

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

هادی آجیلی^۱، مهدی سلامی ز/واره^۲، مهرداد فلاحی برژکی^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 گردید، از دوا بخش 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 صرفه‌تر 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 مذکور 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.

سوال 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 مبناست که چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه به ویژه 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 پردازد. 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 مختلف، از خطرات 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 مسؤل)، استادیار روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران (hadiajili@gmail.com)

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات شرق آسیا، دانشکده وزارت امور خارجه، ایران (salami.mahdi@yahoo.com)

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات اروپا، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران: ایران (m.fallahi@atu.ac.ir)

مقدمه

نام جاده ابریشم را اولین بار جغرافی دان آلمانی فردیناند فون ریشتهوفن (۱۹۰۵-۱۸۳۳) در قرن نوزدهم به کار برد. دلیل این نام گذاری را نیز تجارت ابریشم در آن زمان ها به عنوان کالایی با ارزش و گرانبها می دانند. این جاده از سواحل چین در اقیانوس آرام شروع می شد و به سمت ایران و غرب می رفت. حال با گذشت سال ها این نام دوباره زنده شده و با ابتکار «یک کمربند یک جاده» ای که شی جین پینگ رئیس جمهور چین در هفتم سپتامبر ۲۰۱۳ در دانشگاه نظر بایف قزاقستان مطرح کرد، کمربند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان دکترین 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؛ به گونه ای که نه تنها روابط خارجی این کشور زیر چتر این استراتژی قرار گرفته، بلکه توسعه متوازن داخلی و سیزدهمین برنامه پنج ساله توسعه چین نیز بر این مبنا تعریف شده است (علمایی فر، ۱۳۹۶: ۱۰۱).

با توجه به رشد اقتصادی و افزایش تقاضای پانصد درصدی انرژی چین از سال ۱۹۸۰ تا کنون، رگه هایی از نگرانی در مورد تامین انرژی نیز در این طرح به چشم می خورد. مبدل شدن چین در سال ۲۰۱۴ به عنوان بزرگترین وارد کننده نفت دنیا و در حال حاضر به عنوان بزرگترین مصرف کننده انرژی دنیا، اهمیت تامین امنیت انرژی را برای کشور چین نشان می دهد. امنیت انرژی، سه مفهوم اساسی زنجیره تحولات انرژی در جهان امروزی را در بر می گیرد: 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

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۶۳

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، بر منابع انرژی و مواد خام مورد نیاز خود کنترل لازم را بدست بیاورد. این دیپلماسی شدیداً دولت محور و بر مبنای دیدگاه مشترک سیاست گذاران 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 گوانجودر 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 کوالالامپور 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 تاثیر گذار در باب انتقال و امنیت خطوط در این طرح و همچنین در صدد 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 حسنه به ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف 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 گردیده 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 دغدغه استراتژیک رهبران چین تبدیل کرده است. آنان برای پاسخگویی به این دغدغه، 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 دستور کار سیاست خارجی خود تعریف کرده و تلاش کرده‌اند با تولیدکنندگان مهم انرژی پیوندهای نزدیکی برقرار سازند.

دومین مقاله تحت عنوان «امنیت انرژی چین و ژئواکونومیک ایران» به قلم سید شمس‌الدین صادقی است. در این مقاله نویسنده اذعان دارد چین تلاش می‌کند تا از انرژی به عنوان 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 تلاش می‌کند که سلطه خود را بر منابع انرژی همسایگانی همچون تایوان و بازارهای مصرفی آنان تحکیم کند. 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 کند 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 می‌باشد. 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 مسئله‌ای 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. بطوریکه 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 دیالوگ 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، تلاش‌های عمده‌ای در این زمینه انجام داده، آنگونه که متغیر انرژی به عنوان 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. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است تداوم رشد سریع اقتصاد چین منوط به متنوع‌سازی منابع انرژی وارداتی برای جبران افزایش سریع مصرف انرژی فراتر از منابع داخلی است و این دغدغه اصلی امنیت انرژی چین در آینده پیشرو می‌باشد. در این راستا کشور چین برای متنوع‌سازی منابع انرژی 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 گردید (Cisse, 2009: 1). امنیت انرژی به تولید و مصرف روان انرژی (خصوصاً نفت و گاز) اطلاق می‌شود، چنانچه هیچ مشکلی بر سر راه استخراج، تولید و حمل‌ونقل (تولید، توزیع و مصرف) آن وجود نداشته باشد. امنیت انرژی

مباحث گسترده‌ای از جمله افزایش تقاضای جهانی و وابستگی بیشتر به بازارهای تولید، امنیت عرضه، ترانزیت و حفاظت از خطوط لوله، منابع انرژی مطمئن، قیمت‌های مناسب انرژی، تعیین سیاست‌های انرژی، تغییرات آب‌وهوایی و محیط‌زیستی ناشی از مصرف برخی سوختها و انرژی‌های جایگزین را در بر می‌گیرد (Winstone and 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 بی‌خطر انرژی، وجود بازارهای مناسب و قیمت‌های منطقی است اما مصرف‌کنندگان، 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 بلند مدت می‌بینند (واعظی، ۱۳۸۹: ۱۲۷).

امنیت انرژی چند بعدی است و حوزه‌های موضوعی مختلفی 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 بهم‌خوردن امنیت انرژی، اختلال در عرضه و بهم‌ریختن 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؛

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. در حقیقت نگاه چینی‌ها به مقوله امنیت پس از جنگ سرد، نشان دهنده شمول دایره امنیت از مسائل نظامی به حوزه‌های اقتصادی، حقوق بشری و زیست‌محیطی بوده و همانگونه که به امنیت نظامی خود و تلاش برای کاهش تهدیدهای خود در عرصه بین‌المللی تأکید می‌کند، موضوع امنیت اقتصادی به طور اعم (امنیت انرژی به طور 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 معنی 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 به عنوان یکی از ابرقدرتهای اقتصادی جهان مورد قبول همگان می‌باشد. اصلاحات اقتصادی، سیاست درهای باز دنگ شیائوپینگ در دهه

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

جمهوری خلق چین به عنوان 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 روز افزون 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 ضرر 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 می‌باشد (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» / ۷۱

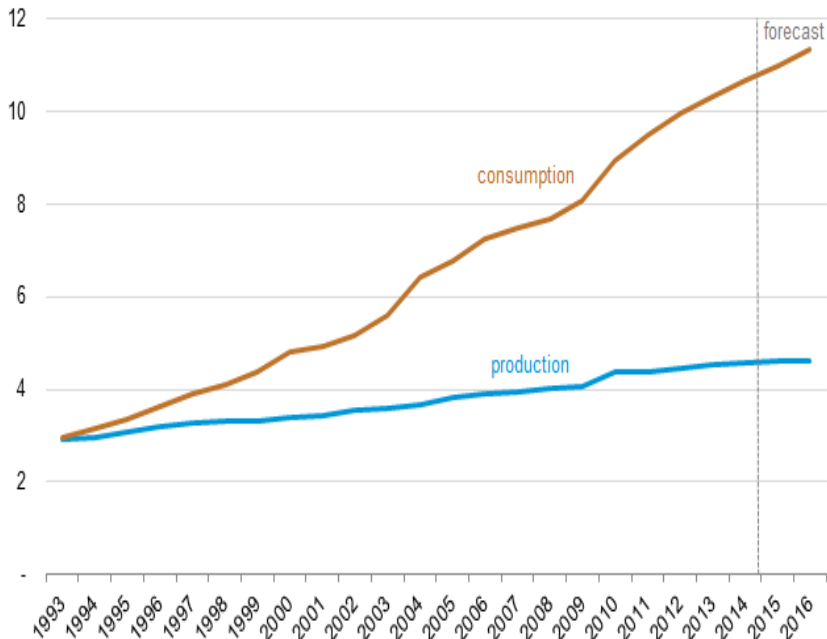
جدول ۲: مقدار نیاز چین به گاز (میلیارد متر مکعب)

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 وجود اینکه چین دارای منابع نفتی و تولید داخلی نیز است، اما این تولید داخلی مدتهاست که کفاف مصرف داخلی اش را نمی دهد (نمودار شماره ۱).

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



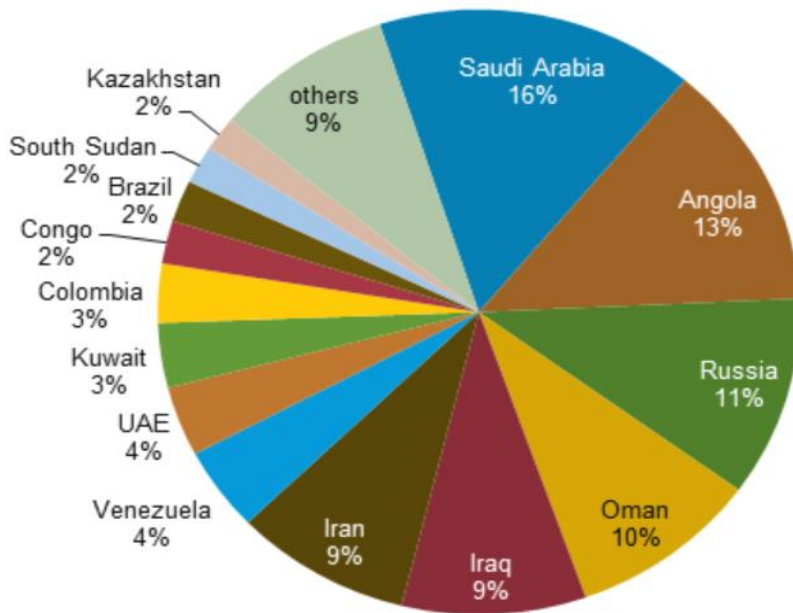
Source: Energy Information Administration and Short-Term Energy Outlook, May 2015

دیپلماسی انرژی چین مبتنی بر دستیابی به منابع انرژی، سرمایه گذاری و انعقاد قراردادهای بلند مدت در بخش های بالا دستی و پایین دستی کشورهای تولید کننده انرژی است و مناطق عمده نفت خیز جهان به عرصه حضور شرکت های چینی برای تولید و اکتشاف تبدیل شده است. در حال حاضر شرکتهای SINOPEC ، CNPC و NOOC در پروژه های بالا دستی 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 در حال حاضر نیازهای مرتبط با انرژی خود را از مناطق مختلفی در آسیای مرکزی، خاورمیانه، آفریقا، آمریکای لاتین تامین می کند (نمودار شماره ۳ و ۲).

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

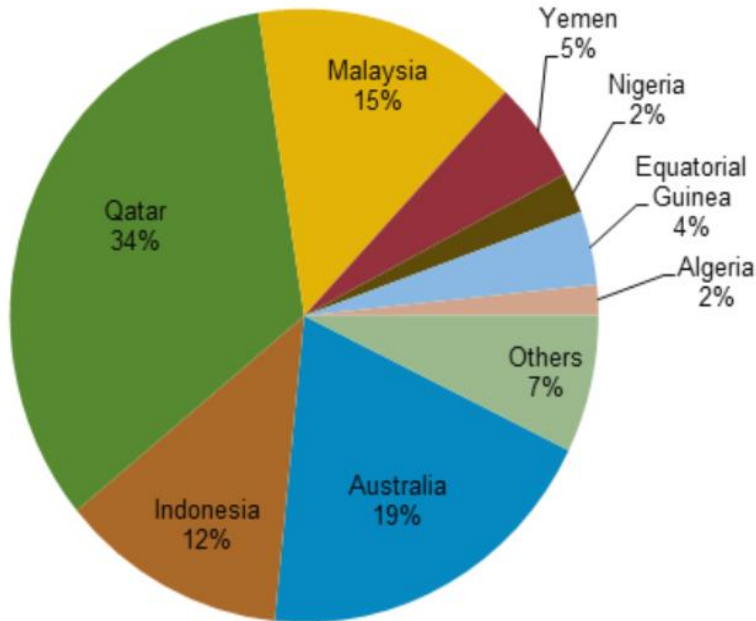
نمودار ۲: میزان واردات نفت خام توسط چین از کشورهای مختلف، ۲۰۱۴



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

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

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>

از آنجایی که 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 به شدت 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 روز افزون و حیاتی چین به انرژی به‌منظور رشد و بقای

صنعت خود، همچنین نگرانی هایی که دولت چین در مورد تامین انرژی بخصوص امنیت مسیرهای انتقال آن به کشورشان را دارند دست به ابداع طرح هایی زده اند تا بدان وسیله بر مشکلات احتمالی فائق آیند.

ابتکار جاده ابریشم جدید

رئیس جمهور چین در همایش بائو ۱۲۰۱۵ برای اولین بار از جزییات طرح گسترده چین درباره کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریای 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 در صدد آن است که با برد-برد خواندن این معادله کشورهای مختلف را به همکاری وادارد. شی جین پینگ ابعاد مهم این طرح را اینگونه مطرح کرد: ارتباطات سیاسی، اتصال جاده ای از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل یک شبکه حمل و نقل 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 خواهد آورد بپیوندند، هدف این پیشنهاد کمک به کشورهای اورآسیایی، به ویژه جمهوری های 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 از ۶۵ کشور از قاره های آفریقا، آسیای غربی و به ویژه اروپا که حدود شصت درصد جمعیت کره زمین را در بر میگیرد شامل می شود. کشور چین با داشتن بیشترین تراز تجاری جهان همزمان یک تولید کننده و یک مصرف کننده بزرگ به حساب می آید. یکی از اهداف کمربند و جاده اقتصادی جدیدی که چین به دنبال آن است تسهیل ارتباط و تسریع حمل و نقل کالا و انرژی است. در واقع معادله ای هوشمندانه در حال شکل گیریست بدین صورت که با تسهیل و تسریع جریان انرژی به سمت چین، این کشور به تولیدات انبوه خود می افزاید و از طریق تجارت گسترده ای که از همین طرق اقتصادی برقرار می کند کالای خود را به کشورهای هدف می فرستد. بدین ترتیب علاوه بر بالا رفتن تراز تجاری و نرخ رشد، امنیت انرژی خود را نیز به نحو احسن تامین می کند.

همچنین به منظور تامین نیاز های مالی طرح مورد نظر، چین دست به تاسیس بانک سرمایه گذاری زیرساخت های آسیا زده است که آن را بازوی مالی چین در اجرای پروژه های این طرح اقتصادی می نامند. پکن در این زمینه با ۵۷ کشور به عنوان عضو مؤسس همکاری می کند و بودجه صد میلیارد دلاری هم تامین کننده مالی این بانک در اجرای پروژه ها می باشد.

از مهمترین راهکارهای چین برای کاهش آسیب پذیری در زمینه وابستگی انرژی، متنوع سازی مسیرهای واردات و توسعه همکاری با تولیدکنندگان مختلف است. در سند «چشم انداز ها و اقدامات ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه

امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند یک جاده» / ۷۷

ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱»، مسیر های زمینی و دریایی اصلی به شرح زیر می باشد:

(الف) چین-مغولستان-روسیه؛

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

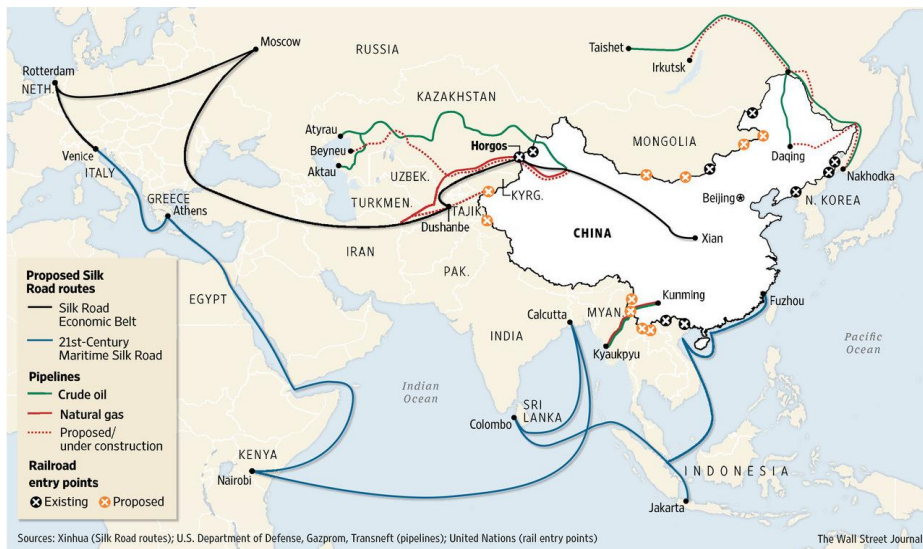
(ج) چین-آسیای میانه-غرب آسیا(خلیج فارس / مدیترانه)؛

(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 می شوند. دستیابی به خلیج فارس و مدیترانه نیز در طول این مسیر های اصلی قرار دارند(علمایی فر، ۱۳۹۶: ۱۰۵).

شکل ۱:



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

چین سعی می‌کند تا ضمن متنوع کردن منابع وارداتی انرژی خود، از طریق تقویت چند جانبه‌گرایی و نیز با ایجاد و پیوستن به ترتیبات منطقه‌ای هم چون سازمان همکاری شانگهای در سال ۲۰۰۱ و نیز توسعه همکاری‌های تجاری، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی و نیز همکاری در مبارزه با تروریسم، افراط‌گرایی، جدایی طلبی، 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 هم چون 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 پیشنهادات پرسودتر به مقابله بپردازد (Bilgin, 2009: 6).

همچنین با به وجود آمدن گره‌های مختلف 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.

به طور 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 های 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 قدرت های بزرگ دنیا قرار گرفت (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۶۰).

آسیای مرکزی منبع غنی مواد خام و بازار پر سودی برای چین به شمار می‌رود. از لحاظ تاریخی چین نسبت به روسیه نفوذ کمتری در این منطقه داشته است، این امر تا حدی ناشی از وجود بی ثباتی 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 تسریع بخشید. در سال های 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 پیم، 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 کشور های 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 سین‌کیانگ در مجاورت قزاقستان تدابیری بیندیشد و هم به بازار های فوق‌العاده این منطقه دست پیدا کند و ضمناً جایگاه استراتژیک خود را در منطقه تقویت کند. پس از روی کار آمدن شی جین‌پینگ 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 رئوفی، ۱۳۹۵: ۶۲).

چین در توسعه مشارکت‌های چندجانبه با کشورهای آسیای مرکزی در بسیاری از عرصه‌ها مثل انرژی، تجارت و مسیرهای حمل‌ونقل 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 دولت‌آبادی، ۱۳۹۵: ۲۴).

قزاقستان که خود از اولین حامیان طرح «یک کمربند-یک جاده» بود جایگاه ویژه‌ای در این آن دارد. در دسامبر ۲۰۱۱ قزاقستان خط ریلی ۱۸۰ مایلی

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

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؛ 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 هستند. چین مشتاق است تا 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 اوراسیا روسیه توافق کردند. درحالی که تأثیرگذاری اقتصادی چین

در منطقه در حال افزایش است، پکن بر این نکته تأکید می‌کند که ابتکار عمل های این کشور در رقابت با اتحادیه اقتصادی اورآسیای روسیه نخواهد بود (BOAO, Sputniknews, 2015).

بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۴ میزان تجارت میان روسیه و چین نزدیک به سی 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، غیر آهنی 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 به طور مستقیم از روسیه، قزاقستان و ترکمنستان از طریق ساخت خط لوله بوده است. به عنوان 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 طریق این خطوط لوله جدید تأمین می‌شود.

در فوریه سال ۲۰۱۵ شرکت های روسی اولین پروژه‌های مالی زیرمجموعه طرح «یک کمربند-یک جاده» را به امضا رساندند؛ راه آهن پر سرعت 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 گونه ای 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 بالاترین قابلیت‌ها در تامین انرژی چین و پاسخگویی به نیاز استراتژیک این کشور برخوردارند. چینی‌ها با درک این موضوع در سالهای اخیر تلاش‌های وسیعی برای ارتقای روابط با کشورهای نفت خیز منطقه، به ویژه کشورهای اصلی انجام داده‌اند تا در پرتو آن بتوانند سهم خود را از ذخایر این منطقه هر چه بیشتر افزایش دهند (شریعتی‌نیا، ۱۳۸۴: ۶).

همچنین 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 چشم انداز میان مدت در مورد تحولات این منطقه حساس تر باشند و تحولات را در این منطقه از نزدیک دنبال کنند (علمایی‌فر، ۱۳۹۶: ۱۰۹).

خلیج فارس به دلایل مختلف ژئوپلیتیکی و ذخایر عظیم نفت و گاز، به عنوان گلوگاه انرژی کشورهای توسعه یافته، 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 تاثیر گذار در تامین خواسته‌های چین بخصوص در بخش انرژی، موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران است. به دلیل موقعیت خاص خود، ایران از نظر حمل و نقل 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 ساله ای 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 به عنوان شاهراه جاده ابریشم جدید معرفی کرد. این کریدور حمل و نقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۵۷).

با رفع تحریم‌های بین‌المللی ایران و ملاقات متعاقب رئیس‌جمهور چین به تهران، دو کشور توافق کردند که تجارت دو جانبه خود را به ده برابر افزایش دهند. این مسائل ممکن است چین را وسوسه کند تا از قرار داد خود با پاکستان صرف نظر کرده و منافعی را به سمت کریدور چابهار-قندهار سوق دهد. این گزینه جدید برای چین چند مزیت را به همراه دارد: علاوه بر نبود مشکلات امنیتی و چالش برانگیزی که در راه تکمیل کریدور پاکستان-چین موجود است، قسمت بزرگی از زیر ساخت‌های موجود در ایران از پیش فراهم است و فقط به مقداری نوسازی نیازمند است. همچنین جاده‌ها در ایران امنیت بیشتری را نسبت به پاکستان ارائه می‌دهد (Luft, 2016: 22).

در نهایت سیاست‌مداران چینی به این نکته واقف 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

می توان از مهمترین و استراتژیک ترین نقشه های چین برای تأمین امنیت انرژی خود را در بندر گوادر پاکستان جست و جو کرد. در آوریل ۲۰۱۵ شی جین پینگ به اسلام آباد رفت و موافقت نامه سرمایه گذاری ۴۶ میلیارد دلاری مربوط به زیر ساخت و پروژه های انرژی که بزرگترین سرمایه گذاری خارجی چین تا به امروز نیز محسوب می شود به امضا رساند.

چین اعلام کرده که به سرمایه گذاری در ۱۸۰۰ مایل بزرگراه، یک خط راه آهن و یک خط لوله نفتی که این دو کشور را به یکدیگر مرتبط می کند مبادرت می ورزد. 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 تامین خواهد شد (Luft, 2016: 19).

تنگه مالاکا (شکل شماره 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 دولت مردان چینی همواره در صدد کاهش وابستگی خود به این تنگه بوده اند.



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.

نتیجه‌گیری

بدون شک امروز چین در موقعیتی به سر می‌برد که قریب به اتفاق کارشناسان حوزه سیاست و اقتصاد او را رقیب اصلی ابرقدرتی مثل آمریکا می‌دانند. رشد هفت درصدی و جذابیت اقتصاد چین برای کشورهای مختلف، شراکت تجاری قابل توجه با بیش از ۱۴۰ کشور دنیا و همچنین چهره مناسب تری که چین

تاکنون نسبت به کشوری مثل آمریکا در مقابل دیگر بازیگران صحنه روابط بین الملل از خود نشان داده است همگی باعث می شود کار چین در دستیابی به اهداف بلندش در عملی کردن ایده «یک کمربند، یک جاده» آسان تر شود. سیاست‌گزاران چینی هم با دریافت این مهم و با استفاده از این موقعیت ایده‌آل، چنین ایده هوشمندانه‌ای را طرح ریختند و بی وقفه در پی تکمیل و توسعه آن هستند. آنها به جد دریافتند که حیات اقتصادی و ادامه مسیر اقتدار چین در دریافت مطمئن تر انواع انرژی، ساخت و تولید کالا و انتقال کالا به وسیله راه های ارتباطی کم هزینه تر به نقاط مختلف جهان است. مبدعان این طرح، با ایجاد مسیر های مختلف در خشکی و دریا سعی در غلبه بر بسیاری از کاستی ها، هزینه ها و ریسک های موجود بر سر راه نقل و انتقال انرژی و کالا نمودند.

«راه ابریشم جدید» با ایجاد یک معادله برد-برد برای اغلب ۶۵ کشور مرتبط با این طرح و سوسه کننده است. تا کنون چین بیشتر سعی کرده تا کار را ابتدا از همسایگان نزدیک به خود آغاز کند و به تدریج هماهنگی ها و آمادگی لازم دیگر کشور ها را به دست بیاورد. آنها برای این کار دست به ساخت بانک سرمایه گذاری زیرساخت های آسیا زده و از آن در سرمایه گذاری های کلان خود در دیگر کشورهای استفاده می کنند. کشورهای نظیر پاکستان و ایران را به دلیل نیاز مبرم به سرمایه گذاری خارجی، می توان از استقبال کنندگان این ایده دانست. البته هنوز مشکلاتی بر سر اجرای کامل این طرح وجود دارد و هماهنگ کردن کشور های مختلفی که هر کدام قوانین و ایدئولوژی های داخلی مختص به خود را دارند تلاش های بیشتری را می طلبد. برای مثال این که روسیه قسمت های مرتبط با آسیای مرکزی را ورود به حیطات خلوت خود تلقی می کند یا خیر، یا رقابت شدید هند و پاکستان می تواند سنگ سر راه توسعه این امر بیاندازد.

چینی‌ها به خوبی دریافته‌اند که در دیپلماسی خود، باید از سیاست عدم جهت‌گیری استفاده کنند و با تمام کشورهای مورد نظر خود روابط خوبی برقرار کنند. چنان گفتیم که در مسئله تنش میان قطر و عربستان و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس هم چنین سیاستی از سوی چینی‌ها اتخاذ گردید.

همانطور که در مطالب پیشین بیان گردید، 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 به ویژه کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای آسیای مرکزی و روسیه منتج می‌شود. به طور ساده می‌توان گفت چین در تلاش است تا با ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و نیز مسیرهای مختلف دریایی و همچنین واردات انرژی از مناطق مختلف، از خطرات 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 کفایت تا به اهداف چین از طرح تمام 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 به خصوص در کشورهای مثل قزاقستان و ترکمنستان و همچنین روسیه که نفت و گاز فراوانی دارند را دریافت. همچنین چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه به ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی 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 شرکتهای ملی نفت و استراتژی آنان با تمرکز بر شرکت ملی نفت چین»، پژوهشکده اقتصاد انرژی.

امام جمعه زاده، محمدجواد و شهريار 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، مصطفی انتظارالمهدی. (۱۳۸۹). «امنیت انرژی و دیپلماسی انرژی روسیه»، دانشنامه علوم سیاسی، شماره 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: موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر.

واعظی، محمود. (۱۳۸۹). «دیپلماسی انرژی ایران و قدرت‌های بزرگ در خلیج فارس»، تهران: پژوهشکده تحقیقات راهبردی.

ملکی، عباس و مجید رئوفی. (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 چشم انداز آینده»، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ۲۴۸-۲۴۷.

موسوی شفقانی، 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.

شفقانی، 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, Iamine. (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. (2013). "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 Janury 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

