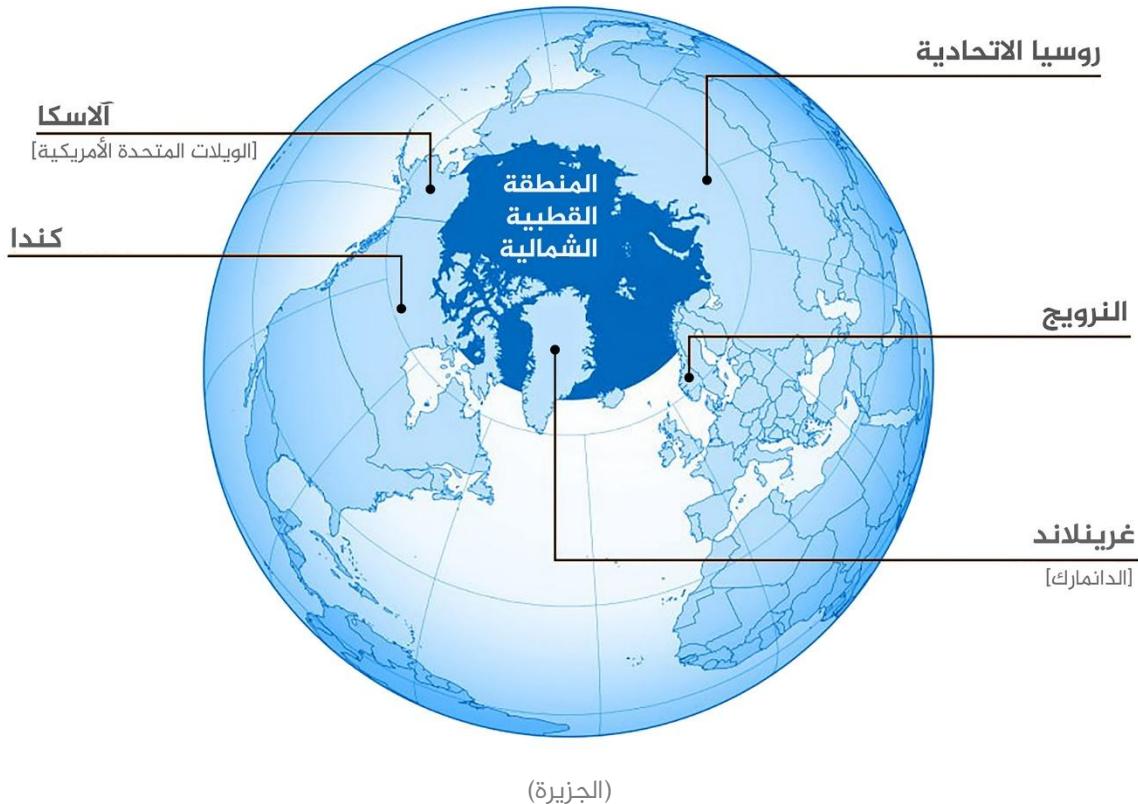


ورقة تحليلية

طريق الحرير القطبي: الصراع على المنطقة القطبية الشمالية

زاور شوج*

15 يناير / كانون الثاني 2025



مقدمة

لطالما احتلت المنطقة القطبية الشمالية مكانة بارزة على الأجندة الدولية. لكنها برزت كساحة تنافس مفتوح بين القوى العظمى في النصف الأول من العقد الحالي. فروسيا تزيد استثماراتها في البنية التحتية للطريق البحري الشمالي، وتعمل على تحديث استراتيجيتها وتوسيع نفوذها العسكري في المنطقة القطبية الشمالية. في الوقت نفسه تسعى الولايات المتحدة لتعزيز نفوذها السياسي هناك. وإذا كان البعض قد اعتبر حدث الرئيس الأميركي، دونالد ترامب، خلال ولايته الأولى، عن ضم جزيرة غرينلاند وكندا إلى الولايات المتحدة، من قبيل المزحة الغربية، فقد اتخذ هذا الخطاب خلال ولايته الثانية منحى أكثر جدية، معتمداً على حجج تتعلق بالتهديد المتزايد من قبل روسيا والصين. هذه الأخيرة تواصل توسيع أنشطتها العلمية واللوجستية في خطوط العرض العليا، بحثاً عن طرقاً أقصر باتجاه الأسواق الأوروبية والأميركية. من جهته، يعزز حلف شمال الأطلسي موقعه في المنطقة القطبية، ويعمل على تحسين البنية التحتية وتوسيع نطاق وجوده العسكري. هذه ليست سوى جزء يسير من العمليات والتحركات التي تشهدها المنطقة، التي تتحدد أهميتها بثلاثة عوامل رئيسية: وفرة الموارد الطبيعية، ووجود طرق نقل واعدة، وموقع جغرافي وعسكري واستراتيجي فريد.

أهمية القطب الشمالي

تمثل المنطقة القطبية الشمالية مساحة جغرافية طبيعية واحدة على سطح الأرض، مجاورة للقطب الشمالي وتشمل أطراف أوراسيا وأميركا الشمالية. وتغطي تقريرًا كاملًا للمحيط المتجمد الشمالي بجزره، باستثناء الجزء الساحلي النرويجي. تبلغ مساحة المنطقة القطبية الشمالية حوالي 27 مليون كيلومتر مربع، وتحتوي على احتياطيات ضخمة من موارد الطاقة، مثل الكاربوهيدرات والمعادن والعناصر الأرضية النادرة. كما تحتوي مياه القطب الشمالي على موارد بيولوجية هائلة ذات أهمية عالمية، ونجد مياه المنطقة القطبية الشمالية موطنًا لأكثر من 150 نوعًا من الأسماك.

تطلاليوم على المنطقة القطبية الشمالية خمس دول، هي روسيا والنرويج والدنمارك وكندا والولايات المتحدة الأمريكية. وتشغل ثلاثة دول أوروبية عضوية مجلس القطب الشمالي وهي، أيسلندا والسويد وفنلندا. هذه الدول، رغم عدم املاكتها منفذًا مباشرًا إلى المحيط المتجمد الشمالي، إلا أنها تقع على مقربة من الدائرة القطبية الشمالية. على صعيد المؤسسات، يملك الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي نفوذاً هناك بسبب إطلالة عدد من أعضائهما على المنطقة القطبية الشمالية. ومن خارج المنطقة، يبرز لاعبون جدد بإمكانيات وطنية كبيرة، أبرزهم الصين والهند واليابان.

ففي الصين، نشر مجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية، في يناير/كانون الثاني 2018، أول كتاب أبيض له حول سياسة القطب الشمالي، أوضح فيه نية الصين تطوير طرق تجارية بحرية مشتركة مع دول أخرى في إطار مبادرة طريق الحرير القطبي(1). أشارت الوثيقة إلى تشجيع الشركات الصينية على المشاركة في تطوير البنية التحتية لهذه الطرق وإجراء رحلات تجريبية تجارية. كما ذكرت أن الصين تعتمد التنقيب عن النفط والغاز والمواد المعدنية والوقود غير الأحفوري في القطب الشمالي. ولهذا الغرض، أطلقت الصين برنامجًا واسع النطاق لبناء كاسحات الجليد. وعلى الرغم من أن الصين تفتقر إلى منفذ مباشر إلى المحيط المتجمد الشمالي، إلا أنها تؤكد أن القانون البحري الدولي يضمن لها منفذًا إلى البيئة البحرية القطبية الشمالية، بما في ذلك الحق في إجراء البحوث العلمية، وحرية الملاحة، واستغلال الموارد الطبيعية، واستخراج الهيدروكربونات، وممارسة الصيد في المياه الدولية للمحيط المتجمد الشمالي.

أما الهند، فقد بدأت أيضًا ببناء كاسحات الجليد، ووفقاً للخبراء، يتركز اهتمامها بالمنطقة حالياً على الجوانب العلمية في المقام الأول. ومع ذلك، يُلاحظ أن القطب الشمالي يجذب اهتمام الهند بشكل متزايد من منظور جيوسياسي واقتصادي. وتعد اليابان من بين الدول الرائدة عالمياً في مجال استكشاف القطب الشمالي. وينصب اهتمامها بالدرجة

الأولى على شبكات النقل والاتصالات وموارد الطاقة. كما تعمل طوكيو بنشاط على تطوير بُعد القطب الشمالي في سياساتها الخارجية.

المثلث الجيوسياسي: الولايات المتحدة والصين وروسيا

ينظر إلى القطب الشمالي في الولايات المتحدة بشكل متزايد على أنه بؤرة توتر محتملة، ويعتبر مسؤولاً عن البيت الأبيض روسيا والصين التهديدين الرئيسيين. بُرز هذا الموقف في استراتيجيات القطب الشمالي، وتأكد في آخر تقرير سنوي صدر عن مجتمع الاستخبارات الأميركي في مارس/آذار 2025. يقدم هذا التقرير تقييماً شاملاً للتهديدات، ويعكس رؤية إدارة ترامب الجديدة لتلك التهديدات على المديين القصير والمتوسط.

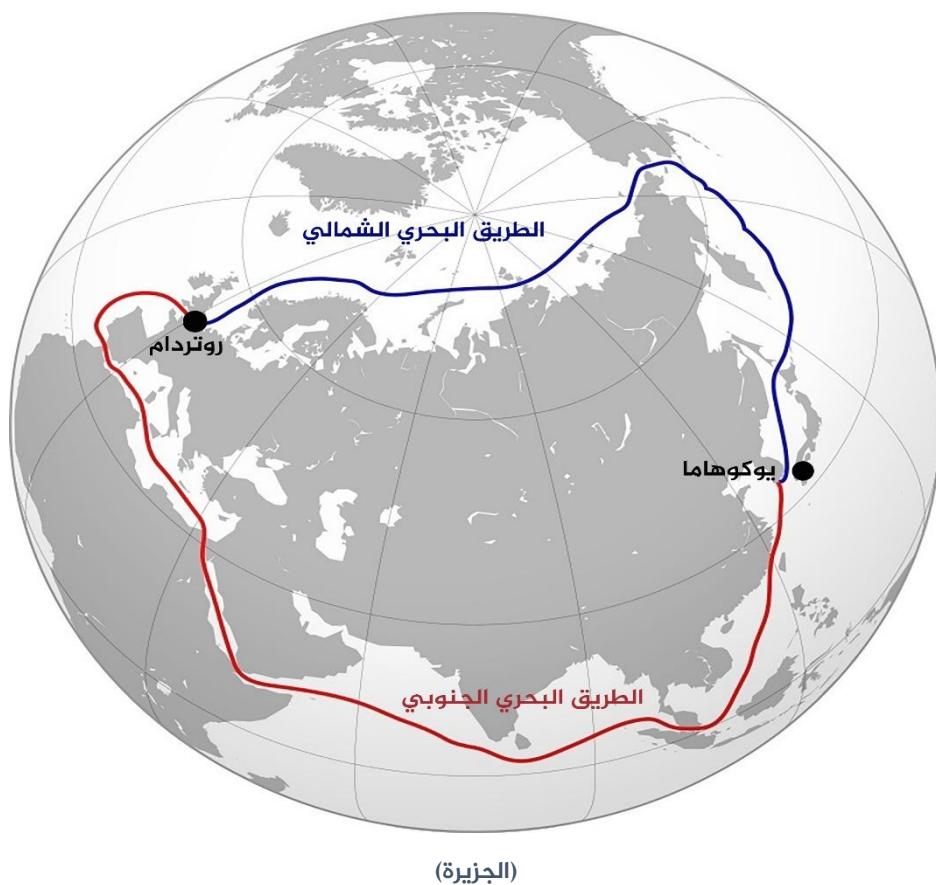
يشير الجانب الأميركي إلى أنه على الرغم من أن الصين ليست قوة قطبية، إلا أنها تعمل فعلياً على دمج المنطقة في سياساتها الخارجية وخططها الاقتصادية. وتسعى بيجن إلى تنويع مصادر طاقتها، وتوسيع نفوذها الدبلوماسي، وإضفاء الشرعية على وجودها العالمي. ففي ظل "تصاعد التوترات الدولية وضعف الآليات التقليدية متعددة الأطراف، مثل مجلس القطب الشمالي، تبذل الصين جهوداً لتدويل القطب الشمالي وتسعى إلى توسيع وجودها في المنطقة من خلال التعاون العلمي والمبادرات الاقتصادية. ومع ذلك، لم تتخذ الولايات المتحدة أي إجراءات محددة ضد الصين، باستثناء استخدام التهديد الصيني ذريعةً لعسكرة غرينلاند"(2).

أما بالنسبة إلى روسيا، فإن منطقة القطب الشمالي باللغة الأهمية للأمن القومي. وعلى عكس الولايات المتحدة، تُظهر روسيا مستوىً أعلى بكثير من الجاهزية للعمليات في القطب الشمالي. فموسكو تمتلك قيادة عسكرية مركبة، وشبكة واسعة من المطارات والموانئ وأنظمة اتصالات وملاحة، بالإضافة إلى أنظمة دفاع جوي وصاروخية متعددة المستويات. لذلك، لا تفتّأ وشنطن تعرب عن قلقها إزاء الوجود العسكري الروسي واسع النطاق في خطوط العرض العليا. ويكتسي الطريق البحري الشمالي أهمية خاصة لدى الروس، إذ تعتبر موسكو مياهه، التي تشمل المياه البحرية الداخلية الروسية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، مجالاً بحرياً ووطنياً، بينما تنظر الولايات المتحدة لتلك المياه على أنها مجال عابر للحدود.

خلافاً للولايات المتحدة، تشارك الصين وروسيا رؤيتها الاستراتيجية لاستخدام الطريق البحري الشمالي ممراً لوجستياً لعبور البضائع من آسيا إلى أوروبا والأميركتين. لهذه الاعتبارات، يُعد هذا الممر اليوم أبرز محركات التنافس الجيوسياسي

والاقتصادي بين اللاعبين الكبار في المنطقة القطبية الشمالية(3). فما هو الطريق البحري الشمالي؟ وكيف تطور تاريخياً وتزايدت أهميته الاستراتيجية؟

- الطريق البحري الشمالي (NSR): ممر ملاحي يمتد عبر المحيط المتجمد الشمالي على طول الساحل الروسي المتجمد الشمالي. يعد هذا الطريق أقصر طريق بحري يربط أوروبا بمنطقة آسيا والمحيط الهادئ. يضم الطريق البحري الشمالي أكثر من 70 ميناءً ونقطة شحن، لكل منها وظيفة خاصة. تقع هذه الموانئ على طول ساحل القطب الشمالي، ويرتبط العديد منها بشبكات الأنهر. ويكتسب هذا الطريق أهمية بالغة في تصدير البضائع والطاقة، بما في ذلك الغاز الطبيعي المسال.



بدأ التفكير في استخدام هذا الطريق منذ الربع الأول من القرن السادس عشر. ففي عام 1525، طرح الدبلوماسي الروسي، ديمتري غيراسيموف، لأول مرة، فكرة الوصول إلى الصين انطلاقاً من مصب نهر دفينا عبر مياه المحيط المتجمد الشمالي، في محادثة مع الباحث الإيطالي باولو جيوفيفي. وقد أدرج جيوفيفي هذه المعلومات في كتابه عن موسكو، الذي جمع فيه محادثاته مع غيراسيموف(4). وفي العام ذاته، وبتوجيه من ملك إنجلترا، انطلقت بعثة مؤلفة من ثلاثة سفن، بقيادة الملحق هيو ويلوبي، عبرت بحر الشمال، للبحث عن ممر شمالي شرقي إلى الصين. ولكن البعثة انتهت بالفشل، فقد انحرفت سفينتان من السفن الثلاث عن مسارهما بسبب عاصفة بحرية، ورستا على شبه جزيرة

كولا، حيث هلك ويلوبي وجميع أفراد الطاقم خلال فصل الشتاء. ولم تتمكن سوى سفينة واحدة، بقيادة القبطان ريتشارد تشانسلور، من الوصول إلى أرخانجيلسك(5).

وفي عام 1648، عبر الزعيم القوزاقي الشهير سيميون ديجنيف مضيق بيرينغ، الذي يفصل بين أوراسيا وأميركا. وبذلك أثبتت انفصال القارتين، وبرهن على إمكانية تحويل الممر الشمالي الشرقي إلى ممر بين المحيطين الهادئ والأطلسي. من ثم توالت الرحلات الاستكشافية الأوروبية للممر الشمالي قبل أن يؤسس الأميرال ألكسندر كولتشاك لجنة طريق بحر الشمال عام 1919 ليحصل الممر البحري على صفة قانونية لأول مرة.

- تطوير الطريق البحري الشمالي: يعود تاريخ تطوير طريق بحر الشمال، المعروف حتى القرن العشرين باسم الممر الشمالي الشرقي، إلى أكثر من قرن. ففي عام 1932، أبحرت بعثة بقيادة أوتو شميدت، على متن كاسحة الجليد ألكسندر سيبيرياكوف، عبر طريق بحر الشمال في موسم ملحة واحد، وأسفرت عن إنشاء الإدارية الرئيسية لطريق بحر الشمال "غلافسيفموربوت"، برئاسة شميدت. تولت هذه الإدارية مسؤولية تطوير ممر النقل، بما في ذلك تنظيم الاتصالات اللاسلكية وبناء أسطول من كاسحات الجليد. وفي عام 1959، أطلق الاتحاد السوفيتي أول كاسحة جليد تعمل بالطاقة النووية، حملت اسم زعيم الثورة البولشفية "لينين". وقد شكل هذا الحدث مرحلة جديدة ونوعية في تطوير الطريق البحري الشمالي. وابتداء من عام 1978، أسهمت كاسحات الجليد النووية في إرساء الملاحة على مدار العام على طول الطريق البحري الشمالي.

بلغت حركة الشحن ذروتها خلال الحقبة السوفيتية عام 1987، متجاوزة 6,6 مليون طن. ورغم فتح الطريق البحري الشمالي أمام الملاحة الدولية عام 1991، تراجع الاهتمام باستغلاله بشكل حاد بعد انهيار الاتحاد السوفيتي. ولكن، منذ العقد الثاني من الألفية، عاد المشروع ليجذب المزيد من الاستثمارات، واستؤنفت جهود التطوير. وفي عام 2018، عينت مؤسسة الطاقة النووية الروسية "روساتوم" مشغلاً للبنية التحتية للطريق البحري الشمالي. ومنذ عام 2022 تتولى "غلافسيفموربوت"، وهي مؤسسة تابعة للشركة الحكومية، مسؤولية تنسيق الملاحة في طريق بحر الشمال.

يبلغ طول هذا الطريق حوالي 5600 كيلومتر، من مضيق كارا بالقرب من أرخبيل نوفايا زيمليا إلى خليج بروفيدنس في مضيق بيرينغ. وتنقسم مياه طريق بحر الشمال إلى 28 منطقة. ونظراً لأن السفن نادراً ما تبحر ضمن هذه الحدود الإدارية فقط، فقد طرح مفهوم الطريق البحري الشمالي الأوسع. وهو طريق نقل بحري بطول 14000 كيلومتر، يمتد من سانت بطرسبرغ إلى فلاديفوستوك. يندرج هذا الممر البحري ضمن المشروع الوطني "نظام النقل الفعال"، ويبلغ طوله ما يقرب من نصف طول الطريق عبر قناة السويس(6).

كاسحات الجليد في استراتيجية النفوذ الجيوسياسي والاقتصادي في القطب الشمالي

ليس أسطول كاسحات الجليد العالمي مجرد مجموعة من السفن، بل هو أداة استراتيجية لخدمة التنمية الاقتصادية، والمساعدة على تطوير البحث العلمي، وتعزيز الأمن القومي في مناطق حيوية من العالم. وتستخدم روسياً أسطولها، الذي يعد أقوى الأساطيل وأكثرها تطوراً من الناحية التكنولوجية، لتعزيز موقعها في القطب الشمالي. إلا أن الطموحات المتزايدة لقوى أخرى، كالصين والهند، ومساعي الولايات المتحدة لتوسيع نفوذها، تشير إلى أن "سباق الجليد" يكتسب زخماً متزايداً.

تشغل روسياً أسطولاً من كاسحات الجليد النووية المصممة لدعم الملاحة على طول الطريق البحري الشمالي، وتتولى إدارته شركة أتموفلوت، التابعة لمؤسسة "روساتوم". ويتألف هذا الأسطول من إحدى وأربعين سفينة، ثمان منها كاسحات جليد تعمل بالطاقة النووية. وتقوم روسيا حالياً ببناء كاسحات جليد جديدة تعمل كلها بالطاقة النووية وستدخل الخدمة على التوالي، وهي "تشوكوتكا" (2026)، و"لينينغراد" (2028)، و"ستالينغراد" (2030). بالإضافة إلى ذلك، يجري العمل على بناء كاسحة الجليد "روسيا"، التي ستبلغ قدرتها 120 ميغاواط (أكثر من 160 ألف حصان)، ومن المقرر الانتهاء من بنائها في ديسمبر 2027.

في الجدول التالي مقارنة بين أساطيل الدول التي تملك كاسحات جليد:

الدولة	عدد كاسحات جليد ديزل	كاسحات جليد نووية	كاسحات الجليد	عدد كاسحات الجليد
روسيا	41	8	33	
كندا	19	0	19	
فنلندا	10	0	10	
السويد	5	0	5	
الولايات المتحدة	3	0	3	
الصين	2	0	2	

يواجه مشروع الطريق البحري الشمالي عدة مخاطر جيوسياسية متربطة وطويلة الأمد، قد تؤثر على مستقبل المشروع. أبرز هذه المخاطر هو غياب الوضع القانوني الواضح لهذا الممر وللمنطقة القطبية الشمالية بشكل عام. فالولايات المتحدة الأمريكية، لا تعترف بالمر البحرى كمياه داخلية لروسيا، وتصر على ضرورة منحه صفة ممر مائي دولي، بينما أنها لم تنضم إلى اتفاقية الطريق البحري الشمالي لعام 1982(8).

ومن بين المخاطر، بحسب الرؤية الروسية، الاهتمام المتزايد من جانب دول مؤثرة غير قطبية بتطوير الموارد الطبيعية للقطب الشمالي والاستخدام غير المقيد لطرق النقل في القطب الشمالي، وبالتالي تزايد الضغط منها لإعادة تقسيم القطب الشمالي من خلال تدويل السيطرة على استخدام الموارد الطبيعية وطرق النقل البحري. إضافة إلى ذلك، ترغب كل دولة من دول القطب الشمالي في توسيع نطاق سيطرتها على القطب الشمالي وموارده الطبيعية، مستغلةً في ذلك ثغرات التشريعات الدولية الحالية. ومع اختلاف مصالح هذه الدول، فإنها تلتقي في محاصرة الوجود الروسي تدريجياً في القطب الشمالي. بمعنى، تقلص مساحة الأراضي القطبية التي تسيطر عليها روسيا، وتدويل السيطرة على طرق النقل وخاصةً الطريق البحري الشمالي.

بناءً على ذلك، ومن المنظور الروسي، يتمثل الخطر الجيوسياسي الرئيسي طويلاً الأمد على تطوير الطريق البحري الشمالي في فقدان روسيا سيادتها على هذا الشريان الحيوي للنقل، وفرض آليات دولية أو غيرها من أشكال السيطرة الخارجية بذريعة ضمان حرية الملاحة وإلغاء القيود الوطنية باستخدام الطريق القائم على التصاريح.

لمواجهة هذا الخطر، تستخدم روسيا مجموعة من التدابير الدبلوماسية والاقتصادية والعسكرية. وتشمل التدابير الدبلوماسية المضادة تشكيل تحالفات مع دول تتوافق مصالحها، ظرفياً، مع مصالح موسكو(9). فمصالح روسيا في الحفاظ على سيطرتها الوطنية على الطريق البحري الشمالي تلتقي مع مصالح كندا في الحفاظ على سيطرتها على الممر الشمالي الغربي. إلا أن فرص تشكيل تحالف روسي - كندي في هذا السياق تبدو ضئيلة، في ظل الوضع الراهن الذي يتسم بالمواجهة الحادة بين روسيا وحلف شمال الأطلسي، والذي يدفع كندا للتعاون الدبلوماسي والاقتصادي والعسكري الوثيق مع الولايات المتحدة. أما التحالف مع الصين، التي تسعى إلى استخدام روسيا منصة انطلاق للتوسيع في منطقة القطب الشمالي، فيبدو أقرب وأكثر جدوى. لكن على المدى البعيد، تتباهى مصالح روسيا والصين. فالصين أكثر اهتماماً بفرض سيطرتها على هذا الممر المائي، الذي تعمل بالفعل على بناء أسطول من كاسحات الجليد لأجله(10).

يتحول القطب الشمالي، الذي كان يُعتبر في السابق أرضاً جليدية قاحلة لا يمكن اختراقها، بسرعة، إلى مجال للتنافس ومركز للمصالح الاقتصادية والجيوسياسية العالمية. ولا يمكن فصل هذا التحول عما يشهده كوكبنا من تغير مناخي هائل. فالاحترار في القطب الشمالي يتضاعد بمعدل يقارب ضعف المتوسط العالمي، ما يؤدي إلى تغيرات لا رجعة فيها. وما ينتج عن ذلك من ذوبان الغطاء الجليدي، الذي يتقلص بنسبة 13% كل عقد، يتتيح الوصول إلى موارد هائلة وطرق نقل جديدة، ويعيد تشكيل المفاهيم التقليدية للخدمات اللوجستية والاقتصاد العالمي. في هذه المنطقة، حيث تتشابك الأبعاد البيئية والاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية، تتشكل عقدة من التنافسات، وتصادم مصالح القوى العظمى في العالم. فروسيا، صاحبة أطول ساحل في القطب الشمالي، تعزز وجودها العسكري وتطور البنية التحتية للطريق البحري الشمالي. أما الصين، التي أعلنت نفسها دولة شبه قطبية، فتسعى للمشاركة في تنمية الموارد وطرق النقل. من جانبها، تشعر دول حلف شمال الأطلسي بالقلق إزاء تنامي نشاط روسيا والصين في المنطقة، وتدرس خيارات لتعزيز نفوذها. في هذا المزيج المتفجر من تغير المناخ وتعارض التمومات الاقتصادية والمصالح الاستراتيجية، يبرز سؤال جوهري: هل يمكن أن يصبح القطب الشمالي ساحة صراع عسكري؟ وإذا كان الأمر كذلك، فما هي ملامحه ودفافعه؟

في سياق الصراع الممتد في أوكرانيا، باتت قضايا ضمان الأمن الأوروبي والإقليمي، واحتواء النفوذ الروسي في منطقة القطب الشمالي من قبل الغرب، أولوية في السياسات الخارجية والدفاعية للولايات المتحدة وجيرانها الإسكندنافيين وحلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي. ومع مرور الوقت، تكتسب عملية عسكرة منطقة القطب الشمالي زخماً متزايداً. وهناك أمثلة عديدة على تصاعد التوترات العسكرية والسياسية في هذه المنطقة. فقد انضمت فنلندا والسويد للقطبيتان إلى حلف شمال الأطلسي كأعضاء كاملين في الفترة بين 2023 و2024. وتتزايدي الميراثيات العسكرية ونشاط الجهات الفاعلة الإقليمية والدولية، ويجري تطوير بنية تحتية عسكرية متكاملة في القطب الشمالي. أما الآثار الاقتصادية لهذا التنافس الجيوسياسي المحموم، خاصة على صعيد استخراج الموارد الطبيعية والاستثمار في الخدمات اللوجستية، فيصعب التنبؤ بها.

بناء على الأهمية الاقتصادية والجيوسياسية والاستراتيجية لمنطقة القطب الشمالي، ينبغيأخذ التنافس الدولي عليها بجدية. فقد لا يكون الوضع الراهن مجرد ظرف مؤقت، بل وضعاً طبيعياً جديداً في هذه المنطقة. وهناك من يرى أن الدفع نحو الحرب في أوكرانيا ليس سوى ذريعة لترسيخ فكرة الحفاظ على القيادة العالمية للولايات المتحدة. ففي ظل هذه الحرب، جرى استقطاب دول الشمال ودفعها للتخلص من سياسة الحياد العسكري بانضمامها إلى حلف الناتو. وقد يكون ذلك في إطار تطوير مقارب غربية مشتركة للحد من تمدد الوجود الروسي في القطب الشمالي.

وبحلول عام 2030، "قد يصبح القطب الشمالي ساحة توترات حادة ومنطقة ذات أهمية متزايدة لدى القوى العالمية. سيحد هذا التوجه بشكل كبير من فرص التعاون، الذي قد يستمر، مع ذلك، على المستوى الدولي. ستؤدي عسکرة القطب الشمالي إلى زيادة غير مسبوقة في مستوى الوجود العسكري فيه. وقد باتت المنطقة بالفعل أهم مسرح محتمل للعمليات العسكرية العالمية، حيث سيترافق التفاعل بين الدول المعنية ضمن الأطر التقليدية"(11).

خاتمة

خلال كلمته في المنتدى الدولي للقطب الشمالي في مورمانسك في مارس/آذار 2025، أشار الرئيس الروسي، فلاديمير بوتين، إلى ضرورة دمج طريق بحر الشمال ضمن مشروع أوسع نطاقاً، هو ممر النقل عبر القطب الشمالي. وينصب التركيز الرئيسي على تطوير البنية التحتية المدنية، إذ يتوقع أن تُسهم تهيئه هذه الممرات في دفع عجلة التنمية الاقتصادية الروسية والعالمية. مع ذلك، وفي ظلّ الواقع الراهن المتمثل في الانتشار الواسع للعسكرة في القطب الشمالي، قد يُثبت هذا المشروع أيضاً أهميته الحاسمة في سباق الإمداد اللوجستي. من شأن توسيع أسطول كاسحات الجليد أن يُحسن الملاحة في الجليد الشمالي، ويمكن من نقل البضائع على مدار العام. وبالتزامن مع تطوير البنية التحتية البرية، سيُحسن ذلك من إمكانية الوصول إلى المناطق الشمالية ويُقلل من عزلتها عن البر الرئيسي.

إلا أن المواجهة بشأن الطريق البحري الشمالي تتجاوز كونها مجرد نزاع إقليمي، فهي تعكس تحولات جيوسياسية عميقة. بالنسبة إلى روسيا، يجسد هذا الطريق سيادتها ويعزز تنميتها الاقتصادية ومكانتها كقوة عظمى في القطب الشمالي. أما بالنسبة إلى الغرب وحلف شمال الأطلسي، فهو يمثل تحدياً يتطلب احتواء موسكو ومنعها من تعزيز موقعها الاستراتيجي. هذا المأزق محفوف بمخاطر العسكرية والتصعيد، فغياب قنوات اتصال واضحة بين روسيا ودول الناتو، وتكرار الحوادث البحرية والجوية، واتساع نطاق العمليات في المناطق الرمادية، كلها عوامل تزيد من احتمال حدوث أخطاء جسيمة في التقدير. لذلك، يظل مستقبل القطب الشمالي مرهوناً بقدرة الأطراف المتنافسة على إيجاد توازن بين حماية مصالحها الوطنية وضرورة الحفاظ على استقرار المنطقة بدل المواجهة.

ولذلك سيستمر الاقتصاد والأمن -ولاسيما مكافحة الإرهاب- على رأس أولويات السياسة الخارجية لتركيا في السنوات القليلة المقبلة. مع أهمية خاصة للحرب الروسية- الأوكرانية وانعكاساتها على تركيا اقتصادياً وإستراتيجياً وكذلك على صعيد العلاقات مع كل من روسيا والولايات المتحدة الأميركيه وحلف شمال الأطلسي. كما أثبتت الشهور القليلة الأخيرة أن مسار التهدئة وتطوير العلاقات مع دول المنطقة لم يكن تكتيكيًّا مؤقتاً مرتبطاً بالانتخابات فقط، وإنما هو مسار طويل الأمد مبني على قناعة لدى صانع القرار في أنقرة.

طالما لم تصل الحرب الروسية- الأوكرانية لحالة انخراط رسمية وكاملة من حلف الناتو فيها، فإن أنقرة ستبقى قادرة على موازنة موقفها وعلاقاتها نسبياً مع كل من موسكو وبروكسل كما تفعل حالياً، بينما سيكون أي تطور للحرب بهذا الاتجاه تحدياً صعباً وغير مسبوق لموقفها إذ ستضيق أمامها مساحات المناورة وستزداد الضغوط عليها من الجانبين.

وسيحتفظ الملف السوري بأهميته وأولويته في المرحلة المقبلة، وتحديداً من زاويتي مكافحة المنظمات المرتبطة بحزب العمال الكردستاني والتي تصنفها أنقرة منظمات إرهابية وانفصالية، وعودة/ إعادة السوريين المقيمين على الأراضي التركية إلى منطقة آمنة وجاذبة للعيش في الشمال السوري. ليس من المتوقع حصول خطوات سياسية متقدمة تجاه النظام السوري في المدى القريب، لكن تحسن العلاقات التركية- الروسية والمصالح التي تبحث عنها أنقرة في الملف السوري يمكن أن تدفعها نحو خطوات من هذا القبيل في المدى المتوسط.

*زاور شوج، مدير مكتب الجزيرة في موسكو.

مراجع

(1) التنين في القطب الشمالي: طريق الحرير الجديد سيصبح قطبياً، موقع لجنة الدولة بشأن تنمية القطب الشمالي، 29 يناير 2018، (تاريخ الدخول: 14 يناير/كانون الثاني 2026).

<https://arctic.gov.ru/2018/01/29/дракон-в-арктике-новый-шёлковый-путь-с>

(2) آنا جورينا، انكسر الجليد: القطب الشمالي في استراتيجية واشنطن للسياسة الخارجية، المجلس الروسي للشؤون الدولية، 25 أغسطس/آب 2025، (تاريخ الدخول: 14 يناير/كانون الثاني 2026).

<https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/sandbox/led-tronulysya-arktika-vo-vneshnepoliticheskoy-strategii-vashingtona/>

(3) يُعرَّف الطريق البحري الشمالي وفقاً للقانون الاتحادي رقم FZ-155 الصادر في 31 يوليو/تموز 1998، بشأن المياه البحرية الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للاتحاد الروسي، بأنه "نظام اتصالات نقل وطني موحد قائم تاريخياً لروسيا في القطب الشمالي. تجري الملاحة على طول ممر بحر الشمال وفقاً لهذا القانون، والقوانين الاتحادية الأخرى، والمعاهدات الدولية للاتحاد الروسي"، و"قواعد الملاحة في الممر البحري الشمالي"، التي أقرتها الحكومة الروسية بموجب القرار رقم 1487 الصادر في 18 سبتمبر/أيلول 2020. وقد ألغى هذا القرار شرط إخبار السفن لدخول الممر البحري الشمالي، الذي كان سارياً منذ عام 1991. ويتعين على جميع السفن الحصول على التصريح اللازم من الجهة المختصة، والتي قد ترفض.

(4) الطريق البحري الشمالي، ما هو وكيف يعمل اليوم، موقع صحيفة آر بي كا الروسية، 10 سبتمبر 2025، (تاريخ الدخول: 14 يناير/كانون الثاني 2026).

<https://www.rbc.ru/base/10/09/2025/68c075ee9a79472708d42f86>

(5) المصدر نفسه.

(6) المصدر نفسه.

(7) أسطول كاسحات الجليد في العالم، موقع البيانات الرسمية لمقاطعة موسكو، مارس 2025، (تاريخ الدخول: 14 يناير/كانون الثاني 2026).

<https://mosregdata.ru/article/mirovoy-ledokolny-flot>

(8) تهدف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي اعتمدتها المؤتمر الثالث لقانون البحار في 30 أبريل/نيسان 1982، إلى ضمان حرية الملاحة وتشكيل إطار عادل لمشاركة مختلف الدول في استغلال الموارد الطبيعية للمحيطات. وقّعت عليها 117 دولة، من بينها الاتحاد السوفيتي. ومن بين القوى البحرية المؤثرة، لم توقع على الاتفاقية سوى الولايات المتحدة وتركيا. ونتيجة لتصديقهَا على الاتفاقية، فقدت روسيا سيادتها على 1.7 مليون كيلومتر مربع من مياه المحيط المتجمد الشمالي.

(9) الطريق البحري الشمالي: المخاطر الجيوسياسية، تقرير أعده فريق خبراء مختبر النقل الشمالي، Lab N. Trans بتاريخ 2023، (تاريخ الدخول: 14 يناير/ كانون الثاني 2026).

<https://ntranslab.ru/local/templates/.default/public/img/Доклад%20№1.%20СМП.%20Геополитические%20риски,%20ч.1.pdf>

(10) المصدر نفسه.

(11) ماريا أوريشينا، حول عسکرة القطب الشمالي، المجلس الروسي للشؤون الدولية، 22 ديسمبر/كانون الأول 2022، (تاريخ الدخول: 14 يناير/ كانون الثاني 2026).

<https://russiangroup.ru/analytics-and-comments/analytics/k-voprosu-o-militarizatsii-arktiki/>

انتهى