DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395 ISSN : 2072-6317(P) - 2572-5440(O)

جامعة المثنى / كلية التربية للعلوم الانسانية

مجلة اوروك للعلوم الانسانية

موقع المجلة : www.muthuruk.mu.edu.iq

طريق الحرير القطبي دراسة جيوسياسية

سهاد جمال جهاد حمادي*

جامعة المثنى / رئاسة الجامعة

معلومات المقالة

تاريخ المقالة :

تاريخ الاستلام: 2024/4/15

تاريخ التعديل : 2024/5/08

قبول النشر: 2024/9/17

متوفر على النت: 2024/9/30

الكلمات المفتاحية :

طريق الحرير القطبي،

جيوسياسية، القطب الشمالي

الملخص

اقدمت الصين رسمياً في يناير 2018 على اصدار كتابها الأبيض لسياسه جديدة في القطب الشمالي المتمثل بمشروع (طريق الحرير القطبي) يسعى البحث لتسليط الضوء على المشروع وهو جزء مكمل للمبادرة الصينية المعروفة باسم مبادرة الحزام والطريق "حزام واحد طريق واحد" مشروع القرن الذي اطلق عام 2013، فقد توصل البحث الى ان اقدام الصين على المشروع يهدف لتقوية اواصر التعاون مع الدول القطبية بعيداً عن تلك التقليدية باعتبارها خاضعة لسيطرة الولايات المتحدة الامريكية كدول الخليج العربي في اسيا ، كون الصين اكبر سوق استهلاكية لموارد الطاقة من (نفط وغاز)كدولة مصدرة لأوروبا التي تتمتع بحجم تجارة تزيد عن مليار دولار مع الاولى يومياً لتصريف منتجاتها، اذ ان موارد القطب الشمالي مكنها من تكثيف تواجدها الاستراتيجي و الجيوسياسي في المنطقة وبسط نفوذها منهزه الظروف الاقتصادية التي شهدتها أوروبا، الى جانب ذلك يتسم المشروع المحدث بمزايا آمنة وسريعة بالمقارنة بالطريق القديم العابر لمضيق ملقا وقناة السويس ومن ثمْ توفير اكثر في الوقت والتكلفة.

©جميع الحقوق محفوظة لدى جامعة المثنى 2024

المقدمة:

الصين من الدول العظمى الساعية لتعزيز مكانتها بين اواسط دول العالم بوصفها دولة ليست قطبية فهي اليوم صاحبة مشروع عالمي يتمثل بطريق الحرير القطبي ولتحقيق اهدافه تطلب وضع خطة جيو إستراتيجية صينية بعيدة الامد تحت غطاء (علمي واقتصادي) لترسيخ قواعدها في المنطقة ولكسب نفوذ الدول القطبية لا سيما الصغيرة منها وانخراطها بتعاونيات ثنائية واقترابها من الولايات المتحدة الامريكية ومنافستها .

اولاً: مشكلة البحث:

يمكن صياغة مشكلة البحث الرئيسة على النحو الاتي:-

1- ما مشروع طريق الحرير القطبي؟

2- ما هي دوافع الصين من المشروع؟ وما هو موقف دول الشمال القطبي من المشروع؟

ثانياً : فرضية البحث:

انطلاقاً من المشكلة تفترض الباحثة الاتي:-

1-مشروع طريق الحرير القطبي يمثل استراتيجية صينية ناعمة طويلة الاجل وانموذج للتعاون الاقليمي والدولي لدمج الصين بالأسواق العالمية بما في ذلك إنشاء أسواق وطرق نقل جديدة في القطب الشمالي.

2- خلق الصين موطئ قدم لها في الممرات البحرية الشمالية القطبية والهيمنة على موارده. موقف الدول القطبية بين مؤيد ومعارض حرصاً على مكانتها الاستراتيجية في المنطقة .

ثالثاً: هدف البحث

*الناشر الرئيسي : E-mail : Suhad.jamal@mu.edu.iq

تسعى الدراسة إلى تسليط الضوء على مشروع طريق الحرير القطبي من الناحية الجيوسياسية والدوافع الحقيقية وراء انشاء هذا المشروع .

رابعاً: أهمية البحث

تأتي اهمية البحث من اهمية منطقة القطب الشمالي كونها الان مساحة للتنافس الدولي اذ يمثل مشروع طريق الحرير القطبي من المواضيع التي لاقت اهتمام الدول العظمى وصناع القرار لما له من تهديد على آمنها و استقرارها السياسي والاقتصادي واضعاف مكانتها العالمية .

خامساً: حدود البحث

تمثلت حدود الدراسة بالحدود المكانية لمنطقة القطب الشمالي ،في حين تمثلت الزمانية للمدة (2013-2024) مع التطرق لبعض المراحل التاريخية التي تخدم حدود البحث وتوجهاته.

سادساً: منهج البحث

اعتمدت الباحثة على منهجين للبحث الاول التاريخي لتتبع بداية انطلاق المشروع الصيني والثاني المنهج التحليلي لتحليل وتفسير مطالب البحث .

سابعاً: هيكلية البحث

اشتمل البحث على مقدمة واربعة مطالب، ركز الاول على اهتمام الصين بمنطقة القطب الشمالي مع بيان أهم دوافعها ،واهتم الثاني بمشروع طريق الحرير القطبي, في حين استعرض الثالث مواقف دول القطب الشمالي من المشروع الصيني, اما الرابع فقد تناول أهم المحددات التي تواجه طريق الحرير القطبي واختتم البحث بجملة من الاستنتاجات.

المطلب الاول:- الاهتمام الصيني بمنطقة القطب الشمالي.

الصين احدى الدول التي اولت اهتمامها بالقطب الشمالي اسوة ببقية الدول الكبرى لما تمتلكه هذه المنطقة من أهمية عالمية بغية تأمين مصالحها المستقبلية التي يتوقع ان تكون منطقة للصراع العالمي المستقبلي لما تحتويه من موارد معدنية كبيرة أهمها النفط والغاز الطبيعي الذي تحتاجه الصين لضمان استمرار حركة ماكنتها الصناعية، ولترسيخ وتجديد قوتها امام انظار دول العام في أقصى نقطة في المنطقة القطبية الشمالية من خلال شق طريق مكمل لها لتذليل العقبات الجغرافية والجيوسياسية التي تفصل بين الصين و أوروبا وكما هو في الطريق التقليدي القديم. عرفت منطقة (القطب الشمالي) وهو التعريف الاكثر شيوعاً على انها :- المنطقة التي تشمل المناطق البرية والبحرية الواقعة شمال الدائرة القطبية الشمالية (دائرة عرض 66 درجة و34 درجة شمالاً)،فالمواقع السطحية لهذه المنطقة تستلم من الشمس وفوق الافق مدة (24 ساعة) فقط ولمدة واحدة سنوياً خلال الانقلاب الشتوي،اختلفت المصادر في تقدير مساحة المحيط المتجمد الشمالي الاولى نحو (6.01) مليون ميل مربع أي بنسبة (4.3%) من مساحة محيط الأرض، واخرى بنحو (5.4) مليون ميل مربع(Congressional Research Service , 2023,p.1.) .وفي السياق ذاته تتمتع منطقة القطب الشمالي بدرجات حرارة ليست متطرفة, كما تضم اسطح بمساحات كبيرة من الجليد الذي سهل عملية انعكاس ضوء الشمس اذ يعمل كمثبت لدرجات الحرارة العالمية، ففي الواقع ان المنطقة مغطاة بجرف جليدي وليست يابسة, كما تخضع لقانون البحار ضمن معاهدة الامم المتحدة لعام 1982والتي تم توقيعها اكثر من 150 دولة (Ronald C. Brown, 2022, P.143) . اما من حيث الأهمية فهي تحظى بأهمية عالمية سواء بارتفاع قيمتها الاستراتيجية والاقتصادية أو من حيث الدراسات العلمية وحماية البيئة والطرق البحرية, فضلاً عن ثرواتها الطبيعية وما يرتبط بها من عولمة اقتصادية وتكامل اقليمي, إذ ينظر لمنطقة القطب الشمالي على انها معقل للمنافسة الاستراتيجية بين ايادي الدول العظمى والدول القطبية(Thuy T. Dang, 2022, P.2) .وفيما يأتي سيتم التطرق لتلك الأهمية :-

1- الاهمية البيئية :- تتمثل بموارد القطب الشمالي اذ تقع احتياطات (النفط والغاز الطبيعي) في (الحوض الامريكي والاسيوي, حوض الاسكا القطب الشمالي ،حوض شرق جرينلاند

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

المتصدع ،حوض غرب جرينلاند - شرق كندا, فضلاً عن حوض غرب سيبيريا واخيراً حوض ينسي- خاتانغا)(Federico Aznar Fernández –Montesinos, 2023 , P.13) .خريطة (1)،هناك احتمالية وبحسب ما اشارت اليه التقديرات بوجود حوالي (35 ترليون دولار) من احتياجات الغاز والنفط الخام غير المستغلة والحال ذاته عن الموارد المعدنية والتي تحرص الدول القطبية وجيرانها على استثمارها(.Ronald C. Brown,2022, P.143) . تمتلك القطاعات الروسية وأمريكا الشمالية رواسب من(اليورانيوم والنحاس والنيكل) اذ تضم الأولى على رواسب (الذهب ،التنغستن ،الفحم ،القصدير ،البلاتين ،الأباتيت والكوبالت) فضلا عن مواد الخام (الخزفية والميكا والتيتانيوم والبلاديوم والماس) وغيرها من الموارد (Rashmi B R, 2019 , P.7) .

2- الاهمية الاقتصادية :- ان الموارد الاكثر جاذبية والتي اسهمت بزيادة اهمية القطب الشمالي هي الموارد الخاصة بمجال (الطاقة الكربونية او المتجددة) فضلا عن استغلال الخامات النادرة والسياحة القطبية ،اذ لا تزال اهمية الثروة السمكية والمتمثلة بصيد الاسماك هو النشاط البحري الرئيس في المنطقة القطبية الشمالية(Alexander Cornet, 2018, P.5) .

خريطة (1) مناطق تواجد الموارد في القطب الشمالي

المصدر/ متوفر على الرابط: kyj5NKtrYdQ.jpg (1280×956) (userapi.com)

إلا إن التغيرات المناخية التي اجتاحت المنطقة ممكن ان تعمل على هجرة الارصدة السمكية نحو مياه اخرى جديدة وعليه سيؤثر على الانواع المحمية وفقاً لتصريحات الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) ومن ثمَ الاسراف بأنشطة الصيد التجارية وغير القانونية فضلاً عن تفاقم النزاعات الإقليمية بين الدول القطبية وغير القطبية الشمالية حول حقوق الصيد(Congressional Research Service ,2023.p.25.). فمن العوامل الرئيسة التي يسرت الوصول للموارد الطبيعية في المنطقة القطبية الشمالية هو ذوبان الجليد والتقدم التكنلوجي فقد ساعدت العولمة على اخراج القطب الشمالي من عزلته, فضلاً عن ارتفاع مستوى اسعار السلع الاساسية، هناك اهمية اخرى يتمتع بها القطب الشمالي بصفته مكان مواتٍ لتتبع الاقمار الصناعية ضمن المدار القطبي اذ من خلاله يتم التحكم بمشاريع الاقمار الصناعية مثل غاليليو من ثول(جرينلاند) (- Federico Aznar Fernández Montesinos,2023.p.20) . ما من شك ان اهمية الاستكشافات النفطية الانفة الذكر فضلاً عن المعادن والماس في شمال المنطقة القطبية ,يضاف اليها الاهتمام المتزايد بالسياحة القطبية الشمالية والسياحة البيئية كل الامور مجتمعة قد شكلت عامل جذب للأفراد غير الاصليين الى القطب الشمالي، ناهيك عما اضافته الطرق الجديدة التي عملت على زيادة الاهمية الاستراتيجية للمنطقة(Ronald C. Brown,2022, P.151) . وهو ما سيتم تسليط الضوء عليه خلال هذا البحث.

3- الأهمية السياسية :- يكتسب القطب الشمالي أهميته بصفته جيباً استراتيجياً وهو منعطف يسيطر على مساحة تتنافس من خلالها ثلاث قارات (آسيا و أوروبا امريكا) (Federico Aznar Fernández Montesinos,2023, P.16) . اذ عملت بوصفها المنطقة الوحيدة الرابطة بين تلك الكتل الاقتصادية العالمية الثلاثة الرئيسة (Alexander Cornet, 2018, p.4) . اما فيما يتعلق بالدول فهناك ثمانية منها قطبية وهي الدول الاعضاء في مجلس القطب الشمالي الذي تأسس في عام 1992, للبعض منها سواحل رئيسة مطلة على مياه شمال الدائرة

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

القطبية(Congressional Research Service, 2023,p.6) .تتمثل الدول ذات الارتباط بالقطب الشمالي بـ:- روسيا ،النرويج ، فنلندا ،أيسلندا ،الولايات المتحدة الأمريكية (عبر ألاسكا) ،كندا ،الدنمارك (عبر جرينلاند) والسويد، فضلاً عن المحيطين الأطلسي والهادئ(Rashmi B R, 2019, p.3) . كما يشار للدول الثمانية القطبية اعلاه بـ (**Arctic 8**) . (Ronald C. Brown, 2022,p.139). ترتبط الاهتمامات الصينية بالقطب الشمالي على اعتبار ان المحدد الجغرافي يؤدي دوراً هاماً في التوجهات العامة لأي دولة في سياستها الخارجية, وهو ما اكدت عليه دراسات (ما كندر وتشارلز ما كلوهان) اذ تعد الصين اكبر دولة مساحة بعد روسيا وكندا, فهي تقع في الجزء الشرقي من قارة اسيا على الساحل الغربي من المحيط الهادي بمساحة تقدر (9.572.678) كم2, وبين دائرتي عرض (54.18) وبين خطي طول (135.74) سمحت هذه المساحة بامتلاك الصين عمق استراتيجي كبير (اليوسفي,2018,ص 13) . في واقع الحال ان الصين جغرافياً تعد دولة مفصولة عن المنطقة القطبية الشمالية من خلال (روسيا واسيا الوسطى) (Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung, 2022, P.26) . الا انها تستدل بنفسها كطرف فعال ومؤثر في المسائل القطبية كونها دولة قارية قريبة لدائرة القطب الشمالي وذات روابط متغيرة اذا ان هناك مناطق شمال الصين تقع ضمن النظام (المناخي والبيئي والبيولوجي) للمنطقة القطبية الشمالية (Yang Jian, Zhao Long, 2019, P.131) . خريطة (2). فقد اشار زعيم وزير الخارجية الصيني (وانغ ي) بأن الصين (دولة قريبة من القطب) فضلاً عن بيانه للإرث التاريخي للاهتمامات الصينية(Anu Sharma, 2021, P.75) .اذ ترى االصين انها اكتسبت شرعيتها في القطب الشمالي منذ قيامها بتوقيع معاهدة (سفالبارد) عام (1920)(Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung,2022, P.23) . تم اختيار الصين كعضو مراقب ضمن (13عضو) في مجلس القطب الشمالي خلال عام 2013(Alexander Cornet,2018, P.6) . (اذ يتجلى الدور الرئيس لصفة المراقب من خلال متابعة الاجتماعات والاطلاع على سياق العمل) حيث دام عمل الصين بهذا الدور لمدة سبع سنوات (Liz Bowman, Qingchao Xu, 2020, P.10) . وجهة نظر الصين إن الوجود النشط للتجارة والطاقة في المنطقة القطبية الشمالية يمثل وسيلة لترسيخ وضعها (الجيوسياسي والجغرافي الاقتصادي) ومن ثمْ اقتراب الصين من روسيا والدول القطبية حيث ان الأخيرة هم شركاء تاريخيين للولايات المتحدة الامريكية في حين الدول القطبية شركاء متوائمون سياسياً للصين ومستقرون سياسيًا وبمنتهى التطور(Caitlin Keliher, 2020, P.27) . فضلاً عن تواجد التحالفات العسكرية الأمريكية وعمليات الانتشار في آسيا ممكن ان تعمل على تقيد صعود الصين وعليه إعادة التوازن الأمريكي إلى آسيا (Joel Wuthnow, 2012, P.12) . هناك مخاوف صينية من البقاء محلياً وعلى الأمد البعيد بالاعتماد على مواردها من (المياه والغذاء) الاخيرتان ذات الارتباط الوثيق بالتغيرات المناخية كما هو الحال بارتفاع درجة الحرارة في شمال الصين والتفاوت في مستويات هطول الأمطار بين شمال شرق الصين وجنوبها، فضلاً عن مشاكل الجفاف والفيضانات لذا عمدت الصين لربط زيادة معدل التلوث بالضباب في مناطق شرق الصين باحترار القطب الشمالي ولكون الصين ذات تاريخ طويل في أبحاث الغلاف الجليدي في منطقة الهيمالايا و توظيف الخبرة لصالحها في المنطقة القطبية الشمالية(Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, P.5) . تبنت الصين ذريعة "القطب الثالث" (جبال الهيمالايا) بغية التوغل باتجاه القطب الشمالي(Rashmi B R, 2019,p.11) . فضلاً عن موارد المنطقة القطبية الشمالية اذ أشارت التقديرات أن المنطقة تضم (حقول من النفط والغاز الطبيعي غير المكتشفة في القطب الشمالي والتي تتجاوز (500) مليون برميل) ومن ثمْ تشكل هدفاً للاستثمار الأجنبي المباشر للصين (Yu Cao,2022,P.3) . فمن وجهة نظر أنصار

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

الليبرالية الجديدة ان الوجود الصيني في المنطقة القطبية الشمالية التي هي مركز (الاقتصاد والتجارة) واعتماد معظم الدول العظمى عليها لتلبية احتياجاتها الاستهلاكية من الطاقة ومن جانب آخر استمرار قطاع التصنيع لديها هو ما يدفع الطموح الصيني لامتلاك حصص اكثر في الحقول غنية بالموارد كما هو في القطب الشمالي(Rashmi B R,2019,p.12).

خريطة (2) الموقع الجغرافي للصين من الدائرة القطبية الشمالية

المصدر/متوفر على الرابط:-

cn-02.jpeg (845×1019) (worldatlas.com)

اذ تحتفظ الصين بعلاقة قوية مع المنظمة الدولية للطاقة العالمية باعتبارها مستوردًا صافيًا للطاقة نظرًا للتنمية الاقتصادية السريعة التي تتمتع بها، يبلغ إجمالي استهلاك الطاقة الأولية في الدولة نحو (3.1) مليار طن من مكافئ النفط بنسبة (23٪) من استهلاك الطاقة العالمية وعليه استثمار الصين وبقوة في قطاع الطاقة في المنطقة القطبية الشمالية في محاولة للوصول إلى مواردها المستقبلية ·فعلى الصعيد الاقتصادي فهو احد اهداف التنمية الاقتصادية والبنية التحتية الساعية لتحقيقها الصين في ميدان القطب الشمالي براً وبحراً كونها تستهدف وبشكل مباشر المشاريع المتمثلة ببناء (محطات للبريد, المراكز اللوجستية)على امتداد طرق الشحن القطبي الرابط بين امريكا الشمالية وشرق اسيا فضلا عن اوربا الغربية لامتيازها باختصار الوقت وكلف الشحن بين مراكز التسوق في شرق اسيا و اوربا (Liz Bowman , Qingchao Xu, 2020, p. 6) .الايدلوجية الصينية المطبقة تنظر للاتحاد الاوربي بمنظر المستهلك(سياسة تجارية انتهازية)(Alexander Cornet2018,p.2) . فضلاً عن ذلك فقد روجت الصين للسياحة المستدامة في القطب الشمالي, اذ تتفوق السياحة الصينية من مغامرات واستكشافات قطبية نمو السياحة الخارجية , اذ ان بين كل ثلاثة سواح واحد منهم سائح صيني, كما اعتمدت الصين ضمن سياستها الاقتصادية في القطب الشمالي على (شراء اراضي) لغرض جذب العملاء الصينيين للمنطقة، اذ اسهم ذلك في (الاستثمارات الصينية الثنائية) مثال/ استثمارها نحو (34 مليار دولار) لقطاع طاقة الرمال النفطية مع روسيا فهو يمثل مصدر جديد للطاقة في الاسواق الصينية(Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, .p. 8) . أما علمياً واكاديمياً انشأت الصين المحطة الارضية القطبية عن بعد عام 2016ومرصد علوم القطب الشمالي مع ايسلندا عام 2018 ومركز ابحاث لخدمات البيانات والمراقبة الفضائية (Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung, 2022,p.26) . يشار الى انها اطلقت اول قمر صناعي عام 2019 يدور في مدار قطبي(- Federico Aznar Fernández (Montesinos, op.cit2023,.p.20 . الصين وحتى الان تمتلك قدرات بنية تحتية علمية اكبر من اي دولة اخرى خارج منطقة القطب الشمالي, كما تمتلك كاسحتين جليدتين قطبيتين في المنطقة القطبية وهي (شيويلونغ1 و شيويلونغ 2)، اذ تبنت الصين حزمة من الدوافع لتبرير تواجدها في المنطقة القطبية الشمالية تمثلت بالاتي:-

1- اكتساب الصين الدور القيادي والتنافسي في قضايا المناخ العالمي كون الولايات المتحدة اتاحت الفرصة لها يتجسد ذلك من خلال الاستثمارات الصينية للطاقة المتجددة وسياساتها

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

الاقتصادية للحد من استخدام الطاقة ومخلفات انبعاث الغازات الدفيئة، وعليه فالصين لديها مخاوف وعلى الامد البعيد من بقائها محلياً فيما لو عاشت بمحدودية في مواردها المائية والغذائية فقد ربطت انماط الاحترار في القطب الشمالي وما يتبعه من فقدان للجليد البحري في زيادة انماط الاحترار في القطب الشمالي فضلاً عن ايام التلوث بالضباب في شرق اسيا.

2- نظراً لتوفر الممرات البحرية و بحر الشمال في القطب الشمالي هذا يوفر للصين امكانيات وافاق مستقبلية يعمل على شحن الصادرات بأقصر واسرع وقت ,اذا تمتلك الصين ستة من اكثر عشر موانئ حاويات ازدحاماً في العالم.

3- دعم سكانها المتزايد وعلى الامد البعيد بأمن مواردها واستخداماتها الاقتصادية كون المعدل المطلوب من الغذاء محلياً يجهد اراضيها فضلاً عن ازالة الغابات .

4- القطب الشمالي يتميز بتوفير بيئة ملائمة فريدة للبحث بأمور الامن الغذائي نتيجة ارتفاع درجة حرارته بضعف المعدل العالمي(LizBowman , Qingchao Xu, 2020,.p.5,8).

5- عملية تعاونية متعددة الاطراف بين دول القطب الشمالي والدول غير القطبية الشمالية, وعليه فهو جزء من سياسة الصين في القطب وامتداد لمبادرة الحزام والطريق فضلا عن سعيها لتعزيز البحث العلمي في القطب الشمالي (Yng Jian, Zhao Long, 2019,.p.134-135).

6- تسعى لتقليل استخدامها للطريق البحري الجنوبي المتوجه نحو (الخليج العربي) المارة عبر مضيق(ملقا) ذات نقطة الاختناقات البحرية التي تمر بها الصين كونها مهددة بالإغلاق من قبل الولايات المتحدة وحلفائها في شرق وجنوب شرق اسيا مثل (اليابان والفلبين وفيتنام واندونيسيا) كلها تعمل على تضيق التجارة البحرية للصين بدفع من الولايات المتحدة خلال الأزمات أو الصراعات(Congressional Research Service , 2023,p.33)

7- مخاوف الصين من التغيرات البيئية ذات التأثير المباشر على أنظمتها الاقتصادية والزراعية والغابات ومصايد الأسماك والصناعة البحرية ولكون الصين مستهلك رئيس للطاقة في العالم فإن اهتمامها باستغلال الموارد لا يعد مفاجأة(Rashmi B R,2019, p.11) .

8- احتياجها للمواد الخام بنية ان تصبح (مصنع للعالم) (Federico Aznar Fernández -Montesinos, 2023,p.10).

9- تطمح الصين لتنويع الشحن الاستراتيجي والبحث عن مرونة لتجارتها .

10- يمتاز القطب الشمالي بكونه منطقة خالية من تهديدات القرصنة كما في البحر الأحمر

والمحيط الهندي فضلاً عن عدم وجود صراعات

محلية وبالتي تكون منطقة اكثر آمن للسفن الصينية (Caitlin Keliher, 2020p.30) .

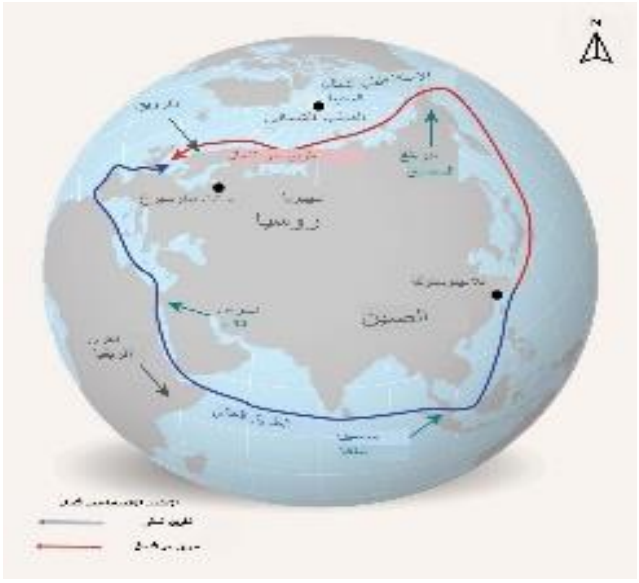
المطلب الثاني :- طريق الحرير القطبي.

تحاول الصين التمسك بفكرة إنها "دولة قريبة من القطب الشمالي"، على غرار المملكة المتحدة التي تسمي نفسها اسم "الجار الاقرب" وبما ان لها طموحات عالمية حاولت الصين التجارية أن تبث وجودها في المنطقة القطبية الشمالية والاخيرة الاقل استكشافاً وغنية بالموارد ومن ثم بناء هوية جديدة كونها تعد قوة عالمية(Rashmi B.R, 2019,p.11) . فقد أطلق الرئيس الصيني (شي جينغ) خلال زيارته الى كازخستان عام 2013 بداية المبادرة الصينية لطريق الحرير(البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين) تحت عنوان (حزام واحد طريق واحد)(اليوسفي, 2018,ص2.) . واسترشاداً بالمشروع الصيني تم في عام 2016 تحديد (الطريق البحري الشمالي) كخيار آخر للطريق الجنوبي التقليدي وعليه يعرف طريق بحر الشمال (NSR):- بأنه الطريق الوحيد في القطب الشمالي المستخدم للشحن التجاري لمسافات طويلة اذ يعد جزء فرعي من الجزء الروسي للممر الشمالي الشرقي الممتد من النرويج حتى مضيق بيرينغ, تشمل المياه البحرية (مياه البحر الداخلية، المياه الإقليمية، منطقة متاخمة

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

والمنطقة الاقتصادية الخالصة) من أرخبيل نوفايا زيمليا في الغرب، حتى مضيق بيرينغ شرقاً وعلى نحو مماثل ففي عام 2018 كشفت الصين النقاب من خلال ما اصدرته بالوثيقة او ما تعرف بالورقة البيضاء (الكتاب الابيض) التي اشارت من خلاله عن الطموحات الصينية من مشروع (طريق الحرير القطبي) يستهدف الاخير دمج المحيط المتجمد الشمالي ضمن مبادرة (الحزام والطريق) البالغة قيمتها تريليون دولار (Cécile Pelaudeix,2018, p.1) . خريطة (3). فقد اشارت الصين ومن خلال الكتاب الأبيض ان القطب الشمالي هو (احد الممرات الاقتصادية الزرقاء الثلاثة :- جنوب المحيط الهادي و بحر الصين الجنوبي) ذات الارتباط الحدودي ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية(Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung, 2022,p.24) . وعليه يعد هذا اول تأكيد رسمي و واهتمام أكثر وضوحًا لسياسة الصين المستقبلية في المنطقة والساعية لتطويرها بغية ادراج المحيط المتجمد الشمالي ضمن مشروعها (Alexander Cornet,2018, p.7).

خريطة (3) الامكانات الاقتصادية للشحن عبر طريق (بحر الشمال)



المصدر/ متوفر على الرابط التالي :-

143032.jpg (1140×1225) (tmgrup.com.tr)

وبذلك عرف (الكتاب الابيض)على انه:- سياسة صينية واستراتيجية شاملة للقطب الشمالي نشرت في عام 2018وقد نص بأن الصين (شريك مهم في شؤون القطب الشمالي) وعلى اثر ذلك تركز اهتمام الصين في القطب الشمالي وانعكاساته المحتملة على النظام المناخي والبيئي فضلاً عن المصالح الاقتصادية (Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, p.51.) . ان ابرز ما ورد في الكتاب الابيض يتمثل بالاتي :- الاستثمارات الاقتصادية, البحوث العلمية, حماية البيئة ,البعد الانساني للسكان فضلاً عن المشاركة في طرق الشحن (طريق بحر الشمال)(Arild Moe, Olav Schram Stokke, 2019 , P.260) . واستكشاف الموارد القطبية من (نفط وغاز ومعادن ومواد اخرى) واستثمارها, حماية البيئة ،معالجة التغيرات المناخية, الحفاظ على مصائد الاسماك , فضلاً عن تنمية الأمن الانساني والموارد السياحية (Oscar Almén and Christophe Weidacher Hsiung,2022, p.25). ان مبادرة الحزام والطريق تضم ثلاثة اجزاء هي:- (مبادرة الحزام والطريق البرية، طريق الحرير القطبي، فضلا عن طريق الحرير البحري) (Rashmi B R, 2019,p.12) . اما مشروع الحزام والطريق (PSR) او ما يعرف بطريق الحرير القطبي (البناء المشترك) يعرف بأنه :- مبادرة دولية لمنطقة معينة تهدف للتعاون حول طرق الشحن الرئيسة والساحلية في منطقة القطب الشمالي تستهدف المواضيع الجيوسياسية والروابط الاقتصادية والاجتماعية في القطب الشمالي فضلاً عن تنمية السياسة الاقتصادية الحديثة بغية ربط (اسيا وتحديداً الصين بأوربا) (Yang Jian, Zhao Long,2019, p.132). كما يعرف (طريق الحرير القطبي) :- هو خطة بعيدة المدى تستهدف دمج الصين بالأسواق العالمية وانشاء طرق نقل جديدة تشييد السكك الحديدية وخطوط للأنابيب عبر اسيا الوسطى وروسيا وصولاً الى أوربا اعتماداً على خدمات لوجستية متطورة في القارة الاسيوية(Arild Moe, Olav Schram Stokke, 2019,p.267) . ان القطب الشمالي لا يمثل كمنطقة

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

غنية بالموارد أمام الصين فحسب وانما يقدم حلاً آخر لمعضلة (ملقا) الذي اشار إليه الرئيس الصيني السابق (هو جين تاو) لاعتماد تجارة الصين المفرطة على المناطق المزدحمة وعليه مضيق ملقا يشكل عقبة لابد من تخفيفها من خلال طريق اخر لتقليل وقت السفر إلى أوروبا بما يقارب اثني عشر يومًا ومن ثم توفير اكبر بتكاليف الوقود والشحن (Rashmi B R,2019, p.10) · اذ يعد طرق (NSR) إلى دول الشمال اكثر سرعة بنسبة (40٪) الصين نحو أوروبا مقارنةً بـ الطريق التقليدي عبر قناة السويس, يعمل على توفير الشحن في القطب الشمالي فضلاً عن المرونة والأمان الذي يوفره للسفن والبضائع الصينية(Caitlin Keliher,2020, p.4) · تعد الطرق البحرية ذات أهمية جيو استراتيجية وجيوسياسية للدول الساحلية لدرجة تعرضت لمناقشات حول الملكية, اذ يبدأ مسار البحر (الشمالي الشرقي) على طول شمال أوروبا قبالة شبه الجزيرة الاسكندنافية، حتى يصل شرقًا عبر مضيق بيرينغ، أما الممر(الشمالي الغربي) فهو يمر عبر المياه الأرخبيلية الكندية وصولاً ساحل ألاسكا من مميزاته يعمل على تقليل مسافة الشحن بين اليابان والمملكة المتحدة إلى حوالي (8000 ميل) مقارنة بالطريق التقليدي الطويل والمروع المار عبر قناة السويس أو حول أفريقيا, في حين يمر(الطريق البحري) عبر اليابان حتى بحر بيرينغ، متبعًا الطريق الشمالي فوق روسيا وبحر النرويج انتهاءً بالقرب من هولندا ،خريطة (4و5) ان استراتيجيات البنية التحتية التي تنتهجها الصين ذات معنى جيوسياسي فهي تنظر إلى ما هو أبعد من الطاقة والملاحة في القطب الشمالي (Rashmi B R,2019, p.8). يتجسد ذلك من خلال مشاريع البنية التحتية مثل:- (الموانئ ،الكابلات البحرية ،المطارات، الاستثمار الأجنبي المباشر، فضلاً عن الشحن والتجارة) في روسيا والدول القطبية(Caitlin Keliher,2020, p.6) · ففي ما يخص الموانئ كانت أول مشاريعها في أكتوبر عام 2016 إذ أكدت شركة(بولي إنترناشيونال)القابضة الصينية تمويلها لبناء ميناء(أرخانجيلسك) الروسي للمياه العميقة وهو مركز نقل حديث رئيسي بسعة تبلغ نحو (38 مليون طن) الذي من المقرر اكتماله بحلول عام 2035 (Cécile Pelaudeix,2018 , p.2). بغية ربطه بمشروع سكة حديد بيلكومور (Rashmi B R,2019, p. 14) .

خريطة (4) (طريق الحرير القطبي)

المصدر/ متوفر على الرابط:-

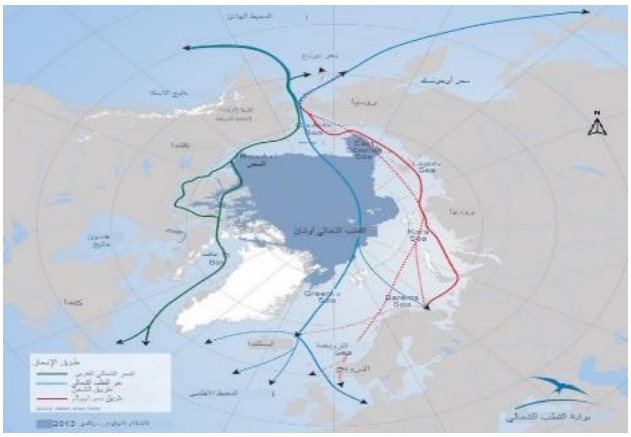
Map of existing and developing routes included in «Polar Silk Road» [36] | Download Scientific Diagram (researchgate.net).

فضلاً عن خط سكة حديد قطبي آخر يربط (روفانيمي في لابلاند بميناء كيركينيس) النرويجي بتكلفة تقديرية تبلغ نحو(3 مليارات يورو) يعمل الاخير على فتح رابطًا جديدًا من منطقة بحر البلطيق حتى الممر الشمالي الشرقي وصولاً آسيا(Cécile Pelaudeix,2018 , p.2) .مشروع اخر يشكل رابطًا رسميًا مع البر الرئيسي لأوروبا من المحيط المتجمد الشمالي يتمثل بطريق السكك الحديدية (روفا نيمي) الرابط بين فنلندا و كيرك ينيس في النرويج، كما تم إضافة عنصر إضافي لهذا المشروع هو(كابلات الألياف الضوئية) مما سيعمل على توافر البنية التحتية الرقمية في الدول الاسكندنافية ومن ثمّ خفض تكلفة الشحن الدولي لدى آسيا فضلاً عن اختصار(20 يوم) شحن في رحلات الشحن بين آسيا حتى أوروبا (Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, p.15) . فقد ابحرت سفينة بين النرويج وكوريا الجنوبية صيفاً عام 2017 استغرقت (19) يومًا فقط بنسبة سرعة (30%) مقارنة بطريق قناة السويس ودون اللجوء لكاسحة الجليد، ثم في شتاء كانون

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

الثاني 2018 انطلقت سفينة روسية بين كوريا الجنوبية وسابيتااذ نقل نحو(18) مليون طن زيادة بنسبة (80%) عن العام السابق ،اما في 2019 نقل ما يقارب (26) مليون طن عبر ذات المنطقة (- Federico Aznar Fernández Montesinos,2023, p.11) .

خريطة (5) طرق الشحن في القطب الشمالي



المصدر/ متوفر على الرابط:-

Arctic_Sailing_Routes.jpg (600×608) (arcticportal.org)

المطلب الثالث :- موقف الدول القطبية من مشروع (طريق الحرير القطبي).

ترى الصين ان نجاحها في القطب الشمالي يرتبط بإنشاء شراكات مع الكيانات الإقليمية ودعمهم لها(Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, p.8). وعليه تعد دول الشمال الاوربي شركاء رئيسيين لتطوير واستغلال الشحن البحري في المنطقة لما لها دور بالغ الأهمية في استكشاف واستخراج الموارد الطبيعية من خلال ما تمتلكه من الخبرة والمعرفة التاريخية في هذا المجال ومن ثمْ هم شركاء جذابين الصين(Caitlin Keliher,2020, p.18).

البدايةً مع روسيا كونها المستحوذ والقوة الأكبر في منطقة القطب الشمالي اذ تمتلك اطول خط ساحلي في القطب الشمالي وعليه اثمر ذلك وجود مصالح في عموم مكونات القطب(Thuy T. Dang Tran Ngoc Diem, 2022 p.3) . يبلغ طول الخط الساحلي قرابة (53كم) من ساحل المحيط المتجمد الشمالي كما تضم ما يقارب نحو (4) ملايين نسمة من سكانها (Ronald C. Brown,2022 p.143) . فروسيا تسعى بالمطالبة بجزء كبير من المحيط الشمالي اعتباره ملاذاً آمناً لمصالحها الاقتصادية وللهويه الوطنية ، فضلاً عن ازدياد التوجه الدولي لاستغلال المنطقة القطبية الشمالية من الممكن ان يعمل على نشوب حروب موارد والاخيرة تعد الاساس لسياسة روسيا في المنطقة فهي حريصة على تطوير اراضيها القطبية(Lukin, Artyom,2021, P.5).فضلاً عن اوليات استراتيجيتها احتفاظها بقدرتها في الردع النووي بالمنطقة إذ تحتفظ بأكثر من ثلثي الرؤوس الحربية النووية المتمركزة في البحر لتأمين قوتها(Kristin Van Abel,2017, P.12 - 15). اذ يرى بعض المراقبين ان ما فعلته روسيا عام 2007 بغرسها العلم في قاع البحر بالمنطقة القطبية الشمالية بمثابة صحوة قاسية للاستراتيجيين الصينيين من المحتمل ان يولد تدافع على موارد المنطقة من (نفط وغاز طبيعي) (المنافسة الجيوسياسية)(Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung,2022, p.23). هناك تعاون مشترك مع الصين الحليف الأقرب لروسيا الأخيرة تدفع الصين لتكثيف استثماراتها في المنطقة وتقديم المساعدات والقروض والمشاريع لدول القطب الشمالي بهدف سحب البساط من تحجيم التأثير الامريكي على هذه الدول فالتعاون مع الصين كونه الحل الانسب جراء التراجع في رأس المال والتكنلوجيا الغربية(Lukin, Artyom,2021, p.5). من جانب اخر ان التعاون ناجم عن تطوير الطاقة المتجددة الذي من المرجح ان يدفع بالدول الاوربية مستقبلاً ان تكون اقل اعتماداً على النفط والغاز الطبيعي الروسي وعليه سيعمل ذلك على انخفاض الطلب الاوربي على تطوير الطاقة الروسية في القطب الشمالي ومن ثمْ تفقد تدريجياً تفوقها الاستراتيجي على أوربا (صادرات الطاقة) تحديداً فقد تطورت العلاقات وبالتدريج بين الدولتين وفقاً للمبادرة الصينية الاوسع في القطب الشمالي عام 2013 ففي عام 2014 برزت العقوبات الغربية جراء الازمة الاوكرانية فضلاً عن تدهور العلاقات

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

الامريكية الروسية كان احد المسببات لرفع مستوى التعاون الروسي مع الدول الاسيوية ، برز التعاون من خلال :- بناء (خطوط الانابيب والسكك الحديدية وطرق الشحن فضلاً عن بناء الجسور العابرة للحدود والكابلات البحرية) (Yu Cao, 2022, P.6) . فمن امثلة المشاريع الضخمة بين روسيا والصين هو مشروع (الغاز الطبيعي المسال ياماال) وفق المراحل (2و3) (Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, p. 9) . يقع الاخير شمال شرق شبه جزيرة ياماال الروسية في القطب الشمالي لذا يعد اول مشرع استثماري للتعاون بين الدولتين وفقاً للمبادرة القطبية واكبر مشروع في العالم للغاز الطبيعي المسال .طاقته الانتاجية تبلغ (926) مليار متر مكعب حصة الصين البالغة (20%) من المشروع لدى شركة توتال الفرنسية وCNPC الصينية, يضاف اليه (البنية التحتية ،محطات الشحن ومرافق للتخزين)(Yu Cao,2022, p.3) . في حين تبلغ حصة روسيا من المشروع نحو (50.1%)، كما تتضمن خطة المشروع (كاسحات الجليد) التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال و(ناقلات الجليد) بغية تصدير منتجات الغاز المسال لا سواق اسيا ، المحيط الهادئ والاسواق الاوربية فضلا عن (معسكر للعمليات ومطار ومحطة الطاقة الروسية ياماال) ففي عام 2016 عملت البنوك الصينية على إقراض المشروع حوالي (12)مليار دولار لتغطي ثلثي احتياجات الإقراض الخارجي (Rashmi B R,2019, p.13) . مشروع آخر للغاز الطبيعي المسال هو (Arctic LNG) يقع في شبه الجزيرة الروسية غيدان تبلغ طاقته الانتاجية (19.8) مليون طن سنوياً الا انه وبسبب الحرب الاوكرانية الروسية خرج الشركاء الغربيون من المشروع مثال:- شركة (توتال الفرنسية، ليندي ،سيمنز الالمانية وميتسوي اليابانية) ومشروع شركة الصين للهندسة الكيمائية المتمثل بحقل (باياكا) للنفط اكبر مرفق لتخزين النفط في المنطقة القطبية الشمالية يبلغ الاحتياطي النفطي (420)مليون طن بناء (6) وحدات لمعالجة النفط الخام مع بناء رصيف لتحميل الخام من النفط وانابيب لضغط النفط ومزرعة صهاريج اذ من المفترض ان ينفذ عام 2023 ، اما فيما يخص الموانئ اذ انشاء (ميناء سابيتا) اللوجستي المرتبط بمشروع ياماال الانف الذكر وميناء (زاروبنيو) الروسي لتصدير الحبوب الروسية والبضائع الصينية من ميناء زاروبينو البحري لتنشيط المدن الصناعية القديمة في شمال شرق الصين وهو نقطة اتصال حاسمة للشحن الروسي و تعزيز لأمنها البحري واقتصادها في الشرق الأقصى تزامناً مع الهيكل الجيوسياسي الحالي والعقوبات الغربية على روسيا ، فضلا عن بناء اول طريق للشحن (نينغبو) الصين عام 2018 بين هونشون (الصين)،ميناء زاروبينو (روسيا) و بوسان (كوريا) ذهاباً واياباً وبمدة (15) يوماً لنقل (430) طن من المواد الخام المستخدمة لصهر النحاس (Yu Cao,2022, p.4-6).

في حين تنظر الولايات المتحدة الامريكية للقطب الشمالي كقضية عالمية وليست اقليمية فالمنطقة هي نقطة توتر حديثة بين الولايات المتحدة الامريكية والصين لذا فان الاستراتيجية الامريكية في منطقة نائية جغرافيا وغير معلومة لمعظم الولايات المتحدة دفعها لاعتماد سياسة الاحتواء تجنباً للمواجهة الصينية فكلما ازداد تواجدها كلما اثمر عن اثار جيوسياسية واقتصادية وأمنية للولايات المتحدة ولدول الشمال كما فضلت اسلوب آخر وهو العمل احادي الجانب في المنطقة في الوقت الذي كانت فيه الصين تعتمد اسلوب المتعدد الاطراف(Caitlin Keliher,2020, p.5) . سابقاً كان هناك تردد من قبل دول (الدنمارك، فنلندا ،ايسلندا ،النرويج والسويد) من الاقتران للتعاون الصيني (Ronald C. Brown,2022, p.150) . اما في الوقت الحاضر هناك تقارب كبير مع الصين في ظل الازمات الاقتصادية التي تمر بها هذه الدول مقابل حجم الاستثمارات والمشاريع الاقتصادية الكبيرة التي تبنتها الصين في هذه الدول فقد استهدفت السياسة الصينية وبشدة بعض الدول والاقاليم المتضررة جراء الازمة المالية التي لحقت بها عام 2008 (Cécile Pelaudeix,2018, p.7) . فضلاً عن ان الصين تبنت اسلوب

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

الشراكات الثنائية مع الدول الاوربية الصغيرة لمنع بقاء القطب الشمالي حصراً بين ايادي الدول القطبية فهي تأمل بالاعتراف بمصالحها اعتماداً على اجراءات ناعمة وعلمية تعاونية مدروسة (Federico Aznar Fernández -Montesinos,2023, p.44) . ولكون الصين الأولى عالمياً كأكبر مستهلك للطاقة تليها الولايات المتحدة الامريكية ثاني أكبر مستهلك للنفط(Alessia Amighini, 2017, P.126) . ولكسب النفوذ السياسي والاقتصادي فقد لجأت الصين الى الاستثمار الاجنبي المباشر وبذات الاستراتيجية للتعاون مع الدول الصغيرة مثال دول :- (الدنمارك ،النرويج ,السويد ،ايسلندا وفنلندا) الصين اثارت الجدل لتمويلها منجم للأتربة النادرة واليورانيوم في جرينلاند تحديداً في موقع كفانيفيلد كون الاخير يخضع للتدقيق من جانب الحكومة الدنماركية الا انها في عام 2016 اجازت استكماله ابان معركة قانونية ،فهناك تبرز مخاوف الدنمارك من الاستثمارات الصينية من ان تكون اجندات لسياسة خفية بهدف ابعاد جرينلاند عن المملكة الدنماركية واقترانها بالاستثمارات الخارجية(Liz Bowman , Qingchao Xu,2020, p.9) . فضلاً عن العرض الصيني بتمويل تحديث مطاري ((نوك و ايلوليسات) جميع ذلك قوبل بالرفض الدنماركي الاخيرة اعتبرت ذلك مخاطرة غير مقبولة فهدف الصين في جرينلاند اقترابها من الاراضي الامريكية والهيمنة على الموارد النفطية والعناصر النادرة واحتكارها(Federico Aznar Fernández -Montesinos,2023, p.50) . اما قطاع (النقل الجوي)في جرينلاند هو ما يتطلع اليه المستثمرون الصينيون قد ولد مخاوف امريكية ودنماركية مثال: العروض المقدمة من شركة الاتصالات الصينية (ccc) بالمناقصات مع شركة مطارات (كالايت) التابعة لجرينلاند لتطوير البنية التحتية للمطارات نوك العاصمة إيلوليسات ذات الوجهة السياحية(Cécile Pelaudeix,2018,p.2) .اما التعاون النرويجي والسويدي تجسد في مجال الطاقة الاول بـ (النفط النرويجي) في حين كان التعاون الثاني بـ (طاقة الرياح السويدية)(Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung,2022, p.50). ايسلندا احد الشركاء الاقتصاديين الداعمين التي رحبت بالتقارب التجاري مع الصين كونها في واقع الامر حينها بحاجة للتعافي من الازمة الاقتصادية لها عام 2008 (Alexander Cornet,2018, p.12).لذا حاولت ان تكون في مقدمة دول التعاون القطبي الشمالي مع الصين ففي عام 2013 برزت بين الدوليتين اعلاه الاتفاقية المتمثلة بالتجارة الحرة المعنية بتربية الاحياء المائية لبيع منتجات السلمون المستزرع بدون رسوم كمركية لصالح ايسلندا ومن ثمْ ارتفع مستوى حجم التجارة عام 2014 من (201) مليون دولار الى نحو (712) مليون دولار عام 2018، كما عمدت الصين للتعاون العلمي مع ايسلندا عام 2018 على فتح مرصداً علمياً في القطب الشمالي تحديداً خارج مدينة اكوريري الايسلندية بنية تعزيز التعاون في علوم القطب نتيجة انعكاس تأثيرات تغير المناخ لدى القطب الشمالي على مناخ الصين المحلي(Liz Bowman Qingchao Xu,2020,p.4,9) . وفي العام ذاته تم التعاون على انشاء مرصد (اوروا) لأبحاث الغلاف الجوي وعلم المحيطات (Cécile Pelaudeix, 2018,p.4.).

المطلب الرابع:- المحددات التي تواجه طريق الحرير القطبي.

هناك عدد من المحددات التي تعترض مشروع طريق الحرير القطبي وكالاتي:-

1- المحددات الروسية وتنقسم :- **أ- داخلية :** -الصين دولة غير قطبية ومن ثمْ فهي ذات مستوى محجم في اتخاذ قرارات شؤون القطب الشمالي على العكس من روسيا ذات السيادة في المنطقة القطبية الشمالية التي تمثل المركز الاستراتيجي للأمن الوطني الروسي وموارده .

ب: الخارجية :- تتجسد بنزاعات جيوسياسية قائمة في القطب الشمالي اذ ان عقوبات الاتحاد الاوربي قد حفزت التعاون الروسي الصيني وجعل الصين هي الداعم والعميل الرئيس المالي والاجنبي فضلاً عن كونها الشريك التكنلوجي للمشاريع الروسية في القطب الشمالي مثال:- النزاع (الروسي الامريكي) حول الوضع

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395

القانوني لحدود مضيق بيرينغ ومنطقة البحر الأبيض المتوسط ، فضلاً عن نزاعات حدود الجرف القاري بين (روسيا وكندا)(Yu Cao,2022, p.8-9) .

2- مراقبة خفر السواحل الامريكية للمشكلات المحتملة الحدوث مهامه وكالة فيديرالية رائدة في المنطقة الذي يروم لتوفير الأمن الداخلي الامريكي وسلامة وصول الصادرات فضلا عن الاشراف البيئي وحرية الملاحة(Caitlin Keliher,2020, p.6.).

3- عدم استيعاب حاويات السفن الضخمة المارة عبر قناة السويس مثال / ففي عام 2017 بلغ الحجم الاجمالي للتجارة المارة عبر القطب الشمالي (9.7) مليون طن إلا إن (194.4) الف طن فقط من هذه التجارة تم نقلها عبر الممرات البحرية في حين الحمولة المتبقية قد نقلت عبر الطرق البرية(اليوسفي,2018,ص 6).

4- استقدام الصين عمالها لغرض القيام بالأعمال التجارية في المنطقة القطبية الشمالية مما سيولد مشكلة للمجتمعات المحلية والاخيرة تسعى وتتقاتل للحفاظ على ديمومة ثقافتها وتأريخها وهويتها الاصلية. (Ronald C. Brown,2022, p.152-153).

5- مغادرة المهنيين من ذوي الخبرة العالمية من الصينيين بمجرد اكمال مشاريعهم المعدة للغرض بينما يميل للبقاء من هم عمال غير مهرة والاعتماد المفرط على الصينيين.

6- الافتقار الحاد للمرشحين المهرة من المحليين لغرض اشغال المناصب الادارية والفنية .

7- الاستغلال وسوء المعاملة من قبل المقاولين للعمال المحليين والصينيين, ناهيك عن الامتناع عن دفع الاجور والتعويضات وغيرها من الانتهاكات.

8- انخفاض القوى العاملة المحلية فضلا عن كونهم غير مدربين للمهارات ولأخلاقيات المهنة(Ronald C. Brown,2022, p.152-153).

9- تدني درجات الحرارة تحت الصفر والصقيع فضلا عن خطر اصطدام السفن بالجليد الطافي هي عقبات بارزة امام الأنشطة الملاحية في القطب الشمالي (Rashmi B R,2019, p.7).

الاستنتاجات :-

1- احتياج الصين تكثيف الدراسات والبحوث المتعلقة بالتغيرات المناخية في القطب الشمالي باعتبارها مؤثرة سلباً على مناخ مدنها لاسيما (شنغهاي) وهذا عزز من تواجدها في المنطقة القطبية الشمالية .

2- الصين سوق استهلاكية للنفط والغاز وهذا ما سيوفر لها ديمومة التواجد النشط بين الاواسط الدولية وبشتى الغايات .

3- روسيا الحليف الأقرب للصين فهناك تعاون مشترك بين الدولتين فلا يوجد مبرر للقلق من التواجد الصيني في المنطقة القطبية الشمالية .

4- الولايات المتحدة الامريكية لو اختارت المواجهة مع الصين سيفقدها حلفائها (دول القطب الشمالي) الذين اغرقتهم الصين بالمساعدات والديون والاستثمارات وتحسين الوضع المعاشي، المعطيات تشير الى أنهم إذا لم يقفوا الى جانب الصين فإنهم لن يقفوا الى جانب الولايات المتحدة بالضد من الصين ، فضلاً عن ان الولايات المتحدة تسعى من وراء الكواليس من خلال فرض الحماية والامن خشية وقوع حوادث تلوث في مياه القطب من قبل الجانب الصيني .

5- الدنمارك غير مرحبة من التواجد الصيني فهناك مخاوف من خلق ثغرة وابعاد جرينلاند عن المملكة الدنماركية.

6- القطب الشمالي بيئة هشة وغير آمنة بظروفها المناخية القاسية والتي ليس بسهولة التنبؤ بضروها المباغتة على الملاحة.

المصادر:-

1-Congressional Research Service Changes, in the Arctic: Background and Issues for Congress ,CRS Report, version 193, 2023.

This Version is available at:- https://crsreports.congress.gov

2- Ronald C. Brown, China's BRI on the Polar Silk Road: Evolving Labor Agenda in the Arctic, Canada-United States Law Journal , United States ,Volume 46, Issue 1 ,2022.

3- Thuy T. Dang , Tran Ngoc Diem, Building the "Arctic Silk Road": China's New Project, Vietnam Academy of Social Sciences, Chinese Journal of International Review , Vietnam, Vol. 4, 2022.

4- Federico Aznar Fernández -Montesinos, Arctic geopolitics after the Ukrainian war , Analysis Paper, Institute Espanol de Studios Strategics, 2023. This Version is available at:- https://www.ieee.es/

5- Rashmi B R, China in the Arctic: Interests, Strategy and Implications, Institute of Chinese Studies, journal China report, Delhi, NO. 27 ,2019.

6- Alexander Cornet, from the "Polarlar Silk road" to the Arctic rim land A case study of the belt and Road challenges for the Europa union ,the Frenc Institute for INTERNATIONAL and Strategic affairs , Asia Focus ,France, No 90 ,2018.

7- محمد اليوسفي, السياسة الخارجية الصينية في الشرق الاوسط بعد الربيع العربي , المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية للنشر , المانيا، ط1 ، 2018 .

8- Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung, China's economic influence in the Arcticregion,FOI,2022. This Version is available at:-https://www.foi.se/

9- Yang Jian, Zhao Long, Opportunities and Challenges of Jointly Building of the Polar Silk Road China Perspective's , Shanghai Institutes for International Studies, Economics, Law, China, Vol 12 , ,2019.

10- Anu Sharma, China's Polar Silk Road Implications for the Arctic Region, Journal of Indo-Pacific Affairs Special Issue 27 ,2021.

11- Liz Bowman, Qingchao Xu , China in the Arctic Policies, Strategies, and Opportunities for Alaska , Center for Arctic Policy Studies, University of Alaska ,Fairbanks,2020. This Version is available at:- https://www.uaf.edu .

12- Caitlin Keliher, China's Maritime and Transportation Interests in the European Arctic, Policy Analysis Exercise, United States,2020, p.27. This Version is available at:- https://ash.harvard.edu

13- Joel Wuthnow, Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, Center for the Study of Chinese Military Affairs, Institute for National Strategic Studies, China Strategic Perspectives, National Defense University Press , Washington, No. 12 ,2017.

14- Cécile Pelaudeix, Along the Road China in the Arctic, European Union Institute for Security Studies (EUISS),2018. This Version is available at:- - https://www.researchgate.net

15- Arild Moe, Olav Schram Stokke, China and Arctic Shipping : Policies, Interests and Engagement China's international relations , Arctic Review on Law and Politics ,Norway ,Vol 10. 2019.

16- Lukin, Artyom, Road and Belt, Iron Silk Road and Russian-Chinese geopolitical cooperation and competition, Far Eastern Federal University,2021.
This Version is available at ;- http://hdl.handle.net

ستيفاني, بيزارد وآخرون ،الحفاظ على 17- التعاون القطبي مع روسيا، معهد أبحاث الدفاع المدني ,نشرته مؤسسة RAND ,كالفورنيا،2017 . متاح على الرابط التالي: -

www.rand.org-

18- Yu Cao, Implications for Sino-Russian Cooperation on the Polar Silk Road, Arctic Yearbook,United,States,2022.This Version is available at:- https://arcticyearbook.com

19- Alessia Amighini, China's Belt and Road: a Game Changer?, First edition, Edizioni Epoké, Milano, 2017.

Sources:-

1- Congressional Research Service Changes, in the Arctic: Background and Issues for Congress ,CRS Report, version 193, 2023. This Version is available at:- https://crsreports.congress.gov

2- Ronald C. Brown, China's BRI on the Polar Silk Road: Evolving Labor Agenda in the Arctic, Canada-United States Law Journal , United States ,Volume 46, Issue 1 ,2022.

3- Thuy T. Dang , Tran Ngoc Diem, Building the "Arctic Silk Road": China's New Project, Vietnam Academy of Social Sciences, Chinese Journal of International Review , Vietnam, Vol. 4, 2022.

4- Federico Aznar Fernández -Montesinos, Arctic geopolitics after the Ukrainian war , Analysis Paper, Institute Espanol de Studios Strategics, 2023. This Version is available at:- https://www.ieee.es

5- Rashmi B R, China in the Arctic: Interests, Strategy and Implications, Institute of Chinese Studies, journal China report, Delhi, NO. 27, 2019.

6- Alexander Cornet, from the "Polarlar Silk road" to the Arctic rim land A case study of the belt and Road challenges for the Europa union ,the Frenc Institute for INTERNATIONAL and Strategic affairs , Asia Focus ,France, No 90 2018.

7- Muhammad Al-Yousifi, Chinese Foreign Policy in the Middle East after the Arab Spring, Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies for Publishing, Germany, 1st edition, 2018.

8- Oscar Almén and Christopher Weidacher Hsiung, China's economic influence in the Arcticregion,FOI,2022. This Version is available at:-https://www.foi.se

9- Yang Jian, Zhao Long, Opportunities and Challenges of Jointly Building of the Polar Silk Road China Perspective's , Shanghai Institutes for International Studies, Economics, Law, China, Vol 12, 2019.

10- Anu Sharma, China's Polar Silk Road Implications for the Arctic Region, Journal of Indo-Pacific Affairs Special Issue 27 ,2021.

11- Liz Bowman, Qingchao Xu , China in the Arctic Policies, Strategies, and Opportunities for Alaska , Center for Arctic Policy Studies, University of Alaska ,Fairbanks,2020. This Version is available at:- https://www.uaf.edu

12- Caitlin Keliher, China's Maritime and Transportation Interests in the European Arctic, Policy Analysis Exercise, United States,2020, p.27. This Version is available at:- https://ash.harvard.edu

13- Joel Wuthnow, Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, Center for the Study of Chinese Military Affairs, Institute for National Strategic Studies, China Strategic Perspectives, National Defense University Press , Washington, No. 12 ,2017.

14- Cécile Pelaudeix, Along the Road China in the Arctic, European Union Institute for Security Studies (EUISS),2018. This Version is available at:- https://www.researchgate.net /

15- Arild Moe, Olav Schram Stokke, China and Arctic Shipping : Policies, Interests and Engagement China's international relations , Arctic Review on Law and Politics ,Norway ,Vol 10. 2019.

billion dollars with the former daily to sell its products, thus, the Arctic resources enabled it to intensify its strategic and geopolitical presence in the region and extend its influence, taking advantage of the economic conditions witnessed in Europe. In addition, the updated project is characterized by safe and fast advantages compared to the old road crossing the Strait of Malacca and the Suez Canal, thus saving more time and cost.

Key Words: Hariri Road, Geopolitics, Arctic.

16- Lukin, Artyom, Road and Belt, Iron Silk Road and Russian-Chinese geopolitical cooperation and competition, Far Eastern Federal University,2021. This Version is available at:- http://hdl.handle.net

17- Stephanie, Bizard et al., Maintaining Arctic Cooperation with Russia, Civil Defense Research Institute, published by the RAND Corporation, California, 2017. .This Version is available at:-
www.rand.org-

18- Yu Cao, Implications for Sino-Russian Cooperation on the Polar Silk Road, Arctic Yearbook,United,States,2022. This Version is available at:- https://arcticyearbook.com

19- Alessia Amighini, China's Belt and Road: a Game Changer?, First edition, Edizioni Epoké, Milano, 2017. This Version is available at:- https://arcticyearbook.com

The Polar Silk Road a Geopolitical study

Suhad Jamal Jihad Hamadi

Presidency Muthanna University

Abstract:

In January 2018, China officially issued its white paper for a new policy in the Arctic, represented
by the "Polar Silk Road" project. The research seeks to shed light on the project, which is an integral part of the Chinese initiative known as the Belt and Road Initiative, "One Belt, One Road," the project of the century that was launched in 2013. The research concluded that China's undertaking of the project aims to strengthen the bonds of cooperation with the Polar countries away from the traditional ones, as they are subject to the control of the United States of America, like the Arab Gulf states in Asia, as China is the largest consumer market for energy resources (oil and gas) as an exporting country to Europe, which enjoys... With a trade volume exceeding one

DOI:10.52113/uj05/024-17/1381-1395