестицій в економіку Єгипту. Під час візиту президента Китаю до Каїра у січні 2017 року було підписано низку угод про співпрацю у сферах інфраструктури, торгівлі, культури, медіа, охорони довкілля та космосу на суму близько 15 млрд доларів [59].

Суецький канал з'єднує Індійський океан та Середземне море, що формує Maritime Silk Road (морську частину ініціативи). Без цього шляху судна із китайських, індійських та інших портів змушені перепливати через мис Доброї Надії, що збільшує тривалість подорожі та витрат на паливо на 25-30% [41].

Дослідження впливу нестабільності в даному регіоні (наприклад, блокування Суецького каналу у 2021 році судном Ever Given) демонструють наскільки глобальні транспортні мережі є вразливими до непередбачуваних обставин у транспортних вузлах [23].

Китайські інвестиції мають чітко виражений стратегічний характер. Пекін розуміє геостратегічне значення Суецького каналу в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях». З одного боку, китайські інвестиції сприяють розвитку економіки Єгипту, а з іншого – дають можливість Китаю впливати на ключові рішення у зовнішній політиці країні [59].

У рамках ініціативи «Один пояс – один шлях» уряд Китаю створив низку фінансових установ, покликаних підтримувати реалізацію міжнародних проєктів. Серед них – Африканський інвестиційний фонд (CADF), Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АІІВ), Китайсько-Південно-Східноазійський інвестиційний фонд (CAF) та інші фінансові установи. Паралельно Китай прагне налагоджувати співпрацю з існуючими міжнародними організаціями.

Зростаючий інтерес Китаю до Суецького каналу також пов'язаний із зростанням експорту до ЄС. У 2020 році КНР був третім за величиною партнером з експорту товарів до Європейського Союзу (10,5%) та найбільшим

імпортером товарів (22,4%). Хоч у 2019 році спостерігалось незначне зниження судноплавства у каналі, але у 2020 році вантажопотік виріс, а статистичні дані за перший квартал 2021 року свідчать про те, що ці показники зросли до 9763 суден.

Під час пандемії Covid-19 основним «конкурентом» у постачанні китайських товарів до Європи став залізничний транспорт. Деякі перевізники виявляють намір перейти на цей вид транспортувань, оскільки він швидший за морські перевезення та дешевший за авіап перевезення. Залізниця має низку переваг. По-перше, точність плану перевезень. По-друге, адресність. По-третє, скорочення часу транзиту. Електронні товари такі як, комплектуючі до авто, автомобілі, а також хімічна та фармацевтична продукція все частіше надходять залізницею з Китаю до ЄС [35].

Станом на 2020 рік Фонд Шовкового шляху підписав 47 договорів різного типу. У більшості це інвестиції у акціонерний капітал з загальним обсягом у розмірі 17,8 млрд доларів [2].

Ключовим елементом взаємодії Китаю з Суецьким каналом є робота SCZone. У 2023 році китайська та єгипетська сторони підписали угоду на суму 15,6 млрд доларів щодо 11 виробничих і зелених водневих проєктів. Новий проєкт має створити близько 9 тисяч робочих місць. Угода була підписана під час третьої сесії Форуму міжнародного співробітництва «Один пояс – один шлях» [42].

Суецький канал є головним морським коридором для з'єднання Азії, Африки, Європи та Близького Сходу. Морський шлях китайської ініціативи «Один пояс – один шлях» простягається від Південного Китаю до протоки Мул, охоплює Індійський океан, Африканський ріг, протоку Баб-ель-Мандеб аж до Суецького каналу.

Враховуючи глобалізацію та новий світовий економічний порядок КНР прагне започаткувати багато проєктів в країнах, що розвиваються. В рамках цієї ініціативи Китай разом з Економічною зоною Суецького каналу підписали договір про співпрацю. Співпраця двох країн спрямована не лише на матеріальну

частину, пов'язану з інвестиціями, а також й на формування людських цінностей [55].

У Єгипті працює більше 2 тисяч китайських компаній у різних секторах економіки. Річний імпорт Китаю до Єгипту сягає близько 17 млрд доларів, а експорт Арабської Республіки Єгипет до Пекіну становить 0,5 млрд доларів. Це свідчить про непропорційно великий торговельний дисбаланс на користь КНР.

За підтримки Китайсько-єгипетського альянсу будується сільськогосподарський комплекс загальною вартістю близько 7 млрд доларів для вирощування одного мільйона федданів [17].

У відповідь на фінансову допомогу та спільні проєкти Єгипет підтримує політику «Єдиного Китаю» та виступає проти будь-яких спроб його розділити. Єгипетська влада має послідовну зовнішню політику щодо ситуації на Тайвані і лобіює лозунг «Єдиного Китаю» заради глобальної стабільності. Єгипетсько-китайські відносини мають багатообіцяючий характер, оскільки вони перейшли від фази співпраці до всебічного стратегічного партнерства. Уряд Єгипту прагне зміцнити китайський туристичний ринок усередині країни. Такий підхід є актуальним, враховуючи наявність прямого рейсу між двома країнами (27 рейсів щотижня з Каїра до Пекіна) [21].

Варто зазначити, що успіх ініціативи «Один пояс – один шлях» повністю залежить від спроможності країн-учасниць отримати вигоду від проєктів, що фінансуються Китаєм. Держави, які погодилися долучитися, часто мають слабку економічну базу та неефективне управління, тому вони не передбачили довгострокових наслідків співпраці з КНР.

Першочергово програма здавалася успішною, але з часом фінансові зобов'язання та політична нестабільність у країнах-учасницях призвела до затримок та скасування проєктів. Це, у свою чергу, змушувало їх брати нові кредити. Такі затримки лише поглиблюють боргову кризу і, замість очікуваних вигод, країни опиняються в ще більшій фінансовій залежності.

Не всі китайські інвестиційні проєкти є успішними. Наприклад, залізнична лінія в Індонезії вартістю понад 6 млрд постійно дорожчає через затримки будівництва. У Бангладеші геополітичні чинники вплинули на реалізацію трьох ключових проєктів: залізниці Дакка-Джессор, електростанції Пайра та тунелю Карнафулі [11].

Хоч деякі і розглядають дану ініціативу як пастку, яка сприяє тому, щоб Китай став наймогутнішою державою, Пекін відкидає ці звинувачення. Уряд Китаю наголошує на тому, що це, перш за все, можливість для спільного розвитку в усьому світі. Міністр закордонних справ Китаю Ван Ї заявив: «Ініціатива «Один пояс – один шлях» не є борговою пасткою, оскільки вона приносить користь місцевому населенню та є найбільшою платформою для міжнародної співпраці, яка покращує життя людей і забезпечує взаємовигідні результати». Окрім того, китайські чиновники стверджують, що ця стратегія забезпечує переваги для обох сторін і допомагає встановлювати дружні стосунки між країнами.

Однак, КНР свідомо використовує економічну вразливість країн третього світу або тих, що розвиваються, спеціально занурюючи їх у боргові ями, розуміючи, що вони не зможуть повернути свої позики. Такий підхід ще називають дипломатією боргової пастки. Такі країни, як Таджикистан, Монголія, Чорногорія, Лаос, постраждали від таких позик. Вони заборгували не тільки Китаю, але й Світовому банку і МВФ. Це наштовхує на думку, що КНР навмисно атакує країни, які не здатні сплачувати борги. Як наслідок, держави опиняються під тиском і змушені поступатися своїми територіями, що дає змогу Китаю встановлювати контроль над їх портами та економічними активами.

Постає закономірне питання: як Китай очікує, що ці держави виділятимуть гроші на ініціативу, якщо вони вже потопають в боргах? Відповідь проста – КНР цілеспрямовано працює з такими країнами, розуміючи, що вони не зможуть повернути кредити. Це створює умови для розширення китайського впливу у світі. Наприклад, у грудні 2017 року Шрі-Ланка змушена була передати під

контроль китайського уряду глибоководний порт у Хамбаноті, який надає Пекіну доступ до Індії. Цей порт є частиною морської ініціативи «Один пояс – один шлях». У квітні 2018 року Таджикистан передав Китаю золоторудне родовище як оплату за фінансування будівництва електростанції. Лаос, Джибуті та Чорногорія змушені використовувати свої природні ресурси, як-от нафту, для погашення заборгованості. Ініціатива «Один пояс – один шлях» є одним з інструментів для здобуття статусу провідної наддержави. Під виглядом дипломатичного проєкту з розвитку країн вона часто перетворює їх на боржників, залежних від Китайської Народної Республіки в довгостроковій перспективі.

Через це деякі країни Південно-Східної Азії виступають проти такої ініціативи, не довіряючи намірам Пекіна. Наприклад, колишній прем'єр-міністр Малайзії Мохамад Махатхір скасував 2 великі проєкти (газопровід на 2,3 млрд доларів та залізницю вартістю 20 млрд доларів), оскільки був переконаний, що країна не здатна повернути кредити. Також він відкрито критикував свого попередника Наджиба Разака за бездумне схвалення китайських проєктів [38].

Єгипет є ключовим гравцем в ініціативі «Один пояс – один шлях». Його виняткове географічне положення, що з'єднує Захід і Схід є незамінним для торгівлі. Щодо виробництва, то китайські інвестиції в Економічній зоні Суецького каналу сприяють її перетворенню на промислову зону. Влада Єгипту сподівається, що Китай передасть їм сучасні технології та розвине економіку, що допоможе країні подолати фінансові труднощі [34].

Таким чином, визначення Суецького шляху пріоритетним вектором політики в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях» сприяє зростанню інвестицій в портову інфраструктуру, обсягу транзиту, а також розширенню функціоналу каналу. Тепер Суецький канал — це не тільки транзитний шлях, а й багатофункціональний промислово-логістичний комплекс. Співпраця з китайськими інвесторами сприяє розвитку можливостей для розміщення виробничих енергетичних кластерів, що поєднують переробку, експорт,

транспорт і відновлювану енергетику. Для Єгипту це шанс закріпити свій статус регіонального лідера та посилити національну економіку. Для Китаю — спосіб забезпечити безперешкодний доступ до європейського ринку.

3.3. Перспективи розвитку Суецького каналу та його роль у формуванні нової моделі глобальної інтеграції

З огляду на велику кількість інвестиційних проєктів Суецький канал має шанс трансформуватися з традиційного транзитного шляху на багатофункціональний центр нової моделі глобальної інтеграції. Останнє десятиліття відзначилось великими інфраструктурними проєктами, метою яких було збільшити пропускну спроможність і знизити ризик блокування каналу. Після масштабного розширення у 2015 році й продовження робіт Адміністрація Суецького каналу реалізує подальші заходи з модернізації.

Враховуючи сучасні виклики Адміністрація Суецького каналу спільно з Американським Бюро Судноплавства (АБС) підписали Меморандум про взаєморозуміння щодо розробки дорожньої карти сталого розвитку та стратегії декарбонізації каналу.

Згідно з Меморандумом, сторони співпрацюватимуть над сталим розвитком та «зеленим» середовищем [45].

Суецька економічна зона підписала 19 меморандумів про взаєморозуміння, 11 з яких трансформувалися в рамкові угоди. Загальний очікуваний обсяг інвестицій, що впливає з угод, перевищує 85 мільярдів доларів, а очікуваний обсяг виробництва зеленого аміаку 17 мільйонів тонн на рік. Більше того, Єгипет досяг значного успіху, експортувавши першу партію зеленого аміаку до Індії. У 2023 році порт у Порт-Саїд успішно виконав першу операцію з зеленого бункерування на Близькому Сході та в Африці для першого в світі судна, що працює на зеленому паливі [12].

У листопаді 2022 року під час конференції ООН зі зміни клімату, яка проходила в Шарм-ель-Шейху, було урочисто запущено проєкт «Зелений

водень Єгипту» з інвестиційними витратами у розмірі 417 мільйонів доларів [51]. Метою проєкту є виробництво зеленого аміаку. Виробництво розташоване в Економічній зоні Суецького каналу. Таке розташування дозволяє мати безперешкодний доступ до порту Айн-Сохна. Нещодавно проєкт уклав угоду про купівлю-продаж з дочірньою компанією H2Global Foundation через перший пілотний аукціон на зелений аміак. Аукціон, що фінансувався Федеральним міністерством економіки та енергетики Німеччини, мав за мету забезпечити поставки близько 397 кілотонн зеленого аміаку до 2023 року. Проєкт очолює норвезька компанія Scates, що спеціалізується на відновлюваній енергетиці, включаючи електролізерну установку потужністю 100 МВт та завод з виробництва аміаку. Електроенергія виробляється на наземній вітровій електростанції, розташованій у Рас-Гареб та на новозбудованій електростанції у Бенбані. Для передачі електроенергії до виробничого об'єкта використовуватиметься національна енергомережа Єгипту. Аміак транспортуватиметься 7-кілометровим трубопроводом до порту Ейн-ель-Сукхна, а потім до порту в Роттердамі. Врешті-решт, компанія Hintco продаватиме його партіями по 500 тонн. Загальна вартість проєкту становить 520 млн доларів. Будівництво та встановлення електролізерів триватимуть до 2027 року. Починаючи з 2027 року буде вироблятися зелений аміак. Передбачається, що у 2028 році буде вироблено 40 000 тонн на рік [14].

У 2023 році Суецька економічна зона успішно провела першу бункеровку суден зеленим паливом у Східному Середземномор'ї та Африці. Єгипет також прагне заохотити іноземних інвесторів у своїх промислових зонах використовувати зелене паливо у виробництві. Ці зусилля дозволили країні отримати сертифікат модельного партнерства Цілей сталого розвитку для економічних зон від Глобального альянсу спеціальних економічних зон [52].

У 2023 році Scates досягла загального річного виробництва потужності 4 728 МВт у проєктах, що діють або будуються. Норвезька компанія планує щорічно інвестувати у відновлювальну енергетику від 50 до 70 млн доларів. Очікується, що проєкт створить приблизно 1 250 робочих місць, а під час

технічного обслуговування до 80 робочих місць. Виробництво аміаку має зміцнити енергетику Європи, водночас зменшуючи викиди CO². Зменшені викиди будуть еквівалентні річним викидам 62 тисяч автомобілів. Відповідно до водневої стратегії ЄС проєкт «Зелений водень Єгипту» сприятиме досягненню імпорту 10 мільйонів тонн зеленого водню на рік.

Завдяки цьому проєкту було встановлено нову ціну за тону аміаку (811 євро). Підхід «Контракт на різницю» дає Scatec можливість продавати зелений аміак за зниженою ціною пропозиції та найвищою ціною попиту. Компанія компенсуватиме різницю між цінами. Такий механізм допоможе знизити ціну, створити інвестиційну визначеність та зменшити ризики, що перешкоджають розвитку ринку зеленого водню. Наразі виробництво зеленого водню в Єгипті на заміну сірому не є економічно вигідним. Однак, механізм коригування вуглецевих кордонів ЄС допоможе простимулювати інтерес інвесторів до відновлювальних продуктів та розширити торгівлю [14].

Єгипет прагне залучити КНР до участі в форумах, присвячених майбутнім інвестиціям. Політика Єгипту спрямована на заохочення переходу до «зеленої економіки та чистої енергії», що перегукується з стратегічними цілями КНР у цій сфері, враховуючи її зобов'язання сприяти низьковуглецевому розвитку [21].

Єгипет має значний потенціал розвитку як експортер зеленого водню та аміаку. Урядова підтримка відіграє ключову роль у розвитку водневої промисловості. Уряд Єгипту створив нормативно-правову базу для запровадження зеленого водню. Наприклад, закон про стимулювання зеленого водню передбачає податкові знижки для нових проєктів у розмірі 33-35%. Нещодавно уряд Єгипту опублікував Національну стратегію низьковуглецевого водню, метою якої є вироблення 9,2 млн тонн зеленого водню на рік до 2040 року, з них 3,6 млн тонн для внутрішнього користування, а 5,6 млн тонн для експорту. Загальний обсяг інвестицій складає 60 млрд доларів США [14].

Перспективи розвитку Суецького каналу визначаються його здатністю адаптуватися до геополітичних реалій. У XXI столітті він трансформується у

багатовекторний центр глобальної інтеграції. Відповідно до наукових досліджень канал має всі шанси стати ключовим вузлом для транспортування водню та аміаку до Європи. Такі процеси створюють новий рівень глобальної інтеграції, у якому енергетика, логістика та кліматична політика взаємодіють в межах єдиного економічного простору. Модернізація каналу відображає трансформаційні процеси у світовій економіці де транспортні вузли перетворюються на інструменти сталого розвитку.

Висновки до 3 розділу

Суецький канал завжди був і лишається ареною перетинів інтересів провідних держав світу. США розглядають канал як елемент глобальної безпеки морських шляхів, що забезпечує доступ до енергетичних ресурсів Близького Сходу. Через військову присутність у Червоному морі та фінансову підтримку судноплавства Вашингтон намагається зберегти безпеку в цьому регіоні та попередити утворення терористичних угруповань.

ЄС сприймає Суецький канал як компонент своєї енергетичної та торговельної безпеки. Близько 40% товарів з Азії транспортується саме цим маршрутом, тому Брюссель підтримує інфраструктурні ініціативи Єгипту. Фінансування модернізації та розбудови портів спрямовані на підвищення енергоефективності та зменшення викидів CO₂. Китай, натомість, надає Суецькому каналу геополітичного значення в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях». Для Пекіна цей регіон є логістичним вузлом між Азією, Африкою та Європою. Країни Близького Сходу (ОАЕ, Катар, Саудівська Аравія) є партнерами і конкурентами водночас. Проєкти на кшталт порту Джебель-Алі або NEOM у Саудівській Аравії демонструють прагнення створити альтернативні вузли в рамках морських маршрутів. Однак, це не зменшує стратегічного значення Суецького каналу, а лише підкреслює його незамінність у системі морського сполучення.

Таким чином, Суецький канал є певним геополітичним перехрестям, де взаємодіють інтереси ЄС, США, Китаю, країн Близького Сходу та інших держав. Стабільність у регіоні залежить від здатності знаходити компроміс та підтримки безпеки в акваторії Червоного моря.

У межах китайської ініціативи «Один пояс – один шлях» Суецький канал є пріоритетним напрямком розвитку портової інфраструктури. Саме через нього проходить більшість азійсько-європейських перевезень, що робить цей шлях незамінним для реалізації китайської концепції євразійської інтеграції. Після розширення Суецького каналу у 2015 році розпочався новий етап китайсько-

єгипетської співпраці. Китайська компанія Hutchison Port Holdings Limited інвестувала у судноплавну галузь Єгипту понад 1,5 млрд.

Суецький канал перетворюється на енергетичний вузол переходу на «зелену енергію», що поєднує традиційні нафтові маршрути з альтернативними джерелами енергії. Єгипет має шанс перетворитися на ключовий логістичний і промисловий хаб, що будем акумулювати в собі світову економіку.

У стратегічному вимірі канал є символом нової моделі глобальної інтеграції, заснованої на взаємозалежності, екологічній відповідальності та технологічній модернізації. Його розвиток та посилення економічної співпраці з різними державами світу створюють умови для багатопольярного партнерства, у якому Єгипет відіграватиме роль архітектора логістичних ланцюгів.

ВИСНОВКИ

Суецький канал один з найважливіших штучних водних шляхів у світі. Побудований у 1869 році, канал об'єднує Середземне і Червоне море. Маючи довжину 193 км та ширину 365 метрів він забезпечує ефективне морське сполучення між європейськими та азійськими континентами. Метою його будівництва було різке скорочення часу судноплавства, що зробило б непотрібним обходження Африки через мис Доброї Надії, як це було до його будівництва. Орієнтовний час проходження каналу становить від 11 до 18 годин.

Протягом більш ніж 100 років експлуатації Суецький канал був модифікований, щоб задовольнити зростання потоків суден та продукції в умовах дедалі глобалізованої економіки. Будучи незалежним з 1922 року уряд Єгипту вирішив націоналізувати канал у 1956 році. Це рішення призвело до війни між Єгиптом з одного боку та Францією, Великою Британією та Ізраїлем з іншого. Наслідок - закриття каналу аж до 1975 року. Відтоді обслуговуванням каналу займається Адміністрація Суецького каналу, що належить уряду Єгипту і використовується компаніями по всьому світу, які платять за проходження судна в цій зоні. Монополія каналу на морську торгівлю між Європою та Азією є важливим елементом єгипетської економіки, оскільки 2% ВВП припадає на донації від проходження кораблів. До прикладу, у 2022 році контейнеровоз місткістю 20 тисяч TEU платить приблизно 700 тисяч доларів за один транзит.

Разом з тим адміністрування Суецького каналу супроводжується низкою викликів – політичних, економічних, екологічних і геостратегічних. Серед головних проблем можна виділити піратство, загрози тероризму, блокування та регіональні конфлікти. Події на кшталт Суецької кризи чи інциденту з судном Ever Given продемонстрували, що будь-які перебої в роботі каналу призводять до подорожчання транспортування, зриву графіків та збільшенню викидів CO². Ці явища мають не лише фінансові, а й екологічні наслідки, що підкреслює взаємозалежність екології, безпеки та економіки.

Єгипет реалізує стратегію модернізації каналу (Green Canal 2030), ідея якої полягає в тому, щоб підвищити розвиток зеленої енергетики. Стратегія відповідає глобальним тенденціям декарбонізації морського транспорту та створює передумови для перетворення каналу на центр «зелених» морських перевезень і водневої енергетики. Канал поступово інтегрується у глобальну «зелену» енергетику, стаючи центром потенційного ланцюгу постачання зеленого водню та аміаку з Близького Сходу до Європи, що посилює його роль у процесах декарбонізації.

Особливе місце у розвитку Суецького каналу є китайська ініціатива «Один пояс – один шлях». Канал є ключовим вузлом, що поєднує азійські та європейські ринки. Завдяки проєктам у рамках SCZone формується нова модель партнерства, де канал виступає платформою для індустріального, енергетичного та науково-технічного співробітництва.

Суецький канал є полем стратегічних інтересів провідних держав світу, таких як Китай, США, країни Перської затоки та ЄС. Кожна з них бачить у ньому важливий елемент своєї безпеки. Його розвиток визначатиме конфігурацію сучасної світової торгівлі, а стабільність в цій зоні стане запорукою безперебійного функціонування світової економіки. У рамках глобальної інтеграції канал є символом взаємозалежності держав і прикладом того, як інфраструктура здатна формувати політичні та економічні зв'язки на планетарному рівні.

Однак, наявна монополізація управління каналом і високі транзитні збори залишаються предметом дискусій серед світових акторів. Від ефективності політики Єгипту щодо тарифів, екології, безпеки залежить не тільки національна економіка, а й конкурентоздатність каналу. Його майбутнє визначатиметься здатністю адаптуватися до нових реалій (переходу до зеленої енергетики, цифрової трансформації тощо). Саме тому майбутнє каналу необхідно та навіть неможливо розглядати поза контекстом реформ у сфері управління та відкритості до інвестицій.

Розвиток Суецького каналу є необхідною складовою його модернізації для збереження стабільності міжнародної торгівлі й підтримки процесів інтеграції. Канал є ключовим елементом світової економіки, що визначатиме напрямки її розвитку у XXI столітті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Моціяка П. П. «Синайська кампанія 1956 р.»: військова перемога та дипломатична невдача Ізраїлю // Література та культура Полісся. – 2020.- Вип. 99. – Серія: Історичні науки, № 13. С. 108-120. URL: https://www.researchgate.net/publication/346506039_Sinajska_kampania_1956_r_vijskova_peremoga_ta_diplomaticna_nevdaca_Izrailu/fulltext/5fc5a1b1299b1a422c74312/Sinajska-kampania-1956-r-vijskova-peremoga-ta-diplomaticna-nevdaca-Izrailu.pdf
2. «Новий Шовковий шлях» як безпрограшний проект для Китаю та інших країн-учасниць. URL: <https://bintel.org.ua/analytics/noviy-shovkoviy-shlyah-yak-bezprograshniy-proekt-dlya-kitayu-ta-inshih-krain-uchasnic/>
3. Оксамитний Ю. Палестинська війна 1948–1949 років крізь призму стратегічних інтересів СРСР на Близькому Сході. *Вісник Львівського університету. Серія філологічна.* - 2011.- Вип. 53. С. 127-134. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vlnu_fil_2011_53_16
4. Парамонов Д. Ю. Суецька криза 1956 р. в контексті єгипетсько-ізраїльського протистояння // *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Історичні науки.* – 2020. – Т. 31 (70), №4 – с. 278-285.
5. Про будівництво, яке змінило світ. URL: <https://feu.khmnu.edu.ua/pro-budivnycztvo-yake-zminylo-svit/>
6. Самотуга Ю. США та близькосхідна криза 1956 року // *Теорія та методика навчання суспільних дисциплін: науково-педагогічний журнал.* – 2020. – Вип. 8. – Суми: СумДПУ ім А. С. Макаренка. URL: <https://repository.sspu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/502a9315-bb27-4f00-a645-7e405c670e03/content>
7. Стрільчук Л. В., Оксамитний Ю. А. Суецька криза 1956 року у світлі перебігу арабо-ізраїльського протистояння: витоки, еволюція, наслідки конфлікту // *Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки.* – 2009. – № 5. – С.156-164. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/14543/3/4.pdf>
8. Суецька криза 1956 р. у світлі перебігу арабо-ізраїльського протистояння: витоки, еволюція, наслідки конфлікту. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/14543>
9. A lifeline under threat: Why the Suez Canal's security matters for the world. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/a-lifeline-under-threat-why-the-suez-canals-security-matters-for-the-world/>

10. Al-Mestneer R., Selemankhel M. The Importance of the Suez Canal for Global Energy Flow. URL: <https://www.kapsarc.org/our-offerings/publications/the-importance-of-the-suez-canal-for-global-energy-flow/>
11. An Introduction To The Suez Canal Economic Zone. URL: <https://www.middleeastbriefing.com/news/an-introduction-to-the-suez-canal-economic-zone/>
12. Attacks in the Suez: Security of the Canal at Risk? URL: <https://ctc.westpoint.edu/attacks-in-the-suez-security-of-the-canal-at-risk/>
13. Britain's strategic failure: Suez Canal 1854–1882. URL: <https://wvllroom.com/2021/07/16/britain-suez-canal-strategy-1854-1882/>
14. Case study – Egypt Green Hydrogen / Scatec. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/about/programmes/cefim/green-hydrogen/2024-case-studies/Scatec-Egypt-case-study-2024.pdf/_jcr_content/renditions/original./Scatec-Egypt-case-study-2024.pdf
15. Challenges in the Red Sea and Suez Canal: Exclusive Insights. URL: <https://www.polestarglobal.com/resources/red-sea-and-suez-canal/>
16. China's growing maritime presence in Egypt's ports and the Suez Canal. URL: <https://mei.edu/publications/chinas-growing-maritime-presence-egypts-ports-and-suez-canal>
17. Chinese Investments in Egypt: Acceptable Privileges, Legitimate Concerns. URL: <https://english.noonpost.com/p/chinese-investments-in-egypt-acceptable>
18. Chorev, S. The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges. // *In: The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges*. – Cham : Palgrave Macmillan, 2023. – P. 3–26. URL: https://www.researchgate.net/publication/366879646_The_Suez_Canal_Forthcoming_Strategic_and_Geopolitical_Challenges

19. Constantinople Convention. URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/CanalTreatiesAndDecrees/Pages/ConstantinopleConvention.aspx>
20. Egypt announces \$35 billion UAE investment on Mediterranean coast. URL: <https://www.reuters.com/business/egypt-announces-multi-billion-uae-investment-boost-forex-2024-02-23/>
21. Egypt and China Deepen Strategic Cooperation: What Lies Ahead? URL: <https://moderndiplomacy.eu/2025/07/16/egypt-and-china-deepen-strategic-cooperation-what-lies-ahead/>
22. Egypt, China sign deal for flagship industrial zone expansion. URL: <https://english.news.cn/africa/20250717/93d5faf27af7441fb9eecf63be1f2dc1/c.html>
23. Egypt completes trial run of new Suez Canal channel extension. URL: <https://www.reuters.com/world/africa/egypt-completes-trial-run-new-suez-canal-channel-extension-2024-12-28/>
24. Mordechai C. Egypt in China's Maritime Silk Road Initiative: Relations Cannot Surmount Realities. In: China's Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East: Feats, Freezes, and Failures. – Singapore : Palgrave Macmillan, 2020. – P. 255–283.
25. Egypt's revenue from the Suez Canal plunged sharply in 2024. URL: <https://www.arabnews.com/node/2597377/middle-east>
26. Ever Given: The grounding that changed the world's view of shipping. URL: <https://safety4sea.com/cm-ever-given-the-grounding-that-changed-the-worlds-view-of-shipping/>
27. Feature: TEDA, signature project boosting high quality China-Egypt BRI cooperation. URL: http://www.focac.org/eng/zfzs_1/202407/t20240715_11453669.htm
28. From Trade Routes to Conflict Zones: The Geopolitical and Economic Stakes of the Suez Canal and the Red Sea // *ACADEMIA International Journal for*

Social Sciences. – 2025. – Vol. 4, Issue 3. URL: <https://academia.edu.pk/index.php/Journals/article/view/762/1214>

29. Four dead after oil drilling ship capsizes in Egypt's Gulf of Suez. URL: <https://www.euronews.com/2025/07/02/four-dead-after-oil-vessel-capsizes-in-egypts-gulf-of-suez>

30. Green tides: the Suez Canal as key hub and green corridor for a hydrogen future between the Middle East and Europe. URL: <https://www.frontiersin.org/journals/energy-research/articles/10.3389/fenrg.2025.1538792/full>

31. Hamdan, S., Feillet, D., Cheaitou, A., Cariou, P., Brahimi, N. Optimizing Asia–Europe container network: The Suez Canal and Cape of Good Hope routes in a changing world // *European Journal of Operational Research.* – 2025. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S037722172500205X>

32. History of the Suez Canal: a disputed strategic enterprise. URL: <https://www.webuildvalue.com/en/facts/suez-canal-story.html>

33. How the Aftermath of the Suez Canal Crisis Limited European Influence in the Middle East. URL: <https://moderndiplomacy.eu/2025/05/31/how-the-aftermath-of-the-suez-canal-crisis-limited-european-influence-in-the-middle-east/>

34. How the Belt and Road Initiative is Transforming Egypt and the Suez Canal Economic Zone. URL: <https://moderndiplomacy.eu/2025/03/28/how-the-belt-and-road-initiative-is-transforming-egypt-and-the-suez-canal-economic-zone/>

35. Imamkulieva, E., Kondakova, K. International cargo transportation through the Suez Canal and alternative routes by the example of China–EU // *SHS Web of Conferences.* – 2022. – Vol. 134. – Article No. 00135. URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2022/04/shsconf_eac-law2021_00135.pdf

36. Karabell, Z. *Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal.* – New York: A.A. Knopf, 2003. – 295 p.

37. La storia del Canale di Suez. URL: <https://www.ilpost.it/2021/03/25/canale-suez-storia/>
38. Lutmar, C., Rubinovitz, Z. (eds.) The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges.– Cham: Palgrave Macmillan, 2023. – (Palgrave Studies in Maritime Politics and Security). URL: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0>
39. Map of the Militarization of the Red Sea and the Features of Upcoming Conflicts. URL: <https://strategiecs.com/en/analyses/map-of-the-militarization-of-the-red-sea-and-the-features-of-upcoming-conflicts>
40. New sulphur emission limits enter into effect in the Mediterranean. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/pages/whatsnew-2254.aspx>
41. Rakha, A., El-Aasar, K. The impact of the Belt and Road Initiative on the Suez Canal cargo trade. // Journal of Shipping and Trade. – 2024. – Vol. 9, Article No. 9. URL: <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-024-00167-y>
42. SCZONE inks \$15.6 bln in agreements with Chinese investors. URL: <https://english.ahram.org.eg/NewsContent/3/12/511692/Business/Economy/SCZONE-inks--bln-in-agreements-with-Chinese-invest.aspx>
43. Suez Canal. URL: <https://www.history.com/articles/suez-canal>
44. Suez Canal. A Historical Evolution. URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>
45. Suez Canal Authority Collaborates with ABS to Develop a Roadmap for the Green Canal Program by 2030. URL: <https://pressreleases.eagle.org/news/suez-canal-authority-collaborates-with-abs-to-develop-a-roadmap-for-the-green-canal-program-by-2030>
46. Suez Canal: The Linchpin in Global Maritime Trade. URL: <https://www.clearias.com/suez-canal/#history-of-the-suez-canal>

47. Suez War (October 28-November 3, 1956). URL: <https://histclo.com/essay/war/ip/ip-suez56.html>
48. Spillmann, G. The Digging of the Suez Isthmus. URL: <https://www.napoleon.org/en/history-of-the-two-empires/articles/the-digging-of-the-suez-isthmus/>
49. Starr S. Attacks in the Suez: Security of the Canal at Risk? CTC Sentinel. –2014. – Vol. 7, Issue 1. URL: <https://ctc.westpoint.edu/attacks-in-the-suez-security-of-the-canal-at-risk/>
50. The Economic Impacts of the New Suez Canal. URL: <https://www.iemed.org/publication/the-economic-impacts-of-the-new-suez-canal/>
51. The «Egypt Green Hydrogen» project in SCZONE wins a contract worth € 397 million to export green fuel to Europe. URL: <https://sczone.eg/the-egypt-green-hydrogen-project-in-sczone-wins-a-contract-worth-e-397-million-to-export-green-fuel-to-europe/>
52. The European Union Supports the Development of the Suez Canal Economic Zone. URL: https://www.eeas.europa.eu/node/20637_en
53. The Geopolitical Importance of the Suez Canal. URL: <https://www.paradigmshift.com.pk/importance-of-suez-canal/>
54. The impact of the belt and road initiative on the Suez Canal cargo trade. URL: <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-024-00167-y>
55. The role of the Suez Canal in the Global economic order. URL: <https://modern diplomacy.eu/2023/10/06/the-role-of-the-suez-canal-in-the-global-economic-order/>
56. Turekulova, Z., Baitureyeva, K. The Suez Canal and Its Role in Formation of New International Political and Economic Relations in the XX Century // Oriente

Moderno. – 2020. – Vol. 100, No. 1. – P. 93–105. – Published by: Istituto per l'Oriente C. A. Nallino. URL: <https://www.jstor.org/stable/48593095>

57. The Suez Canal: Perspectives After the Ever Given Accident. URL: <https://www.ispionline.it/en/publication/suez-canal-perspectives-after-ever-given-accident-32127>

58. The Suez Crisis, 1956. URL: <https://history.state.gov/milestones/1953-1960/suez>

59. The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-15670-0_1

60. US aircraft carrier docks in Eilat. URL: <https://www.timesofisrael.com/us-aircraft-carrier-docks-in-eilat/>

61. What Was the Impact of the Suez Canal and Why Is It so Important? URL: <https://www.historyhit.com/1869-opening-suez-canal/>

62. Redalyc. Suez canal: an exploratory study on alternative trade routes. URL: <https://www.redalyc.org/journal/5575/557578949005/html/#B42>