

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند - یک جاده»

هادی آجیلی^۱، مهدی سلامی زواره^۲، مهرداد فلاحی بَرزکی^۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۵/۲۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۹/۲۶

چکیده

طرح «یک کمربند-یک جاده» که در سپتامبر سال ۲۰۱۳ توسط «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین مطرح شد، از دوبخش کمربند اقتصادی «جاده ابریشم جدید و جاده ابریشم دریایی» تشکیل شده است. چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راه‌های ارتباطی و حمل‌ونقل مقرون به صرفه تر دنبال می‌کند. این ایده به دنبال تسهیل و تأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گرداندن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین است. طرح یادشده شامل دو مسیر است: یک مسیر از سمت سواحل چین و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند به اروپا و دیگری از سواحل چین به اقیانوس آرام جنوبی. پرسش اصلی مقاله حاضر، این است که «با در نظر گرفتن فرصت‌ها و چالش‌های مختلف در اجرای طرح "یک کمربند-یک جاده" این مهم چگونه برای امنیت انرژی جمهوری خلق چین سودمند خواهد بود؟» فرضیه پژوهش حاضر بر این مناسبت که چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه؛ به‌ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی، به تأمین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی در جهت تأمین منافع و منابع مورد نیاز آینده خود بپردازد. برای بررسی این مسأله که با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی انجام می‌شود، ابتدا به بررسی وضعیت انرژی چین و سپس ایده جاده ابریشم جدید، بررسی مسیرهای مختلف آن در انتقال و تأمین انرژی، کشورها و مناطق تأثیرگذار در باب انتقال و امنیت خطوط در این طرح و همچنین، به توضیح چگونگی تأمین امنیت انرژی چین از این طریق پرداخته خواهد شد. در پایان، به این نتیجه می‌رسیم که چین در تلاش است تا با ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و نیز مسیرهای مختلف دریایی و همچنین، واردات انرژی از مناطق گوناگون، از خطرهای احتمالی در مسیر انتقال یا در تأمین انرژی خود در آینده دوری کند.

واژه‌های کلیدی: چین، یک کمربند-یک جاده، امنیت انرژی، جاده ابریشم جدید، آسیای مرکزی

۱. (نویسنده مسؤول)، استادیار روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران. hadiajili@gmail.com

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات شرق آسیا، دانشکده وزارت امور خارجه، ایران

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات اروپا، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

مقدمه

نام جاده ابریشم را نخستین بار جغرافیدان آلمانی، فردیناند فون ریشتهوفن (۱۹۰۵-۱۸۳۳) در قرن نوزدهم به‌کار برد. دلیل این نام‌گذاری را نیز تجارت ایشم در آن زمان‌ها به‌عنوان کالایی با ارزش و گرانبها می‌دانند. این جاده از سواحل چین در اقیانوس آرام شروع می‌شد و به سمت ایران و غرب می‌رفت. اکنون با گذشت سال‌ها این نام دوباره زنده شده و با ابتکار «یک کمربند یک جاده» ای که شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین در هفتم سپتامبر ۲۰۱۳ در دانشگاه نظر بایف قزاقستان مطرح کرد، کمربند اقتصادی جاده ابریشم به‌عنوان دکتترین اقتصادی جدید چین در آسیا اعلام شد.

با گذشت زمان از طرح این ایده، امروز احیای جاده ابریشم در چین از «ایده» به «استراتژی» کلان دست کم برای یک دهه آینده بدل شده است؛ به‌گونه‌ای که نه تنها روابط خارجی این کشور زیر چتر این استراتژی قرار گرفته؛ بلکه توسعه متوازن داخلی و سیزدهمین برنامه پنج‌ساله توسعه چین نیز بر این مبنا تعریف شده است (علمایی فر، ۱۳۹۶: ۱۰۱).

با توجه به رشد اقتصادی و افزایش تقاضای ۵۰۰ درصدی انرژی چین از سال ۱۹۸۰ تاکنون، رگه‌هایی از نگرانی در مورد تأمین انرژی نیز در این طرح به چشم می‌خورد. مبدل شدن چین در سال ۲۰۱۴ به بزرگ‌ترین واردکننده نفت دنیا و اکنون به بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی دنیا، اهمیت تأمین امنیت انرژی را برای این کشور نشان می‌دهد. امنیت انرژی، سه مفهوم اساسی زنجیره تحولات انرژی در جهان امروزی را دربرمی‌گیرد: قیمت، پایداری و محیط زیست (Bohi & Michael, 1996: 64). جاده ابریشم جدید چین با دوگونه خشکی-دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا

را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد. همچنین، طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل نماید (Vander Puten & Meijnders, 2015: 8).

این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازده برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین، جهان معرفی شده است (Szcudlik-Tatar, 2013: 17). دیپلماسی انرژی چین در راستای راهبرد توسعه صلح آمیز، در صدد است که بدون ایجاد تنش و یا هزینه امنیتی-نظامی، کنترل لازم را بر منابع انرژی و مواد خام مورد نیاز خود به دست آورد. این دیپلماسی شدیداً دولت محور و بر مبنای دیدگاه مشترک سیاست‌گذاران دولتی و شرکت‌های نفتی دولتی چین شکل می‌گیرد (شفائی و دارابی، ۱۳۹۰: ۷۷).

طرح جاده ابریشم چین در دو گونه خشکی-دریایی مطرح شده است. گونه خشکی آن از شی‌آن در نواحی مرکزی چین آغاز شده و پیش از گسترش به سمت غرب، از استان گانسو و دو شهر خورگاس و اورومچی در استان سین کیانگ می‌گذرد. این جاده سپس به سمت جنوب غربی رفته و پس از عبور از آسیای مرکزی و شمال ایران، عراق، سوریه و ترکیه را پشت سر می‌گذارد. سپس، جاده ابریشم از تنگه بسفر در استانبول گذشته و بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان را طی می‌کند. پس از آن به هلند کشیده شده و در نهایت به ونیز در ایتالیا خواهد رسید و نیز نقطه تلاقی دو مسیر خشکی-دریایی جاده ابریشم جدید مد نظر چین خواهد بود (Burgier, 2014: 17).

جاده ابریشم دریایی نیز از گوانجو در استان فوجیان چین آغاز شده و پس از عبور از استان‌های گوان‌دون، گوانسی و هاینان به تنگه مالاکا در جنوب می‌رود. جاده ابریشم دریایی سپس از کوآلالمپور به سمت کلکته رفته و از اقیانوس هند به

نایروبی در کنیا می‌رود. پس از آن، از شاخ آفریقا گذشته و به دریای سرخ می‌رود. همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، نقطه پایانی جاده ابریشم یادشده، شهر ونیز در ایتالیا خواهد بود (S. Maini, The Diplomat: 2014).

این مقاله ابتدا به بررسی وضعیت انرژی چین و سپس ایده جاده ابریشم جدید، بررسی مسیرهای مختلف آن در انتقال و تامین انرژی، کشورها و مناطق تاثیرگذار در باب انتقال و امنیت خطوط در این طرح و همچنین، درصدد توضیح چگونگی تامین امنیت انرژی چین از این طریق می‌پردازد. فرضیه پژوهش حاضر بر این مبناست که چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط نیکو؛ به‌ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای گوناگون خشکی و دریایی و متنوع سازی مبادی واردات انرژی، به تامین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی در جهت تامین منافع و منابع مورد نیاز آینده خود بپردازد. این پژوهش با استفاده از کتب، نشریات، مجلات تخصصی و منابع اینترنتی، براساس روش توصیفی - تحلیلی نوشته شده است.

پیشینه تحقیق

در رابطه با امنیت انرژی چین، منابع علمی نسبتاً متعددی وجود دارد که در ادامه به تعدادی از مهم‌ترین آنها اشاره خواهیم نمود؛ اما در ارتباط با تامین امنیت انرژی چین با توجه به طرح «یک کمربند-یک جاده»، منبع علمی وجود ندارد که همین موضوع باعث شده تا مقاله حاضر نسبت به دیگر مقالات در این زمینه، متمایز باشد.

نخستین منبعی را که می‌توان در ارتباط با امنیت انرژی چین از آن نام برد، مقاله‌ای با عنوان «چین؛ امنیت انرژی و سیاست خارجی» نوشته محسن شریعتی‌نیا

است. در این نوشتار، نویسنده معتقد است که رشد سریع اقتصادی چین، موجبات افزایش گسترده مصرف انرژی در این کشور را فراهم آورده است. بر مبنای پیش‌بینی‌ها، روند مصرف انرژی چین در آینده سرعت بیشتری خواهد گرفت. افزایش سریع مصرف انرژی و اجبار به تأمین بخش مهمی از آن از طریق واردات، امنیت انرژی را به نگرانی استراتژیک رهبران چین تبدیل کرده است. آنان برای پاسخگویی به این نگرانی، استراتژی متنوع‌سازی منابع انرژی وارداتی را در پیش گرفته‌اند و در این چارچوب در منابع انرژی مناطق مختلف جهان سرمایه‌گذاری‌های وسیعی صورت داده‌اند. افزون بر این، آنان امنیت انرژی را به‌عنوان بخش مهمی از دستورکار سیاست خارجی خود تعریف کرده و کوشش کرده‌اند با تولیدکنندگان مهم انرژی پیوندهای نزدیکی برقرار سازند.

دومین مقاله با عنوان «امنیت انرژی چین و ژئواکونومیک ایران» به قلم سید شمس‌الدین صادقی است. در این مقاله، نویسنده اذعان دارد چین کوشش می‌کند تا از انرژی به‌عنوان یکی از اشکال «قدرت نرم» برای پیشبرد اهداف کلان خود - چه در برنامه‌ریزی‌های راهبردی اقتصادی در حوزه داخلی و چه در تنظیم مراودات خود در عرصه سیاست خارجی با سایر کشورها در اقصا نقاط جهان - بهره‌برداری کافی را به عمل آورد. در این راستا، این کشور نه تنها در پی تسخیر منابع انرژی سایر مناطق جهان است؛ بلکه کوشش می‌کند که سلطه خود را بر منابع انرژی همسایگانی همچون تایوان و بازارهای مصرفی آنان تحکیم بخشد. همچنین، این کشور در راستای تأمین امنیت انرژی وارداتی نفت، گاز و سایر مواد خام، سیطره خود را بر خطوط دریایی انتقال انرژی از آب‌های ساحلی و دریا‌های همجوار خود از ژاپن، ویتنام و تایوان گرفته تا خلیج فارس، تحکیم بخشد و در راهبرد نگاه به غرب، به دنبال تسخیر منابع انرژی آسیای مرکزی و نیز

سرمایه‌گذاری و مشارکت در منابع انرژی روسیه نیز هست. در نگاه زمامداران چینی، میان قدرت‌های بزرگ و از جمله چین و آمریکا بر سر منابع انرژی به عنوان قدرت نرم، رقابتی اساسی آغاز شده که در آن برد یکی، مساوی با باخت دیگری است.

سومین مقاله در این زمینه با عنوان «جایگاه انرژی در سیاست خاورمیانه‌ای چین» نوشته علیرضا سلطانی، مریم درخشنده و محمد ره‌گوی است. در این مقاله به بررسی این فرضیه پرداخته شده است که نیاز شدیداً رو به افزایش چین به انرژی و لزوم تامین آن از منابع خارجی، موضوع امنیت انرژی را به مسأله‌ای حیاتی برای این کشور تبدیل نموده است. در این راستا، گسترش تعامل با کشورهای دارنده انرژی که عمدتاً در خاورمیانه و خلیج فارس واقع شده‌اند، می‌تواند زمینه را به سوی وابستگی متقابل فراهم آورد؛ به‌طوری‌که کشورهای خاورمیانه قادرند امنیت انرژی را به عنوان دغدغه استراتژیک چین برطرف نمایند و از سوی دیگر چین نیز متقابلاً قادر است به برخی نیازهای استراتژیک خاورمیانه در حوزه تکنولوژی و سرمایه پاسخ گوید. تحت این شرایط، به نظر می‌رسد زمینه‌های بسیار مناسبی برای آغاز یک گفتگوی سازنده با هدف استقرار یک الگوی وابستگی متقابل با محوریت تامین انرژی در حال شکل‌گیری است.

منبع دیگر با عنوان «اهداف و ابعاد دیپلماسی انرژی چین» توسط مسعود موسوی شفقایی و گلتاب دارابی به نگارش درآمده است. این مقاله تصریح می‌کند که با توجه به وابستگی روزافزون کشورها به انرژی و تأثیرگذاری این مهم بر اولویت‌بندی اهداف سیاست خارجی کشورها، چین نیز با توجه به رشد بالای اقتصادی و مصرف روزافزون انرژی، کوشش‌های عمده‌ای در این زمینه انجام داده، آن گونه که متغیر انرژی به‌عنوان یکی از عوامل اصلی جهت‌دهنده سیاست

خارجی این کشور محسوب شده است. در این مقاله، به نگرانی‌های عمده چین در حوزه انرژی پرداخته شده که این کشور با استفاده از ابزار دیپلماسی انرژی در خاورمیانه، آسیای مرکزی، آفریقا و آمریکای لاتین، نگرانی عمده خود را در خصوص امنیت انرژی مرتفع ساخته است.

دیگر منبع با عنوان «سیاست امنیت انرژی چین در کانون‌های مهم انرژی در راستای کاهش آسیب‌پذیری استراتژیک (با تأکید بر خلیج فارس)» به قلم احسان یاری و حسن کامران است. نویسندگان در این مقاله به بررسی این مسأله پرداخته‌اند که چین برای تداوم رشد چشمگیر اقتصادی خود، ملزم به اتخاذ سیاست‌های مناسب در راستای کاهش آسیب‌پذیری در حوزه انرژی است. پیش-بینی‌ها گویای آن است که تداوم رشد سریع اقتصاد چین منوط به متنوع‌سازی منابع انرژی و وارداتی برای جبران افزایش سریع مصرف انرژی فراتر از منابع داخلی است و این نگرانی اصلی امنیت انرژی چین در آینده پیش‌روست. در این راستا، کشور چین برای متنوع‌سازی منابع انرژی و وارداتی خود، برقراری رابطه با کانون‌های مهم تولید انرژی جهان و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف صنعت تولید انرژی در مناطق مستعد را بیش از پیش در دستور کار خود قرار داده است.

چارچوب نظری

امنیت انرژی: امنیت در یک معنا نبود تهدید تلقی می‌شود. امنیت در ابتدای امر در مسائل نظامی به کار برده می‌شد و از آن پس وارد دیگر مباحث و حوزه‌های مطالعاتی شد (Cisse, 2009: 1). امنیت انرژی به تولید و مصرف روان انرژی (خصوصاً نفت و گاز) اطلاق می‌شود؛ به طوری که هیچ مشکلی بر سر راه استخراج، تولید و حمل و نقل (تولید، توزیع و مصرف) آن وجود نداشته باشد.

امنیت انرژی مباحث گسترده‌ای از جمله افزایش تقاضای جهانی و وابستگی بیش-تر به بازارهای تولید، امنیت عرضه، ترانزیت و حفاظت از خطوط لوله، منابع انرژی مطمئن، قیمت‌های مناسب انرژی، تعیین سیاست‌های انرژی، تغییرات آب-وهوایی و محیط‌زیستی ناشی از مصرف برخی سوخت‌ها و انرژی‌های جایگزین را دربرمی‌گیرد (Winstone & et al, 2007: 1).

از سوی دیگر، مفهوم امنیت انرژی برای صادرکنندگان و مصرف‌کنندگان عمده انرژی متفاوت است. برای صادرکنندگان امنیت انرژی به معنای عرضه بی-خطر انرژی، وجود بازارهای مناسب و قیمت‌های منطقی است؛ اما مصرف-کنندگان، امنیت انرژی را دسترسی آسان به منابع نفت و گاز، ایجاد ثبات در منطقه صادرکننده انرژی، انتقال بدون ریسک به بازارهای هدف و قیمت‌های مناسب در بلندمدت می‌بینند (واعظی، ۱۳۸۹: ۱۲۷).

امنیت انرژی چندبعدی است و بخش‌های موضوعی گوناگونی را پوشش می‌دهد. در امنیت انرژی چهار مفهوم: کمیت عرضه، وجود ذخایر مشخص و مطمئن، تنوع منابع و ثبات عرضه، نقش محوری را ایفا می‌کنند (Jian, 2011: 13). در این میان، باید خاطر نشان ساخت که یکی از مهم‌ترین عوامل برهم‌خوردن امنیت انرژی، اختلال در عرضه و به‌هم‌ریختن ثبات عرضه انرژی است که هم مصرف‌کنندگان و هم تولیدکنندگان را دچار مشکل می‌کند (معین‌الدینی و انتظارالمهدی، ۱۳۸۱: ۳۵۳).

اصلی‌ترین شاخص‌های امنیت انرژی به قرار زیر است:

۱. شاخص‌های ساده: مقدار واقعی منابع موجود، نسبت ذخیره به تولید، تنوع در نوع انرژی، وابستگی به واردات، ثبات سیاسی، قیمت انرژی شاخص‌های تقاضا؛

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۷۱

۲. شاخص‌های تجمعی: در این نوع شاخص بستگی به ماهیت امنیت انرژی کشور مورد مطالعه و ابتکار محقق از ترکیب چند شاخص ساده استفاده می‌شود (ملکی، ۱۳۹۳: ۱۲۷).

بر مبنای مفهوم امنیت انرژی و شاخص‌های امنیت انرژی، می‌توان دریافت که در هر کشور یا هر منطقه، امنیت انرژی چگونه تهدید خواهد شد. بررسی تکاپوهای انرژی چین نیازمند توجه به این نکته است که موضوع تأمین امنیت انرژی در چین، موضوعی صرفاً اقتصادی نیست؛ بلکه برگرفته از چارچوب استراتژی کلان ملی این کشور از نظم بین‌المللی و چگونگی توزیع قدرت در نظام بین‌الملل است. درحقیقت، نگاه چینی‌ها به مقوله امنیت پس از جنگ سرد، نشان دهنده شمول دایره امنیت از مسائل نظامی به حوزه‌های اقتصادی، حقوق بشری و زیست-محیطی بوده و همان‌گونه که به امنیت نظامی خود و کوشش برای کاهش تهدیدهای خود در عرصه بین‌المللی تأکید می‌کند، موضوع امنیت اقتصادی به‌طور اعم (امنیت انرژی به‌طور اخص) نیز در چارچوب تعریف امنیت ملی چین قرار دارد. این امر سبب شده است که چین، آسیب‌پذیری نسبت به تأمین انرژی در عرصه جهانی را یکی از شاخص‌های تهدید قدرت خود در سیستم توزیع قدرت بین‌المللی بداند؛ بدین معنا که همیشه در این اضطراب است که ممکن است رقبای این کشور در عرصه بین‌المللی در شرایط اوج‌گیری اختلافات، با اختلال در عرضه انرژی وارداتی این کشور، درصدد تضعیف قدرت بین‌المللی این کشور برآیند (رحیمی و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۱۱).

وضعیت کنونی انرژی در چین

امروزه جایگاه چین به‌عنوان یکی از ابرقدرت‌های اقتصادی جهان مورد قبول همگان است. اصلاحات اقتصادی، سیاست درهای باز دنگ شیائوپینگ در دهه

۱۹۸۰ و شعار صلح و پیشرفت، چین را به سمت توسعه محیط بین‌المللی باثبات و صلح‌آمیز سوق داده و اقتصاد آن به موتور رشد اقتصادی آسیا تبدیل شده است (میرکوشش، ۱۳۸۷: ۲۸۳).

جمهوری خلق چین به‌عنوان کشوری با نرخ رشد اقتصادی بالا در حدود ۹ درصد، طبیعتاً ادامه رشد فعالیت خود را در گرو تداوم و افزایش واردات و مصرف انرژی می‌بیند. چین با یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون نفر جمعیت، سالانه حجم زیادی انرژی مصرف می‌کند و طبق آمار آژانس بین‌المللی انرژی، در سال ۲۰۰۹ به بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی جهان تبدیل شد (B.P. 2011: 41). نگاهی به آمار و ارقام موجود نشان از افزایش روزافزون نیاز چین به انرژی‌هایی نظیر نفت خام و گاز دارد. بنابراین، طبیعی است با این حجم وابستگی، هرگونه خلل در عرضه، انتقال یا امنیت انرژی می‌تواند زیان مهلکی برای حیات اقتصادی این کشور باشد. از سوی دیگر، مشروعیت چین نو و حزب کمونیست وابسته به تداوم رشد اقتصادی این کشور و افزایش استانداردهای زندگی است. بنابراین، می‌توان گفت؛ انرژی محور تعامل سازنده و موتور توسعه ملی در چین است (موسوی شفائی، ۱۳۸۶).

جدول ۱: میزان نیاز نفتی چین (میلیون بشکه)

History			Projections					Avg. Annual% Change
1990	2003	2004	2010	2015	2020	2025	2030	2004-30
2.3	5.6	6.4	9.4	10.5	11.6	13.6	15.7	3.5

Source: EIA, Report # DOE/EIA-0484 (2007)

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۷۳

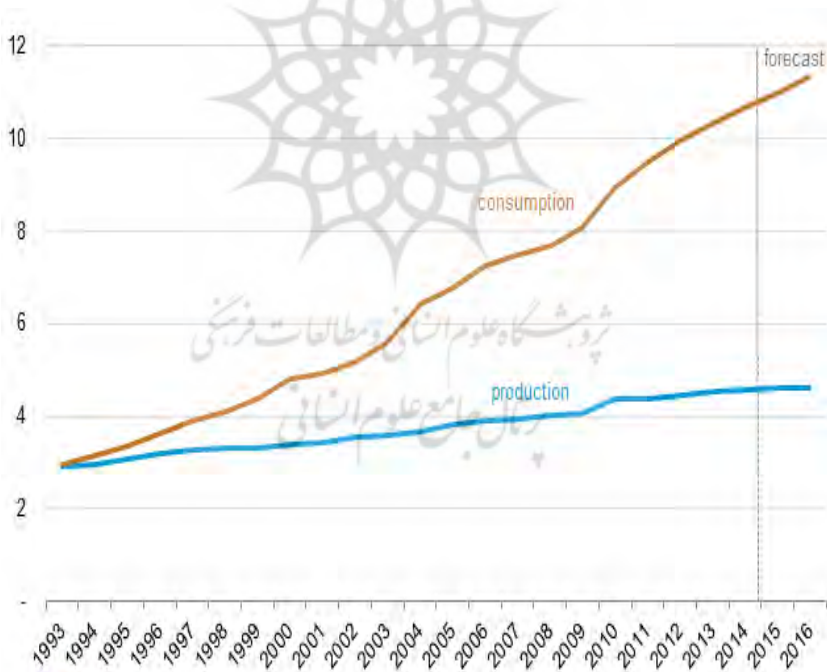
جدول ۲: مقدار نیاز چین به گاز (میلیارد مترمکعب)

History			Projections					Avg. Annual% Change
1990	2002	2003	2010	2015	2020	2025	2030	2003-30
0.5	1.1	1.2	3.0	3.9	5.1	6.2	7.0	6.8

Source: Appendix A, EIA (2007)

همچنین، با اینکه چین دارای منابع نفتی و تولید داخلی نیز هست؛ اما این تولید داخلی مدت‌هاست که کفاف مصرف داخلی‌اش را نمی‌دهد (نمودار ۱).

نمودار ۱: مقایسه میزان تولید و مصرف نفت چین، ۱۹۹۳-۲۰۱۶ (میلیون بشکه در روز)

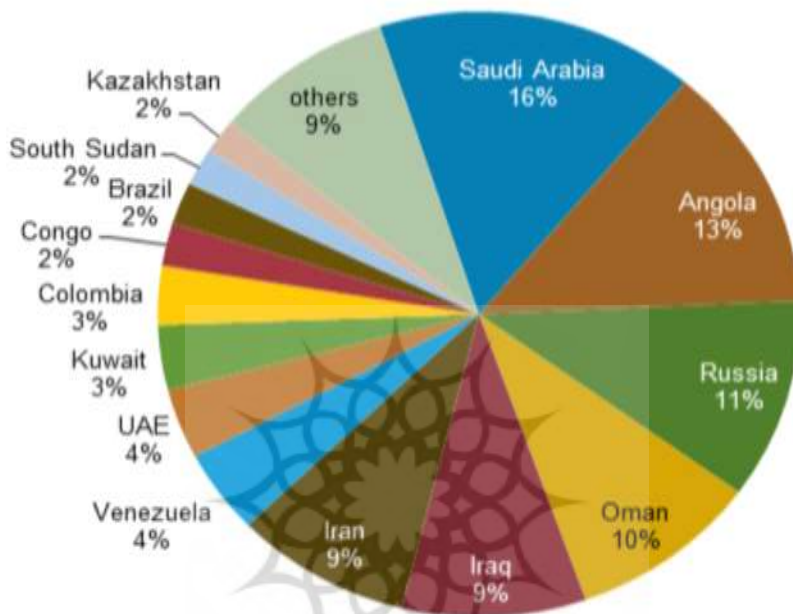


eia Source: Energy Information Administration and Short-Term Energy Outlook, May 2015

دیپلماسی انرژی چین مبتنی بر دستیابی به منابع انرژی، سرمایه‌گذاری و انعقاد قراردادهای بلندمدت در بخش‌های بالادستی و پایین دستی کشورهای تولیدکننده انرژی است و مناطق عمده نفت‌خیز جهان به عرصه حضور شرکت‌های چینی برای تولید و اکتشاف تبدیل شده است. هم‌اکنون شرکت‌های CNPC، SINOPEC و NOOC در پروژه‌های بالادستی در آفریقا، خاورمیانه، آسیای مرکزی، آسیای جنوب شرقی، اقیانوسیه و آمریکای شمالی و جنوبی فعالیت دارند (پاکدامن و حاجی میرزایی، ۱۳۸۵: ۵۲).

چین به منظور تامین امنیت انرژی خود، اکنون نیازهای مرتبط با انرژی خود را از مناطق مختلفی در آسیای مرکزی، خاورمیانه، آفریقا و آمریکای لاتین تامین می‌کند (نمودارهای ۲ و ۳).

نمودار ۲: میزان واردات نفت خام توسط چین از کشورهای مختلف، ۲۰۱۴

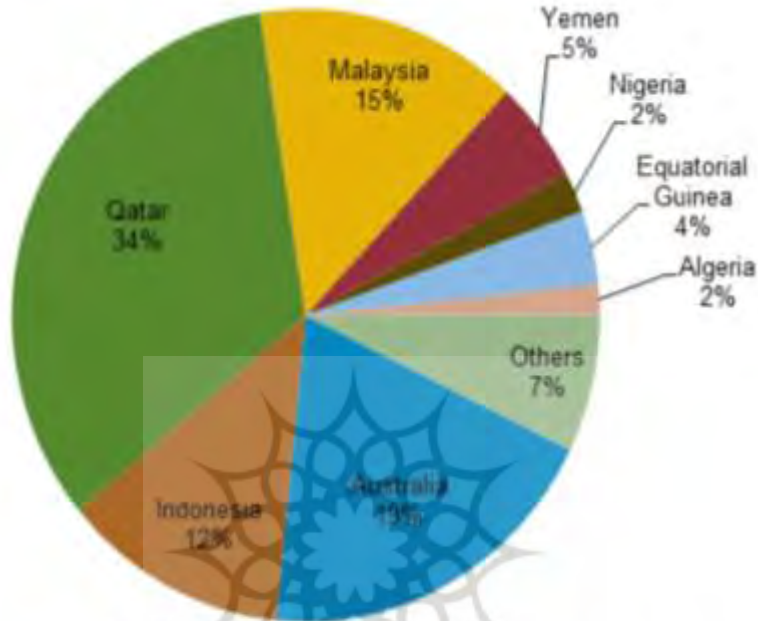


Sources: FACTS Global Energy, Global Trade Information Services, Inc.

Source: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>

پرتال جامع علوم انسانی

نمودار ۳: میزان واردات LNG (گاز طبیعی مایع) توسط چین از کشورهای مختلف، ۲۰۱۴



Source: IHS Energy.
Others: Angola, Brunei, Egypt, Norway, Oman, Papua New Guinea, Russia, Trinidad & Tobago, and re-exports from Spain and South Korea

Source: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>

نظر به اینکه مقادیر وسیعی از انرژی مورد نیاز چین از مرزهای نامطمئن گذر می‌کند، این باعث نگرانی‌هایی برای دولتمردان چینی شده است. از نظر جغرافیایی، واردات نفت و گاز چین در آینده به‌شدت متکی بر خلیج فارس، آفریقا و آمریکای لاتین در انتقال دریایی، و آسیای مرکزی و روسیه در انتقال زمینی است.

با توجه به موارد یاد شده، می‌توان گفت دولتمردان و سیاستگذاران چین با در نظر گرفتن نیاز روزافزون و حیاتی چین به انرژی، به‌منظور رشد و بقای

صنعت خود، همچنین، نگرانی‌هایی که آنها از تامین انرژی؛ بخصوص امنیت مسیرهای انتقال آن به کشورشان دارند، دست به ابداع طرح‌هایی زده‌اند تا بدان وسیله بر مشکلات احتمالی چیره شوند.

ابتکار جاده ابریشم جدید

رئیس جمهور چین در همایش بائو ۲۰۱۵ برای نخستین بار از جزئیات طرح گسترده کشورش درباره کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی سخن گفت و کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین با مشارکت وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی از نقشه اجرایی این طرح رونمایی کردند. چین از ابتدای معرفی این طرح، درصدد آن است که با برد-برد خواندن این معادله، کشورهای مختلف را به همکاری وادارد. شی جین پینگ ابعاد مهم این طرح را این گونه مطرح کرد: ارتباطات سیاسی، اتصال جاده‌ای از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل یک شبکه حمل‌ونقل که به آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا متصل می‌شود، تسهیل تجارت؛ گردش مالی و مبادلات پایاپای (Fedorenko, 2013: 20). وی از کشورهای آسیای مرکزی خواست به ایجاد کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید که منافع گسترده اقتصادی برای منطقه به ارمغان خواهد آورد، بپیوندند. هدف این پیشنهاد کمک به کشورهای اوراسیایی، به‌ویژه جمهوری‌های آسیای مرکزی است که توسعه سریع اقتصادی را برای آنها و چین به همراه دارد (Orolbaev & Steklov, 2008: 9-20).

جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ برای دو مسیر طراحی شده است: یکی از سواحل چین به اروپا از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند، و دیگری از

سواحل چین به منطقه اقیانوس آرام جنوبی از طریق دریای چین جنوبی (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۲۸).

این طرح جدید اقتصادی ۶۵ کشور از قاره‌های آفریقا، آسیای غربی و به‌ویژه اروپا را که حدود ۶۰ درصد جمعیت کره زمین را دربرمی‌گیرد، شامل می‌شود. کشور چین با داشتن بیش‌ترین تراز تجاری جهان همزمان یک تولیدکننده و یک مصرف‌کننده بزرگ به‌شمار می‌رود. یکی از اهداف کمربند و جاده اقتصادی جدیدی که چین به دنبال آن است، تسهیل ارتباط و تسریع حمل‌ونقل کالا و انرژی است. درواقع، معادله‌ای هوشمندانه در حال شکل‌گیری است؛ بدین صورت که با تسهیل و تسریع جریان انرژی به سمت چین، این کشور به تولیدات انبوه خود می‌افزاید و از طریق تجارت گسترده‌ای که از همین طرق اقتصادی برقرار می‌کند، کالای خود را به کشورهای هدف می‌فروشد. بدین ترتیب، علاوه بر بالا رفتن تراز تجاری و نرخ رشد، امنیت انرژی خود را نیز به نحو احسن تامین می‌کند.

همچنین، به‌منظور تامین نیازهای مالی طرح مورد نظر، چین دست به تاسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا زده است که آن را بازوی مالی چین در اجرای پروژه‌های این طرح اقتصادی می‌نامند. پکن در این زمینه با ۵۷ کشور، به‌عنوان عضو مؤسس همکاری می‌کند و بودجه ۱۰۰ میلیارد دلاری هم‌تامین‌کننده مالی این بانک در اجرای پروژه‌هاست.

از مهم‌ترین راهکارهای چین برای کاهش آسیب‌پذیری در زمینه وابستگی انرژی، متنوع‌سازی مسیرهای واردات و توسعه همکاری با تولیدکنندگان مختلف است. در سند «چشم‌اندازها و اقدامات ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۷۹

ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱»، مسیرهای زمینی و دریایی اصلی به شرح زیر است:

(الف) چین-مغولستان-روسیه؛

(ب) چین-آسیای میانه-اروپا (بالتیک) یا درحقیقت، ایده پل زمینی اوراسیای جدید۲؛

(ج) چین-آسیای میانه-غرب آسیا(خلیج فارس / مدیترانه)؛

(د) کریدور چین-پاکستان؛

(ه) کریدور چین- میانمار- بنگلادش- هند (اقیانوس هند).

همچنین، مسیرهای دریایی شامل: مسیر سواحل چین تا جنوب اقیانوس آرام، سواحل اروپا از مسیر مرسوم شرق آفریقا و کانال سوئز و در نهایت، مسیر جنوب آسیا و اقیانوس هند تعریف می‌شوند. دستیابی به خلیج فارس و مدیترانه نیز در طول این مسیرهای اصلی قرار دارند(علمایی فر، ۱۳۹۶: ۱۰۵).

شکل ۱:



چنانکه پیداست، از مهم‌ترین اهداف چین در رابطه با این طرح، امنیت انرژی است. اکثر مسیرهای خط لوله و انتقال انرژی که چین از آن بهره می‌برد، دارای ریسک و خطراتی است که ممکن است به ایست ناگهانی و فلج شدن اقتصاد این کشور بینجامد. حملات تروریستی در تنگه مالاکا، در مجاورت اندونزی، مالزی و سنگاپور باعث ایجاد «معمای مالاکا» شده است (Jianbai & Zewing, 2005: 35).

چین سعی می‌کند ضمن متنوع کردن منابع وارداتی انرژی خود، از طریق تقویت چندجانبه‌گرایی و نیز با ایجاد و پیوستن به ترتیبات منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای در سال ۲۰۰۱ و نیز توسعه همکاری‌های تجاری، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی و نیز همکاری در مبارزه با تروریسم، افراط‌گرایی، جدایی‌طلبی، به‌خصوص در ایالت سین کیانگ و نیز بنیادگرایی اسلامی در آسیای مرکزی، ضمن آن که بستری مناسب را برای ایجاد خطوط لوله انتقال گاز از کشورهای همچون قزاقستان و ترکمنستان به سرزمین خود فراهم کند، با زیاده‌خواهی روسیه در آسیای مرکزی و سلطه این کشور بر منابع انرژی این منطقه، از طریق ارائه پیشنهادی پرسودتر به مقابله بپردازد (Bilgin, 2009: 6).

همچنین، با به‌وجود آمدن گره‌های گوناگون امنیتی در خلیج فارس با تنش میان کشورهای عربی؛ به‌خصوص عربستان و قطر در ژوئن ۲۰۱۷، مشکلاتی در برقراری روابط چین با هر یک از این کشورهای نفت و گاز خیز به وجود آمده است. از آنجایی که استراتژی کلی چین، عدم جهت‌گیری به سمت کشوری خاص بوده، هرگونه واکنش جهت‌دار چین در اتفاقات مختلف این منطقه می‌تواند آسیب جدی به طرح "یک کمربند، یک جاده" چین برساند.

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۸۱

به‌طور عمده، می‌توان گفت کشور چین در دیپلماسی انرژی آینده خود از عواملی چون: ۱- متنوع سازی واردات از کشورهای مختلف دارای منابع انرژی؛ ۲- ایجاد مسیرهای متنوع برای انتقال و بخصوص ایجاد خطوط انتقال از خشکی؛ ۳- افزایش ذخایر استراتژیک انرژی و ۴- انعطاف پذیری سیاسی با کشورهای صادرکننده انرژی بهره می‌برد.

مناطق مورد توجه چین در مسیر جاده ابریشم جدید

الف) آسیای مرکزی: از مهم‌ترین مناطق هدف چین، می‌توان به آسیای مرکزی اشاره کرد. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و شکل‌گیری کشورهای جدید در این منطقه و شکل‌گیری نظام جدید بین‌المللی، آسیای مرکزی به دلیل برخورداری از ذخایر بزرگ انرژی و قرار گرفتن در یک موقعیت ژئواستراتژیک، مورد توجه قدرت‌های بزرگ دنیا قرار گرفت (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۶۰).

آسیای مرکزی منبع غنی مواد خام و بازار پرسودی برای چین به‌شمار می‌رود. از لحاظ تاریخی، چین نسبت به روسیه نفوذ کمتری در این منطقه داشته و این امر تا حدی ناشی از وجود بی‌ثباتی پیرامون مرزهایش و مشکلات داخلی بوده است. فروپاشی شوروی و پدید آمدن پنج کشر آسیای مرکزی از اوایل دهه ۱۹۹۰، روند توسعه روابط چین با این منطقه و پیرامون آن را سرعت بخشید. در سال‌های اخیر، همزمان با شکل‌گیری تدریجی نظم نوین جهانی و ازدیاد توان چین در تمام زمینه‌ها، بر منافع و توجه این کشور در آسیای مرکزی افزوده شده و این توجه، باعث سرمایه‌گذاری شرکت‌های نفت و گاز چین در آسیای مرکزی در طول این دوره شده است (کولایی و زراعت پیما، ۱۳۸۸: ۱۶۳).

یکی از اقدامات اساسی در این منطقه، ایجاد خطوط گسترده راه‌آهن در استان‌های غربی چین و در امتداد آن، کشورهای آسیای میانه است تا از این طریق بخشی از نیاز استان‌های شرقی، بدون نیاز به معابر ریسک‌پذیری چون تنگه مالاکا تأمین شود.

طی سال‌های اخیر و در پی رشد اقتصادی سریع چین، همزمان با شکل‌گیری کشورهای جدید منطقه آسیای مرکزی، فرصت مناسبی برای آن کشور فراهم شد تا با توسعه روابط با کشورهای هم‌مرز در این منطقه، هم بتواند به منابع انرژی گسترده آنها دست پیدا کند، هم در جهت حفظ و تثبیت سیاسی منطقه ناآرام سین کیانگ در مجاورت قزاقستان تدابیری بیندیشد و هم به بازارهای فوق‌العاده این منطقه دست پیدا کند و ضمناً جایگاه استراتژیک خود را در منطقه تقویت کند. پس از روی کار آمدن شی جین پینگ و اعلام استراتژی «یک کمربند-یک جاده» جایگاه کشورهای آسیای مرکزی به یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین مسیرهای این جاده برای اتصال چین به اوراسیا، غرب آسیا، اروپا و آفریقا است و از سویی، برخی کشورهای این منطقه نظیر قزاقستان و ترکمنستان در استراتژی امنیت انرژی چین جایگاه ویژه‌تری دارند (ملکی و رؤفی، ۱۳۹۵: ۶۲).

چین در توسعه مشارکت‌های چندجانبه با کشورهای آسیای مرکزی در بسیاری از عرصه‌ها مثل: انرژی، تجارت و مسیرهای حمل و نقل به دنبال منافع بزرگی بوده است. یکی از مهم‌ترین توافقات انرژی بین آسیای مرکزی و چین، خط لوله ۱۱۰۰ مایلی است که گاز ترکمنستان را از طریق ازبکستان و قزاقستان به چین انتقال می‌دهد (امیراحمدیان و صالحی دولت آبادی، ۱۳۹۵: ۲۴).

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۸۳

قزاقستان که خود از نخستین حامیان طرح «یک کمربند-یک جاده» بود جایگاه ویژه‌ای در این طرح دارد. در دسامبر ۲۰۱۱ قزاقستان خط ریلی ۱۸۰ مایلی از خورگاس تا بزرگ‌ترین شهر خود، آلماتی را با استفاده از وام بانک توسعه آسیایی و بانک جهانی تکمیل کرد. خطوط ریلی از دو طرف مرزهای چین و قزاقستان اتصال پیدا خواهند کرد و این خطوط ریلی به منظور استفاده قطارهای باری گسترش پیدا می‌کنند و به این ترتیب، دومین خط ارتباط ریلی میان اروپا-چین از طریق قزاقستان ایجاد می‌شود. این توسعه، خط ریلی بین‌المللی یوکشینو به طول ۶۹۵۰ مایل (چونگ کینگ-سین کیانگ-اروپا) را از چین به قزاقستان و از آنجا از طریق روسیه، بلاروس و لهستان و در نهایت، به دویسبورگ آلمان ارتباط داده و تکمیل می‌کند (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۶۵).

در مجموع، روابط بین چین و کشورهای آسیای مرکزی بسیار فعال و سازنده در حال توسعه است. چین مشتاق است همکاری سودمند متقابل از طریق آسیای مرکزی را گسترش دهد. بزرگ‌ترین هدف چین، این است که مسیرهای انتقال انرژی مورد نیاز خود را امن و متنوع کند. نزدیکی و فراوانی منابع آسیای مرکزی، منطقه را به یک شریک تجاری کامل تبدیل می‌کند. به نوبه خود، جمهوری‌های سرشار از هیدروکربن آسیای مرکزی نیز سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز خود از چین را برای بهره‌برداری از منابع طبیعی خودشان دریافت می‌کنند (امیراحمدیان و صالحی دولت آبادی، ۱۳۹۵: ۲۴).

(ب) روسیه: در مورد روسیه نیز چیزی که برای روس‌ها مهم است، دورنمایی است که در آن کاهش وابستگی بازارهای گاز اروپایی به منابع روسی اتفاق افتد. چیزی که برای چین مهم است، دسترسی به منابع طبیعی روسیه و کاهش وابستگی به انرژی خاورمیانه و خطرات مسیرهای دریایی است (زارع، ۱۳۹۴: ۷). چین و

روسیه در فوریه ۲۰۱۴ درباره ساختن جاده ابریشم جدید و نیز امکان اتصال به راه آهن ترانس اوراسیای روسیه توافق کردند. در حالی که تأثیرگذاری اقتصادی چین در منطقه در حال افزایش است، پکن بر این نکته تأکید می‌کند که ابتکار عمل‌های این کشور در رقابت با اتحادیه اقتصادی اوراسیای روسیه نخواهد بود (BOAO, Sputniknews, 2015).

بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۴ میزان تجارت میان روسیه و چین نزدیک به ۳۰ درصد افزایش یافت و به ۹۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ رسید. صادرات روسیه به چین ۴۲ میلیارد دلار شد؛ هرچند این تجارت صادرات فلزات آهنی، غیرآهنی و چوب را نیز شامل می‌شد، اغلب آن را صادرات نفت و گاز در بر می‌گرفت (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۵۲).

از اقدامات دولت چین برای افزایش امنیت انرژی خود در این منطقه، افزایش ظرفیت واردات نفت و گاز به‌طور مستقیم از روسیه، قزاقستان و ترکمنستان از طریق ساخت خط لوله بوده است؛ برای مثال، حجم واردات نفت از روسیه و همچنین، واردات گاز از ترکمنستان از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۴ دو برابر شده است. به این ترتیب، بخشی از نیاز انرژی چین از راه این خطوط لوله جدید تأمین می‌شود.

در فوریه سال ۲۰۱۵ شرکت‌های روسی نخستین پروژه‌های مالی زیرمجموعه طرح «یک کمربند-یک جاده» را به امضا رساندند: راه آهن پرسرعت بین مسکو و کازان (در آینده به یکاترینبورگ امتداد می‌یابد)، ۹۶۶ میلیون دلار خط اعتباری به اسبربانک روسیه، بزرگ‌ترین بانک دولتی روسیه، برای سرمایه‌گذاری در زیر ساخت‌های جاده‌ای و پشتیبانی یک خط اعتباری ۴۸۳

میلیون دلاری به VTB، دومین بانک بزرگ دولتی این کشور، برای سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی و حمل‌ونقل (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۵۴).

خاورمیانه، خلیج فارس و ایران

از هنگامی که چین در سال ۱۹۹۳ به صف واردکنندگان نفت پیوست، وابستگی آن به نفت وارداتی به سرعت افزایش یافته است؛ به گونه‌ای که در سال ۲۰۰۵ بیش از نیمی از نفت مصرفی آن از منابع خارجی تامین شد. منطقه خاورمیانه و کشورهای واقع در آن، به دلیل برخورداری از بیشترین ذخایر انرژی، طبیعتاً از بالاترین قابلیت‌ها در تامین انرژی چین و پاسخگویی به نیاز استراتژیک این کشور برخوردارند. چینی‌ها با درک این موضوع، در سال‌های اخیر کوشش‌های وسیعی برای ارتقای روابط با کشورهای نفت خیز منطقه؛ به‌ویژه کشورهای اصلی انجام داده‌اند تا در پرتو آن بتوانند سهم خود را از ذخایر این منطقه هرچه بیشتر افزایش دهند (شریعتی‌نیا، ۱۳۸۴: ۶).

همچنین، کشورهای غرب آسیا به صورت اعم و زیر سیستم خلیج فارس در معنای اخص آن، به سبب نقشی که در قرن گذشته در امنیت انرژی قدرت‌های بزرگ ایفا کرده‌اند، از اهمیت فراوانی برخوردارند و این امر رهبران چین را ناگزیر می‌سازد که در چشم‌انداز میان‌مدت، در مورد تحولات این منطقه حساس‌تر باشند و تحولات را در این منطقه از نزدیک دنبال کنند (علمایی‌فر، ۱۳۹۶: ۱۰۹).

خلیج فارس به دلایل مختلف ژئوپلیتیک و ذخایر عظیم نفت و گاز، به عنوان گلوگاه انرژی کشورهای توسعه‌یافته، یکی از مناطق استراتژیک دنیا تلقی می‌شود که تامین امنیت آن، همواره نقش اساسی در سیاست خارجی قدرت‌های بزرگ داشته است (امام جمعه زاده و فرجی نصیری، ۱۳۸۶: ۱۴۹).

یکی از مناطق تاثیرگذار در تأمین خواسته‌های چین؛ به‌خصوص در بخش انرژی، موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران است. ایران به دلیل موقعیت خاص خود، از نظر حمل‌ونقل کالا و خطوط لوله نفت و گاز، جایگاه ویژه‌ای دارد. علاوه بر جایگاه استراتژیک خود، ایران منبع با ارزش انرژی نیز محسوب می‌شود. همچنین، رابطه خوب چندین ساله‌ای که با کشور چین دارد هم بر مزیت‌های دیگرش می‌افزاید. با دسترسی به خلیج فارس و دریای خزر و قرار گرفتن در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب و فراهم نمودن امکان انتقال زمینی و دریایی انرژی و کالا، ایران را می‌توان به‌عنوان شاهراه جاده ابریشم جدید معرفی کرد. این کریدور حمل‌ونقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد؛ اکنون یکی از کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به‌شمار می‌رود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۵۷).

با رفع تحریم‌های بین‌المللی ایران و ملاقات متعاقب رئیس‌جمهور چین به تهران، دو کشور توافق کردند که تجارت دوجانبه خود را به ده برابر افزایش دهند. این مسائل ممکن است چین را وسوسه کند تا از قرارداد خود با پاکستان صرف‌نظر کند و منافعش را به سمت کریدور چابهار-قندهار سوق دهد. این گزینه جدید برای چین چند مزیت را به‌همراه دارد: افزون بر نبود مشکلات امنیتی و چالش برانگیزی که در راه تکمیل کریدور پاکستان-چین موجود است، قسمت بزرگی از زیرساخت‌های موجود در ایران از پیش فراهم است و تنها به مقداری نوسازی نیازمند است. همچنین، جاده‌ها در ایران امنیت بیشتری را نسبت به پاکستان ارائه می‌دهد (Luft, 2016: 22).

در نهایت، سیاستمداران چینی از این نکته آگاه هستند که هرگونه جهت‌گیری آشکار به سمت ایران، می‌تواند موجب ناخرسندی کشورهای حاشیه

خلیج فارس؛ بخصوص عربستان شده و اختلالاتی در به ثمر رسیدن طرح مزبور به وجود آید.

بندر گوادر پاکستان

مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین نقشه‌های چین برای تأمین امنیت انرژی خود را می‌توان در بندر گوادر پاکستان جست‌وجو کرد. در آوریل ۲۰۱۵ شی جین‌پینگ به اسلام‌آباد رفت و موافقت‌نامه سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری مربوط به زیرساخت و پروژه‌های انرژی را که بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری خارجی چین تا به امروز نیز به‌شمار می‌رود، به امضا رساند.

چین اعلام کرده که به سرمایه‌گذاری در ۱۸۰۰ مایل بزرگراه، یک خط راه آهن و یک خط لوله نفتی که این دو کشور را به یکدیگر مرتبط می‌کند، مبادرت می‌ورزد. این کریدور توسط یک نیروگاه خورشیدی ۱،۵ میلیارد دلاری که بزرگ‌ترین از نوع خود در جهان خواهد بود و همچنین، یک نیروگاه برق آبی ۱،۶ میلیارد دلاری تأمین خواهد شد (Luft, 2016: 19).

تنگه مالاکا (شکل ۲) که توسط سنگاپور و مالزی احاطه شده، محل عبور نزدیک به ۸۵ درصد انرژی مورد نیاز چین است. از آنجا که مالزی و سنگاپور روابط بهتری با آمریکا داشته و چین نفوذ چندانی در آنجا ندارد، پس دولتمردان چینی همواره درصدد کاهش وابستگی خود به این تنگه بوده‌اند.

شکل ۲



Source: https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847

به این ترتیب، با تکمیل پروژه خطوط انتقال انرژی از بندر گوادر به سین کیانگ چین و کاهش وابستگی به تنگه مالاکا برای عبور انرژی، بخش اعظمی از امنیت انرژی چین تامین می‌شود.

نتیجه گیری

بدون شک، امروز چین در موقعیتی به‌سر می‌برد که قریب به اتفاق کارشناسان حوزه سیاست و اقتصاد، او را رقیب اصلی ابرقدرتی مانند آمریکا می‌دانند. رشد ۷

درصدی و جذابیت اقتصاد چین برای کشورهای گوناگون، شراکت تجاری قابل توجه با بیش از ۱۴۰ کشور دنیا و همچنین، چهره مناسب‌تری که چین تاکنون نسبت به کشوری مثل آمریکا در مقابل دیگر بازیگران صحنه روابط بین‌الملل از خود نشان داده است، همگی باعث می‌شود کار چین در دستیابی به اهداف بلندش در عملی کردن ایده «یک کمربند، یک جاده» آسان‌تر شود. سیاست‌گذاران چینی هم با دریافت این مهم و با استفاده از این موقعیت ایده‌آل، چنین ایده هوشمندانه-ای را طرح ریختند و بی‌وقفه در پی تکمیل و توسعه آن هستند. آنها به‌جد دریافته‌اند که حیات اقتصادی و ادامه مسیر اقتدار چین، در دریافت مطمئن‌تر انواع انرژی، ساخت و تولید کالا و انتقال کالا به‌وسیله راه‌های ارتباطی کم‌هزینه‌تر به نقاط مختلف جهان است. مبدعان این طرح، با ایجاد مسیرهای مختلف در خشکی و دریا، سعی کردند بر بسیاری از کاستی‌ها، هزینه‌ها و ریسک‌های موجود بر سر راه نقل و انتقال انرژی و کالا غلبه کنند.

«راه ابریشم جدید» با ایجاد یک معادله «برد-برد» برای اغلب ۶۵ کشور مرتبط با این طرح و سوسه‌کننده است. تاکنون چین بیشتر کوشش کرده تا کار را ابتدا از همسایگان نزدیک خود آغاز کند و به‌تدریج هماهنگی‌ها و آمادگی لازم دیگر کشورها را به دست بیاورد. آنها برای این کار دست به ساخت بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا زده، از آن در سرمایه‌گذاری‌های کلان خود در دیگر کشورها استفاده می‌کنند. کشورهایی نظیر پاکستان و ایران را به دلیل نیاز مبرم به سرمایه‌گذاری خارجی، می‌توان از استقبال‌کنندگان این ایده دانست. البته، هنوز مشکلاتی بر سر راه اجرای کامل این طرح وجود دارد و هماهنگ کردن کشورهای مختلفی که هر کدام قوانین و ایدئولوژی‌های داخلی مختص به خود را دارند، کوشش‌های بیشتری را می‌طلبد؛ برای مثال، این که روسیه قسمت‌های

مرتبط با آسیای مرکزی را ورود به حیطات خلوت خود تلقی می‌کند یا خیر، یا رقابت شدید هند و پاکستان، می‌تواند سنگ سر راه توسعه این امر بیندازد.

چینی‌ها به‌خوبی دریافته‌اند که در دیپلماسی خود، باید از سیاست عدم جهت‌گیری استفاده نمایند و با همه کشورهای مورد نظر خود روابط خوبی برقرار کنند. چنانکه گفتیم، در مسأله تنش میان قطر و عربستان و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس هم چنین سیاستی از سوی چینی‌ها اتخاذ شد.

همان‌طور که در مطالب پیشین بیان شد، می‌توان عمده تمرکز فعلی چین را در متنوع‌سازی مبادی و منابع تامین انرژی دانست که این به برقراری ارتباط با کشورهای دارای انرژی و نیز دارای موقعیت استراتژیک؛ به‌ویژه کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای آسیای مرکزی و روسیه منتج می‌شود. به‌طور ساده، می‌توان گفت چین در تلاش است با ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و نیز مسیرهای مختلف دریایی و همچنین، واردات انرژی از مناطق گوناگون، از خطرهای احتمالی در مسیر انتقال یا در تامین انرژی خود در آینده دوری کند.

امروز حدود نیمی از انرژی مورد نیاز چین از خاورمیانه تامین می‌شود و ۸۵ درصد کل انرژی چین از تنگه مالاکا عبور می‌کند. همین دو عبارت کافی است تا به اهداف چین از طرح همه این بحث‌ها پی ببریم. حال می‌توان سرمایه‌گذاری و تکمیل بندر گوادر یا چابهار و همچنین، ساخت بنادر در کشور میانمار، ساخت کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب و در آسیای مرکزی هم طرح مسیرهای مختلف و خطوط انتقال انرژی؛ به‌خصوص در کشورهای مثل قزاقستان و ترکمنستان و همچنین، روسیه را که نفت و گاز فراوانی دارند، دریافت. همچنین، چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه؛ به‌ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۹۱

متنوع سازی مبادی واردات انرژی، به تامین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی در جهت تامین منافع و منابع مورد نیاز آینده خود پردازد.



منابع

- پاکدامن، جعفر و محمدعلی حاجی میرزایی. (۱۳۸۵). بررسی تحولات و تجربیات شرکت-های ملی نفت و استراتژی آنان با تمرکز بر شرکت ملی نفت چین، پژوهشکده اقتصاد انرژی.
- امام جمعه زاده، محمدجواد و شهریار فرجی نصیری. (۱۳۸۶). «آمریکا و ژئوپلیتیک امنیت خلیج فارس پس از جنگ سرد»، رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، ش ۱۱.
- رحیمی، غلامعلی، محمدصادق جوکار و جلال دهنوی. (۱۳۹۳). «دومین انقلاب در بازار گاز: نگاهی به استراتژی انرژی چین»، فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، سال دهم، ش ۴۳.
- معین‌الدینی جواد، و مصطفی انتظارالمهدی. (۱۳۸۹). «امنیت انرژی و دیپلماسی انرژی روسیه»، دانشنامه علوم سیاسی، ش ۷۸.
- امیراحمدیان، بهرام. (۱۳۸۲). «کریدور شمال- جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه‌ای»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره اول، ش ۴.
- کولایی، الهه و جواد زراعت پیمان. (۱۳۸۸). «امنیت انرژی چین و نگاه این کشور به منطقه آسیای مرکزی»، دو فصلنامه پژوهش سیاست، سال یازدهم، ش ۲۷.
- ملکی، عباس. (۱۳۹۳). «سیاست‌گذاری انرژی»، تهران: نشر نی.
- امیراحمدیان، بهرام و روح‌اله صالحی دولت‌آباد. (۱۳۹۵). «ابتکار "جاده ابریشم جدید" چین (اهداف، موانع، چالش‌ها)»، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال نهم، ش ۳۶.
- علمایی فر، ابوالفضل. (۱۳۹۶). «جامعه، سیاست و اقتصاد در چین امروز»، تهران: مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر.
- واعظی، محمود. (۱۳۸۹). دیپلماسی انرژی ایران و قدرت‌های بزرگ در خلیج فارس، تهران: پژوهشکده تحقیقات راهبردی.

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۹۳

ملکی، عباس و مجید رثوفی. (۱۳۹۵). راه ابریشم جدید؛ یک کمربند - یک جاده؛ نظریه چینی‌ها برای رهایی از محدودیت‌های استراتژیکی، تهران: موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر.

میرکوشش، امیرهوشنگ. (۱۳۸۷). «اصلاحات اقتصادی چین و چشم‌انداز آینده»، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ۲۴۸-۲۴۷.

موسوی‌شفائی، سیدمسعود. (۱۳۸۶). «امنیت انرژی؛ محور تعامل سازنده و موتور توسعه ملی»، مرکز تحقیقات استراتژیک، گزارش راهبردی.

شریعتی‌نیا، محسن. (۱۳۸۴). «چین، انرژی و خاورمیانه»، معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی، گروه مطالعات آسیا.

شفائی، مسعود و گلتاب دارابی. (۱۳۹۰). «اهداف و ابعاد دیپلماسی انرژی چین»، فصلنامه روابط خارجی، سال سوم، ش ۴.

Fedorenko, Vladimir. (2013), "The New Silk Road Initiatives In Central Asia", RETHINK PAPER 10, Institute Washington DC, Available at: www.rethinkinstitute.org/wp-content.

Bohi, D. & Toman, M. A, (1996), "The economist of energy security", Norwell: Maklauer Academic Publishers.

Brugier, Camille (2014), "China's Way: the New Silk Road", European Union Institute for Security Studies, May.

Libert, B, Orolbaev E, Steklov Y (2008), "Water and energy crisis in Central Asia", *China Eurasia Forum*, Vol. 6(3).

Cisse, lamine. (2009), "Energy Security: A Global Challenge", Washington. D. C: The Institute for National Strategic Studies of The National Defense University.

Winstone, Ruth, Paul Bolton & Donna Gore, (2007), "Energy Security", House 38 - of Commons Library, Research Paper.

Szczudlik Tatar, Justyna. (2.13). "China's New Silk Road Diplomacy", *PISM Policy Paper* 34/82, Available at: www.pism.pl/files.

Vander, Putten, Frans, Paul & Minke, Meijnders. (2015). "China, Europe and the Maritime Silk Road", *Clingendael Report*.

- Jian, Zhang, (2009), “China’s energy security, prospects, challenges and opportunities: The brooking institution”, Center for Northeast Asian Policy Studies.
- Luft, Gal,(2016), “It Takes a Road, China’s One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road”, Institute for the Analysis of Global Security.
- Jianbai, Bi & David Zweing(2005), “China’s Global Haunt For Energy”, *Foreign Affairs*, September/October .
- BOAO, (2015), “Russia Welcomes China’s Silk Road Economic Belt Initiative”,Sputnik,<https://sputniknews.com/business/201503281020128721> , Accessed 28 May 2015.
- B. P. (2011), *Energy Outlook 2030*, London.
- S. Maini, Tridivesh, (2014), “China’s New Silk Road Vision: Lessons for India”,<http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed>, Accessed 7 January 2015.
- http://www.eia.doe.gov/oiaf/ieo/excel/ieoreftab_s.xls
- http://www.eia.doe.gov/oiaf/ieo/pdf/ieoreftab_5.pdf
- https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847