

طريق الحرير القطبي الأهداف والمخاطر

د. سمر إبراهيم محمد
مدير تحرير دورية آفاق آسيوية

مقدمة :

في إطار اتباع بكين استراتيجية منظمة نحو عالم متعدد الأقطاب لارساء مكانتها في النظام الدولي، طرح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في عام ٢٠١٣ مبادرة بناء الحزام والطريق ("BRI" The Belt and Road Initiative)، حيث أطلق عليها لقب "مشروع القرن" لكونها تمثل الطموح الجيو - سياسي لإعادة خلق الممر التجاري القديم "طريق الحرير"، الذي ربط الصين بوسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا. (١)

ومن ثم فإن الابعاد الجيوسياسية لمبادرة الحزام والطريق تصل إلى أبعد من منطقة شرق آسيا وتمتد الي العديد من طرق الحرير من الصين إلى أوروبا، ثم عبر المحيط الهادئ إلى أمريكا الجنوبية، وجميع أنحاء جنوب شرق آسيا، ولاسيما بعد انضمام العديد من الدول الاوروبية إلى بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية والذي يدعم أنشطة "BRI" ولهذا تتخطى المبادرة الحدود الإقليمية لنحو العالمية^(٢)، فخلال خمس سنوات بعد انطلاق المبادرة بلغ عدد الدول والمنظمات التي انضمت إليها أكثر من مائة دولة، وتجاوز حجم التجارة السلعية بين الصين والدول على طول الحزام والطريق ٥,٥ تريليون دولار أمريكي، حيث وصل الاستثمار الصيني المباشر في القطاعات غير المالية في هذه الدول إلى أكثر من ٨٠ مليار دولار أمريكي، حيث أسست الصين ٨٢ منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في الدول الواقعة على طول الحزام والطريق، و استثمرت ٢٨,٩ مليار دولار أمريكي ووقعت على ١٦ اتفاقية تجارة حرة مع ٢٤ دولة ومنطقة، يقع نصفها على طول الحزام والطريق، وتم الانتهاء من نحو ٩٥% من إجمالي ٢٧٩ بندا من نتائج منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي الذي عقد في مايو



٢٠١٧، ومن جانب آخر أقامت الصين ٨١ مؤسسة تعليمية إضافة إلى ٣٥ مركزاً ثقافياً في الدول على طول الحزام والطريق ومنح طريق الحرير الدراسية بلغت تكلفتها أكثر من ٣٩,٣ مليون دولار أمريكي. (٣)

أولاً طرق مبادرة الحزام والطريق :

استطاعت الصين تشكيل ممرات وطرق خاصة للمبادرة لتدعيم دورها على الصعيد الاقليمي والدولي إذ لم تعد المسألة اقتصادية فقط ، حيث تتضمن المبادرة العديد من الطرق والممرات ومنها:

أ. الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري "The Silk Road" يتضمن ثلاثة خطوط رئيسية: الخط الأول: يبدأ من شرق الصين ويمر عبر آسيا الوسطى وروسيا الاتحادية وصولاً إلى أوروبا، الخط الثاني: يبدأ من الصين ويمر في وسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط، الخط الثالث: يبدأ من الصين ويمر في جنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية وصولاً إلى المحيط الهندي.

ب. أما طرق الحرير البحرية "Maritime Silk" فتركز على خطين رئيسيين: خط يبدأ من الموانئ الساحلية الصينية ويصل إلى المحيط الهندي مروراً ببحر الصين الجنوبي وانتهاءً بسواحل أوروبا؛ وخط يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادئ (٤)

ج. وفي هذا إطار تطوير المبادرة استحدثت الصين طريق الحرير القطبي "Polar Silk Road" باعتباره الفرع الثالث للحزام والطريق، حيث يتضمن الطريق البحري الشمالي على ثلاث ممرات بحرية: الممر الشمالي الغربي الذي يمتد على طول سواحل ألاسكا والذي يضم (الولايات المتحدة وكندا)، حيث يقلل نسبة الثلث من الوقت أمام سفن الشحن التي تبحر بين شانغهاي ونيويورك عبر قناة (بنما)، وهناك الممر الشمالي الشرقي الذي يقع على الحدود مع الأراضي الروسية وصولاً إلى السواحل (النرويجية)، بالإضافة إلى الطريق البحري (الذي يمر في المياه الدولية). (٥)، وهذا يتضح في الخريطة التالية :



خريطة طريق الحرير القطبي



Sources : CHINA'S NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, THE ARCTIC INSTITUTE, NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTRE, REUTERS

ثانيا : سياسة الصين إزاء القطب الشمالي :

أوضح الكتاب الأبيض الصادر عن مكتب الإعلام التابع لمجلس الدولة الصيني (مجلس الوزراء) في وثيقة بعنوان "سياسة الصين إزاء القطب الشمالي"، والتي صدرت في ٢٦ يناير ٢٠١٨ أن لديها مصالح مشتركة ومستقبل مشترك مع دول العالم حيال القطب الشمالي^(٦)، ومما يلفت الانتباه ان مصطلح "طريق الحرير القطبي" في الكتاب الأبيض يربط السياسة الصينية تجاه القطب الشمالي بمبادرة الحزام والطريق (BRI).^(٧)

والتساؤل الهام : ماهو مجلس القطب الشمالي وما هي أهدافه؟

تجدر الإشارة أن منطقة القطبية الشمالية "Arctic" هي منطقة تقع في أقصى شمال الكرة الأرضية، وتتكون من المحيط المتجمد الشمالي وتبلغ مساحتها ٢٧ مليون كيلومتر مربع وتزخر هذه المنطقة بحوالي ٢٥% من مجموع



موارد النفط والغاز العالمية، وقد أسس مجلس بلدان القطب الشمالي Arctic Council عام ١٩٩٦ في مدينة "أوتاوا" الكندية حيث يتضمن مجلس القطب الشمالي العديد من الدول ومنها: (كندا، مملكة الدانمارك، فنلندا، أيسلندا، النرويج، روسيا، السويد، والولايات المتحدة)، كما يضم المجلس ثمانية أعضاء من بلدان أخرى تشارك بصفة مراقب منها: (الصين، ألمانيا، هولندا، الهند، إيطاليا، اليابان، كوريا الجنوبية، وسنغافورة).

وفي هذا الإطار أصبحت الصين عضواً مراقباً في مجلس القطب الشمالي في عام ٢٠١٣، حيث وصفت الصين نفسها بأنها "دولة شبه قطبية شمالية"؛ نظراً لأنها كانت تجمعها بدول هذه المنطقة سلسلة من المصالح القومية، التي قامت الصين بحمايتها من خلال التعاون الدولي، وكان وصف الصين بأنها دولة جارة للقطب الشمالي بمثابة خطوة أقدمت عليها بكين لتضفي الشرعية على ممارستها دوراً مسئولاً، (أي أنها صاحبة مصالح) في القطب الشمالي؛ مما يجعلها محوراً قائماً على فكرة القرب الجغرافي، بالرغم من ابتعاد الصين عن المنطقة بمسافة لا تقل عن ١٦٠٠ كم^(٨)، حيث تهدف الصين تعزيز علاقاتها مع دول القطب الشمالي الأوروبية من خلال مساهمتها في برامج عمل مجلس القطب الشمالي^(٩)، ومنها :

• برنامج عمل لمكافحة التلوث بالقطب الشمالي

The Arctic Contaminants Action Program

• برنامج الرصد والتقييم القطبي

The Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP)

ويهدف لمراقبة البيئة القطبية، ويقدم المشورة العلمية لدعم الحكومات أثناء معالجتها للتلوث والآثار الضارة لتغير المناخ .

• برنامج الحفاظ على الحيوانات والنباتات في القطب الشمالي

The Conservation of Arctic Flora and Fauna Working Group (CAFF)

• برنامج لمنع الطوارئ والتأهب والتصدي

The Emergency Prevention, Preparedness and Response Working Group (EPPR)

ويهدف لحماية البيئة القطبية من التهديد أو التأثير الناجم عن الملوثات .



- برنامج حماية البيئة البحرية في القطب الشمالي
The Protection of the Arctic Marine Environment (PAME)
- برنامج التنمية المستدامة

The Sustainable Development Working Group (SDWG)

ومن الجدير بالذكر أنه يمكن للمجلس إنشاء فرق عمل أو مجموعات خبراء لتنفيذ أعمال محددة، وذلك بعد موافقة رئاسة مجلس القطب الشمالي، حيث تستمر الرئاسة لسنتين يتولاها احد الاعضاء بشكل دوري، وتتولي حالياً فنلندا الرئاسة في الفترة من (٢٠١٧-٢٠١٩).^(١٠)

أما بالنسبة للمنظور القانوني لطريق الحرير القطبي، فقد أوضح الكتاب الابيض أن الصين ستحترم السلطات التشريعية والتنفيذية والقضائية لدول القطب الشمالي في المياه الخاضعة لولايتها، وأن إدارة طرق الشحن في القطب الشمالي يجب أن تجري وفقاً لمعاهدات بنما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والقانون الدولي العام، وأنه يجب ضمان حرية الملاحة التي تتمتع بها جميع الدول وفقاً للقانون في وحقوقها في استخدام طرق الشحن في القطب الشمالي، والتزامها بالمدونة الدولية للسفن العاملة في المياه القطبية، وتدعيم دور المنظمة البحرية الدولية في القيام بدور نشط في صياغة قواعد الملاحة في القطب الشمالي.^(١١)

ولهذا بدأت الصين ببناء أول سفينة سياحية لاستكشاف القطب الشمالي، ومن المتوقع استكمال بنائها والتي يبلغ طولها ١٠٤,٤ متر في أغسطس ٢٠١٩، وستكون مزودة بنظام تحكم ودفع كهربائي متقدم قادر على الإبحار في المياه المتجمدة، حيث تتطلع الصين إلى أن تؤدي ظاهرة الاحتباس الحراري لفتح ممرات بحرية تصل بمبادرة الرئيس شي جين بينج "الحزام والطريق" إلى القطب الشمالي.^(١٢)

ثالثاً : أهداف طريق الحرير القطبي:

من أبرز أهداف السياسة الصينية نحو الطريق القطبي أن تصبح طرق النقل البحري في القطب الشمالي طرقاً هامة للنقل في التجارة الدولية، ومن الجدير بالذكر أن إدارة سلامة الملاحة الصينية قد أصدرت في ابريل ٢٠١٦ تقرير يتضمن طريق الإبحار من الساحل الشمالي لأمريكا الشمالية إلى المحيط الهادئ الشمالي، حيث أبرزت ان السفن ستجتاز هذا الممر - بدلاً من قناة السويس - لتقليل الزمن الذي تستغرقه



الرحلات البحرية بين المحيطين الأطلسي والهادي، ولاسيما في ظل مزاياه المتعددة ومنها: توفير الوقت والمال لشركات النقل البحري الصينية، فعلى سبيل المثال تكون الرحلة البحرية من شنغهاي إلى ميناء هامبورج الألماني عبر الممر الشمالي الغربي أقصر بـ ٢٨٠٠ ميل بحرياً عن الطريق المار عبر قناة السويس، ومن ثم سيكون لهذا الطريق انعكاسات متعددة على الملاحة التجارية العالمية، والاقتصاد العالمي وتدفق رؤوس الأموال.^(١٣)

ولهذا يتوقع العديد من الخبراء الصينيون أنه خلال سبع سنوات سيمر ما نسبته ٥ إلى ٧% من حجم التجارة الدولية لثاني اقتصاد في العالم عبر القطب الشمالي، ومن ثم تتضح أهمية الاستخدام المنتظم لطريق شحن القطب الشمالي، حيث تأمل بكين في أن يكون الطريق المختصر أيضاً مفيداً لتنمية موانئها في شمال شرق الصين.^(١٤)

كما تهدف السياسة الصينية المساهمة بشكل أكبر في التنمية المستدامة للسياحة في القطب الشمالي، من خلال تشجيع شركاتها على التعاون مع الدول القطبية من أجل تنمية وتطوير السياحة في المنطقة، وتعزيز أنظمة الأمن والضمان والإيقاظ لضمان سلامة وأمن السياح في القطب الشمالي، حيث أشار الكتاب الأبيض إلى اللوائح والأنظمة والتدريبات الصينية لوكالات السياحة الصينية والخبراء العاملين في مجال سياحة القطب الشمالي، والسعي لرفع الوعي البيئي للسياح الصينيين، حيث ترنو السياسة الصينية أن يحظى المقيمين والسكان الأصليين في القطب الشمالي على المنافع الحقيقية الناتجة عن التنمية لموارد القطب الشمالي، فضلاً عن تدعيم الصين لعديد من المجالات ومنها التعاون الإقليمي في العديد من التخصصات مثل البحث العلمي والبيئة الأيكولوجية وتغير المناخ والتنمية الاقتصادية والتبادلات الثقافية^(١٥).

فضلاً عن اتخاذ العديد من السياسات لتنسيق استراتيجيات التنمية مع دول القطب الشمالي، وتشجيع الجهود المشتركة لبناء ممر اقتصادي أزرق يربط الصين بأوروبا عبر المحيط القطبي الشمالي، وتعزيز الربط الرقمي بالقطب الشمالي وبناء شبكة بنية تحتية عالمية، هذا بالإضافة إلى تطوير طرق الشحن بالقطب الشمالي، ولهذا أجرت العديد من الدراسات حول هذه الطرق بهدف تحسين قدرات الملاحة والأمن واللوجستيات في القطب الشمالي^(١٦)، حيث أطلقت الصين في ديسمبر ٢٠١٨ مشروعاً



لبناء منصة للبحوث التعاونية بشأن بيئة القطب الشمالي باستخدام الاستشعار عن بُعد، حيث سيقوم معهد بحوث معلومات الفضاء الجوي التابع للأكاديمية الصينية للعلوم إلى تحليل ومعالجة البيانات التي سيتم رصدها من خلال الأقمار الصناعية والمحطات الميدانية (١٧)

أما على صعيد الثروة النفطية تسعى الصين -أول دولة مستهلكة للطاقة في العالم- للحصول على احتياطي كبير من النفط في القطب الشمالي، حيث أن بكين وموسكو ناقشتا إمكانية مشاركة شركات صينية في عمليات التنقيب عن الموارد الطبيعية في المنطقة القطبية لروسيا، (١٨)

خامسا: المخاطر والتحديات:

يواجه طريق الحرير القطبي العديد من التحديات السياسية والاقتصادية والبيئية، والتي تلقي بظلالها على مدى قدرة السياسة الصينية على مواجهتها، هذا بالإضافة الي مخاوف من دول القطب الشمالي بشأن أهدافها الاستراتيجية طويلة الأجل، وهذا يتضح فيما يلي :

١-التحديات السياسية :

تزايد الاهتمام بالقطب الشمالي في الآونة الأخيرة من قبل العديد من الدول الكبرى ومنها الولايات المتحدة وروسيا وسط توقعات بأن يكون لهذه المنطقة دور بارز في طرق التجارة العالمية خلال المستقبل البعيد من جانب، فضلاً عن المنافسة بين دول القطب الشمالي والمؤسسات الاقتصادية للدول المختلفة من أجل السيطرة على موارد الطاقة في هذه المنطقة ، ومنها :

أ- الدور الأمريكي بالقطب الشمالي :

تواجه الولايات المتحدة العديد من الضغوط تجاه سياستها نحو القطب الشمالي، حيث أوضحت مجلة "ناشيونال إنترست" الأمريكية أن عدم اهتمام الولايات المتحدة بالبيئة الجيوسياسية المتغيرة في القطب الشمالي، قد يفقد واشنطن الفرص المستقبلية حيث ستواجه الولايات المتحدة مناخاً سياسياً مغايراً في القطب الشمالي مع الصين وذلك بحلول عام ٢٠٥٠ .

ومن ثم يتطلب ذلك اهتمام الولايات المتحدة بإيجاد آليات للتعاون مع الصين ليتزايد



دورها في المنطقة بالتوازي مع المصالح الأمريكية، وهذا لا ينفي وجود نوع من التوافق بين الجانبين في العديد من المجالات للتعاون المحتمل بين الولايات المتحدة والصين في القطب الشمالي، فعلى سبيل المثال تتفق الدولتان بأن كلا من الممر الشمالي الغربي وطريق بحر الشمال يعدان مياهاً دولية، وبصفتها الشريك التجاري الأكبر مع ألاسكا، يمكن للصين أن تلعب دوراً في تطوير مناطق القطب الشمالي، وهذا يتطلب ان تقوم الولايات المتحدة باتخاذ مزيد من الخطوات لتعزيز مكانتها في القطب الشمالي، هذا بالإضافة أن قيام الولايات المتحدة الأمريكية بالتصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، سيتيح لها إطار شامل للتعامل مع قضايا القطب الشمالي وحماية مصالحها الوطنية هناك، فضلاً عما ستقوم به من دور هام تجاه الهيئات المتعلقة بهذا الأمر، مثل لجنة حدود الجرف القاري والمحكمة الدولية لقانون البحار^(١٩)

ب- الدور الروسي بالقطب الشمالي :

تعتبر روسيا من أهم شركاء الصين بمبادرة الحزام والطريق (BRI)، وخاصة في ما يتعلق بـ "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" في منطقة أوراسيا، فهناك تعاون روسي صيني مشترك على الصعيد السياسي والاقتصادي، ومن الجدير بالذكر أن صندوق طريق الحرير الذي أسسته الصين في ٢٩ ديسمبر ٢٠١٤، يمتلك حصة ٩,٩ % من "مشروع يامال"، وهو عبارة مشروع كبير للغاز الطبيعي المسال يقع في الجزء الروسي من منطقة القطب الشمالي، بينما تملك "شركة النفط الوطنية" الصينية ٢٠%، و"توفاتيك"، التي تعتبر ثاني أكبر منتج للغاز الطبيعي في روسيا، ٥٠,١ %، فضلاً عن شركة النفط الفرنسية "توتال" لها ٢٠%^(٢٠).

ومن ثم تبحث روسيا عن توسيع نفوذها وجودها العسكري في منطقة القطب الشمالي، ولهذا تهدف لإيجاد ممر مستمر في هذه المنطقة، وهذا لن يتحقق إلا بتنمية المنطقة وجعلها ممراً ملاحياً تستفيد منه اقتصادياً، وفي نفس الوقت تعزز الوجود العسكري، ولهذا قامت بتفعيل القواعد القديمة في الدائرة القطبية الشمالية، وبناء المزيد من كاسحات الجليد النووية، عبر إضافة مركبات UUV القتالية التي تعد إضافة قوية لترسانة الردع النووية الروسية، والتي ستدعم شبكة أجهزة الاستشعار، حيث أن عمليات استخراج الغاز تتيح لروسيا تأمين منطقة القطب الشمالي وتنميتها اقتصادياً،



فضلا عن دعم قدرة السفن المدنية على إجراء الدوريات، وحماية الحدود^(٢١).
ومن الجدير بالذكر اعلان موسكو انها ستعزز في السنوات المقبلة حضورها العسكري في منطقة القطب الشمالي التي تعتبر استراتيجية بالنسبة لروسيا، ولهذا ستقوم بتجهيز البنى التحتية لاستقبال الرادارات الدفاعية الجوية ونقاط الإرشاد للملاحة الجوية في جزر "سريديني وفرانغل ورأس شميدت"، وهي أراض روسية في منطقة القطب الشمالي، ولاسيما بعد إعادة تأهيل مطار في إقليم مورمانسك، كما أعلن وزير الدفاع الروسي أنه تم اكتشاف ١١ جزيرة جديدة وستة مضائق في منطقة القطب الشمالي في السنوات الخمس الأخيرة، وجاء ذلك ليعزز مطالب روسيا في هذه المنطقة المتنازع عليها حيث طالبت في ٢٠١٥ أمام الأمم المتحدة بالسيادة على ١,٢ مليون كلم مربع، حيث ترنو موسكو أن يسهم الممر الشمالي الشرقي الذي يربط بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ في تسهيل وصول المشتقات النفطية الروسية إلى جنوب شرق آسيا. (٢٢)

ومن ثم هل يمكن أن يصبح القطب الشمالي مسرحاً لصراع بين الولايات المتحدة وروسيا؟

بقراءة معطيات السياسة الأمريكية والروسية في النظام الدولي يمكن القول أن كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا ستسعى لتوظيف منطقة القطب الشمالي، لإثارة النزاعات الجيوسياسية في المنطقة في حالة عدم التوافق فيما بينها، وان كان هذا الاحتمال مستبعد نظراً للمصالح الصينية في منطقة القطب الشمالي، ولاسيما في ظل التعاون الروسي الصيني لتطوير مشاريعهما الخاصة في المنطقة أو التعاون فيما بينهما ومع الدول الصديقة الأخرى، وفي هذه الحالة، فسوف تضطر الولايات المتحدة إلى تدعيم التعاون الاقتصادي والسياسي مع الصين والدول الكبرى للاستفادة من المنطقة.

٢- التغيرات المناخية في القطب الشمالي :

تعتبر التغيرات المناخية من التحديات الرئيسية التي ستعكس علي طريق الحرير القطبي، ولاسيما في بيئة لها طبيعة خاصة مثل القطب الشمالي، حيث أن حماية البيئة القطبية الشمالية تمثل مصدر قلق رئيساً بالنسبة للدول القطبية، حيث تشهد الجزر



القطبية شمال النرويج تغير ملحوظ في المناخ، حيث ارتفعت درجات الحرارة في الجزر القطبية المتجمدة شمال النرويج بوتيرة أسرع من أي مكان آخر على سطح الأرض، ولاسيما بعد ذوبان الجليد على جزر سفالبارد التي يقطنها نحو ٢٣٠٠ شخص التي تبعد ١٣٠٠ كيلومتر عن القطب الشمالي، وقد ترتفع عشر درجات إجمالاً بحلول عام ٢١٠٠، إذا تزايدت الانبعاثات المسببة لظاهرة الاحتباس الحراري، حيث ان تزايد الازهيات الجليدية والأمطار تتسبب في العديد من التغيرات المناخية، ولهذا تعهدت نحو ٢٠٠ حكومة بموجب اتفاق باريس المناخي لعام ٢٠١٥ بالحد من ارتفاع متوسط درجات حرارة في العالم، إلى ما دون درجتين مئوية فوق مستويات عصر ما قبل الثورة الصناعية بحلول عام ٢١٠٠ (٢٣).

ومن جانب آخر أصدرت الإدارة الوطنية الأميركية للمحيطات والغلاف الجوي (National Oceanic and Atmospheric Administration) NOAA تحذيراً حول ارتفاع درجة حرارة القطب الشمالي، حيث أن درجات الحرارة تتزايد بمعدل ضعف مثيلاتها في العالم، وأنها تجاوزت جميع الأرقام القياسية منذ عام ١٩٠٠ في السنوات الخمس الماضية، وأوضحت أن ذوبان الغطاء الجليدي في غرينلاند مستمر، مما يعني أن نمو النبات في المنطقة يزيد، وأن عدد حيوانات الرنة البرية في منطقة التندرا القطبية الشمالية، قد انخفض بمقدار النصف في العقدين الماضيين، هذا بالإضافة الي تأثيرها علي حياة الطيور والحياة البحرية (٢٤).

ولهذا أعلنت فنلندا باعتبارها رئيساً لمجلس القطب الشمالي بالإعلان المشترك الفنلندي- الصيني بمناسبة زيارة الرئيس الصيني لفنلندا في عام ٢٠١٧، أنه "تظراً لهشاشة البيئة القطبية الشمالية، فإن الجانبين يتقاسمان الإيمان بضرورة أن تأخذ الأنشطة الاقتصادية في المنطقة القطبية حماية الموارد الطبيعية والتنمية المستدامة لها في عين الاعتبار"، ومن الجدير بالذكر أن فنلندا تعد حالياً ثالث أكبر شريك تجاري للصين في منطقة شمال أوروبا، كما أن الصين أكبر شريك تجاري آسيوي لفنلندا منذ ١٤ عاماً. (٢٥).

وفي إطار جهود الصين لارساء إطار قانوني لـ "مبادرة الحزام والطريق"، نشرت وزارة حماية البيئة الصينية قواعد غير ملزمة في ٢٦ أبريل ٢٠١٧، تؤكد على



أن الحكومة الصينية ستتحمل مسؤولية تقنين وتنظيم الاستثمار الصيني في البلدان الأجنبية مع التركيز على حماية التنوع البيولوجي وحماية البيئة، وذلك لدعمها "أهداف التنمية المستدامة" التي وضعتها الأمم المتحدة، ولهذا فإن الصين تشدد على "الاستدامة" باعتبارها من أهداف سياساتها في القطب الشمالي.^(٢٦)

٣- التحديات الاقتصادية :

تعتبر تنمية منطقة القطب الشمالي من أبرز التحديات الاقتصادية التي تواجه طريق الحرير القطبي حيث يتطلب تمويل كبير من قبل الحكومة الصينية ، وان كان تأثيرها محدود مقارنة بالتحديات السياسية والبيئية ، ولاسيما في ضوء قيام رأس المال الصيني بدور رئيسي في توسيع شبكة طرق الشحن في القطب الشمالي وتسهيل التقدم الاقتصادي والاجتماعي للدول الساحلية على طول الطريق^(٢٧)، فضلاً أن الفوائض المالية الصينية تعتبر المصدر الرئيسي لتمويل إطلاق مبادرة "الحزام والطريق"، حيث تعتبر الصين هي أكبر دولة مالكة لاحتياطيات النقد الأجنبي في العالم، بحجم احتياطيات تبلغ ٣,١٨ تريليون دولار بنسبة ٢٧% من الاحتياطيات العالمية البالغة ١١,٥٩ تريليون دولار، متغلبة بذلك على جميع دول العالم من دون استثناء، ومن ثم تعد الاحتياطيات النقدية الوفيرة وسيلة تستخدمها الحكومة الصينية في التمويل الاستثماري حول العالم، وهو ما يجعل تلك الاحتياطيات بمثابة الآلية الفعالة للصين لترسيخ نموذجها الجديد من العولمة الذي تُطلق عليه اسم "العولمة الصينية"^(٢٨)

خاتمة :

يتضح مما سبق أن الصين استطاعت من خلال "مبادرة الحزام والطريق" استثمار فرصاً هامة بالقطب الشمالي، وإن كانت المخاطر السياسية والاقتصادية والبيئية قائمة من جانب، كما أن الدول القطبية في حاجة لبحث ودراسة أفضل طريقة للتعامل مع الصين حتى تستطيع الاستفادة من هذه المبادرة بالشكل الذي يحقق لها الاستفادة من جانب آخر .

ولكن جوهر القول أن طريق الحرير القطبي يطرح العديد من التساؤلات حول تأثيره على الممرات البحرية واحداث تغييرات جيوسراتيجية جذرية في العالم، وذلك عبر تقديم ممر بحري جديد لم يكن قائماً، وبالتالي سيؤثر على أهم الممرات المائية العالمية



،فاذا كانت الحكومة الصينية ستجعل شركات الملاحة على استخدام ”الممر الشمالي الشرقي“ المار عبر المحيط المتجمد الشمالي، الذى وجد بفضل الاحتباس الحرارى الذى ذوب الجليد في القطب الشمالي، لتقليل الزمن وتفاديا لتكاليف المرور عبر قناة السويس، الا أنه لا يمكن استخدام الممر الشمالي الشرقي طوال السنة، بسبب تجمده لفترات تصل إلى ٦ شهور، وان تكلفة إذابة الجليد أو تكسيره لتذليل الطرق أمام السفن للعبور سترفع تكلفة النقل، إضافة لصعوبة تغيير الخطوط الملاحية التي تتطلب تجهيز الموانئ لاستقبال الزيادة بعدد السفن المارة بها.

ومن جانب آخر فان قناة السويس تسيطر على حوالى ٧% من حركة التجارة العالمية، نظرا لموقعها الجغرافي المتميز مما يكسبها أهمية استراتيجية واقتصادية، ولهذا فان طريق القطب الشمالي لن يكون له تأثير سلبي عي قناة السويس بشكل كبير،ولاسيما أن الصين تعتمد في مبادرة ”الحزام والطريق“ عليها لوصول منتجاتها إلى أفريقيا، وتحديدأ منطقة الشمال الأفريقي، وهو ما يظهر من الاهتمام المتزايد وحجم الاستثمارات الصينية داخل المنطقة الاقتصادية الذى تبديه الشركات والحكومة الصينية ليكون لها استثمارات في مخطط تنمية محور قناة السويس .



قائمة المراجع

١. د.سمر ابراهيم محمد، "تصاعد مكانة الصين في الاقتصاد الدولي"، دورية آفاق اسيوية، الهيئة العامة للاستعلامات، مايو ٢٠١٧، متاح علي الرابط :
[http://www.sis.gov.eg/UP/%D8%A7%D8%B5%D8%AF%D8%A7%D8%B1%](http://www.sis.gov.eg/UP/%D8%A7%D8%B5%D8%AF%D8%A7%D8%B1%20170501)
2. Jack Durkee , " China: The New "Near-Arctic State" ,Wilson center, ٦ Feb 2018 , Available At:
<https://www.wilsoncenter.org/article/china-the-new-near-arctic-state>
٣. حسين إسماعيل ، "الحزام والطريق" .. رؤية عربية، الأهرام، ١٦-١٠-٢٠١٨، متاح الرابط :
<http://www.ahram.org.eg/News/202801/1175/675669/%D9%85%D9%8>
٤. د.سمر ابراهيم محمد، "تصاعد مكانة الصين في الاقتصاد الدولي"، مرجع سابق .
٥. جورجينا هييجوراس، "الصين تغزو القطب الشمالي"، ترجمة: فاطمة محمود، جريدة الجرائد العالمية، الهيئة العامة للاستعلامات ٢٠١٨، متاح علي الرابط :
<http://www.sis.gov.eg/Story/169766?lang=ar>
٦. "الكتاب الأبيض: الصين تعتزم بناء "طريق الحرير القطبي" في القطب الشمالي "صحيفة الشعب اليومية، ٢٦-١-٢٠١٨، متاح علي الرابط :
<http://arabic.people.com.cn/n3/2018/0126/c31660-9420506.html>
7. Jack Durkee , China: The New "Near-Arctic State" ,Wilson center, Feb 6, 2018, Available At:
<https://www.wilsoncenter.org/article/china-the-new-near-arctic-state>
٨. فلانيا لوتشيني، " الصين .. قوة عظمى فى القطب "، ترجمة: مروة مصطفى، موقع "جيوبوليتيكا" الإيطالي، الهيئة العامة للاستعلامات، ١٦/١/٢٠١٧، متاح علي الرابط:
<http://sis.gov.eg/Story/133480?lang=ar>
٩. انظر :
 - "China to build 'Polar Silk Road' in Arctic" , china daily, January 26, 2018, Available At:
<https://www.chinadailyhk.com/articles/104/76/71/1516947947612.html>
 - ١٠. انظر الموقع الرسمي لمجلس القطب الشمالي :
 - The Ottawa Declaration lists the following countries as Members of the Arctic Council: Arctic-council, Available At:
<https://arctic-council.org/index.php/en/>
 - ١١. "الصين تدعو إلى التعاون الدولي في تطوير طرق الشحن في القطب الشمالي " صحيفة الشعب اليومية، ٢٦-١-٢٠١٨، متاح علي الرابط :
<http://arabic.people.com.cn/n3/2018/0126/c31660-9420506.html>
 - ١٢. "الصين تبدأ بناء سفينة "طريق الحرير القطبي" ، اليوم السابع، ١٧-٣-٢٠١٧، متاح علي الرابط :
<https://www.youm7.com/story/2018/3/17/%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8>



8A%D

١٣. "صورة مستقبل قناة السويس في خطر بعد اكتشاف ممر صيني يخترق القطب الشمالي" موقع التحرير، ٢٠ أبريل ٢٠١٦، متاح علي الرابط :

<https://www.tahrirnews.com/Story/٤١١٨٤٢/%D٨%B٥%D٩%٨٨%D٨%B١>

١٤. "استراتيجية الصراع على القطب الشمالي"، مجلة الدفاع الوطني اللبناني، ٢٠١٦، العدد ٩٨، متاح علي الرابط:

<https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D٨%A٧%D٨%B٣%D٨%AA%D٨%BI%D8>

١٥. "الكتاب الأبيض: الصين تعتزم بناء طريق الحرير القطبي" في القطب الشمالي"، صحيفة الشعب اليومية، ٢٦-١-٢٠١٨، متاح علي الرابط:

<http://arabic.people.com.cn/n3/2018/0126/c31660-9420506.html>

١٦. "الصين تدعو إلى التعاون الدولي في تطوير طرق الشحن في القطب الشمالي"، صحيفة الشعب اليومية، ٢٦-١-٢٠١٨، متاح علي الرابط:

<http://arabic.people.com.cn/n3/2018/0126/c31660-9420506.html>

١٧. "الصين تبني منصة بحثية بشأن بيئة القطب الشمالي من خلال الاستشعار عن بعد"، صحيفة الشعب اليومية، ١٤-١٢-٢٠١٨، متاح علي الرابط :

<http://arabic.people.com.cn/n3/2018/1214/c31660-9528469.html>

استراتيجية الصراع على القطب الشمالي"، مجلة الدفاع الوطني اللبناني، ٢٠١٦، مرجع سابق" 19. Alison McFarland, "Arctic Options: Why America Should Invest in a Future with China", national interest magazine, 30 September, 2018, Available At :

<https://nationalinterest.org/blog/buzz/arctic-options-why-america-should-invest-future-china-32317>

٢٠. نينجي ليو، الصين. عين على القطب الشمالي، صحيفة الاتحاد، ٢١-٥-٢٠١٧، متاح علي الرابط :

<https://www.alittihad.ae/article/29790/2017/%D٨%A٧%D٩%٨٤>

٢١. "العلاقات الجديد... روسيا تسيطر على القطب الشمالي"، موقع sputnik، ٢٦-١١-٢٠١٧، متاح علي الرابط :

<https://arabic.sputniknews.com/military/201711251027828145->

٢٢. "روسيا تواصل تعزيز حضورها العسكري في منطقة القطب الشمالي"، موقع فرانس ٢٤، ١٨-١٢-٢٠١٨، متاح علي الرابط :

<https://www.france24.com/ar/20181218->

٢٣. "تغير المناخ يهدد الجزر القطبية شمالي النرويج بالدمار"، جريدة الاهرام، ٥-٢-٢٠١٩، متاح علي الرابط :

http://gate.ahram.org.eg/News/2106024.aspx?utm_campaign=nabdapp.com&utm_medium=referral&utm_source=nabdapp.c



[om&ocid=Nabd_App](#)

٢٤. ارتفاع درجات الحرارة في القطب الشمالي تجاوز جميع الأرقام القياسية، الامارات اليوم، ٢٠١٨/١٢/١٣ متاح علي الرابط :

<https://www.emaratalyoum.com/politics/weekly-supplements/beyond-politics/2018-12-13-1.1163054>

٢٥. "زيارة الرئيس الصيني لفنلندا ترسم مسار العلاقات الثنائية" ، وكالة شينخوا ، ٢٠١٧-٤-٧ ، متاح علي الرابط :

http://arabic.news.cn/٢٠١٧-٠٤/٠٦/c_١٣٦١٨٨٠٧٣.htm

٢٦. نينجي ليو، "الصين عين على القطب الشمالي" ، صحيفة الاتحاد ، ٢٠١٧-٥-٢١ ، متاح علي الرابط :

<https://www.alittihad.ae/article/٢٩٧٩٠/٢٠١٧/%D٨%A٧%D٩%٨٤>

٢٧. الكتاب الأبيض: الصين تعتزم بناء "طريق الحرير القطبي" في القطب الشمالي، صحيفة الشعب اليومية ، ٢٠١٨-١-٢٦ ، متاح علي الرابط :

<http://arabic.people.com.cn/n3/2018/0126/c31660-9420506.html>

٢٨. حسين البتراوي، "تحديات مبادرة "الحزام والطريق"... "ومخاطر عدوى الديون الصينية في الخارج"، المجلة ، ٢٠١٩-٢-١٢ ، متاح علي الرابط :

<https://arb.majalla.com/node/٦٥٨٨١/%D٨%AA%D٨%AD%D٨%AF%D٩%٨A%D٨%A٧%D٨%AA->