

البعد الطاقوي لمبادرة الحزام والطريق

هبة محمود سليم¹، خالد عبد الكريم رعد²

1. طالبة دكتوراه، قسم الاقتصاد الدولي، كلية العلوم السياسية، جامعة دمشق.

hiba7.saleem@damascusuniversity.edu.sy

2. أستاذ في قسم الاقتصاد الدولي، كلية العلوم السياسية، جامعة دمشق.

Khalid.raad@damascusuniversity.edu.sy

الملخص:

أعلنت الصين رسمياً عن "مبادرة الحزام والطريق" في عام 2013، لتعكس رؤية جديدة وشاملة للسياسة الخارجية الصينية. وفي ضوء مكانة الصين في سوق الطاقة وكونها أكبر مستهلك عالمي للطاقة، أثارت أسئلة حول العلاقة بين مبادرة الحزام والطريق وأمن الطاقة. يهدف هذا البحث إلى تحليل البعد الطاقوي لمبادرة الحزام والطريق، والآثار المحتملة للمبادرة على التحديات التي تواجه الصين في سعيها لضمان أمن الطاقة، وأبرزها تحدي تركيز الواردات ومعضلة ملقا وضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولي، وذلك من خلال إجراء دراسة استقرائية تعتمد على المنهج الوصفي التحليلي. وبناءً على ذلك، وجد هذا البحث أن مبادرة الحزام والطريق قادرة على لعب دور إيجابي في تأمين وتنويع موارد الطاقة في الصين، وكذلك مصادر استيراد الطاقة، إلى جانب تنويع طرق الاستيراد وخطوط نقل الطاقة، كما تشكل مبادرة الحزام والطريق مجالاً مناسباً للصين للعمل على زيادة نفوذها في سوق الطاقة الدولي، والسعي إلى إعادة تنظيم هذا السوق، وإرساء صيغة تنظيمية جديدة تنظم سوق الطاقة على أساس العدالة والشفافية وبما يأخذ على عاتقه مع مراعاة مصالح الدول المصدرة والمستوردة للطاقة.

الكلمات المفتاحية: الصين، مبادرة الحزام والطريق، الطاقة، أمن الطاقة.

تاريخ الایداع: 2024/8/19

تاريخ النشر: 2024/10/1



حقوق النشر: جامعة دمشق

– سورية، يحتفظ المؤلفون

بحقوق النشر بموجب

CC BY-NC-SA

The energy dimension of the Belt and Road Initiative

Hasan ahmed hdywa¹, Khalid abd alkareem raad²

1. PhD student, Department of International Economics, Faculty of Political Science, University of Damascus. hiba7.saleem@damascusuniversity.edu.sy

2. Professor in the Department of International Economics, Faculty of Political Science, Damascus University. Khalid.raad@damascusuniversity.edu.sy

Received: 19/8/2024

Accepted: 1/10/2024



Copyright: Damascus

University-Syria

The authors retain the
copyright under a

CC BY- NC-SA

Abstract:

China officially announced the "Belt and Road Initiative" in (BRI) in 2013, to reflects a new and comprehensive vision of Chinese foreign policy. In the light of China's position in the energy market, and being the largest global consumer of energy, questions were raised about the relationship between BRI and energy security.

This research aims to analyze the energy dimension of the Belt and Road Initiative, and the potential effects of the initiative on the challenges facing China in its quest to ensure energy security, most notably the challenge of import concentration, the Malacca dilemma, and China's weak influence in the international energy market, by conducting an inductive study based on the descriptive and analytical approach.

Based on this, , this research found that the Belt and Road Initiative is able to play a positive role in securing and diversifying China's energy resources, as well as energy import sources, in addition to diversifying import routes and energy transmission lines. The Belt and Road Initiative also constitutes an appropriate field for China to work on increasing its influence in the international energy market and seeking to reorganize this market and establish a new regulatory formula that regulates the energy market on the basis of justice and transparency and in a manner that takes into account the interests of energy exporting and importing countries.

Keywords: China, The Belt And Road Initiative, Energy, Energy Security.

المقدمة:

تزايدت أهمية مفهوم أمن الطاقة بشكل كبير مع زيادة الطلب العالمي على الطاقة، بسبب النمو الاقتصادي الكبير لعدد من الدول النامية، والتي أطلق عليها "الدول الناشئة"، ومن بينها الصين التي حققت قصة نجاح اقتصادي، أو بالأحرى معجزة منذ بداية عهد الإصلاح والانفتاح عام 1978، وسجلت معدلات نمو اقتصادي عالية، مما جعلها الدولة الأكثر تطوراً في العالم وانتقلت من دولة زراعية إلى عملاق صناعي.

وقد أدى هذا النمو الاقتصادي الكبير إلى زيادة كبيرة في استهلاك الطاقة في الصين، مما حول الصين من دولة مكتفية ذاتياً من النفط إلى دولة مستوردة له منذ عام 1993، وهذا ما جعل محدودية موارد الطاقة وزيادة الاعتماد على الخارج للحصول على سلعة استراتيجية مثل الطاقة تحتل مكانة بارزة على أجندة صناع القرار في الصين، التي ركزت مساعيها وجهودها لتأمين احتياجاتها من الطاقة اللازمة لمواصلة النمو الاقتصادي.

ضمن هذا السياق، أطلقت الصين "مبادرة الحزام والطريق" (BRI) عام 2013، والتي حملت في البداية عنوان "حزام واحد، طريق واحد"، وصنفت كأكبر مشروع للبنية التحتية في العالم والمبادرة الأكثر طموحاً للصين. تعكس هذه المبادرة الضخمة رؤية جديدة وشاملة للسياسة الخارجية الصينية، وقد تم وصفها بأنها إطار السياسة الخارجية الصينية، وهي تقوم على إحياء طريق الحرير القديم، حيث تهدف إلى ربط الصين بالعالم من خلال استثمار مليارات الدولارات في بناء شبكة من الطرق البرية والممرات البحرية وخطوط أنابيب النفط والغاز على طول طريق الحرير.

أثار إطلاق هذه المبادرة تساؤلات وتحليلات حول العلاقة بين هذه المبادرة ووضع الطاقة في الصين وتطوراتها المستقبلية، وكيف يمكن أن ينعكس ذلك على سعي الصين لضمان أمنها الطاقوي.

إشكالية البحث وتساؤلاته:

الطاقة هي العمود الفقري لأي اقتصاد، وتحتاج الصين إلى كميات كبيرة من الطاقة لمواصلة نموها الاقتصادي، خاصة أنها في طريقها لأن تصبح أكبر اقتصاد في العالم. ولذلك فإن محدودية موارد الطاقة في الصين وعدم توفرها لتغطية استهلاكها المحلي، تشكل تحدياً بارزاً يواجه الصين اقتصادياً ومن ثم سياسياً واستراتيجياً، ويهدد استمرار نموها ومكانتها الدولية، وهذا ما جعل سعي الصين لضمان أمن الطاقة لديها يأخذ جزءاً مهماً من سياستها الخارجية وتحركاتها الدولية.

ضمن هذا الإطار، وبالنظر إلى حجم الصين وموقعها في سوق الطاقة العالمية، فإن قرارات وسياسات الطاقة الصينية تشكل أهمية بالنسبة لبقية العالم ولها آثار تتجاوز حدود الصين، وعندما أعلنت الصين عن مبادرة الحزام والطريق، التي أصبحت جزءاً أساسياً من سياستها الخارجية، أي جزءاً أساسياً من السياسة الخارجية لأكبر مستهلك للطاقة في العالم، وبالنظر إلى الخريطة الجغرافية للمبادرة والدول التي تضمها، تم التوصل إلى استنتاج بأن هنالك رابط وعلاقة بين المبادرة وأمن الطاقة الصيني.

وعليه وفي ضوء أهمية الطاقة كتحدي جوهري لمتابعة النموذج الصيني، فإن إشكالية البحث الرئيسية هي تحليل البعد الطاقوي لمبادرة الحزام والطريق، وانعكاسها وأثارها المحتملة على تحديات أمن الطاقة الصيني ومكوناته.

وعليه ينطلق البحث من تساؤل رئيسي مفاده:

- ما هو أثر مبادرة الحزام والطريق على تحقيق أمن الطاقة الصيني؟
ويشترك من هذا التساؤل الرئيسي مجموعة تساؤلات فرعية كالآتي:

1. ما هي الأهداف الفعلية لمبادرة الحزام والحزام والطريق؟
2. ما هو أثر مبادرة الحزام والطريق على سعي الصين لمواجهة تحدي تركيز واردات الطاقة ومعضلة ملقا؟
3. ما هو أثر مبادرة الحزام والطريق على سعي الصين لمواجهة تحدي ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولية؟

فرضيات البحث:

يتمحور البحث حول فرضية أساسية مفادها:

تلعب مبادرة الحزام والطريق دوراً إيجابياً في مواجهة الصين لتحديات أمن الطاقة الخاصة بها، وتعزيز أمنها الطاقوي.

الأهمية العلمية للبحث:

تستند أهمية موضوع البحث على أهمية الموضوع المدروس، وهو مبادرة الحزام والطريق والتي صدرت عن دولة لها وزنها الدولي الكبير وهي الصين، وتم توصيف هذه المبادرة بأنها أكبر مبادرة خارجية في العصر الحديث، إلى جانب أهمية موضوع أمن الطاقة للصين وأولويته في أجندة السياسة الخارجية الصينية، وتأثيره على باقي دول العالم، ذلك أن الصين باعتبارها أكبر مستهلك للطاقة في العالم فإن قراراتها وسياساتها في هذا المجال ستترك أثراً الواضح على سوق الطاقة وباقي دول العالم، في عصر يشهد تنافس محموم على مصادر الطاقة، ويتم تفسير وتعليل أغلب الأحداث والأزمات الدولية من وجهة نظر طاقوية والسعي وراء موارد الطاقة. يضاف إلى ذلك أن نتائج البحث قد بينت أهمية مبادرة الحزام والطريق وأهدافها، وأنها ستترك أثر إيجابي على تحقيق الصين لأمنها الطاقوي، وبالتالي استمرار الصين في نموذجها ونهضتها الاقتصادية ومسيرتها بأن تصبح الاقتصاد الأقوى عالمياً، مع ثبات باقي العوامل بالطبع، وهو ما يزيد في أهمية البحث.

أهداف البحث:

يسعى هذا البحث إلى تحقيق الأهداف التالية:

- 1- تحليل الأهداف الفعلية لمبادرة الحزام والطريق.
- 2- دراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على سعي الصين لمواجهة تحدي تركيز واردات الطاقة.
- 3- مناقشة أثر مبادرة الحزام والطريق على سعي الصين لمواجهة تحدي معضلة ملقا وأمن واردات الطاقة.
- 4- دراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على سعي الصين لمواجهة تحدي ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولية.

الدراسات السابقة:

ناقشت عدد من الدراسات مبادرة الحزام والطريق من حيث علاقتها بأمن الطاقة، ومن هذه الدراسات: دراسة (UMBACH, 2019) بعنوان: China's Belt and Road Initiative and Its Energy-Security Dimension، حيث هدفت هذه الدراسة إلى تحليل أبعاد الطاقة لمبادرة الحزام والطريق، وأثارها الاستراتيجية على سياساتها الاقتصادية والخارجية والأمنية الأوسع في جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وآسيا الوسطى والشرق الأوسط. توصلت الدراسة إلى أن الهدف الاستراتيجي وراء مبادرة الحزام والطريق هو إنشاء طرق بحرية آمنة من ساحل الصين إلى المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، وإنشاء طرق إمداد بديلة بزية لضمان تنويع طرق النقل لإمدادات النفط والغاز، وكذلك التجارة والوصول إلى الأسواق الخارجية في حالة انقطاع الإمدادات البحرية، وإن المصالح الجيوسياسية للصين وسياساتها في مجال الطاقة غالباً ما تتفوق على الاعتبارات التجارية، وأنتجت الاستراتيجيات الصينية لتعزيز قوتها الجيواقتصادية والجيوسياسية الشاملة في الكتلة الأرضية الأوراسية وعلى طول الطرق البحرية معضلات أمنية جديدة لكل من الصين وشركائها في التعاون في مبادرة الحزام والطريق. لكن تناولت هذه الدراسة المبادرة عبر دراسة العلاقة بين الصين ودول المبادرة المدروسة بشكل ثنائي، وليس دراسة المبادرة بصورة كلية ككل واحد ووحدة دراسية مستقلة ومتكاملة.

وهناك دراسة (Yabo Zhao a, 2019) بعنوان: Energy relations between China and the countries along the Belt and Road: An analysis of the distribution of energy resources and interdependence relationships، والتي ركزت على استكشاف علاقات الاعتماد المتبادل في مجال الطاقة بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق، حيث توجد احتياطات

وفيرة من موارد الطاقة المؤكدة في دول مبادرة الحزام والطريق، وتوصلت إلى أنه توجد علاقات اعتماد متبادل راسخة بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق فيما يتعلق بالتعاون في مجال الطاقة، وكانت درجة الاعتماد المتبادل بينهما 0.23، مما يضع الصين في وضع سلبي نسبياً فيما يتعلق بالدول الواقعة على طول الحزام والطريق ككل، ولكنه في وضع نشط نسبياً فيما يتعلق إلى البلدان الفردية. وعليه فقد ركزت هذه الدراسة على جانب واحد وهو تجارة الطاقة بين الصين ودول المبادرة، ولم تتطرق إلى باقي جوانب أمن الطاقة، وهو ما ستعمل الدراسة الحالية على تلافيه.

أما دراسة (Madani, 2021) بعنوان: The BRI and its Implications for China's Energy Security: The Four As Model Perspective. International Journal of Energy Economics and Policy، فقد ناقشت العلاقة بين سياسات الطاقة الصينية ومبادرة الحزام والطريق، وخاصة في مجال أمن الطاقة. توصلت الدراسة أنه من الممكن أن تعمل مبادرة الحزام والطريق على تحسين أمن الطاقة في الصين في المجالات المتمثلة في الوفرة، وإمكانية الوصول، والقدرة على تحمل التكاليف، والمقبولية، كما أنها قادرة على تحسين تنويع قنوات نقل واردات الطاقة في الصين، وزيادة مساحة المناورة في سوق الطاقة الدولية، وتحسين كفاءة تطوير الطاقة، وتسريع تداول أموال الاستثمار، وزيادة تبادل تكنولوجيا الطاقة والتعاون مع الدول الكبرى المستهلكة للطاقة. اعتمدت هذه الدراسة منهجاً شاملاً لدراسة الإشكالية المطروحة، وسيتم الاعتماد عليها في البحث القائم، مع التركيز على دراسة أثر المبادرة على تحديات أمن الطاقة وليس مكوناته.

وهناك دراسة (Li, Jin, & Shi, 2018) بعنوان: Diversification as an energy importing strategy for China under the Belt and Road Initiative، التي بحثت كيف يمكن لمبادرة الحزام والطريق تحسين أمن الطاقة في الصين من خلال تنويع مزيج الطاقة وموردي الطاقة وطرق النقل وعمليات التسوية. وجدت هذه الدراسة أنه ستمكن الصين من استيراد المزيد من الغاز الطبيعي والنفط من مختلف البلدان الواقعة على طول الحزام والطريق، كما سيتم زيادة عدد موردي الطاقة عن طريق إضافة عدة دول على طول الحزام والطريق في آسيا الوسطى وأفريقيا، وسيؤدي النقل عبر خطوط الأنابيب الجديدة إلى تنويع وسائل النقل وتقليل اعتماد الصين الكبير على مضيق ملقا. وعليه فقد ناقشت هذه الدراسة جانباً من الإشكالية المطروحة في البحث القائم، والذي سيتم توسيعه لمناقشة تحديات طاقة أخرى.

منهجية البحث:

تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي الذي يحدد ويوصف خصائص الموضوع المدروس وطبيعته والعلاقة بين متغيراته، والانطلاق من ذلك إلى تحليل وتفسير المعطيات والربط بينها والوصول إلى استنتاجات وتصورات عامة، وهذا ما يخدم إشكالية هذه الدراسة، ويساعد في توصيف مبادرة الحزام والطريق وتحديد أهدافها ودراسة آثارها المحتملة على تحديات أمن الطاقة الصيني.

الحدود الزمنية لبحث:

تم تحديد المدى الزمني للبحث من عام 2013، وهو تاريخ الإعلان الرسمي لمبادرة الحزام والطريق، وحتى عام 2023.

مخطط البحث:

يتكون البحث من مقدمة ومبحثين مشفوعين بخاتمة، حيث تضمن المبحث الأول دراسة مبادرة الحزام والطريق عبر مطلبين، يبحث المطلب الأول في طبيعة المبادرة، في حين يتناول المطلب الثاني أهداف هذه المبادرة. أما المبحث الثاني فقد ناقش أثر مبادرة الحزام والطريق على أبرز تحديات أمن الطاقة الصيني عبر تقسيمه إلى ثلاثة مطالب، درس الأول التأثيرات المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على تحدي تركيز واردات الطاقة، ويبحث المطلب الثاني التأثيرات المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على تحدي معضلة ملقا وأمن

الواردات، في حيث ناقش المطلب الثالث التأثيرات المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على تحدي ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولي، لينتهي بالخاتمة التي تتضمن أهم الخلاصات التي توصل إليها البحث.

المبحث الأول: تحليل مبادرة الحزام والطريق

أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق في العقد الثاني من القرن 21، وأحدثت هذه المبادرة استجابة دولية كبيرة، كما هو الحال في كل ما تفعله الصين، لكن رغم هذا التفاعل الكبير، إلا أن هناك صعوبة في التحديد الدقيق لهذه المبادرة وطبيعتها وأهدافها، إذ لا يوجد اتفاق بين الباحثين حول هذه العناصر، لأن هذه المبادرة كبيرة جداً ومرنة ومتطورة باستمرار، ولم تكن مصحوبة بخطة عمل أو استراتيجية واضحة. وخلال الصفحات التالية، جرت محاولة دراسة هذه المبادرة من حيث طبيعتها ومضمونها وأهدافها، من أجل التوصل إلى توصيف واقعي لها.

المطلب الأول: طبيعة مبادرة الحزام والطريق:

توصف مبادرة الحزام والطريق على أنها مشروع اقتصادي وتنموي، يربط العديد من الدول بالصين على المستويات التجارية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية لتحقيق التكامل الاقتصادي والرخاء، وتم الإعلان الرسمي عن المبادرة في أيلول 2013، حيث أعلن الرئيس الصيني "شي جي بينغ" عن المبادرة رسمياً عام 2013 خلال زيارة لآسيا الوسطى، في محاضرة ألقاها في جامعة "تزاربايف" الكازاخستانية، وتم الإعلان عن "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير". وفي نفس العام، وفي خطاب ثانٍ ألقاه الرئيس "شي" في إندونيسيا، تم الإعلان عن "طريق الحرير البحري" (المشهداني، 2023، صفحة 16).

لكن البداية الفعلية كانت بطبيعة الحال أسبق من الإعلان الرسمي لها، فقبل المؤتمر الثامن عشر للحزب في عام 2013، كانت هناك مناقشات جادة وعميقة بين صناع السياسات والباحثين الصينيين حول الاتجاه الاستراتيجي للسياسة الخارجية للبلاد وخاصة في جوارها. وفي تشرين الأول عام 2013، عقدت الصين مؤتمر عمل مهم حول ما أسمته "الدبلوماسية المحيطية"، ويقال إن هذا كان أول اجتماع رئيسي للسياسة الخارجية منذ عام 2006، وأول اجتماع على الإطلاق حول السياسة تجاه الدول المجاورة منذ تأسيس الجمهورية الشعبية، وقد حضره جميع الفاعلين الأكثر أهمية في عملية صنع السياسة الخارجية الصينية، بما في ذلك اللجنة الدائمة للمكتب السياسي للحزب الشيوعي (Cai, 2017, p. 3).

إن طرح مبادرة الحزام والطريق بعد ما يمكن توصيفه بمراجعة شاملة للسياسة الخارجية الصينية، يسمح بالاستنتاج أنه يمكن لهذه المبادرة بمفرداتها وآلياتها وطبيعتها توجيه السياسة الخارجية الصينية، وتؤثر لاستراتيجية الصين الجديدة وستشكل مرحلة جديدة ضمن هذا السياق، لا سيما أن طرح المبادرة كانت من أولى أعمال الرئيس الصيني "شي جين بينغ"، بمعنى أنها بداية لعهد جديد وحقة جديدة.

تتكون مبادرة الحزام والطريق من مكونات عدة، ويشكل "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري" المكونات الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق، أو الأفرع الرئيسية للمبادرة، والتي كان يشار إليها في البداية باسم "حزام واحد. طريق واحد"، ومنذ عام 2016 عُرفت باسم "مبادرة الحزام والطريق"، وتتضمن رؤية الرئيس الصيني "شي" بناء شبكة واسعة من السكك الحديدية والطرق السريعة وخطوط أنابيب الطاقة والمعابر الحدودية غرباً عبر الجمهوريات السوفيتية السابقة وجنوباً إلى باكستان والهند وبقية دول جنوب شرق آسيا، وتخطط الصين أيضاً ضمن هذه المبادرة لبناء 50 منطقة اقتصادية خاصة على غرار منطقة "شينزن"، المنطقة الاقتصادية الخاصة، التي أطلقتها الصين عام 1980 خلال إصلاحاتها الاقتصادية في عهد الزعيم الصيني "دنگ شياو بينغ" (James McBride, 2023).

استمرت هذه المبادرة في التوسع والتطور، فإلى جانب "طريق الحرير الاقتصادي وطريق الحرير البحري" للقرن الحادي والعشرين"، تم اقتراح "طريق الحرير الرقمي" لأول مرة في تموز 2015، وذلك في اجتماع التعاون الرقمي بين الصين والاتحاد الأوروبي بروكسل، وتتضمن الاستثمارات والتجارة الإلكترونية والاتصالات والتعاون العلمي، وتم الإعلان الرسمي في نيسان 2018، كجزء من مبادرة الحزام والطريق لمساعدة الدول على بناء البنية التحتية الرقمية وتطوير أمن الإنترنت (البدراني، 2020، صفحة 174).

كما تم الإعلان عن "طريق الحرير القطبي"، حيث نشرت الصين كتاباً أبيضاً حول سياستها في القطب الشمالي في كانون الثاني عام 2018، وشددت الوثيقة التي تحمل عنوان "سياسة الصين في القطب الشمالي" الصادرة عن "المكتب الإعلامي لمجلس الصين" على أن "الصين لديها مصالح مشتركة مع دول القطب الشمالي ومستقبل مشترك مع بقية العالم فيما يتعلق بالقطب الشمالي". وفي تموز عام 2017، اتفقت روسيا والصين على إطلاق التعاون بشأن طريق بحر الشمال، وشاركت الدولتان في بناء طريق الحرير الجليدي، وحمل في ذلك الوقت اسم طريق الحرير القطبي، ويُنظر إلى طريق الحرير القطبي على نطاق واسع على أنه الفرع الثالث للحزام والطريق، حيث يضيف طريقاً بحرياً آخر، بالإضافة إلى بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وأفريقيا والبحر الأبيض المتوسط من جهة، وجنوب المحيط الهادئ والمحيط الهادئ من جهة أخرى (طريق الحرير القطبي ... امتداد لمبادرة الحزام والطريق، 2018). ويوضح الشكل رقم (1) مسار مبادرو الحزام والطريق:

الشكل رقم (1) مسار مبادرة الحزام والطريق



Source: Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin 2019, 59 (131).

للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة بجمهورية الصين الشعبية أول ورقة رسمية في آذار 2015 بعنوان "رؤية وإجراءات بشأن البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين"، والتي حددت المبادئ التي تقوم عليها المبادرة وإطارها العام وأولويات وآليات التعاون (Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, 2015).

وفي أيار 2017، أصدر مكتب المجموعة القيادية لمبادرة الحزام والطريق وثيقة رسمية جديدة بعنوان "بناء الحزام والطريق: المفهوم والممارسة ومساهمة الصين". تحدد هذه الوثيقة 5 مسارات للحزام والطريق: حيث يتألف الحزام الاقتصادي لطريق الحرير من ثلاثة مسارات: الأول من شمال غرب الصين وشمال شرق الصين إلى أوروبا وبحر البلطيق عبر آسيا الوسطى وروسيا. الثاني من شمال غرب الصين إلى الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط، مروراً بآسيا الوسطى وغرب آسيا. والثالث من جنوب غرب الصين عبر شبه جزيرة الهند الصينية إلى المحيط الهندي. كما يتألف طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين من طريقين رئيسيين: أحدهما يبدأ من الموانئ الساحلية للصين، ويعبر بحر الصين الجنوبي، ويمر عبر مضيق ملقا، ويصل إلى المحيط الهندي، ويمتد إلى أوروبا، والآخر يبدأ من الموانئ الساحلية للصين، ويعبر بحر الصين الجنوبي، ويمتد إلى جنوب المحيط الهادئ. وبناءً على هذه المسارات "اقترحت الصين إطاراً يتضمن 6 ممرات اقتصادية و6 وسائل اتصال ودولاً متعددة وموانئ متعددة

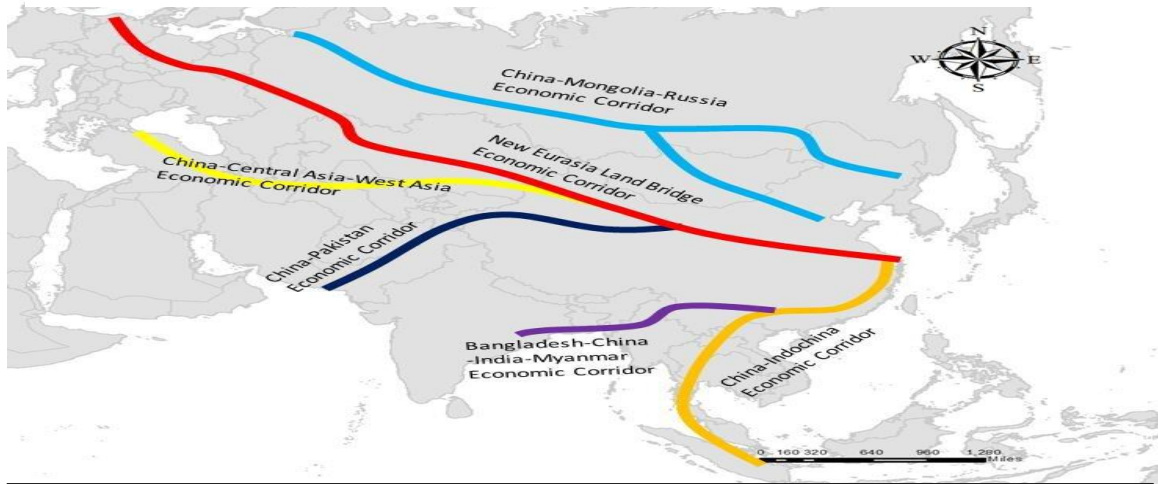
(Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution, 2017).

"الممرات الستة" هي: الممر الاقتصادي للجسر البري الأوراسي الجديد، والممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا، والممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، والممر الاقتصادي لشبه الجزيرة الهندية الصينية، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار. "وسائل الاتصال الست" هي السكك الحديدية، والطرق السريعة، والنقل البحري، والطيران، وخطوط الأنابيب، وشبكة المعلومات المتكاملة في مجال الطيران، والتي تشكل الأهداف الرئيسية لاتصال البنية التحتية. وتشير عبارة "بلدان متعددة" إلى عدد من البلدان على طول الحزام والطريق، التي انضمت لأول مرة إلى المبادرة، وسوف تتعاون الصين معهم على أساس المساواة والمنفعة المتبادلة. كما حددت الوثيقة مجالات التعاون في إطار المبادرة على النحو التالي تعزيز ربط البنية التحتية والمرافق، تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري، توسيع القدرة الإنتاجية والتعاون الاستثماري، توسيع التعاون المالي، تعزيز التعاون في مجال حماية البيئة، تعزيز التعاون البحري المنظم، وتعزيز التعاون والتبادلات في المجالات الثقافية والاجتماعية وغيرها.

(Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution, 2017).

وهو ما موضح بصرياً في الشكل رقم (2)

الشكل رقم (2) خريطة توضح ممرات مبادرة الحزام والطريق



Source: <https://www.researchgate.net/figure>

بالنظر إلى ممرات مبادرة الحزام والطريق وفق ما هو موضح في الشكل رقم (2)، يمكن القول إن الصين لم تقف عند حد إحياء طريق الحرير التاريخي، على اعتبار أن تسمية المبادرة مستوحاة من طريق الحرير القديم، بل أضافت إليه مسارات أخرى تراعي المناطق ذات الأهمية الجيوسياسية للصين والتي لديها معها مصالح هامة، كطريق الحرير البحري، الذي يمثل أهمية استراتيجية للصين والعالم أجمع، بالنظر إلى أهمية النقل البحري وحساسيته لمصالح الدول.

وفي الواقع، فإن هذه المسارات وخطوط ومجالات التعاون ليست نهائية، حيث واصلت المبادرة تطورها الجغرافي والقطاعي، لتعكس الطبيعة الديناميكية والمرنة والمنفتحة لهذه المبادرة. ولا بد من القول إن هذه المرونة مطلوبة في مبادرة بحجم مبادرة الحزام والطريق وعدد الدول التي تضمها، وهو ما دفع إلى وصف المبادرة بأنها منصة تعاون وليست استراتيجية أو خطة نهائية.

وقد اختلفت توصيفات طبيعة مبادرة الحزام والطريق بين الباحثين، فقد وصفت بعض الدراسات هذه المبادرة بأنها نسخة متقدمة من استراتيجية "الانطلاق إلى العالمية/ Go global" الصينية للاستثمار في الخارج وبناء البنية التحتية وإجراء عمليات الدمج والاستحواذ، والتي تتم في الأغلب من قبل الشركات المملوكة للدولة (مضخور، 2016، صفحة 193)، وذهبت بعض الدراسات إلى أن هذه المبادرة ليست جديدة، بل هي عبارة عن "حاوية" أو "حقبة" يمكن وضع كل شيء فيه (Yu, 2018).

وقد صنف بعض الباحثين هذه المبادرة على أنها أكبر مشروع للبنية التحتية في التاريخ، وأصبحت أكبر منصة للتعاون الاقتصادي والتجاري الدولي أما عن الدول التي انضمت لهذه المبادرة، فقد توسعت على مر السنوات بدورها، لتشمل 151 دولة لغاية كانون الأول 2023 (Countries of the Belt and Road Initiative (BRI), 2023)

ومن خلال الوثائق الرسمية والتصريحات الرسمية للمسؤولين، أكدت الصين أن الهدف الأساسي للمبادرة هو تشجيع التعاون السلمي والتنمية المشتركة في جميع أنحاء العالم، والتعاون داخل مبادرة الحزام والطريق أمر تسعى إليه جميع الدول، كبيرة كانت أو صغيرة، غنية أو فقيرة. يمكنهم المشاركة على قدم المساواة، وهذا التعاون مفتوح وشفاف.

(The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, 2019).

هذا فيما يتعلق بالأهداف الرسمية المعلنة، والتي هي أقرب إلى رؤى عامة للمبادرة وخطابية إلى حد بعيد، أما الأهداف الحقيقية والفعلية والفوائد التي ستحوزها الصين من إطلاق المبادرة، قد حظيت بالكثير من النقاش والتفنيد من قبل الباحثين، وهو ما يقود إلى مناقشة الأهداف الفعلية المحتملة لمبادرة الحزام والطريق.

المطلب الثاني: أهداف مبادرة الحزام والطرق

انقسمت الآراء حول طبيعة مبادرة الحزام والطريق إلى منظورين مختلفين. يرى المنظور الأول أن المبادرة هي في الأساس مشروع سياسي، يهدف إلى تعزيز الوجود الصيني على رأس النظام الدولي وزيادة نفوذه من خلال المساهمة في تحقيق التوازن وتعزيز الثقة المتبادلة مع دول الجوار، والحفاظ على مساحة استراتيجية مناسبة للتنمية الصين في المستقبل، الأمر الذي أثار الكثير من الشكوك العالمية، وخاصة الغربية، حول وجود أجندة جيوسياسية خفية للصين، بسبب عدم وضوح أهداف المبادرة ومشاريعها، واتهم البعض الصين بتبني ما يمكن تسميته "خطاب الاستعمار الجديد"، وذلك فيما يتعلق بالاتجاهات المحتملة للمبادرة من خلال زيادة أعباء الديون الوطنية وتحديد الدول النامية كسوق لاستيراد البضائع الصينية وتعزيز هيمنة الصين السياسية والاقتصادية في آسيا وأفريقيا. (مطالع، 2020، صفحة 36).

ومما يعزز هذا التفسير السياسي للمبادرة أنه تم طرحها بعد إعلان التوجه الأمريكي نحو المحيط الهادئ أو "الاستدارة نحو المحيط الهادئ"، وإعلان الرئيس الأمريكي السابق "بارك أوباما" عن نيته زيادة الوجود العسكري في جنوب شرق آسيا (المنطقة الحيوية للصين) خلال زيارته لأستراليا عام 2011، والتي فُسر على أنها محاولة لاحتواء صعود الصين، خاصة أن الصين على أعتاب تجاوز الولايات المتحدة الأمريكية في المجال الاقتصادي وتصبح الدول الأولى عالمياً، هذا بالإضافة إلى طموحات الرئيس الصيني "شي" في استعادة أمجاد الصين.

أما المنظور الثاني فقد اعتبر أن هذه المبادرة هي في الأساس مشروع اقتصادي يسعى إلى تعزيز التنمية المشتركة والاقتصاد العالمي المنفتح، وتشكيل نظام دولي أكثر شمولاً، خاصة للدول النامية والاقتصادات الناشئة، وتعزيز المنفعة المتبادلة مع دول القارات المختلفة، فالمبادرة ليست لتوسيع نفوذ الصين وليست استراتيجية جيوسياسية لمنافسة الولايات المتحدة، أو أي قوة عظمى، بل هي مبادرة لتنفيذ مشاريع تجارية واجتماعية لتعزيز الروابط الاقتصادية والاجتماعية (مطالع، 2020، صفحة 37).

وينعكس هذا التقسيم في تحديد وتقييم أهداف المبادرة من قبل الباحثين، حيث يتحدث المسؤولون الصينيون عن المبادرة باعتبارها مربحة لجميع الأطراف، لأنها تساهم في زيادة النمو الاقتصادي طويل المدى لكل من الصين وباقي دول المبادرة، وتوفير أسواق جديدة لتصدير الإنتاج الصناعي الفائض في الصين، وخاصة من الصلب والخرسانة ومواد البناء، وتحفيز نمو المناطق الغربية الفقيرة في الصين، وتعزيز التعاون الاقتصادي والاقتصاد العالمي المفتوح، وزيادة تطوير تكنولوجيا المعلومات لدعم نظام التجارة الحرة العالمي، وتعزيز التجارة بين الدول المشتركة، وتعزيز السلام الإقليمي والدولي (Herzli, 2019, p. 87).

وبشكل عام تهدف هذه المبادرة إلى تعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية، وتخصيص الموارد بكفاءة عالية، والتكامل العميق للأسواق من خلال تعزيز التواصل بين قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا والبحار المحيطة بها، ومن ثم تحقيق التنمية الاقتصادية لصالح كافة الدول المشاركة (Al-Aboudi, 2019, p. p55).

يتضح مما سبق أن الصين تحاول عبر الوثائق الرسمية وتصريحات المسؤولين، طمأنه دول العالم من ناحية أهداف المبادرة ونوايا الصين الحقيقية ضمن هذا السياق، والتأكيد على الطابع الاقتصادي التعاوني المفتوح للمبادرة، وليس الطابع الجيوسياسي، وأن المبادرة تحمل الفوائد للجميع، وليس للصين فقط.

وهنا يمكن القول إنه حتى لو كانت أهداف المبادرة اقتصادية، وكان الاقتصاد هو الدافع الأساسي لإطلاقها، إلا إنها ستحقق بالضرورة منافع أو مكاسب جيوسياسية، حيث أن هناك صعوبة منهجية في الفصل بين الأهداف والمنافع والمكاسب في سياسات المبادرة، حيث أنها متداخلة فيما بينها.

ولذلك يمكن اقتراح عدد من الفوائد الاستراتيجية التي يمكن أن تحققها الصين من المبادرة، دون أن يعني هذا أن الفوائد الاستراتيجية تقتصر على الصين، فكما أن هناك ما ستحصل عليه الصين من هذه المبادرة، فإن الدول الأخرى المشاركة ستحصل على المزايا والفوائد أيضاً، ولكن في نطاق البحث سيتم التركيز على المكاسب الاستراتيجية البارزة التي يمكن أن تحققها الصين من المبادرة، والتي يمكن تعدادها على النحو التالي:

- تعزيز الاستقرار الإقليمي وتحقيق السلام:

يساهم التكامل الإقليمي وزيادة التقارب والروابط بين الدول في خلق بيئة أكثر استقراراً، وتخفيف عوامل الصراع بين الأطراف الدولية وفق ما تفترضه النظرية الليبرالية، التي تفترض أنه يمكن الحد من حدة الصراعات بين الدول من خلال تحقيق التعاون والتقارب بين الدول من خلال إنشاء المؤسسات والمنظمات المشتركة، وتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري والتبادل الحر بين الدول، حيث يعود هذا التعاون بالنفع المتبادل على الجميع، وكلما زاد عدد الروابط ومجالات التعاون، زادت تكلفة النزاع والصراع على البلدان المعنية (Swanstrom, 2002, p. 1).

وبناء على ذلك، تساهم مبادرة الحزام والطريق في خلق بيئة أكثر أماناً واستقراراً، التي تعزز التنمية الاقتصادية والأمن التعاوني، ويوضح الكتاب الأبيض الذي أصدرته الصين عام 2017 بشأن آسيا والمحيط الهادئ أن الأمن والتنمية يرتبطان ارتباطاً وثيقاً ويكملان بعضهما البعض، ويمكن لهذه المبادرة أن تساهم في تحسين الاستقرار من خلال التخفيف من حدة الفقر، وبالتالي التخفيف من مصادر العنف والإرهاب في الدول الهشة وتخفيف حدة الصراعات الإقليمية من خلال تعزيز الثقة وبناء شراكات إقليمية فعالة (Wuthnow, 2017, p. 69).

رغم ذلك قد تجادل العديد من الدراسات أن العلاقة بين التكامل والصراع لم يتم إثباتها بشكل قاطع، وعلى العكس من ذلك، قد يزيد التكامل من التهديدات عبر الحدود مثل الجريمة المنظمة.

- زيادة نفوذ الصين الاقتصادي في العالم:

من المتوقع أن تحقق المبادرة العديد من الفوائد الاقتصادية للصين، أولها تدويل العملة الصينية، وجعلها عملة رئيسية للتبادل التجاري العالمي، واستخدامها في تخصيص القروض للمشاريع وتسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة (مطامير، 2020، صفحة 32). كما ستسمح المبادرة للصين بإيجاد أسواق جديدة لصادراتها، وإيجاد فرص استثمارية جديدة، وإعادة هيكلة اقتصادها لتجنب ما يسمى "فخ الدخل المتوسط"، وتطوير المناطق الغربية الفقيرة في الصين في خطوات إضافية لتحقيق تنمية متوازنة.

- زيادة النفوذ الاستراتيجي للصين في أوراسيا:

*فخ الدخل المتوسط (Middle Income Trap): هو من حالات التنمية الاقتصادية حيث تتوقف الدولة التي تحقق دخلاً معيناً (بسبب مزايا معينة) عند هذا المستوى، ولا تستطيع الارتقاء إلى مستوى أعلى.

تسمح المبادرة بتوسيع نفوذ الصين في أوروبا وآسيا، مع تجنب المنافسة المباشرة مع الولايات المتحدة الأمريكية، فقد واجه صناع القرار والعلماء الصينيين معضلة مواجهة خطط الاحتواء الأمريكية، ولكن مع الحفاظ على علاقات إيجابية مع الولايات المتحدة الأمريكية. أحد السبل المتاحة للخروج من هذه المعضلة هو التركيز على توسيع نفوذ الصين على طول محيطها الغربي، حيث أن تواجد ومصالح الولايات المتحدة هناك محدود. يشير "تاديچ رولاند" إلى أن الجنرال في جيش التحرير الشعبي "ليو يانتشو" وآخرين روجوا لهذه الفكرة منذ عام 2001 على الأقل. ومع ذلك، قدم الأستاذ في جامعة بكين "وانغ جيز" هذه الحجة في مقال نشرته "جلوبال تايمز" عام 2012 يصف حاجة الصين إلى استراتيجية "الزحف نحو الغرب". ومن خلال إعادة توازن الدبلوماسية الصينية تجاه الغرب (غرب الصين)، فإنها ستحقق هدفين رئيسيين: بناء شراكات إقليمية من شأنها توسيع مساحة الصين الاستراتيجية للمناورة، وتعزيز المزايا الأخرى مثل الاستقرار في المناطق الغربية المضطربة في الصين، وتقليل الاحتكاك مع الولايات المتحدة الأمريكية. (Wuthnow, 217, p. 12).

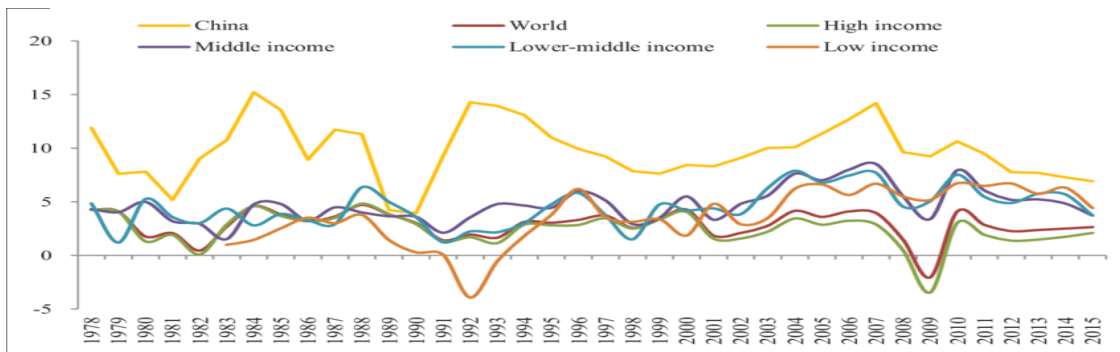
- تعزيز أمن الطاقة في الصين:

من المتوقع أن تدعم المبادرة جهود الصين في سعيها لضمان المزيد من أمن الطاقة من خلال الاستثمار في قطاع الطاقة في دول المبادرة وخطوط أنابيب الطاقة، وتأمين استقرار في إمدادات الطاقة على المدى الطويل، خاصة في آسيا الوسطى والشرق الأوسط. بالعموم يمكن القول أن مبادرة الحزام والطريق لا تعمل فقط على إحياء طريق الحرير التاريخي بمعناه المادي، بل تعمل على إحياء صورة الصين ومكانتها ودورها في تلك الحقبة من التاريخ، وهي مساحة تعاونية واسعة تطورت وتوسعت سواء على مستوى مجالات التعاون أو نطاق الدول المشاركة مع امتداد سنوات المبادرة، وكانت الصين دقيقة في اختيار مفرداتها لوصف هذه المبادرة من حيث استخدام كلمات مثل "مبادرة" أو "اقتراح" لتأكيد المشاركة والانفتاح كملامح أساسية في هذه المبادرة، لكنها بالطبع أصبحت عنصراً أساسياً في السياسة الخارجية الصينية، وستترك آثارها على أهداف السياسة الخارجية الأساسية للصين وأولها ضمان أمن الطاقة.

المبحث الثاني: انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على تحديات أمن الطاقة الصين

شهدت الصين نمواً اقتصادياً كبيراً واستثنائياً، والذي تجاوز 10% في بعض السنوات، وهو ما فاق بصورة واضحة نسب النمو في دول العالم الأخرى على مدى عقود، وفق ما يوضحه الشكل رقم (3) الذي يبين نمو الناتج المحلي الإجمالي للصين مقارنة بباقي دول العالم وفق تقسيمات البند الدولي، وذلك على مدى سلسلة زمنية تمتد على 37 عاماً:

الشكل رقم (3) مقارنة نمو الناتج المحلي الإجمالي للصين مع باقي دول العالم



Source : <https://www.researchgate.net/publication/-world-average-and-different-types-of.png>

أدى هذا النمو إلى زيادة حاجة الصين إلى الموارد الطبيعية والاقتصادية وخاصة الطاقة التي تعتبر أهم عناصر النمو، وكان من المتوقع أنه كلما ارتفعت معدلات النمو الاقتصادي، ارتفعت معدلات استهلاك الطاقة، وعلى اعتبار أن النمو الاقتصادي للصين كان كبيراً ولم يسبق له مثيل، كذلك كان النمو في استهلاك الطاقة، وتحولت الصين لأول مرة إلى مستورد صافي للنفط عام 1993، ومن ثم أكبر مستورد للنفط عام 2013، واستمر معدل استهلاك الطاقة بالعموم لديها بالتزايد إلى أن أصبحت أكبر مستهلك عالمي للطاقة عام 2010 وتجاوزت الولايات المتحدة الأمريكية (China overtakes USA as top energy consumer as world demand grows strongly, says BP in 60th year of global energy, 2011)، ولاسيما اعتماد الصين على نمط التصنيع الكثيف الاستهلاك للطاقة، حيث أن الصين قامت ببناء نظام صناعي كامل نسبياً (كنعان، 2024، صفحة 92). ويلعب قطاع الطاقة دوراً مهماً في الاقتصاد، سواء من حيث التوظيف أو الإنتاج الصناعي، تعد شركات النفط والطاقة الكبرى من بين أكبر الشركات المملوكة للدولة في الصين، وبعد اعتماد سياسة الباب المفتوح في عام 1978، شهد قطاع الطاقة توسعاً ملحوظاً. وفي السنوات الأخيرة، تم إدخال الإصلاحات الهيكلية، وحوافز السوق، وسياسات اللامركزية لجذب الاستثمار الأجنبي في قطاع الطاقة (Lam، 2005، صفحة 1). ذلك أن أمن الطاقة ذو أهمية استراتيجية لأمن الصين الاقتصادي واستمرارية نموها، وبالتالي أمنها القومي ويتم توصيفه من قبل بعض الدراسات على أنه محدد رئيسي للسياسة الخارجية الصينية.

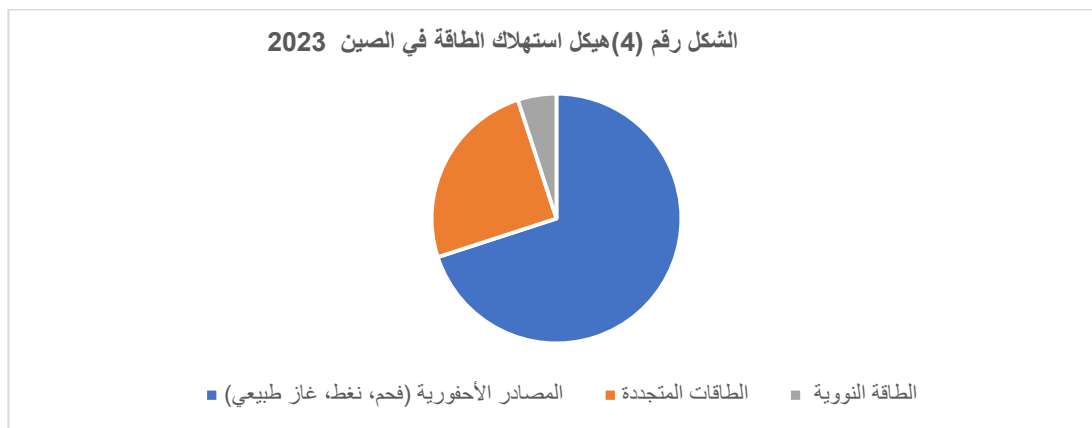
والحال كذلك فيما يتعلق بوضع الصين في الطاقة، وعلى اعتبار حجم وأهمية مبادرة الحزام والطريق ونطاقها الجغرافي والدول الداخلة ضمنها، يتم التساؤل عن الآثار المحتملة التي يمكن أن تتركها المبادرة على سعي الصين لضمان أمنها الطاقوي ومواجهة التحديات في هذا المجال.

المطلب الأول: التأثيرات المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على تحدي تركيز واردات الطاقة في الصين

تعاني الصين من تحدي أساسي في إطار سعيها لضمان أمن الطاقة يتمثل في اعتمادها المفرط على مناطق محددة لاستيراد حاجاتها المتزايدة من الطاقة، وهذا ما يظهر بشكل واضح في دراسة وتحليل واردات الصين النفطية حسب المنطقة.

أولاً: تحدي تركيز واردات الطاقة في الصين

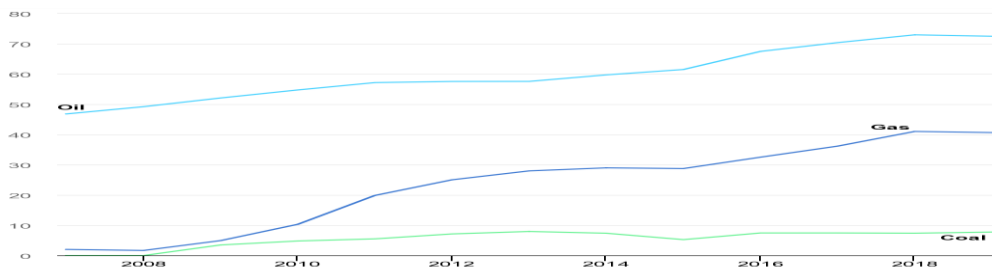
تعتمد الصين بصورة أساسية على مصادر الطاقة الأحفورية على رأسها الفحم ومن ثم النفط لتأمين احتياجاتها من الطاقة وفق ما يوضحه الشكل رقم (4):



Source : <https://ideas.energy/china-2023-world-average-and-different-types-of.png>

يظهر الشكل رقم (4) أنه تعتمد الصين بصورة أساسية على الطاقة الأحفورية، ويأتي في مقدمتها الفحم ومن ثم النفط والغاز الطبيعي، والصين تمتلك احتياطات كبيرة من الفحم تكفي معظم استهلاكها المحلي، لكن الوضع ليس مماثلاً بالنسبة للنفط والغاز الطبيعي، حيث اضطرت الصين إلى استيراد جزء هام من احتياجاتها من هذه السلع الاستراتيجية من الخارج. تزايد اعتماد الصين على النفط المستورد مع تحولها إلى أكبر دولة مستهلكة للطاقة في العالم، واتسعت الفجوة بين إنتاج الطاقة واستهلاكها، لتصبح أكبر مستورد للنفط الخام في العالم، حيث تجاوزت وارداتها نصف احتياجاتها، ومتوسط واردات الصين من النفط الخام بلغ 10.1 مليون برميل يوميا وفقا لتقديرات (China's crude oil imports super passed 10 million barrels per 2019 day in 2019, 2020). والأمر لك يتوقف على النفط، بل أيضا شمل استهلاك والغاز وفق ما هو موضح في الشكل رقم (5):*

الشكل رقم (5) الاعتماد على استيراد النفط والغاز والفحم في الصين: 2007-2019



Source:

<http://www.eia.gov>

وفق ما هو موضح في الشكل رقم (5)، فقد تنامي اعتماد الصين على الخارج لتأمين استهلاكها من النفط والغاز بصورة تصاعدية خلال الأعوام 2007-2019، ومن المتوقع أن يستمر في الزيادة.

تشير التقديرات المستقبلية أن اعتماد الصين على النفط المستورد من المرجح أن يتزايد في المستقبل القريب، وقد يتجاوز اعتماد الصين على المستورد 80% بحلول عام 2030 (a, 2021)، وهو ما يعني اعتماد الصين على الخارج لتأمين أكثر من ثلاثة أرباع احتياجاتها من سلع استراتيجية، قد يؤدي توقف هذه الواردات إلى توقف عجلة الاقتصاد. ومما يفاقم هذه المشكلة اعتماد الصين المفرط على منطقة واحدة وهي الشرق الأوسط في تأمين وارداتها النفطية.

مع بداية تحول الصين إلى مستورد صاف للنفط، أصبحت منطقة الشرق الأوسط المصدر الرئيسي للنفط بالنسبة للصين، متفوقة على منطقة آسيا والمحيط الهادئ المجاورة للصين، وهذا يشكل نقطة ضعف استراتيجية مقلقة من خلال تركيز الواردات النفطية في منطقة واحدة، وهو ما يتناقض مع المبدأ الأول والأساسي لأمن الطاقة وهو التنوع. وارتفعت واردات الصين من نفط الشرق الأوسط من 0.33 مليون برميل يوميا في عام 1998، إلى ما يزيد قليلاً عن 4 ملايين برميل يوميا في عام 2018 (Meidan, 2019). وفي الربع الأول من عام 2022، زاد اعتماد الصين على نفط الشرق الأوسط بشكل كبير، بعد انخفاض الواردات من روسيا والبرازيل، وارتفعت واردات الصين من النفط من الشرق الأوسط بنسبة 4.8 % إلى 5.6 مليون برميل في اليوم، لتصل إلى 53.8 % من حصة السوق في الربع الأول (هل الصين معتمدة على نفط الشرق الأوسط؟، 2023).

عملت الصين على اتباع سياسات متعددة للتقليل من اعتمادها على الوقود الأحفوري الذي يشكل أصل مشكلة أمن الطاقة لديها، حيث اتجهت إلى تحسين كفاءة استخدام الطاقة وحفظها، وكذلك ركزت الصين على تطوير مصادر الطاقة المتجددة وزيادة حصة الطاقة المتجددة من هيكل استهلاك الطاقة الخاص بها، وقد أصدرت الصين وثيقة رسمية حملت عنوان "الطاقة في عصر الصين الجديد" حددت

*في الشكل رقم (5) تم تحليل البيانات لغاية عام 2019، ذلك أن الأعوام التالية تراكمت مع أحداث طارئة وأزمات (أزمة كورونا والحرب الروسية الأوكرانية) أثرت على سوق النفط والدول المتعاملة ضمنه جميعها، وبالتالي فإن أرقام تلك السنوات قد تكون مضللة وأنية طارئة، لا تعطي الصورة الدقيقة للوضع العام.

فيها مرتكزات استراتيجية الصين وسياساتها في مجال الطاقة ومن بينها إصلاح وتحسين هيكل استهلاك الطاقة من خلال احتواء الاستهلاك غير الضروري، حيث أن الصين عازمة على تشديد الرقابة على إجمالي استهلاك الطاقة وكثافة الطاقة، ووفقاً لهذه الوثيقة فإن الصين تولي أهمية لتتبع هيكل استهلاك الطاقة وإعطاء الأولوية لتطوير الطاقات المتجددة، وكذلك إصلاح وتحسين تقنيات الطاقة بتنفيذ استراتيجية التنمية المدفوعة بالابتكار، وتحديث تقنيات ومعدات الطاقة بطريقة شاملة (China, 2020). وكانت الصين قد أعلنت ضمن خططها الخمسية أهدافها في أن تشكل الطاقة المتجددة 10% من استهلاك الطاقة في الصين عام 2010، و 15% عام 2020، و 35% عام 2035، و 40% عام 2050. (مطر، 2021، صفحة 55)

ضمن هذا الإطار استثمرت الصين في طاقة الرياح والطاقة الكهرومائية والطاقة الشمسية والطاقة الحيوية، وتبنت الصين إجراءات وسياسات لتطوير صناعة الطاقة المتجددة من خلال العمل على تبني سياسات الدعم لمشاريع الطاقة المتجددة، وتحويل إيرادات الضرائب والكهرباء لتمويل مشاريع الطاقة المتجددة، وكذلك منح قروض بمعدلات فائدة أقل من المتعارف عليه في السوق المالية الصينية لمشاريع الطاقة المتجددة، والاستفادة من الاستثمار الأجنبي المباشر في تحويل تكنولوجيا الطاقة المتجددة إلى الصين (يزيد، 2018، صفحة 14). وحققت الصين إنجازات ضمن هذا السياق، حيث هي الدولة الأولى عالمياً في إنتاج الطاقة الكهرومائية، وتمكنت من إنشاء أكبر سد في العالم (Country profile China, n.d.). وتمتلك الصين أيضاً أعلى قدرة إنتاجية للطاقة الشمسية في العالم وأصبحت أكبر منتج للألواح الشمسية في العالم أيضاً (مطر، 2021)، وتوقع تقرير صادر عن شركة بريتش بترولיום عام 2024، أنه ستوسع الطاقة الشمسية بشكل سريع في الصين، حيث يتجاوز معدل النمو السنوي 8% بين عامي 2022 و 2050 (bp, 2024)، كما عملت الصين لتطوير طاقة الرياح التي شهدت نمواً سريعاً، وأصبحت الصين من أكبر دول العالم في إنشاء مزارع الرياح (أحمد، 2015). كل ما سبق نتج عنه زيادة مساهمة الطاقة المتجددة في مزيج استهلاك الطاقة في الصين، حيث أنه في عام 2010، كانت طاقة الرياح تشكل 1% فقط من توليد الكهرباء في الصين، ومع ذلك، فقد عززت السياسة هذا القطاع، وأصبحت الرياح اليوم أكبر مصدر للكهرباء في الصين بعد الفحم والطاقة الكهرومائية، حيث توفر 9.4% من إجمالي إمدادات الكهرباء في عام 2023، وبحلول منتصف القرن، ستصبح الصين أكبر سوق لطاقة الرياح في العالم. وبالمثل، شكلت الطاقة الشمسية أقل من 1% من توليد الطاقة في عام 2015، وفي أقل من عقد من الزمن ارتفعت هذه النسبة إلى 5% اليوم، وستساهم كل من الطاقة الشمسية وطاقة الرياح بنسبة 38% من إنتاج الكهرباء بحلول عام 2050 (China's energy transition outlook, 2024).

إلى جانب ما سبق، تسعى الصين لتتبع وارداتها النفطية وتعتمد كاستراتيجية وسياسة في إطار سعيها لضمان أمن الطاقة، ويبرر التساؤل عن تأثير مبادرة الحزام والطريق على معالجة هذا التحدي وتتبع واردات الطاقة.

ثانياً: انعكاس مبادرة الحزام والطريق على تحدي تركيز واردات الطاقة في الصين

من الناحية النظرية، ووفقاً لموارد الطاقة المتاحة لدى دول المبادرة، فإن هذه الدول قادرة على تلبية احتياجات الصين من الطاقة بشكل جيد، فمسار المبادرة يمر بالمنطقة الأكثر غنى بالنفط في العالم، ومن بين الدول الخمس الكبرى في العالم من حيث الاحتياطيات المؤكدة من النفط (فنزويلا، السعودية، كندا، إيران، العراق)، ثلاث منها أعضاء في المبادرة. ومن بين أكبر خمس دول في العالم من حيث الاحتياطيات المؤكدة من الغاز الطبيعي (روسيا، إيران، قطر، تركمانستان، والولايات المتحدة الأمريكية)، فإن الأربع الأولى منها أعضاء في المبادرة (Madani, 2021, p. 554).

ولذلك فإن المبادرة تشكل فرصة لتوسيع تجارة الطاقة الثنائية بين الصين والدول الأعضاء في المبادرة، وتتبع مصادر الاستيراد وإقامة شراكات مع دول جديدة، خاصة مع الأخذ في الاعتبار أن المنطقة الجغرافية للمبادرة تشمل آسيا الوسطى وأفريقيا وأمريكا اللاتينية، وكلها مناطق غنية بالطاقة.

وهنا تبرز روسيا باعتبارها المرشح المثالي لكي تصبح شريك الطاقة الرئيسي للصين ومصدراً رئيسياً للطاقة. وفقاً لتوقعات الحالة الأساسية لتقييم الأثر البيئي، ستتمكن روسيا في عام 2035 من تلبية ما يقرب من 85% من واردات الصين من الطاقة، وجميع

احتياجات الصين من واردات الغاز الطبيعي (Ögütçü, China's Belt and Road Initiative: What Does It Mean for Energy Security?, 2019). ، ذلك أنه بالإضافة إلى الاحتياجات المهمة التي تمتلكها روسيا من النفط والغاز، فإن لديها ميزة إضافية ومهمة جداً وهي القرب الجغرافي من الصين، كون البلدان يتقاسمان حدوداً برية طويلة، مما يعني أن خطوط الطاقة بين البلدين لا تمر عبر دولة ثالثة ولا يمكن عرقلتها من قبل طرف خارجي، فضلاً عن طرق النقل الأقصر وبالتالي التكلفة الأقل. وكما تسعى الصين إلى تنويع وارداتها وتقليل اعتمادها على واردات الطاقة من الشرق الأوسط لضمان درجة أعلى من أمن الطاقة، فإن روسيا تسعى أيضاً إلى تنويع سوق تصدير الطاقة لديها وتقليل اعتمادها على السوق الأوروبية (Lo, China and Russia: Common Interests, Contrasting Perceptions, 2007, p. 130). وهذا يجعل علاقات الطاقة بين الصين وروسيا على درجة عالية من التكامل الاقتصادي، فضلاً عن توافق جيوسياسي إلى حد ما، أو توافق في المصالح بين البلدين. لكن ورغم هذا التوافق والتكامل الكبير، فإن علاقات الطاقة بين البلدين لم تكن على درجة عالية من الأهمية سابقاً، بمعنى أنه تكن روسيا أكبر مصدر للنفط والغاز إلى الصين، ولم تكن الصين أكبر مشتر للنفط والغاز الروسي، وهذا يمكن أن يعود إلى الإرث التاريخي السابق للبلدين خلال فترة القطيعة بين الصين وروسيا خلال فترة الحرب الباردة، واعتماد الصين بشكل كبير على الاتحاد السوفيتي في مجال صناعة النفط مع بداية الحرب الباردة وخلال فترة العلاقات الجيدة والأخوة، وما أحدثه انسحاب الخبراء السوفييت من قطاع النفط الصيني من خلل بعد القطيعة بين البلدين، وهو ما أدى فيما بعد إلى غياب البيئة التحتية المناسبة للتعاون بين البلدين.

لعبت المبادرة دوراً إيجابياً في دفع علاقات الطاقة بين البلدين إلى مستوى أعلى. واستقبل قطاع الطاقة في روسيا أكثر من 60% من الاستثمارات الصينية المباشرة المتوجهة إلى الخارج خلال الفترة من 2014 إلى 2018، بينما أنه ضمن مناطق مبادرة الحزام والطريق الأخرى، فإن الاستثمار في الطاقة تراوح بشكل عام بين 27% (إفريقيا) و 50% (دول مجلس التعاون الخليجي) (Philip Galkin, 2019, p. 14). * ويغطي التعاون في مجال الطاقة بين البلدين عدة مجالات مختلفة، مثل البنية التحتية للطاقة، وتبادل التكنولوجيا، والمشاريع المشتركة، وإنشاء خط تعاون مالي لتمويل استكشافات الطاقة المختلفة، والعديد من مشاريع خطوط أنابيب النفط والغاز (Serafettin Yilmaz, 2020, p. 270).

واستطاعت روسيا أن تتنافس السعودية على مركز أكبر مورد للنفط للصين بعد إطلاق المبادرة، واستطاعت تحقيق ذلك في 2017، وكانت المنافسة شديدة بين السعودية وروسيا في 2020، لكن السعودية عادت واستعادت مركزها كأ أكبر مورد للنفط للصين في ذلك العام، ومن ثم روسيا، وذلك بعد أن كانت حصة روسيا من واردات النفط الصينية منخفضة عند إطلاق المبادرة، على سبيل المثال، استوردت الصين 9% فقط من نفطها من روسيا في عام 2013. كما حلت الصين محل ألمانيا كأ أكبر مشتر للنفط الخام الروسي في عام 2015، ووقعت الصين وروسيا إعلاناً مشتركاً بشأن تكامل الحزام الاقتصادي لطريق الحرير والاتحاد الاقتصادي الأوراسي، لتنسيق استراتيجيات التنمية الأوثق للمبادرتين وإنشاء مساحة اقتصادية مشتركة، وقد نما التعاون بين البلدين في هذه المبادرة، سواء من حيث النطاق أو الحجم (Serafettin Yilmaz, 2020, p. 176).

أي أن مبادرة الحزام والطريق قد مهدت الطريق ووضع الأساس للارتقاء بمستوى علاقات الطاقة بين الصين وروسيا، وبدأت بإعداد البيئة التحتية الملائمة، وهو ما يجعل هذه العلاقات مرشحة إلى الاستمرار والتطور في المستقبل القريب، عند إتمام هذه البنى التحتية. إن خيارات تنويع صادرات الطاقة لا تشمل روسيا فقط، فهناك إيران التي هي أيضاً مرشحة لتتعزيز أهمية علاقات الطاقة بينها وبين الصين بشكل أكبر في إطار المبادرة، باعتبار أن إيران خارج سيطرة الولايات المتحدة الأميركية وروسيا معاً، وتعاني من العقوبات الأميركية على قطاع الطاقة وتحتاج إلى التعاون والسوق البديلة عن السوق الأوروبية، ومن الممكن أن تعزز المبادرة أيضاً تجارة الطاقة مع دول أفريقيا وآسيا الوسطى، وخاصة كازاخستان، التي تشترك في حدود برية مع الصين.

* تشير الأرقام المذكورة إلى حصة قطاع الطاقة في كل منطقة أو دولة من الاستثمارات الصينية المباشرة، أي ما تم تخصيصه من هذه الاستثمارات لقطاع الطاقة ضمن كل منطقة، وليس حصة هذه المنطقة من الاستثمارات الصينية المباشرة بشكل عام، وبالتالي فإن مجموع الأرقام المذكورة لن يساوي 100%.

ولا يقتصر مساهمة المبادرة في تنويع مصادر الطاقة على تنويع المناطق والدول المستوردة فحسب، بل يمتد إلى تنويع هيكل استهلاك الطاقة وزيادة حصة الطاقة المتجددة في الاستهلاك والإنتاج في الصين ودول المبادرة، وهو إذا ما تم سيكون له أثر استراتيجي نوعي في سوق الطاقة بشكل عام.

تتمتع العديد من دول الحزام والطريق بموارد طبيعية مناسبة لإنتاج الطاقة المتجددة. على سبيل المثال، تتمتع نيبال وميانمار بقدرة عالية على توليد الطاقة الكهرومائية، وتتمتع أفريقيا بقدرة عالية على إنتاج طاقة الرياح، وتتمتع كازاخستان وطاجيكستان وقيرغيزستان بموارد رياح غنية، وتعد باكستان وبنغلاديش مواقع مثالية لمزارع الرياح البحرية (Geng, 2021, p. 97).

في المقابل، تتمتع الصين بخبرات وقدرات كبيرة في مجال الطاقة المتجددة، وخاصة طاقة الرياح والطاقة الشمسية، وهي قادرة على لعب دور رائد في أسواق دول مبادرة الحزام والطريق.

وتم إطلاق العديد من مشاريع الطاقة المتجددة واسعة النطاق في إطار هذه المبادرة، بما في ذلك استثمار بقيمة 1.5 مليار دولار في مجمع القائد الأعظم للطاقة الشمسية في باكستان، وقرض بقيمة 332 مليار دولار للأرجنتين لبناء مجمع للطاقة الشمسية (Philip Galkin, 2019). وهناك جوانب عديدة لمشاركة الصين في الطاقة المتجددة، بما في ذلك القروض لدعم مشاريع الطاقة المتجددة، واستثمارات الشركات الصينية في مشاريع الطاقة المتجددة، فضلاً عن صناعة الطاقة وتصدير معدات طاقة الرياح والطاقة الشمسية إلى الخارج، وبناء على أهداف مبادرة الحزام والطريق للطاقة المتجددة، يمكن أن تصل القدرة المركبة المتوقعة للطاقة المتجددة لـ 38 دولة في المبادرة إلى 644 جيجاوات خلال الفترة من 2020 إلى 2030، ويمكن أن يصل إجمالي الاستثمار في الطاقة الشمسية وطاقة الرياح إلى 644 مليار دولار (Chen, 2019).

لكن على الرغم من ذلك، لا تشكل مشاريع الطاقة المتجددة سوى نسبة ضئيلة من إجمالي استثمارات الطاقة في المبادرة. وبحسب تقرير صادر عن معهد الموارد المائية وجامعة بوسطن، فقد تم تخصيص 3.4% من قروض بنك التنمية الصيني وبنك الاستيراد والتصدير الصيني للطاقة الشمسية وطاقة الرياح خلال الفترة من 2014 إلى 2017، في حين أن 43% وتم تخصيص هذه القروض للنفط والغاز والبتروكيماويات، و 18% للفحم (Chen, 2019).

ترى الباحثة، وعلى الرغم من الإمكانات التي توفرها المبادرة للصين لتأمين وارداتها وتنويع مصادر استيرادها، فمن غير المتوقع أن تحدث تغييرات جذرية في هيكل واردات الصين من النفط والغاز في المستقبل القريب. إن دول المبادرة قادرة بكفاءة وفعالية على تأمين احتياجات الصين من الطاقة، ولكن من حيث التنويع، سيظل الشرق الأوسط مصدراً مهماً لواردات الطاقة الصينية لأسباب اقتصادية وفنية عديدة، على الأقل في المستقبل القريب، ولا سيما عند الأخذ بعين الاعتبار أن تجارة الطاقة تحتاج إلى بنية تحتية خاصة ولا سيما في الدول المجاورة للصين، وهو ما يحتاج إلى وقت وتكلفة لتجهيزها، إلا أنه يمكن القول إن أثر المبادرة على تنويع واردات الصين من الطاقة إيجابي بشكل عام، لكن يحتاج إلى مدى زمني متوسط ليؤتي نتائجه.

المطلب الثاني: التأثيرات المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على معضلة ملقا وأمن واردات الطاقة في الصين

تعتمد الصين بشكل أساسي على الطرق البحرية للحصول على إمداداتها من الطاقة، وليس الصين فقط، بل بقية العالم أيضاً، حيث أن النقل البحري للطاقة هو الأكثر استخداماً، ذلك أنه في كل عام يتم نقل حوالي 62% من النفط المنتج في العالم عبر ناقلات النفط البحرية، بينما يتم نقل الـ 38% المتبقية عبر خطوط أنابيب النفط أو القطارات أو حتى الشاحنات لمسافات قصيرة نسبياً (Bakir, 2014)، كما يتفوق النقل البحري على النقل البري من ناحية التكلفة الاقتصادية.

أولاً: تحدي معضلة ملقا وأمن واردات الطاقة في الصين

تعتبر ناقلات النفط البحرية عبر خطوط نقل محددة، وفي حالة الصين، تمر جميع الطرق المستخدمة عبر ثلاثة ممرات بحرية رئيسية هي (العجولين، 2019، الصفحات 256-257):

- طريق الشرق الأوسط: يمر عبر الخليج العربي - مضيق هرمز - مضيق ملقا - تايوان - الصين.
 - طريق أفريقيا: ويمر من شمال أفريقيا إلى البحر الأبيض المتوسط، ومضيق جبل طارق، ومضيق ملقا، ومضيق تايوان، والصين.
 - طريق جنوب شرق آسيا: يمر عبر مضيق ملقا - مضيق تايوان - الصين.
- إن قراءة هذه المسارات تظهر بوضوح أهمية مضيق ملقا وتايوان بالنسبة للصين من حيث أمن الطاقة وضمان تدفق الإمدادات، حيث يشكلان ممران إلزاميان لجميع ناقلات الطاقة المتجهة إلى الصين، وبما أن مضيق تايوان يعد جزءاً من الأراضي الصينية، وبالتالي يخضع لسيادتها وليس لسيادة دولة أخرى فإنه لا يشكل مصدر قلق أو نقطة ضعف بالنسبة للصين، فإن التحدي الرئيسي الذي يواجه الصين هو مضيق ملقا، الذي يشكل عنق الزجاجة أمام واردات الصين من الطاقة.
- يعد مضيق ملقا إلى جانب مضيق هرمز، أحد أهم الممرات المائية الاستراتيجية الحيوية في العالم، وهو أطول مضيق للملاحة في العالم، حيث يبلغ طوله حوالي 800 كم، وعرضه ما بين 50 و 320 كم، وعمقه يصل إلى حوالي 23 م، ويقع هذا المضيق بين ماليزيا وإندونيسيا، وتقع سنغافورة على الحافة، ويمر نحو 40% من تجارة العالم عبره، وبالنسبة للصين، تتراد أهمية هذا المضيق الاستراتيجي الحيوي عاماً بعد عام، نظراً لأن واردات الصين من الشرق الأوسط وأفريقيا تأتي عبر هذا المضيق (Bakir, 2014)، حيث يمر عبره 80% من واردات الصين النفطية (Khan, 2019). وفي حالة حدوث صراع أو عمل عسكري، يمكن بسهولة إغلاق مضيق ملقا من قبل دولة منافسة، مما يؤدي إلى عزل الصين عن موارد الطاقة الحيوية، ولا سيما أن منطقة البحر الصين الجنوبي تخضع لسيطرة القوة البحرية الأمريكية المهيمنة هناك.
- بكلمات أخرى فإن الإشكالية هنا تتلخص بأن أكثر من ثلاثة أرباع واردات النفط الصينية تمر عبر معبر رئيسي واستراتيجي واحد، وهو مضيق ملقا، الذي لا يقع تحت سيطرة الدولة الصينية، ومن ثم فإن هذا المضيق يشكل نقطة ضعف جيواستراتيجية يمكن أن تخنق واردات الصين من الطاقة في حالة حدوث أي تهديد أو حدث طارئ.
- وعليه يشكل هذا المضيق ما أسماه الرئيس الصيني السابق "هو جينتاو" "معضلة ملقا" (Paszak, 2021)، والتي أصبحت توصف بهذا الاسم في الدراسات والبحوث الأكاديمية المعنية، ويمثل التحدي الأبرز الذي يواجه أمن الطاقة في الصين ونقطة الضعف الاستراتيجية التي شغلت صناع القرار الصينيين.

ثانياً: انعكاس مبادرة الحزام والطريق على معضلة ملقا وأمن واردات الطاقة في الصين

أحد حلول المقترحة لمعضلة ملقا هو استبدال الطرق البحرية بالطرق البرية قدر الإمكان، لتقليل الاعتماد على المضيق وتأمين الطريق البحري وتوفير الحماية الكافية للطرق البحرية الاستراتيجية، وقد شكلت خطوط الطاقة وأنابيب النفط والغاز جزءاً مهماً من الممرات الاقتصادية المقترحة لمبادرة الحزام والطريق. وفي هذا الإطار، يحظى الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني بأهمية كبيرة. تم تصميم هذا الممر الذي يبلغ طوله 3000 كيلومتر لربط شينجيانغ في الصين بميناء جواردار في باكستان الذي يتمتع بموقع استراتيجي بالقرب من مضيق هرمز، مما يتيح للصين سهولة الوصول إلى طريق شحن رئيسي داخل وخارج الخليج العربي (Qian, 2016).

يمكن للممر الاقتصادي الصيني الباكستاني أن يقلل من تكاليف الخدمات اللوجستية والنقل، فمن خلال تنفيذه يمكن تقليل الطريق التقليدي للطاقة والبضائع بين الصين والشرق الأوسط وأفريقيا وذلك من حيث المسافة والتكلفة. في أحد السيناريوهات، من الممكن أن يسهم الممر الصيني-الشرق الأوسطي في تقليل المسافة والنقل بنسبة 72% و 45% على التوالي، ويمكن لخط الأنابيب الصيني-الباكستاني المقترح لنقل النفط من الخليج العربي إلى ميناء جواردار أن ينقل النفط إلى الصين بسرعة، وتكلفة أقل من 1.23 دولار وتستغرق 4 أيام (Madani, 2021, p. 554).

وبالتالي فإن ميناء جوادار قد يشكل بديلاً جزئياً لمضيق ملقا ويساهم في تقليل اعتماد الصين على هذا المضيق، من خلال ربط غرب الصين بالخليج العربي وأوروبا وأفريقيا، أي تجاوز عنق الزجاجة بالنسبة للطاقة المنقولة تحديداً، والمنقولات البحرية على وجه العموم. وبالإضافة إلى ميناء جوادار، شملت المبادرة عدداً من خطوط أنابيب النفط والغاز المهمة التي توفر طرق نقل جديدة ومتنوعة للطاقة، وبالتالي توفير البدائل المتاحة لمضيق ملقا. ومن أبرز هذه الخطوط ما يلي (Madani, 2021, pp. 555-556):

- خط أنابيب شرق سيبيريا في المحيط الهادئ (ESPOOP): بنته روسيا في عام 2019، كجزء من الممر الاقتصادي بين الصين وروسيا. ومن خلال التشغيل الكامل لخط الأنابيب هذا في عام 2024، سيوفر 38 مليار متر مكعب من الغاز الروسي إلى الصين سنوياً.
 - خط أنابيب الغاز بين آسيا الوسطى والصين (الخط C): الذي سينقل 15 مليار متر مكعب من الغاز الكازاخستاني إلى الصين سنوياً.
 - خط أنابيب الغاز الصيني في آسيا الوسطى (الخط D): يربط تركمانستان بالحدود الشرقية للصين. وسيوفر 15 مليار متر مكعب سنوياً.
 - خط أنابيب النفط الخام الصيني الميانماري (MCOP): يربط خط الأنابيب الذي يبلغ طوله 771 كيلومتراً، الساحل الغربي لميانمار بمقاطعة يونان جنوب غرب الصين، وعند الانتهاء من المرحلة 1 والمرحلة 2، يكون MCOP قادر على تسليم 12 مليون طن و 22 مليون طن على التوالي.
 - خط أنابيب الغاز الصيني الميانماري (MCGP): خط الأنابيب الذي يبلغ طوله 793 كيلومتراً، يعمل بالتوازي مع خط أنابيب الغاز الميانماري الصيني، وعند الانتهاء من المرحلتين الأولى والثانية، يمكن أن تنتج 17.2 مليار متر مكعب سنوياً.
- وبالإضافة إلى خطوط أنابيب الطاقة، استثمرت الصين في مشاريع الموانئ على طول الحزام والطريق. قدمت الصين 2.5 مليار دولار لتمويل مشروع ميناء المياه العميقة وخط الأنابيب في ميانمار، وتمتلك الصين عدداً من مشاريع الموانئ في باكستان وسريلانكا وبنغلاديش، وتمارس ضغوطاً لتطوير ميناء في أعماق البحار في جزيرة سونادنا (Len, 2015, pp. 8-9).
- وتواجه المساعي الصينية في هذا المجال عدداً من التحديات والعقبات، منها ضغوط سياسية، وعوائق اقتصادية، وأحياناً عوائق فنية، وتهويل للتهديد الصيني والنفوذ الصيني المتنامي. ومع ذلك، فإن استكمال ونجاح خطوط الطاقة ومشاريع الموانئ المذكورة أعلاه، سيلعب دوراً رئيسياً في ضمان أمن موارد الطاقة في الصين، وتخفيف الاعتماد المفرط على مضيق ملقا والمضائق الاستراتيجية، وتوزيع طرق النقل ومصادر الإمداد، وبالتالي تقليل إمكانية انقطاع الإمدادات، وتحقيق درجة أعلى من أمن الطاقة، وسيجعل الصين تقع في مركز شبكة ضخمة لنقل الطاقة، وهو ما يعني زيادة نفوذها الاقتصادي بشكل كبير.

المطلب الثالث: التأثيرات المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولية

على الرغم من كونها واحدة من أكبر مستهلكي الطاقة في العالم، إلا أن تأثير الصين على سوق الطاقة الدولية ضئيل للغاية، وخاصة فيما يتعلق بتسعير الطاقة.

أولاً: تحدي ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولية

لدى الصين نفوذ ضعيف نسبياً في سوق الطاقة الدولي، وهو ما يمكن الاستدلال عليه من وجود ما يسمى "العلوة الآسيوية"، وكذلك من وضع عضوية الصين وموقعها في وكالة الطاقة الدولية.

الصين، رغم وزنها النسبي الكبير في سوق الطاقة كمستهلك ومنتج للطاقة، لا تزال عضواً مراقباً في وكالة الطاقة الدولية، وبالتالي فإن تأثيرها في مناقشات الوكالة وقراراتها محدود (International Energy Agency, n.d.).

ومن ناحية أخرى، هناك ما يسمى "بالعلوة الآسيوية"، وهي تكلفة إضافية تدفعها الدول الآسيوية مقابل النفط الخام المستورد من دول أوبك، حيث تدفع الدول الآسيوية دولار إلى دولار ونصف إضافي ثمن برميل النفط المستورد، فوق السعر الذي تدفعه بقية دول العالم (Asian Premium, n.d.). وهذه السياسة مطبقة منذ عدة عقود، وهناك أسباب عديدة لتطبيقها منها ديناميكيات السوق والطلب، ذلك أن الدول الآسيوية بما فيها الهند والصين لديها طلب مرتفع على الطاقة، بسبب عدد السكان الكبير واقتصاداتها سريعة النمو، كما أن

البدائل المتاحة للدول الآسيوية محدودة نسبياً، ولديها مصادر بديلة للنفط أقل من باقي الدول، مما يجعلها أكثر اعتماداً على أوبك، كما أبرمت الدول الآسيوية عقوداً طويلة الأجل مع دول أوبك، والتي تضمنت العلاوة الآسيوية كجزء من آلية التسعير، يضاف إلى ذلك أن الدول الغربية وخاصة الولايات المتحدة، كان لديها تأثير كبير على الدول المنتجة للنفط في الشرق الأوسط، مما ساعدها على تأمين النفط بأسعار أقل، فضلاً عن كون الدول الآسيوية بشكل عام أبعد عن الدول المنتجة للنفط في الشرق الأوسط مقارنة بالدول الأوروبية، مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل (Asian Premium for Oil, 2023).

وهذا يعكس ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولية، ومحدودية قدرتها على رسم السياسات الاستراتيجية ضمن هذا السوق. وهنا، يمكن لمبادرة الحزام والطريق أن تمنح الصين نفوذاً أكبر في سوق الطاقة الدولية من خلال إعادة تشكيل هذه السوق وإنشاء نموذج جديد لإدارة الطاقة العالمية.

ثانياً: انعكاس مبادرة الحزام والطريق على ضعف نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولية

إن المنظمات الحالية التي تنشط في سوق الطاقة الدولي هي إما لتنسيق سياسات ومصالح الدول المصدرة للطاقة مثل أوبك، أو لتنسيق سياسات ومصالح الدول المستوردة للطاقة مثل وكالة الطاقة الدولية، والتي كما ذكرنا سابقاً، تأثير الصين ضمنها محدود. ولذلك، من الممكن العمل ضمن المبادرة على إيجاد "صيغة تنظيمية" جديدة قد تتخذ في البداية، كما اقترحت ونفذت الصين، شكل نادي أو منتدى، حيث أطلقت الصين منتدى الحزام والطريق الثالث لشراكة الطاقة وعقد دورته الثالثة في أيار 2023 (عقد منتدى بشأن تنمية الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق شرقي الصين، 2023)، ثم تتطور هذه الصيغة تدريجياً وعلى أسس مدروسة جيداً لتصبح المنظمة أو الهيئة المسؤولة عن تنظيم سوق الطاقة بين الدول المعنية، وتنسيق السياسات بما يراعي مصالح الدول المصدرة والمستوردة للطاقة ويحقق الاستدامة في استهلاك الطاقة.

وترى الباحثة أنه قد تكون هذه "الصيغة التنظيمية" الأولى من نوعها، من حيث الجمع بين الدول المصدرة والمستوردة للطاقة في إطار تنظيم واحد، وتتعهد بتنفيذ أهداف المبادرة في قطاع الطاقة وفق روح ومبادئ المبادرة، وأولها التواصل الفعال وتحقيق المنفعة لجميع الأطراف على أساس عادل وشفاف، لكن بالطبع إنشاء هذا الاقتراح يتطلب مدة زمنية متوسطة ودراسة عميقة للعديد من التفاصيل الفنية، إذا كان هناك اتفاق بين الدول على الفكرة والمبادئ الأساسية.

ومن الممكن أن تساهم المبادرة أيضاً في كسر العلاوة الآسيوية وإقامة علاقات في مجال الطاقة على أساس أكثر عدلاً وإنصافاً، عبر تعزيز التعاون وتعميقه مع الدول المعنية ضمن المبادرة والحصول موقع تفضيلي، وذلك ما حصل تحديداً مع الصادرات الروسية والإيرانية من النفط، حيث قادت روسيا وإيران خصومات مغربية على مختلف خاماتها المباعية إلى كبار المستوردين الآسيويين، إذ بلغ متوسط الخصم المقدم على خام الأورال الروسي قرابة 13 دولاراً للبرميل، في عقود تسليم آذار 2023، كما بلغت الخصومات المقدمة على خام إسبو المفضل لدى مصافي التكرير الصينية قرابة 8.5 دولاراً للبرميل تسليم آذار 2023، ثم تقلصت إلى 7.5 دولاراً لتسليم نيسان 2023، وعلى إثر ذلك اضطرت السعودية، وغيرها من المصدرين الرئيسيين في منظمة أوبك، إلى خفض أسعار البيع إلى آسيا خلال الأشهر الـ3 المنتهية شباط 2023، في محاولة لموازنة الإغراءات الروسية لأكثر الاقتصادات الآسيوية (الدين، 2023). والواقع أن هذا التحول سببه الأساسي العقوبات الغربية التي فرضت على روسيا إثر العملية العسكرية الروسية في أوكرانيا، والحصار المفروض على قطاع الطاقة الروسي والإيراني، إلا أن مبادرة الحزام والطريق مهدت الطريق وأسست لعلاقات أمتن مع هذه الدول ولا سيما روسيا وإيران، لكن العقوبات قد تكون سرعت المساعي لكسر العلاوة الآسيوية.

عليه ترى الباحثة أن مبادرة الحزام والطريق مؤهلة لتلعب دوراً إيجابياً وفعالاً في زيادة نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولي، مستفيدة من دورها القائد ضمن المبادرة، والمزايا التي يمكن أن تقدمها، وهو بالختم ما يجعل أثر المبادرة إيجابي بشكل عام في سعي الصين لضمان أمن الطاقة في حالة تحديات أمن الطاقة المدروسة، إلا أن المدى الزمني للحصول على النتائج يختلف من تحدي إلى آخر تبعاً لطبيعة هذا التحدي. بالختم يمكن الإشارة إلى موقع سورية ضمن مبادرة الحزام والطريق والأثر على سعي الصين لضمان أمنها الطاقوي، ذلك أنه وبفضل موقعها الاستراتيجي، شكلت سورية إحدى الدول الرئيسية في طريق الحرير التقليدي، وفي كانون الأول 2020، أصبحت سورية جزءاً

من مبادرة الحزام والطريق. ويشكل انضمام سورية إلى مبادرة الحزام والطريق فرصة هامة لتعزيز التعاون بين سورية والصين، فضلاً عن بقية دول مبادرة الحزام والطريق. ويشكل موقع سورية الاستراتيجي وموانئها على البحر الأبيض المتوسط فرصة استثمارية للصين في مجال البنية التحتية والطاقة. وهذا ما أكد عليه أحد الخبراء، وأضاف أن " يوفر موقع سورية نفوذاً هائلاً للصين، وعندما يكون لدى أي لاعب دولي نفوذاً في سورية أولاً، فيمكنه الحصول على بعض النفوذ على العديد من الدول المجاورة لسورية، نحن نتحدث عن تركيا التي تعتبر مهمة بالنسبة للصين، وكذلك العراق، حيث يأتي أكثر من 10٪ من النفط الصيني، لذا فإن الأمر يتعلق بالمصالح الجغرافية الاقتصادية أكثر من مجرد المصالح الاقتصادية البحتة للصين لزيادة استثماراتها في سورية" (Al-Assil, 2022). علاوة على ذلك، يشكل شرق سورية، بشكل خاص، موقعاً استراتيجياً في المنطقة، ليس فقط لاحتوائه على احتياطات البلاد النفطية، بل أيضاً لأنه بوابة وعقدة ربط تربط تركيا بالعالم العربي، والعراق وإيران بالغرب. وعليه ترى الباحثة أن سورية من الممكن أن تلعب دوراً إيجابياً في زيادة نفوذ الصين في المنطقة وإنشاء علاقات طاقوية جيدة، ولا سيما في موضوع الطاقات المتجددة التي لدى سورية إمكانات هامة في هذا المجال، ولدى الصين الخبرات والتقنيات اللازمة.

الخاتمة:

هدف هذا البحث إلى دراسة مبادرة الحزام والطريق من حيث البعد الطاقوي لها، والآثار المحتملة التي يمكن أن تحدثها هذه المبادرة على التحديات التي تواجه الصين في إطار سعيها لتعزيز أمن الطاقة لديها، حيث تمت دراسة المبادرة مبدئياً من حيث طبيعتها وتطورها وأهدافها الأساسية، ومن ثم دراسة تأثيراتها المحتملة على أبرز تحديات أمن الطاقة في الصين. وعليه فقد توصل البحث إلى النتائج التالية:

- أن مبادرة الحزام والطريق هي مبادرة متعددة الأبعاد، وستمكن الصين من تحقيق العديد من الفوائد الاستراتيجية، وضمان أمن الطاقة هو أحدها.
- أن مبادرة الحزام والطريق قادرة على لعب دور إيجابي في تنويع مصادر استيراد الطاقة وكذلك توزيع طرق إمداد الطاقة للصين، وهو ما يساعد في حل مشكلة تركيز واردات الصين من الطاقة ضمن منطقة جغرافية واحدة.
- أن مبادرة الحزام والطريق قادرة على لعب دور إيجابي في تقليل الاعتماد المفرط على مضيق ملقا والمضائق الاستراتيجية الأخرى، وبالتالي تقليل احتمالية انقطاع إمدادات الطاقة، من خلال استكمال خطوط الطاقة المخطط لها ضمن المبادرة ومشاريع الموانئ.
- تشكل مبادرة الحزام والطريق مجالاً مناسباً للصين للعمل على زيادة نفوذها في سوق الطاقة الدولي، والسعي إلى إعادة تنظيم هذا السوق وإنشاء "صيغة تنظيمية" جديدة، تنظم سوق الطاقة على أساس العدالة والشفافية، وبطريقة تأخذ في الاعتبار مصالح الدول المصدرة والمستوردة للطاقة.
- إجمالاً، يمكن القول إن تأثير المبادرة الإيجابي على تنويع مصادر ومسارات الطاقة هو الأكثر وضوحاً، إلا أن أثرها على تزايد نفوذ الصين في سوق الطاقة الدولي واستثمار المبادرة لتأسيس حوكمة جديدة للطاقة هو الأكثر أهمية، لكن يحتاج إلى مدى زمني أطول نسبياً.

معلومات التمويل :

هذا البحث ممول من جامعة دمشق وفق رقم التمويل (501100020595).

المراجع:

المراجع العربية:

1. أحمد جلال محمود عبده. (2022). السياسة الأمريكية تجاه التدخل العسكري الروسي في أوكرانيا وانعكاساتها على حلف الناتو. مجلة السياسة والاقتصاد.
2. إضعاف الدولار: لماذا أعلنت الصين وروسيا استخدام العملات المحلية في مدفوعات الغاز؟ (20 أيلول، 2022). تقديرات Interregional.
3. آفاق الاقتصاد العالمي. (تشرين الأول، 2023). تم الاسترداد من صندوق النقد الدولي <https://www.imf.org> :
4. اكرام زيادة. (14 تموز، 2023). ما تأثير عملة "البريكس" على الاقتصاد الدولي؟ تم الاسترداد من المركز الأوروبي لدراسات مكافحة الإرهاب والاستخبارات <https://www.europarabct.com> :
5. الصين تنفي عزمها على إمداد روسيا بأسلحة لاستخدامها في أوكرانيا. (20 شباط، 2023). تم الاسترداد من صحيفة الشرق الأوسط <https://aawsat.com> :
6. إلياس قسايسة. (2020). العلاقات الروسية الصينية وأثرها على التوازن الدولي في القرن الحادي والعشرين. أكاديميا، 192-205.
7. إيمان حاشد. (26 شباط، 2023). الشراكة الروسية الصينية وتباين الموقف الصيني تجاه الحرب الروسية على أوكرانيا. تم الاسترداد من المركز العربي للبحوث والدراسات <http://www.acrseg.org> :
8. باهر مردان مضخور. (2016). استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين. مجلة دراسات دولية، 185-225.
9. تشاكاروفا، ف. (2023، آب 28). تجارة الطاقة بين روسيا والصين. علاقة "شغف" تعمقها التوترات Retrieved from <https://attaqa.net> الطاقة :
10. حسين سليمان. (16 آذار، 2022). العقوبات الاقتصادية على روسيا ومخاطر التصعيد المتبادل. تم الاسترداد من مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية <https://acpss.ahram.org.eg> :
11. حيدر زهير جاسم الوائلي. (2015). الاستراتيجية والسياسة الخارجية في العلاقات الروسية الصينية. المجلة السياسية والدولية، 529-556.

12. خالد احمد الاسمر العجولين. (2019). جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003 2018. برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية الاقتصادية والسياسية.
13. د. هناء عبيد. (3 أيار، 2023). ثورة ضد الدولار! تم الاسترداد من مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية : <https://acpss.ahram.org.eg>
14. رجب عز الدين. (15 آذار، 2023). عقوبات النفط الروسي والإيراني تغيّر قواعد لعبة التجارة في آسيا. تم الاسترداد من الطاقة : <https://attaqa.net>
15. رسائل لواشنطن: تأكيد الصين على إقامة نظام دولي جديد أثناء زيارة شي إلى موسكو. (2023، آذار 30). تقديرات المستقبل.
16. صدام فيصل كوكز المحمدي وسعود أحمد ربحان المشهداني. (2023). مبادرة الحزام والطرق مشروع للتنمية الشاملة تقدمه الصين للعالم دراسة قانونية بمنظار جيوسياسي. الكوفة: مركز الرافدين للحوار.
17. طريق الحرير القطبي ... امتداد لمبادرة الحزام والطريق. (30 كانون الثاني، 2018). تم الاسترداد من شينخوا : <http://www.arabic.news.cn>
18. عادل علي. (21 آذار، 2023). ما التكلفة المحتملة لسيناريو دعم الصين لروسيا بالسلاح؟ تم الاسترداد من المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة : <https://futureuae.com>
19. عقد منتدى بشأن تنمية الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق شرقي الصين. (24 أيار، 2023). تم الاسترداد من وكالة شينخوا : <https://arabic.news.cn>
20. كنعان، ع. س. (2024). أثر الصادرات على النمو الاقتصادي "دراسة قياسية على الاقتصاد الصيني". مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والسياسية، 105-85 pp.
21. لارا رجب الذيب. (4 آذار، 2022). تحليل الموقف الصيني من الأزمة الروسية الأوكرانية. تم الاسترداد من مركز الدراسات العربية الأوراسية : <http://www.eurasiaar.org>
22. مبادرة بكين. لماذا أعلنت الصين عن رغبتها في إنهاء الحرب الأوكرانية. (27 شباط، 2023). تقديرات. Interregional.
23. محمد علي عباس علي. (2023). الموقف الصيني من الحرب الروسية-الأوكرانية. مجلة قضايا آسيوية، 76-91.
24. محمد مطاوع. (أيلول، 2020). طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية. سياسات عربية، الصفحات 28-43.

25. مصطفى شلش. (2 شباط، 2022). مأزق السياسة الصينية تجاه الأزمة الروسية – الأوكرانية. تم الاسترداد من مركز الدراسات العربية الأوراسية : <https://eurasiaar.org>
26. مصطفى شلش. (2022). مأزق السياسة الصينية تجاه الأزمة الروسية-الأوكرانية. القاهرة: مركز الدراسات العربية الأوراسية.
27. نورهان الشيخ. (1998). صناعة القرار في روسيا والعلاقات العربية الروسية. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية.
28. هل الصين معتمدة على نفط الشرق الأوسط؟ (5 كانون الثاني، 2023). تم الاسترداد من: Street Journal: <https://q-streetjournal.com>
29. هند زياد نافع وعدنان خلف حميد البدراني. (2020). مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات. مجلة تكريت للعلوم السياسية،

المراجع الأجنبية:

1. a, S. H. (2021). What factors contribute to the mutual dependence degree of China in its crude oil trading relationship with oil-exporting countries? Energy Journal.
2. Al-Aboudi, F. K. (2019). The Chinese Belt and Road Initiative, a historical study. In A. Sharaan, China's Belt and Road Initiative: Project for the World's Economic Century (pp. 25-71). Berlin: Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies.
3. Al-Assil, I. (2022, January 22). Voice of America: China's 'Belt and Road' Risk in Syria May Reap Big Rewards. Retrieved from the Middle East Institute: <https://www.mei.edu>
4. Andrew Scobell, N. S. (2022, December 15). The China-Russia 'Alliance': Double the Danger or Limited Partnership? Retrieved from U.S. Institute of Peace: <https://www.usip.org>
5. Asian Premium. (n.d.). Retrieved from IAS4Sure: <https://www.ias4sure.com/>
6. Asian Premium for Oil. (2023, Sep 21). Retrieved from SRIRAM's IAS: <https://www.sriramsias.com>
7. Bakir, A. H. (2014, June 8). Energy and Geopolitics of the Seaways..Malaga as a Model. Retrieved from Al Jazeera Center for Studies: <https://studies.aljazeera.net/>
8. (2017). Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution. Beijing: Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative.
9. Cai, P. (2017, March 22). Understanding China's Belt and Road Initiative. Retrieved from the Lowy Institute: <https://www.loyyinstitute.org>
10. Carla Freeman, M. G. (2023, March 2). What China's 'Peace Plan' Reveals about its Stance on Russia's War on Ukraine. Retrieved from U.S. Institute of Peace : <https://www.usip.org>
11. Carlson, B. G. (2022). Russia's War in Ukraine: China's Calculus. CSS Analyses in Security Policy.
12. Carlson, B. G. (2022). The China Factor in Russia's War in Ukraine. Policy Perspectives.
13. Chang, F. K. (2023, April 5). China's and India's Relations with Russia after the War in Ukraine: A Dangerous Deviation? Retrieved from The Foreign Policy Research Institute: <https://www.fpri.org>
14. Chen, H. (2019, April 22). Greener Power Projects for the Belt & Road Initiative (BRI). Retrieved from NRDC: <https://www.nrdc.org/>
15. China overtakes USA as top energy consumer as world demand grows strongly, says BP in 60th year of global energy. (2011, June 8). Retrieved from bp: <https://www.bp.com>
16. China's Position on Russia's Invasion of Ukraine. (2023, April 26). Retrieved from U.S.-CHINA ECONOMIC AND SECURITY REVIEW COMMISSION: <https://www.uscc.gov>
17. China's Position on the Political Settlement of the Ukraine Crisis. (2023, February 24). Retrieved from The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: <https://www.fmprc.gov.cn/>
18. China's crude oil imports super passed 10 million barrels per day in 2019. (2020, March 23). Retrieved from The U.S. Energy Information Administration: <http://www.eia.gov>
19. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). (2023, February). Retrieved from The Green Finance & Development Center: <https://greenfdc.org>

20. Devonshire-Ellis, C. (2023, April 20). China, Russia Trade Turnover Grew 38.7% in Q1 2023. Retrieved from China Briefing: <https://www.china-briefing.com>
21. Düben, B. A. (2022, MAY). What Putin's War in Ukraine Means for the Future of China-Russia Relations. Retrieved from LSE IDEAS: <https://www.lse.ac.uk>
22. Erica Downs, J. H. (2018). the emerging russia-asia. Washington: The National Bureau of Asian Research.
23. Essen, H. v. (2023). Russia-China economic relations since the full-scale invasion of Ukraine. Stockholm: The Swedish National China Centre and The Swedish National China Centre.
24. Etheridge, S. (2023, May 4). A China–Russia Alliance is Likelier than We Think. Retrieved from The Royal United Services Institute: <https://rusi.org>
25. Gabuev, A. (2015, February). A “SOFT ALLIANCE”? RUSSIA-CHINA RELATIONS AFTER THE UKRAINE CRISIS. Retrieved from EUROPEAN COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS: <http://www.ecfr.eu>
26. Geng, Q. (2021). The Belt and Road Initiative and its Implications for Global. Current Sustainable/Renewable Energy Reports, 40- 49.
27. GHASSEMINEJAD, S. (2023, June 15). Trade between Russia and China Surges in 2023. Retrieved from The Foundation for Defense of Democracies: <https://www.fdd.org>
28. GORE, L. L. (2022, June 21). IMPACT OF THE UKRAINE WAR ON CHINA-RUSSIA RELATIONS (I): CHINA'S REACTION TO THE WAR IN UKRAINE. Retrieved from NUS research: <https://research.nus.edu.sg>
29. Herzli, A. A. (2019). China's Belt and Road Initiative: Background - Objectives - Gains. In A. Sharaan, China's Belt and Road Initiative: Project for the World's Economic Century (pp. 72- 101). Berlin: Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies.
30. International Energy Agency. (n.d.). Retrieved from European Commission: <https://energy.ec.europa.eu>
31. James McBride, N. B. (2023, February 2). China's Massive Belt and Road Initiative. Retrieved from Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org>
32. Jocheim, U. (2023, march). China- Russia Relations: A Quantum Leap. Retrieved from European Parliamentary Research Service: <http://www.europal.europa.eu>
33. Kaczmariski, M. (2022). The war in Ukraine and the future of Russia-China relations. NATO Defence College.
34. Kendall-Taylor, D. O. (2022). Best and Bosom Friends Why China-Russia Ties Will Deepen after Russia's War on Ukraine. Washington, DC: The Center for Strategic and International Studies (CSIS).
35. Khan, A. (2019, AUGUST 26). The Malaca dilemma: a hindrance to vlines ambitions in the 21th century. Retrieved from Berkeley Political Review: <http://www.bpr.berkeley.edu>
36. Khitakhunov, A. (2022, May 31). Economic Cooperation between Russia and China. Retrieved from Eurasian Research Institute: <https://www.eurasian-research.org>

37. Korhonen, I. (2023, June 22). Sanctions against Russia: what have been the effects so far? Retrieved from Economics Observatory: <https://www.economicsobservatory.com>
38. Korostikov, M. (2023, July 6). Is Russia Really Becoming China's Vassal? Retrieved from The Carnegie Endowment for International Peace: <https://carnegieendowment.org>
39. Lam, P.-L. (2005). Energy in China: Development and Prospects. *China Perspectives*, pp. 1-18.
40. Len, C. (2015). China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 1-18.
41. Li, K. X., Jin, M., & Shi, W. (2018). Diversification as an energy importing strategy for China under the Belt and Road Initiative. *International journal of shipping and transport logistics*, pp. 335-354.
42. Lo, B. (2007). China and Russia: Common Interests, Contrasting Perceptions. *Insight Turkey*, 128-151.
43. Lo, B. (2023). *The Sino- Russian Partnership Assumptions Myths and Realities*. Paris: The French Institute of International Relations.
44. Madani, S. (2021). The BRI and its Implications for China's Energy Security: The Four As Model Perspective. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 549-559.
45. Maizland, L. (2022, June 14). China and Russia: Exploring Ties between Two Authoritarian Powers. Retrieved from Council on Foreign Relations: <http://www.cfr.org>
46. Meidan, M. (2019, October). China's energy security at 70. Retrieved from OXFORD ENERGY COMMENT: <https://www.oxfordenergy.org/>
47. Mitrova, J. H. (2016, August). Energy Relations between Russia and China: Playing Chess with the Dragon. Retrieved from Oxford Institute for Energy Studies: <https://www.oxfordenergy.org>
48. Modlin, Z. G. (2022). Sino-Russian Relations and the War in Ukraine. *The US Army War College Quarterly: Parameters*, 21-36.
49. Ögütçü, M. (2019, October 2). China's Belt and Road Initiative: What Does It Mean for Energy Security? Retrieved from The London Energy Club: <https://www.londonenergyclub.org>
50. Ögütçü, M. (n.d.). China's Belt and Road Initiative. Retrieved from The London Energy Club: <https://www.londonenergyclub.org/>
51. Paszak, P. (2021, February 28). China and the "Malacca Dilemma". Retrieved from The Warsaw Institute: <https://warsawinstitute.org>
52. Philip Galkin, D. C. (2019). China's energy investment from the perspective of the Belt and Road Initiative. Riyadh: King Abdullah Petroleum Studies and Research Center (KAPSARC).
53. Qian, X. (2016, October). The Belt and Road Initiatives and China's Middle East Energy Policy. Retrieved from Research Gate: <https://www.researchgate.net/>
54. Serafettin Yilmaz, Y. S. (2020). Remaking Eurasia: the Belt and Road Initiative. *Asia Europe Journal*, 259-280.
55. Stent, A. (28, Aug 2023). China, Russia, and the War in Ukraine. *INTERNATIONALE POLITIK QUARTERLY*.

56. Swanstrom, N. (2002). Regional Cooperation and conflict management: lesson from thee Pacific Rim. Uppsala: Universitetstrychiet.
57. (2019). the Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects. Beijing: Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative.
58. Times, G. (2023, Apr 25). Over 70% trade between China, Russia is settled in local currencies: Russian finance minister. Retrieved from Global Times: <https://www.globaltimes.cn/>
59. Tran, H. (2023, August 25). Understanding the growing use of local currencies in cross-border payments. Retrieved from Atlantic Council: <https://www.atlanticcouncil.org>
60. UMBACH, F. (2019, JANUARY 3). CHINA’S BELT AND ROAD INITIATIVE AND ITS ENER-GY-SECURITY DIMENSIONS. Retrieved from RSIS: <https://www.rsis.edu.sg>
61. (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Beijing: National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China,.
62. Wuthnow, J. (217, october 15). Chinese Perspective on the Belt and Road initiative: strategic relation, risks and implications. Joel Wuthnoe, Chinese Perspective on the Belt and Road initiative: str Center for the study of Chinese military affairs Chinese Strategic Perspective.
63. Yabo Zhao a, X. L. (2019). Energy relations between China and the countries along the Belt and Road: An analysis of the distribution of energy resources and interdependence relationships. Renewable and Sustainable Energy Reviews, 133-144.
64. Ye, M. (2022). The Logic behind China and Russia’s Strategic Alliance-like Partnership. The Georgetown Journal of International Affairs.
65. Yu, J. (2018). The belt and road initiative: domestic interests, bureaucratic politics and the EU-China relations. Asia Eur J, 223–236.