

نزاعات بحر الصين الجنوبي وتداعياتها على أمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا South China Sea disputes and their implications for the security of energy supplies in the Malacca Strait

منصر جمال

جامعة 8 ماي 1945 قالمة- الجزائر
menaceur.djamel@univ-guelma.dz

منى بوزراع*

جامعة 8 ماي 1945 قالمة- الجزائر
bouzeraa.mouna@univ-guelma.dz

تاريخ النشر: 2022/06/15

تاريخ القبول: 2022 /05/ 10

تاريخ الارسال: 2022 /02/ 27

ملخص:

نظرا للأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها بحر الصين الجنوبي في منطقة شرق آسيا فقد عرف نزاعات بحرية إقليمية بين دول الجوار حول السيادة على جزره ومسطحاته المائية التي يرى فيها كل طرف ولعدة اعتبارات أحقيته عليها، وكون البحر من أحد أكبر مراكز التجارة البحرية في العالم فهو مرتبط بأهم الممرات البحرية لنقل الإمدادات النفطية في مضيق ملقا، لهذا سعت هذه الورقة البحثية ولأجل فهم العلاقة ما بين النزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي وأمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا إلى تبيان التداعيات الأمنية المترتبة عن هذه النزاعات البحرية وانعكاساته على أمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا، من خلال التعريف بالمكانة التي يحظى بها بحر الصين الجنوبي في المنطقة وأهمية مضيق ملقا ودوره الجيوسياسي في التجارة البحرية الإقليمية والدولية.

كلمات مفتاحية: النزاعات البحرية. بحر الصين الجنوبي. أمن إمدادات الطاقة. مضيق ملقا.

Abstract: Given the geopolitical importance that the South China Sea enjoys in the East Asian region, it has witnessed regional maritime conflicts between the riparian countries over sovereignty over its islands and maritime borders, which each country considers entitlement to it, and considerations are given for this, and the fact that the China Sea is one of the largest sea trade crossings in the world. The world, as it is linked to the most important sea lanes for transporting oil through the Strait of Malacca, this paper aims to explain the security repercussions of these maritime conflicts and their repercussions on the security of energy supplies in the Strait of Malacca, by identifying the position of the South China Sea in the region, and the importance of the Strait of Malacca. And its geopolitical role in international maritime trade, using the analytical method to describe and explain the relationship between the various maritime conflicts in the South China Sea, and analyze the merits of the conflict between the countries of the South China Sea region, and its reflection on energy security in the Strait of Malacca.

Keywords: Maritime conflicts. South China Sea. Energy Security. Malacca Strait.

مقدمة:

لقد حاولت العديد من الدول الساحلية ومنذ أمد بعيد بسط نفوذها وسيادتها على جزء البحر الملاصق لشواطئها في سبيل الحفاظ على مصالحها، ومع التحولات الجديدة في موازين القوى العالمية والاهتمام المتزايد بموارد الطاقة ارتفعت وتيرة النزاعات البحرية خاصة في بحر الصين الجنوبي ما بين القوى الإقليمية وبشكل تصاعدي خلال السنوات الأخيرة و ذلك لاعتباره مفتاح السيطرة على آسيا ومخزن لاحتياطيات النفط والطاقة وحلقة الوصل بين المحيط الهادئ والهندي، ومع أن النزاع في بحر الصين الجنوبي لا يمثل تلك الظاهرة الجديدة والغير مألوفة في البحث العلمي، إلا أن المخاطر المترتبة عنه وانعكاساتها على مضيق ملقا الذي يعد إحدى أهم الممرات البحرية المحورية والحساسة في نقل النفط الخام والمعادن ومختلف المنتجات الزراعية والصناعية هي إحدى المواضيع التي تستدعي الاهتمام والدراسة كونه من أهم نقاط الاختناق وخطوط الملاحة البحرية في بحر الصين الجنوبي والمنطقة عامة جعلت السيطرة عليه والتحكم به بمثابة سيطرة على الاقتصاد العالمي ككل لهذا كان من الضروري التعرف على مصادر التهديد الأمني للمضيق وتداعياتها على أمن إمدادات الطاقة.

في دراسة لهذه العلاقة تم طرح الإشكالية التالية: كيف تؤثر نزاعات الحدود البحرية ببحر الصين الجنوبي على أمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا؟
للإجابة على هذه الاشكالية نحاول إثبات صحة الفرضية القائلة بأنه: كلما ارتفعت وتيرة النزاعات البحرية كلما زادت حدة التهديدات الأمنية في المضائق البحرية.

في محاولة للإجابة عن الإشكالية المطروحة وإثبات مدى صحة الفرضية المصاغة تم اعتماد المنهج التحليلي من خلال وصف وتفسير العلاقة ما بين النزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي وتداعياتها على الأمن والاستقرار في مضيق ملقا مع الإشارة إلى أهم نزاعات بحر الصين الجنوبي من خلال تحليل ظروف النزاع بين الدول الإقليمية في هذا البحر وتداعياته على أمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا، كما تم اعتماد المقاربة الجيوبوليتيكية من خلال تحليل التفاعلات والعلاقات ما بين الأطراف الإقليمية والدولية المشكلة لمعادلة الطاقة بالمنطقة والتي من شأنها (التفاعلات الإقليمية) التأثير على أمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا باعتباره المنفذ البحري الاستراتيجي لمرور هذه الإمدادات الطاقوية إلى الجهة الغربية من العالم.

كما تهدف الدراسة لتوضيح مجموعة نقاط أهمها:

- التعرف بالمكانة التي يحظى بها بحر الصين الجنوبي ما جعلته عرضة للعديد من النزاعات البحرية وعلى فترات تاريخية متعاقبة مازالت حدثها وفعالية تأثيراتها إلى يومنا هذا.
- التعرف على أهمية المضائق البحرية خاصة مضيق ملقا ودوره الجيوسياسي في التجارة البحرية الدولية وسياسات الدول الإقليمية والعالمية.

- أهمية المضائق البحرية ودورها في تقليص مسافات الشحن ونقل إمدادات الطاقة التي تعد عصب الاقتصاديات الدولية.

- فهم كيف تؤثر النزاعات في بحر الصين الجنوبي على أمن الإمدادات الطاقوية في مضيق ملقا.

كل هذا سيتم إحاطته بالدراسة والتحليل من خلال المحاور التالية:

• أولاً: بحر الصين الجنوبي : بين الأهمية الجيوسياسية ونزاعات السيادة

• ثانياً: أمن الإمدادات الطاقوية في مضيق ملقا

• ثالثاً: انعكاسات النزاع في بحر الصين الجنوبي على الإمدادات الطاقوية في مضيق ملقا

أولاً: بحر الصين الجنوبي: بين الأهمية الجيوسياسية ونزاعات السيادة

يعد بحر الصين الجنوبي أحد البحار الأكثر أهمية وتأثيراً في حركة الملاحة البحرية سواء تعلق الأمر بأساطيل دول المنطقة أو الدول الكبرى ذات المصالح الاستراتيجية هناك، هذه الأهمية التي ترتبط بموقعه الجغرافي الفريد والمتنوع والتي انعكست على مكانته ودوره الجيوسياسي بالمنطقة، وهذا ما سيتم توضيحه في هذا المحور من خلال التطرق إلى الموقع الجغرافي لبحر الصين الجنوبي وأهميته الجيوسياسية التي يتمتع بها والتي كانت من أهم أسباب زيادة حدة النزاعات البحرية به لأجل فرض الهيمنة والسيطرة وتحقيق أكبر قدر من المكاسب والفرص.

1. الموقع و الأهمية الجيوسياسية:

يقع بحر الصين الجنوبي إلى جنوب الصين ويشمل المنطقة من سنغافورة إلى مضيق تايوان يتربع على مساحة تقارب 3500000 كلم²، يمتد البحر إلى غرب المحيط الهادي بين منطقة جنوب شرق آسيا وتايلاند والفلبين وبروناي، ويرتبط البحر غرباً مع أهم مضيق بالمنطقة "مضيق ملقا"، أما شرقاً فيربطه مضيق تايوان مع بحر الصين الشرقي¹.

يتصل بحر الصين الجنوبي عبر المضائق والممرات الضيقة بالمحيط الهادي شرقاً والمحيط الهندي غرباً فهو بحر شبه مغلق يمتد من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، يمتد بحر جنوب الصين إلى جزيرة تايوان شمالاً، وجزيرة كاليمانتان وجزيرة سومطرة جنوباً، ويطل على أرخبيل الفلبين شرقاً، كما يرتبط بشبه جزيرة الهند الصينية وشبه جزيرة الملايو غرباً، تتضمن جزر بحر الصين الجنوبي "جزر دونغشا، جزر شيشا جزر تشونغشا وجزر نانشا" تتكون هذه الجزر من الجزر والحدود البحرية والشواطئ والشطوط الرملية المتباينة العدد والمساحة، وتعد جزر نانشا أكثرها عدداً من ناحية الجزر والحدود البحرية وأوسعها نطاق في بحر الصين الجنوبي².

كما يحظى بحر الصين الجنوبي بأهمية جيوسياسية ما جعلت منه محل اهتمام متزايد لدى الدول الإقليمية، فبالإضافة إلى هيمنته على منطقة جنوب شرق آسيا فهو يتضمن أهم الممرات البحرية التي تمر

عبرها كل الخطوط البحرية والملاحة الواصلة بين شرق وجنوب شرق آسيا ومختلف مناطق العالم وأهمها مضيق ملقا بالإضافة إلى ممر سوندا وممر لومبوك، وعلى أساس اعتبارات عامل إطلالة دول جنوب شرق آسيا على بحر الصين الجنوبي وعلى أساس اعتبار الممرات البحرية المتحكمة في حركة الملاحة العابرة لبحر الصين الجنوبي فقد أصبحت السيطرة على هذا البحر تمثل أهم طموحات المخططين الاستراتيجيين وفي هذا الصدد يشير نيكولاس سبيكمان NICHOLAS SPYKMAN إلى أهمية بحر الصين الجنوبي والتي تماثل أهمية البحر الأبيض المتوسط ليطلق عليه تسمية البحر المتوسط الآسيوي³.

يعد بحر الصين الجنوبي من أكثر المناطق البحرية استراتيجية في العالم حيث به حركة مرور هائلة فمن جهة الشمال هو الممر الوحيد الملزم للسفن الروسية خاصة في فصل الشتاء مع ظاهرة الاحتباس الحراري وذوبان الجليد والنزاعات الإقليمية الكامنة في بحار أوخوتسك ولايتيف وبارنتس وما يترتب عنها من عرقلة لحركة الملاحة البحرية بالمنطقة، ما يجعل من بحر الصين الجنوبي المخرج الوحيد لعبور السفن الروسية إلى مختلف وجهاتها، أما جنوباً فنجد مضيق ملقا الذي يعد ممر لثالث التجارة البحرية العالمية⁴، وقد أشار روبرت كابلان في كتابه مرجل آسيا: "بحر الصين الجنوبي ونهاية الاستقرار في إقليم المحيط" إلى أن أهمية بحر الصين الجنوبي في كونه يعد بمثابة نقطة الارتكاز الجغرافي للتنافس الأمريكي-الصيني والذي ستحدد أهميته بشكل خاص من خلال مدى التركيز الأمريكي على هذا النطاق (مضيق ملقا) من عدمه مشيراً إلى أن إهمال الولايات المتحدة لهذا النطاق الجغرافي وباقي الأطار المتعلق بالمحيط الهادي من الأخطاء الاستراتيجية التي ستقود مستقبلاً إلى تغيير موازين القوى في العالم⁵، يتضح من طرح روبرت كابلان أنه يدعو الولايات المتحدة الأمريكية إلى ضرورة الاهتمام بهذا النطاق الجغرافي وجعله جزء من استراتيجيتها البحرية انطلاقاً من كونه يلعب دوراً مهماً في تحديد المكانة الدولية للولايات المتحدة الأمريكية نظراً لما تتمتع به المنطقة عامة وبحر الصين الجنوبي خاصة من موقع جغرافي يحظى تاريخياً بطابع مميز وبعد جيواستراتيجي خلق العديد من الصدمات ما بين دول المنطقة والدول الكبرى، وهو ما تسعى الولايات المتحدة الأمريكية اليوم تحقيقه من خلال استراتيجيتها الجديدة اتجاه المنطقة.

فالتحول الجيوبوليتيكي المهم الذي حدث بتغيير المحور الجيواستراتيجي للعالم من الأطلسي إلى المحيط الهادئ كان مرده الأساسي موارد بحر الصين الجنوبي من النفط التي تصل إلى أكثر من 213 مليار برميل ومجمل احتياطاته المكتشفة وغير المكتشفة وصلت إلى 28 مليار برميل زد على ذلك حجم الموارد الممكن اكتشافها في جزر بارسيل يمكن أن تصل إلى أكثر من 10 مليارات برميل⁶.

يعد بحر الصين الجنوبي من أكثر البحار الدولية ازدحاماً في العالم إذ يمر عبره أزيد من نصف حركة الناقلات العملاقة في العالم كما يبحر عبره أزيد من نصف الأسطول التجاري العالمي، في مقارنة مع قناة السويس ينقل البحر ما حجمه ثلاث أضعاف النفط والغاز الطبيعي المسال الذي يمر عبر القناة وخمسة عشرة مرة أكثر من حمولة قناة بنما القادمة من الخليج الفارسي باتجاه اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان، حيث تصل إمدادات الغاز الطبيعي اليابانية والتايبانية عبر بحر الصين الجنوبي إلى 760%⁷، كل ذلك جعل من بحر

الصين الجنوبي ذا أهمية جيوسياسية وجيواقتصادية هائلة تعود إلى موقعه الجغرافي المتميز والذي يصل بين أهم محيطات العالم وغناه بالثروات الطبيعية " النفط والغاز الطبيعي" ما جعل منه أهم نقطة لالتقاء طرق إمدادات الطاقة والمواصلات البحرية التجارية، ليصبح مركز ثقل وعمق استراتيجي للعديد من الدول تسعى جاهدة إلى إحكام قبضتها عليه (أنظر الخريطة رقم 01 التي تبين الموقع الجغرافي لبحر الصين الجنوبي وكمية التدفقات النفطية التي تمر عبره).

خريطة رقم 01: توضح حجم تدفقات النفط في مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي.



المصدر: <https://www.researchgate.net/profile/Noraini-Zulkifli-or-crude-oil-flows-in-the-2011-South-China-Sea->

2. النزاعات البحرية الإقليمية في بحر الصين الجنوبي:

نظرا للأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها بحر الصين الجنوبي برزت العديد من التوجهات لقوى إقليمية راغبة في فرض السيطرة على البحر وبالتالي الهيمنة على باقي دول الجوار، لهذا يسعى كل طرف إلى إبراز أحقيته في مياه بحر الصين الجنوبي بالطريقة التي تضمن مصالحه الاستراتيجية الأمر الذي قاد إلى اختلافات في وجهات النظر ما زاد من تعقيد الوضع الجيوبوليتيكي وارتفاع حدة النزاعات البحرية بالإقليم.

بداية يمكن تقديم تعريف موجز للنزاع والذي يعرف: "على أنه تناقض في المصالح غالبا ما تكون بين طرفين أو أكثر تؤدي إلى التصعيد في الموقف بهدف الحفاظ على المصالح المهددة مع الاستعداد والاستخدام الفعلي لوسائل الضغط ومستوياته المحتملة سواء كانت سياسية أو اقتصادية أو عسكرية"⁸، ولأن بحر الصين الجنوبي يضم العديد من الجزر فضروري الإشارة إلى تعريف الجزيرة والذي أورده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ضمن جزئها الثامن المتعلق بنظام الجزر في المادة 221 حيث عرفت الجزيرة على أنها: "رقعة من الأرض المتكونة طبيعيا والمحاطة بالماء وتعلوا عليه في حالة المد"، ووفقا لهذا التعريف فالصخور التي لا تكون مهيأة للسكن البشري والحياة الاقتصادية فلا تصنف على أنها جزر⁹، فحتى يعترف بالجزر وفقاً لهذا التعريف وتكون الدولة قادرة على المطالبة بالأراضي ولا سيما في المناطق الاقتصادية الخالصة يجب

أن تكون الجزر صالحة للسكن وهو مالا ينطبق على أغلبية الجزر في بحر الصين الجنوبي فمعظمها صغيرة المساحة ولا تتوفر على المياه الصالحة للشرب¹⁰.

لننتقل إلى التعرف على أهم أسباب النزاعات في بحر الصين الجنوبي والتي منها ما هو متعلق بالسيادة ومطالبة الدول المشاطئة للبحر بأحقيتها في السيادة على بعض جزره أولها الصين التي تعتقد بأحقيتها على ثلاث أرباع البحر وتستند في هذا الاعتقاد على مجموعة وثائق تاريخية تشير إلى أحقية الصين في هذه الجزر وأن حدودها البحرية تمتد إلى 200 ميل بحري عكس ما تقره اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تحدد المياه الإقليمية للدولة بـ 12 ميل بحري، ومن هذا المنطلق تطالب بقية الدول بأحقيتها في المياه الإقليمية لتمارس فيها حقوقها البحرية، ومن الأسباب الأخرى نجد غناه بالثروات الطبيعية أهمها النفط الذي زاد من أهميته الاستراتيجية باعتباره أهم معبر تجاري بحري في المنطقة حيث أن ثلث الشحنات البحرية العالمية والتي تقدر قيمتها بأزيد من 5 تريليونات دولار تمر من خلال هذا المعبر التجاري أي بنحو 1,2 ترليون دولار كحصة للولايات المتحدة الأمريكية، وإجمالي 80% من الواردات الصينية من الطاقة ونحو 40% من إجمالي تجارتها عبر بحر الصين الجنوبي¹¹.

قد عرف بحر الصين الجنوبي بداية النزاعات البحرية بعد نهاية الحرب العالمية الثانية وانسحاب القوات اليابانية والفرنسية من مياهه الإقليمية لتسيطر الصين على العديد من جزره خاصة جزر بارسيل وجزر سبراتلي¹²، إذ توجد في هذه المنطقة أزيد من 200 جزيرة ولكن الجزر الأربعة الرئيسية التي يدور حولها النزاع هي جزيرة بارسيل، سبراتلي، براتاس وماكليسفيلد بانكس (الخريطة رقم 02 توضح موقع هذه الجزر المتنازع عليها في بحر الصين الجنوبي) ويعد الخلاف حول جزيرتي بارسيل وسبراتلي الأكثر إثارة للجدل¹³ هذه الأخيرة التي تتألف من جزر يتجاوز عددها 650 جزيرة في بحر الصين الجنوبي تقع بين الفلبين والصين وماليزيا وبروناي وفيتنام تشكل ما يقرب 5 كلم² من مساحة اليابسة وتمتد على مساحة 400.000 كلم² في البحر وهي جزر ذات أهمية بالغة في ترسيم الحدود الدولية المطلة عليها، تمتاز الجزر بوجود مصائد سمكية غنية وكمية من موارد النفط والغاز وتشير بعض الدراسات إلى أن ما يقرب 45 جزيرة تسيطر عليها قوات صينية وتايوانية وتعود أهمية الجزر إلى موقعها الجغرافي المهيمن على المدخل الجنوبي لبحر الصين الجنوبي الأمر الذي يتيح للدولة التي تهيمن عليه إمكانية فرض إرادتها على باقي دول الإقليم¹⁴.

كما تقع جزر بارسيل محل نزاع بين ثلاث دول هي الصين تايوان وفيتنام ويعد الصين المسيطر الفعلي على هذه الجزر منذ 1974 وهي تتشكل من 30 جزيرة تغطي مساحة قدرها 15 ألف كلم² في بحر الصين الجنوبي وتقع هذه الجزر على مقربة من الخطوط الساحلية للصين وفيتنام وهي غير مأهولة بالسكان بصفة دائمة، وأهم ما يتشكل منه هذا الأرخبيل البحري (بارسيل) هو مجموعة من الأرصفة البحرية كمومباي وديسكوفري وجزيرتي لينكولن وترينتون إذ تحتل ماليزيا حاليا 3 جزر منها في المقابل تقر تايوان بأحقيتها السيادية على هذه السلسلة، كما تطالب الفلبين بالسيادة على 8 جزر ضمن سلسلة سبراتلي¹⁵، ويشير

فريدريك راتزل FREDERICK RATZEL في هذا الصدد إلى أن عملية التوسع أو الرغبة في ذلك ما هي في الحقيقة إلا استجابة ضرورية لدوافع النمو الاقتصادي وهذا ما يفسر حدة الخلافات والنزاعات بين الدول المطلة على بحر الصين الجنوبي وما يتعلق بتباعية هذه الجزر وطبيعة السيادة عليها، وحاليا تفرض الصين كامل هيمنتها على الجزيرة (بارسيل) ما أعطاها تفوق جيوبوليتيكي على باقي دول المنطقة من خلال الهيمنة على واحدة من أهم مكامن الطاقة بالمنطقة بفضل ما تملكه من تطور مس جميع المجالات ولأن تطور الدولة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالعوامل الجغرافية حسب الطرح الجيوبوليتيكي الذي يؤكد هذا الفكر انطلاقاً من أن أصحاب التصور الجيوبوليتيكي لا يهتمون بالدولة على أساس أنها مفهوم جامد بل باعتبارها كائناً حياً ينمو ويتحرك، هذه الحركة التي ترتبط بأهداف ومقاصد سياسية معلومة ومحددة وتأتي في مقدمتها الأهداف المتعلقة بالمجال الحيوي ومن هنا تنطلق الدراسات الجيوبوليتيكية في تفسير النزاعات الدولية والأسباب التي تدفع بالدول إلى الرغبة في التوسع¹⁶.

كما تدعوا الصين إلى "خط التسعة" وهو خط تعيين الحدود يحيط بالساحل الجنوبي للصين على مسافة 1500 كلم ويضمن بحر الصين الجنوبي بالكامل، من ناحية أخرى تطالب فيتنام بأرض مند عام 1954 على أساس بيانات تاريخية مثل السجلات الاستعمارية الفرنسية التاريخية، وتدعي أطراف أخرى أن الأرض تعود لهم نتيجة استغلالهم للجزر أو لاستخدامهم السلطة عليها كبروناي¹⁷، كما تطالب كل من إندونيسيا ماليزيا وبروناي وفقاً لمعايير اتفاقه Monte Go بجزيرة ناتوبا لإندونيسيا وسبراتلي لكل من ماليزيا وبروناي¹⁸.

يشير كارل هاوسهوفر KARL HOUHOFER في هذا الصدد ضمن مجموعة أطروحاته التي يرى فيها أن الدول البحرية هي أكثر توجهها إلى التوسع ليفرق ما بين الحدود القارية والحدود البحرية للدول فالأولى حسبه تحد من نموها أما الثانية فتفتح لها الطريق إلى مختلف البحار والسواحل¹⁹، ونتيجة للتداخل فيما بين الدول المطلة على بحر الصين الجنوبي واشتراكها جغرافياً في هذه المسطحات المائية ترتفع حدة التنافس فيما بينها ما يستدعي في الكثير من الحالات استعدادها لنشر قواتها العسكرية من أجل الدفاع عما تراه يحقق المصلحة الوطنية. لهذا جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 المتعلقة بقانون البحار لمحاولة تسوية النزاعات البحرية بطرق سلمية لتركز على تحديد المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة التي يصل امتدادها إلى 200 ميل بحري من خط الساحل لتشتمل المياه الإقليمية، أما المياه الإقليمية فهي تمتد من حدود سيادة الدولة حتى تصل إلى 12 ميل بحري، ليكون للدولة ضمن هذا المجال البحري حق ممارسة النشاط البحري ونشر السفن واستغلال الموارد²⁰.

استناداً إلى تعريف الجزيرة الذي تم ذكره آنفاً فإنه إذا كانت أغلبية الجزر في بحر الصين الجنوبي لا تتوفر على الحياة البشرية ولا يقطنها سكان دائمين عدا الصيادين والبحارة أثناء رحلاتهم البحرية، ولا تتوفر فيها الشروط التي حددتها الأمم المتحدة في تعريف الجزيرة فعلى أي أساس تقوم ادعاءات ترسيم وتحديد الحدود البحرية وفرض السيادة على جزر بحر الصين الجنوبي؟ وهل يكفي وجود بعض الوثائق التاريخية التي تستند إليها الدول الساحلية في بحر الصين الجنوبي لإثبات أحقيتها وسيادتها على عديد الجزر المتناثرة

في بحر الصين الجنوبي؟ وهل تفوق الصين البحري على خصومها في المنطقة يكفل لها عدم رضوخها لقواعد القانون الدولي للبحار وعدم امتثالها لتقسيمات المناطق البحرية؟ هذه الأسئلة وغيرها كثير حول طبيعة هذه النزاعات وتداخلها والأطراف المشاركة فيها والمنطقة الجغرافية التي تدور فيها يجعل مسألة فهمها صعبة والبحث عن طرق حلها أو تسويتها أصعب بكثير، لكن ما يهم معرفته في هذه الدراسة بغض النظر عن كل التساؤلات التي تدور حول موضوع نزاعات بحر الصين الجنوبي هو كيف تؤثر هذه النزاعات وماهي تداعياتها على أمن الإمدادات الطاقوية في مضيق ملقا وهذا ما سيتم تناوله في المحاور الموالية.

لهذا يمكن القول أن منطقة جنوب شرق آسيا وتحديداً بحر الصين الجنوبي تميزه ظاهرة النزاعات البحرية الإقليمية لتوفره على العديد من الجزر البحرية والأرخبيلات الغير أهلة بالسكان والغير خاضعة لحكم أو سيادة مستقلة فمعظم دول المنطقة تدعي بملكيته وأحققتها على هذه الجزر المتناثرة في أرجاء بحر الصين الجنوبي نظراً لما تستحوذ عليه من ثروات طبيعية وموقع جغرافي متميز جعله ممر لأهم خطوط الإمدادات الطاقوية بالعالم ومفتاح للعبور والتنقل ما بين المحيط الهادئ شرقاً والمحيط الهندي غرباً، لهذا تبقى فكرة التخوف من إمكانية نشوب مواجهات وزيادة حدة النزاعات وصولاً إلى استخدام القوة المسلحة خاصة مع توفر القدرات العسكرية الهائلة للصين في مقابل القوى الآسيوية الصاعدة والمدعومة بالتدخل الأمريكي الذي يسعى إلى ضمان تفوق حلفائه بالمنطقة من جهة وتواجهه الجيوستراتيجي من جهة أخرى.

خريطة رقم 02: توضح الجزر المتنازع حولها في بحر الصين الجنوبي



المصدر من موقع على الأنترنت: [/https://www.marefa.org](https://www.marefa.org)

ثانياً: أمن إمدادات الطاقة في مضيق ملقا

تعتبر قضية أمن إمدادات الطاقة من أهم القضايا التي تشغل اهتمام وتركيز الدول بشكل كبير لما توفره هذه الإمدادات الطاقوية عبر مختلف أنحاء العالم من ثقل جيواستراتيجي وجيواقتصادي للعديد من الدول سواء المستوردة أو المصدرة منها على السواء، وكما هو معلوم فإن هذه الإمدادات تنتقل لمختلف أنحاء العالم عن طريق البحار والمحيطات مروراً بالمضائق البحرية والتي لا غنى عنها في عملية نقل الإمدادات الطاقوية

وما توفره من مزايا لعمليات النقل في المقابل نجد أنه لطالما تخللتها وما زلت تشهد هذه المضائق تحديات جعلت من حركة الملاحة بها ذات مخاطر عالية، وفي هذا الصدد ليس بوسعنا إلا التذكير بالدور الكبير لمضيق ملقا في منطقة جنوب شرق آسيا وماله من مكانة جيوسياسية جعلت العديد من القوى الإقليمية والعالمية تتبع سياسات محددة لأجل ضمان المرور الآمن للإمدادات الطاقوية عبره.

1. مفهوم أمن إمدادات الطاقة:

تكمن الصعوبة في تعريف أمن الطاقة نتيجة التباين في وجهات النظر الدولية بين المنتجة والمصدرة بالإضافة إلى وجود هذا التباين ما بين الدول ضمن المجموعتين نفسها، ليرتبط مفهوم أمن الطاقة بحقل السياسة والتنافس الجيوسياسي والأمن القومي فلم يعد مفهوم أمن الطاقة مقتصرًا على تحقيق مصالح الدول الكبرى المستوردة للطاقة بل تعدى ذلك ليضم اهتمامات الدول المنتجة للطاقة والمصدرة لها واتسع مفهومه ليشمل عمليات النقل الدولي من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك وتأثير عمليات نقل النفط والغاز دولياً بالإضافة إلى المشكلات الجيوسياسية والصراعات مع بعض أو كل الدول التي تمر بها خطوط نقل الطاقة خاصة مع بداية النقل البحري والعبور عبر مناطق الاختناق "المضائق"²¹.

تعرف الأمم المتحدة أمن الطاقة لعام 1999: "بأنه الحالة أو الوضعية التي تكون فيها إمدادات الطاقة متوفرة في كل الأوقات بأشكال متعددة وكميات كافية وبأسعار معقولة"²².

تعريف اللجنة الأوروبية الاقتصادية وتعني به: "وفرة إمدادات الطاقة اللازمة ليستعملها المستهلك النهائي وكميات كافية وهذا لتحقيق الاكتفاء الطاقوي وعدم إعاقة التنمية الاقتصادية والاجتماعية"²³.

1. أمن إمدادات الطاقة عبر المضائق البحرية:

اهتمت معظم الدول بالمضائق البحرية خاصة التي لها دور في التجارة والتواصل الدولي، كما تولي السياسات الدولية تركيزاً على المضائق البحرية ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة الاقتصادية الدولية من أجل المحافظة على الاستقرار في عمليات الإنتاج والتوزيع ومن هنا تبرز المخاوف التي تفرزها تحديات الطاقة حول مسألة الإمدادات عبر المضائق البحرية، فضمن أمن إمدادات الطاقة بشكل مستمر ومستقر تعتبر إحدى القضايا الاستراتيجية المهمة لهذا كانت ومازالت محاولات السيطرة على مصادر الطاقة سبباً في كثير من الصراعات والحروب من جهة وعاملاً للتقارب والتعاون فيما بينها من جهة أخرى، لهذا صار أمن إمدادات الطاقة في المضائق البحرية مرتبطاً بضمان الإمداد المستمر وحماية سلامة خطوط نقل الطاقة²⁴.

لقد أصبحت مسألة الأمن البحري مرتبطة بأمن الممرات إذ تعد الطرق البحرية من المسائل الحيوية بالنسبة لمنطقتات تباين التوزيع الجغرافي لمصادر الطاقة، فما يقارب ثلثي البترول الخام والمنتج المصدر تتجه يومياً عبر ناقلات النفط البحرية حيث توجد حوالي 4042 ناقلة نفط بحرية في الخدمة يمكن استخدامها كمحطات تخزينية مؤقتة للنفط، وما يؤثر على مسألة الأمن البحري هو وجود هذه المضائق إلى جانب أو

ضمن مناطق غير مستقرة سياسياً وأمنياً الأمر الذي يزيد من مخاطر الملاحة فيها لنجد أنه من أهم المضائق البحرية الرئيسية في توزيع الطاقة ببحر الصين الجنوبي هو مضيق ملقا²⁵. وبها نجد أن مسألة إمدادات الطاقة عبر المضائق البحرية من المسائل الضرورية الملحة والخطرة في نفس الوقت فرغم ما تتخلله عملية النقل البحري لموارد الطاقة عبر المضائق البحرية من مخاطر متعلق بعضها بالقرصنة البحرية والإرهاب البحري وأخرى مرتبطة بالتنافس الاقليمي والعالمي حول هذه المضائق والتخوف من إمكانية غلقها أو وجود مواجهات مسلحة بين الأطراف المتصارعة حول النفوذ والسيادة إلا أنها تبقى المنفذ البحري الجيواقتصادي الأهم لمرور ناقلات النفط العالمية لما لها من مزايا أهمها اختصار للمسافات في رحلات التنقل عبر محيطات وبحار العالم وقلة تكلفة المرور عبرها.

2. جيوسياسية مضيق ملقا:

يعرف المضيق على أنه ممر بحري طبيعي بين جزأين من البحار أو بين بحر ومياه داخلية أو إقليمية و يشترط في المضيق أن يكون عرضه أقل من 24 ميلا بحري حتى تطلق عليه تسمية المضيق²⁶. تختلف وتتعد تعريف المضيق البحري حسب عدة مدلولات فنجد أنها في الغالب تتفق في نقاط معينة وتختلف في أخرى، فيعرفه الفقه الدولي وفقاً لمعيارين أساسيين هما المعيار الجغرافي الذي كان تعريفها للمضيق تعريفاً غائياً باعتباره ممر مائي يستخدم للملاحة الدولية، والمعيار القانوني الوظيفي الذي يشترط إضافة إلى ما سبقه (المعيار الجغرافي) أن يصل المضيق بين بحرين عاليين، وقد جاء في أحد التعاريف القانونية حسب بعض فقهاء القانون الدولي حيث عرف المضيق بأنه: "طريق مائي بين رقتين من البحار"، وفي تعريف آخر جاء فيه على أنه: "الذي تتوافر فيه صفتان وهما ربطه ما بين جزأين من البحار العالية واستخدامه للملاحة الدولية"²⁷.

أما عن تعريف المضيق الدولي في أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 فيستند إلى معيارين الأول يجب أن يكون المضيق يصل منطقة بحرية تكون فيها الملاحة البحرية حرة بمنطقة أخرى تكون لها نفس الصفات أو ببحر إقليمي، ثانياً وجوب استخدام المضيق للملاحة الدولية على ألا يتجاوز اتساع المضيق نصف عرض البحر الإقليمي²⁸. في الغالب تتفق جل التعاريف على أن يكون المضيق البحري الدولي يربط ما بين جزأين من البحار بغض النظر عن صفة البحرين وأهم نقطة أن يستخدم للملاحة الدولية.

يعد مضيق ملقا من أهم المضائق الملاحية ذات الأهمية الجيوسياسية حيث تمر منه تجارة أوروبا إلى شرق آسيا و النفط الخليج إلى اليابان وأستراليا والصين وكوريا، ويعبره سنويا حوالي 50 ألف سفينة كما يمر من خلال هذا المضيق 30% من حجم التجارة العالمية و80% من حجم النفط المتجه إلى اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان، ويبلغ طول المضيق 800 كلم كما يتراوح عرضه بين 320 و50 كلم عند أضيق مكان بهذا يعد المضيق أطول مضيق ملاحي في العالم، ويبلغ أقل عمق فيه 23 مترا، كما تقدر الحمولة الوزنية للمضيق — 300 ألف طن والعمق 21 مترا وعدد الحاويات 18000 حاوية²⁹، بالإضافة إلى أن ثلاثة

أرباع حركة المرور البحرية بين الشرق الأدنى والشرق الأقصى كل عام تمر تحديداً عبر مضيق ملقا بمعدل 300 سفينة يوميا منها 25 ناقلة نفط³⁰.

يربط المضيق جغرافيا بين المحيط الهادئ عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي عن طريق بحر أندمان، إذ يقع بين شبه جزيرة ماليزيا وجزيرة سومطرة الإندونيسية، وتمر عبره حوالي 50% من تجارة النفط والغاز العالمية³¹، والخريطة رقم 03 توضح الموقع الجغرافي للمضيق.

كما يخضع مضيق ملقا لسيادة الدول الساحلية " ماليزيا إندونيسيا وسنغافورة" وتتنافس عليه قوى خارجية كالولايات المتحدة الأمريكية وعلى نحو متزايد كل من الصين والهند، رغم أن عرض المضيق لا يزيد عن 1,5 ميل بحري و2,8 كلم في أضيق نقطة وهي قناة فيليبس في مضيق سنغافورة إلا أن تدفقات النفط عبر مضيق ملقا تمثل ثلاث أضعاف تدفقات قناة السويس و15 مرة أكبر من تدفقات النفط عبر قناة بنما³².

خريطة رقم 3: توضح الموقع الجغرافي لمضيق ملقا.



المصدر: من موقع على الأنترنت: <https://www.ida2at.com>

أما من حيث القيمة فنجد أن إجمالي الحمولة التي يحملها مضيق ملقا تصل إلى 525 مليون طن متري بقيمة إجمالية تقدر بـ 390 مليار دولار أمريكي إذ أن حركة المرور عبره تجعل منه ثاني أكثر المضائق ازدحاماً في العالم، ومن المحتمل أن يكون أكثرها انشغالاً في المستقبل نتيجة لزيادة التدفقات التجارية والطلب على الطاقة في آسيا، ووفقاً لنشرة Lloyd's List ستكون هناك حاجة لطلبات جديدة لـ 200 ناقلة للغاز الطبيعي المسال (LNG) لتلبية النمو على الطلب المتزايد خلال الخمسة عشر عاماً القادمة³³.

إن موقع المضيق الجغرافي أكسبه أهمية جيوسياسية جعلت منه ممراً استراتيجياً نظراً لحجم الطاقة التي تعبره سنوياً عبر ناقلات النفط المرتبطة باقتصاديات الدول الإقليمية والكبرى، هاته الأهمية التي لا تخلو من مخاطر وتحديات والتي غالباً ما تكون نابعة من مناطق إقليمية مجاورة كمنطقة بحر الصين الجنوبي الواقعة إلى الطرف الشرقي للمضيق وما تشهده من نزاعات حول الحدود البحرية وما لها من مخاطر على مرور إمدادات الطاقة عبر مضيق ملقا هو ما سيتم التطرق إليه وتوضيحه في المحور الموالي.

3. أهمية مضيق ملقا في السياسات الدولية والإقليمية

لقد اهتمت أغلبية الدول الإقليمية والكبرى بمضيق ملقا لما له من دور حاسم في حركة التجارة وناقلات الإمدادات الطاقوية لذلك تتجه سياسات الدول نحو مضيق ملقا ذا البعد الجغرافي المهم للمحافظة على الاستقرار في عمليات الإنتاج والتوزيع وضمان تحقيق المكاسب العليا، لهذا ومن خلال هذا المحور سيتم تناول أهم السياسات الدولية والإقليمية على السواء التي تركز على مضيق ملقا لما له من دور في رسم توجهاتها البحرية بالمنطقة خاصة في مجال أمن إمدادات الطاقة.

الولايات المتحدة الأمريكية: بالنظر في السياسات الدولية نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية هي المهتم الرئيسي بمضيق ملقا، إذ يصفه معظم الخبراء الجيوستراتيجيين بحجرة آسيا في يد الولايات المتحدة الأمريكية حيث ما شاعت واشتد عليها وخفقها في أي لحظة³⁴، فمضيق ملقا يمثل الشريان الحيوي الذي تتحكم به لدعم واردات حلفائها في المنطقة "اليابان تايوان وكوريا الجنوبية"، كما يحظى المضيق بأهمية أمنية وعسكرية بالنسبة لأمريكا فمن يسيطر على المضيق يسيطر على كل دول شرق آسيا وطرق إمداداتها الاستراتيجية والعسكرية، لهذا تسعى الولايات المتحدة الأمريكية إلى تقديم الدعم والمساعدة للدول المشاطئة للاستفادة أكثر من المضيق في تمويل اقتصاداتها ففي عام 2011 أعلنت الإدارة الأمريكية عن تحويل اهتماماتها الجيوستراتيجية العالمية بنقل مركز ثقلها الاقتصادي والعسكري والسياسي من منطقة الشرق الأوسط إلى منطقة آسيا والمحيط الهادي³⁵، هذه التوجهات المستلهمة من أعمال المفكر الجيوبوليتيكي نيكولاس سبيكمان NICHOLAS SPYKMAN والتي وضعها تحت تسمية ريملاند Rimland أو منطقة الهلال الخارجي حيث يذكر أن من يتحكم في منطقة الهلال الخارجي يسيطر على قلب الأرض وتوسعها ومن يحد توسع القلب يتحكم في مسار السلام العالمي³⁶.

وبحلول عام 2012 بدأت الولايات المتحدة الأمريكية بتكثيف تواجدها في مضيق ملقا من خلال تأسيس قواعد عسكرية وإقامة اتفاقيات دفاعية مع دول المنطقة، تحديداً مع تايوان وسنغافورة اللتان تملكان برامج مخصصة لاعتراض النفط المتجه إلى الصين في حال أي خلاف أو تصادم مع أمريكا التي تزيد من قوتها وتحكمها بالمضيق من خلال قواعدها البحرية أهمها قاعدة غوام (Guam) العسكرية التي تقع في ملتقى خط الولايات المتحدة- المحيط الهندي، وقاعدة ابرا (Apra) و محطة أغانا (Aghana) للطيران البحري³⁷، وفي إطار سياسة التحدي التي فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية ضد الصين قامت بأول سلسلة لحرية عملياتها البحرية من خلال ابحار المدمرة الأمريكية Iessen uss في أكتوبر 2015، لتخلق بعدها قاذفتان استراتيجيتان

من طراز B-52 بالقرب من جزر اصطناعية صينية في جزيرة سبراتلي³⁸، بعدها قامت الولايات المتحدة الأمريكية وفي إطار استراتيجيتها البحرية مع منتصف عام 2020 بفرض سياسة عقوبات على شركات صينية مرتبطة ببناء وعسكرة الجزر الاصطناعية في إطار رفضها للمزاعم الصينية حول أحقيتها في أجزاء من بحر الصين الجنوبي³⁹، هذا التواجد العسكري الأمريكي المتزايد بالمنطقة وتحديداً في مضيق ملقا الذي وصل إلى 200 سفينة بحرية و250 ألف جندي يندرج ضمن الاستراتيجية الأمريكية الجديدة للتواجد بالمضيق من أجل مواجهة الصين واحتوائها في حال نشوب أي نزاع⁴⁰.

اليابان: إن الاهتمام الياباني بمضيق ملقا تفرضه عليها المصالح الحيوية والمنطقات الاستراتيجية فقد وصفه الباحثون اليابانيون بأنه الطريق الجديد للتخلص من الاعتماد على الولايات المتحدة الأمريكية، فنجد أن أزيد من 50% من حجم البضائع اليابانية المصدرة إلى منطقة شرق آسيا تمر عبر مضيق ملقا⁴¹، كما يستخدم مضيق ملقا لاستيراد 80% من موارد الطاقة و60% من الغذاء لهذا فقد اهتمت الحكومة اليابانية بتقديم مساعدات للدول المشاطئة لمضيق ملقا من فترات متعاقبة لتتوج هذه المساعدات بإقامة مجلس مضيق ملقا لتحسين سياسة إدارته بالإضافة إلى وجود العديد من الوكالات المرتبطة بالحكومة اليابانية والتي تلعب دوراً مباشراً بالمضيق والمختصة بمسألة السلامة البحرية وقضايا الأمن البحري⁴² ولأجل تطويق مضيق ملقا توصلت الحكومة اليابانية في ماي 2000 إلى عقد اتفاقية مع سنغافورة لاستخدام القاعدة البحرية كما طالبت دول جنوب شرق آسيا بإجراء تعاون للقيام بمناورات عسكرية مشتركة في المضيق لأهميته الاستراتيجية في البحرية اليابانية نحو جنوب شرق آسيا⁴³.

الهند: أما الهند فقد حددت استراتيجيتها البحرية بالتواجد الفعال في المداخل والمخارج الملاحية المهيمنة في المحيط الهندي، حيث يشير خبراء الشؤون الدفاعية الهندية إلى دخول أزيد من 300 باخرة يومياً عبر المحيط الهادئ والتي تشكل حمولتها حوالي 90% من تجارة الهند الخارجية و70% من وارداتها من البترول تمر عبر مضيق ملقا، وكون المضيق من أكثر الممرات الاستراتيجية العالمية أمناً وسهولة حسب تحليل السياسة الخارجية الهندية فهي تحاول بناء استراتيجية مع دول الإقليم المحيطة بالمضيق لتسهيل تواجدها به وتضمن أمن مرور بضائعها⁴⁴، من خلال تقديم نفسها على أنها حليف يمكن الاعتماد عليه أقامت وفي هذا الصدد العديد من المناورات البحرية المشتركة وعلاقات شراكة وتعاون مع الدول المشاطئة خاصة مع الطرفين الماليزي والسنغافوري لتضمن تواجدها بالمضيق والذي سيسهل عليها العبور من خلاله إلى الجهة الأخرى وصولاً إلى بحر الصين الجنوبي وتايوان في محاولة لموازنة الدور والنفوذ الصيني الذي امتد إلى مجالها البحري تحديداً من خلال المبادرات التي تقوم بها الصين بحراً عبر سلسلة اللآلي أو استراتيجية عقد اللؤلؤ الممتدة عبر المحيط الهندي ما يعني التواجد ضمن المجال البحري الهندي والذي تعتمد عليه في تجارتها الخارجية إذ تصل إلى 95% من حيث الحجم و75% كقيمة وأكثر من 70% من واردات الهند من البترول تأتي عبر البحر⁴⁵.

كما سعت الهند إلى تكثيف عمليات الرقابة البحرية على مضيق ملقا بالشراكة مع قوات بحرية خارج المنطقة على رأسها قوات بحرية أمريكية⁴⁶، يلي ذلك افتتاحها لمركز القيادة البحرية الهندية عام 2001 في جزر أندمان ونيكوبار شرقي خليج البنغال والذي يبعد حوالي 90 ميلاً بحرياً عن المضيق لمراقبة خط الملاحة من وإلى مضيق ملقا والذي سيسمح لها من تطويق المنطقة البحرية كلها ومراقبة حركة ملاحه جميع سفن الدول الإقليمية والدولية مما سيعزز من التواجد الهندي قرب المضيق والذي سينعكس على تراجع دور البحرية الصينية في المنطقة⁴⁷. كما سعت الهند إلى تأكيد تواجدتها في مداخل ومخارج الملاحة البحرية خاصة في المحيط الهندي من خلال عقيدتها البحرية الهندية المنشورة في تقرير استراتيجيتها البحرية لعام 2004 حيث يمتد هذا التواجد من قناة موزمبيق وباب المندب ومضيق هرمز في الغرب وصولاً إلى مضائق ملقا سوندا ولومبوك في الشرق⁴⁸.

الصين: باعتبار الاقتصاد الصيني من أكبر الاقتصاديات في المنطقة فإن أهمية مضيق ملقا تظهر في هذا الاقتصاد العملاق من خلال عبور ونقل البترول والبضائع المستوردة العابرة من الشرق الأوسط وإفريقيا وبما أن غالبية الواردات الصينية واردات تجارية تمر عبر طرق التجارة البحرية بالمنطقة سعت الصين إلى اتخاذ في سبيل ذلك جملة إجراءات لحماية أمن مرور بضائعها في مضيق ملقا وذلك من خلال بناء قوة بحرية دفاعية ضخمة وإقامة منشآت عسكرية تساعد في التغلغل أكثر نحو المضيق، ومن أجل فاعلية هذه الاجراءات فقد اهتمت بتقوية علاقاتها الاستراتيجية بالدول المتاخمة لمضيق ملقا ومعظم الدول المطلة على الخط الساحلي من غرب وشرق المحيط الهندي حتى مضيق ملقا، فتنوع جغرافية وارداتها على الشرق الأوسط ودول آسيا الوسطى وروسيا وبعض الدول الإفريقية تجعل من اعتمادها على طرق الإمدادات البحرية أمر ضروري يستدعي اتخاذ التدابير اللازمة لضمان عدم تعرض المضيق للخطر⁴⁹.

من أجل ضمان حماية التواصل البحري الصيني بموارد الطاقة خاصة القادمة من الغرب فقد اعتمدت بكين استراتيجية سلسلة اللآلي لحماية نفوذها الجيوبوليتيكي الممتد من بحر الصين الجنوبي عبر مضيق ملقا والمحيط الهندي وصولاً إلى الخليج العربي لتسهيل وصولها إلى الموانئ والقواعد الحيوية وتحديث قواتها العسكرية⁵⁰ "اللائي" وهي سلسلة من المنشآت العسكرية والموانئ والقواعد البحرية ممتدة على الخطوط البحرية التي تمر عليها إمداداتها الطاقوية وسلعها التجارية تُشبهها بسلسلة من اللؤلؤ الممتدة من سواحل الصين إلى البحر الأبيض المتوسط مروراً ببحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا عبر المحيط الهندي منه إلى الخليج الفارسي والجزيرة العربية⁵¹، ومن السياسات التي تعتمد عليها الصين لأجل الوصول إلى مضيق ملقا وجعله مركز نفوذ هو محاولاتها المتكررة للاستحواذ على مناطق تسهل عليها ذلك من خلال القيام بمنشآت عسكرية ومنصات نفط ففي جوان 2014 قامت بكين بإنشاء منصة نفط بقيمة مليار دولار معززة بقوات بحرية عسكرية في منطقة تعتبرها فيتنام تابعة لها وبعدها وفي نفس الشهر قامت بمنشأة أخرى على جزيرة في بحر الصين الجنوبي تابعة لتايوان، وغالبا ما تفسر بكين هذه الخطوات على أنها تتدرج ضمن تأمين

المناطق البحرية الحيوية وحماية خطوط الإمدادات الاستراتيجية القادمة إلى الصين لا سيما قبالة سواحل ماليزيا واندونيسيا⁵².

منطقة الشرق الأوسط: تعد منطقة الشرق الأوسط من أهم المناطق في المشهد النفطي فدولتي العراق وإيران وحدهما تمتلكان ما بين 57% إلى 66% من احتياطات العالم من النفط، ليُخصص ما نحو 775 مليون طن من الإنتاج الإقليمي نحو التصدير المتجه معظمه إلى آسيا عبر مضيق ملقا، هذا المضيق الذي يقع في منتصف الطريق بين منطقتين رئيسيتين في اقتصاد الطاقة، فالى الغرب تكمن أضخم مصادر للنفط على مستوى العالم وفي الشرق توجد المجموعة الأكثر استهلاكاً " الدول الآسيوية" التي تستوعب وحدها 60% من واردات النفط من الشرق الأوسط، و87% من إجمالي واردات النفط من الخليج العربي⁵³، وعن هذه المكانة أشار أحمد داوود اوغلو في كتابه "العمق الاستراتيجي" إلى أهمية منطقة الشرق الأوسط التي تقع على تقاطع القارات الرئيسية في العالم و تضم أهم المضائق البحرية وتحوي أكبر احتياطي من الهيدروكربونات في العالم⁵⁴.

فالاتتماد الكبير للدول الآسيوية على نفط الشرق الأوسط عموماً والخليج العربي خاصة متوقف على النقل عبر مضيق ملقا، وهنا تتضح أهمية المضيق في نقل إمدادات الطاقة باعتباره أهم الممرات التي يتم عبرها النقل من نقاط الإنتاج إلى مناطق التوزيع خاصة مع تزايد الاستهلاك الطاقوي الصيني والهندي⁵⁵. نظراً لأهمية مضيق ملقا بالنسبة لطرق الشحن وإمدادات الطاقة الدولية والإقليمية فقد أثارت مسألة المرور الآمن لمختلف البضائع والسفن عبر المضيق قلق إقليمي ودولي، لتختلف بهذا الجهود والسياسات المسطرة لمواجهة التحديات الأمنية التي يشهدها المضيق، وعلى اعتبار ذلك فقد قدم كل طرف من الأطراف المهمة بتحسين الأمن بالمضيق كل حسب موقعه و أهدافه جملة من التدابير والمشاريع التي تضمن تحقيق الأمن من جهة و تسهيل مصالحه الوطنية والقومية بالمنطقة من جهة ثانية.

ثالثاً: انعكاسات النزاع في بحر الصين الجنوبي على الإمدادات الطاقوية في مضيق ملقا

بعد القراءة السريعة لخارطة النزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي ضمن المحور الأول من الدراسة يجب الأخذ بعين الاعتبار نقاط العبور البحرية الرئيسية في المنطقة والتي تتحول إلى أدوات في السياسات الدولية في حال وجود أي توتر أو نزاع في بحر الصين الجنوبي من شأنه أن يؤثر على أمن مضيق ملقا وتحديداً أمن الإمدادات الطاقوية به وهذا ما تم تناوله بالتحليل ضمن المحور الثاني، فضمن أمن الإمدادات الطاقوية في مضيق ملقا بشكل مستمر يعتبر من بين أهم القضايا الاستراتيجية المطروحة خاصة في ظل ما تعرفه المنطقة من توترات واضطرابات، لأن عملية تأمين الاحتياجات من مضيق ملقا لمختلف الأطراف الإقليمية والدولية لن يكون إلا بضمان استمرارية تدفق النفط عبر خطوط الملاحة البحرية بالمنطقة وضمان أمن إمدادات الطاقة عبر مضيق ملقا يعني ضمان حماية وسلامة خطوط نقل الطاقة.

اعتباراً أن مضيق ملقا من المضائق التي تمتلك أهمية في المواصلات الدولية وله خاصية كبيرة في تحديد مسار التجارة الدولية والمواد الخام والموارد الأولية وخطوط النقل الجيواقتصادية ومناطق التأثير بين

القارات وإستراتيجية الأمن العالمية والدولية فزيادة حدة النزاعات في بحر الصين الجنوبي من شأنه أن يكون له انعكاسات وتأثيرات أمنية واقتصادية وهي كالاتي:

1. الانعكاسات الاقتصادية:

إن تهديد أمن المضيق يعني تهديداً للخطوط البحرية المفتوحة أمام الملاحة البحرية الدولية هناك والذي قد ينجر عنه غلق أو تعطيل هذه الخطوط وإعاقة حركة الملاحة البحرية فيها⁵⁶، وعلى اعتبار أن الدول المتاخمة والدول المصدرة تعتمد بصورة كبيرة على عمليات النقل البحري التي تعبر مضيق ملقا من المحيط الهندي إلى المحيط الهادئ والعكس فإن أي تهديد أو خطر سينعكس بالسلب على الاقتصاديات الإقليمية والدولية.

لما أضحت هذه الخطوط تنقل أكثر من 50% من مصادر الطاقة المستخرجة أصبحت ضرورة تأمين المضيق من مخاطر النزاعات البحرية ضرورة ملحة ومؤكدة، كما نجد أنه من أهم تداعيات النزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي هو تهديد قرابة نصف التدفقات العالمية من النفط الذي يمر عبر المضيق والذي سينعكس على تراجع حجم وغازة النقل البحري بالمنطقة مما سيصاحبه زيادة في التكاليف وتأثير كبير على أسعار النفط العالمية وهو ما يخلق تحديات لاسيما على المدى القريب في تراجع انخفاض إمدادات النفط في المنطقة والتي من المتوقع انخفاضها من 2,5 مليون برميل إلى 1,7 مليون برميل بحلول عام 2040، ولاعتبار أن النفط هو الأول على قائمة واردات دول المنطقة والذي يصل إلى صافي 6,9 مليون برميل في اليوم فإن ذلك سيتطلب حوالي 280 مليار دولار من النفقات بحلول عام 2040 لأن الاعتماد المتزايد على الطاقة المستوردة بالمنطقة يثير اهتماماً كبيراً بأمنها في حال تأزمت الأوضاع أكثر في بحر الصين الجنوبي⁵⁷.

زد على ذلك أن التهديد الذي يطال أمن الإمدادات الطاقوية بمضيق ملقا يعني تعطيل أو قطع أو إغلاق خطوط النقل ما بين ضفتي المحيط الهادئ والهندي وخاصة في ظل غياب أو نقص البدائل التي تضاهي مكانة وأهمية المضيق وبالتالي لن يتوفر معها (البدائل إن وجدت) التأمين السريع لحجم النفط والغاز الطبيعي الذي كان معتاد مروره عبر مضيق ملقا خاصة بالنسبة لدول الخليج العربي التي لن تجد بديل لتصدير الطاقة الخليجية نحو السوق الآسيوية، الأمر الذي سيفرض على السوق الآسيوية البحث عن مورد جديد يلبي حجم حاجياتها الطاقوية التي تستقبلها من الخليج العربي عبر مضيق ملقا تحدياً لأنه المتحكم بخروج النفط من خزان الطاقة العالمي في الخليج العربي منه إلى مراكز الطلب العالمي الأكبر والأسرع طاقوياً، لتصبح الدول الآسيوية أمام خيار واحد ووحيد وهو التوريد من روسيا وآسيا الوسطى⁵⁸، وأكد عملية الاستيراد من روسيا وآسيا الوسطى تتعدد تكاليفها وتداعياتها تكون مختلفة عما كانت تتفقه أو تتكده دول شرق وجنوب شرق آسيا في تعاملاتها الطاقوية مع منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي وأهم تحدي ستواجهه هذه الدول هي الأخطار المرتبطة بالطبيعة المناخية القاسية لروسيا وطول المسافة فيما بينها.

لاعتبار أن مضيق ملقا هو أقصر طريق بحري ما بين شرق آسيا وأوروبا فالبحث عن مجموعة البدائل والخيارات التي قد تتوفر وتلجأ إليها الدول كبديل عن مضيق ملقا لن تحقق التغطية التي يوفرها المضيق كأنبوب الطاقة "ميانمار الصين" الذي أسس عام 2013 والذي يمتد من موانئ ميانمار إلى خليج البنغال منها إلى مقاطعة اليونان والذي لا تتجاوز تدفقاته ما نسبته 3% من مستوردات الصين من النفط الخام فلن يكون بمقدور هذا الأنبوب تغطية تدفق نفطي يومي يقارب 16 مليون برميل عبر مضيق ملقا⁵⁹.

كما تسعى الولايات المتحدة الأمريكية إلى استغلال نزاعات بحر الصين الجنوبي من خلال الضغط على الدول المتنازعة وتصعيد الخلافات فيما بينها ما يزيد من احتمالية جعل أمن إمدادات الطاقة العابرة للمضيق في تهديد مباشر، لأن تهديد طرق الملاحة في المضيق من شأنه كما سبق الإشارة إلى رفع أسعار النفط ما ينعكس بالإيجاب على الولايات المتحدة الأمريكية التي تستفيد من تسويق صادراتها النفطية إلى المنطقة لتصبح بهذا المنتج الأول عالمياً وهو ما يمتد أثره إلى الاقتصاد العالمي هذا عدا عن نتائجه السلبية على اقتصاديات دول المنطقة التي سوف تعاني تراجع وتيرة التدفقات الطاقوية عبر المضيق.

2. الانعكاسات الأمنية:

إن أكبر التداعيات الأمنية التي تعرفها المنطقة كنتيجة للنزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي هي التدخلات الأجنبية في المنطقة خاصة منها التدخل الأمريكي إذ تسعى الإدارة الأمريكية إلى استغلال التوترات الحاصلة في بحر الصين الجنوبي من أجل فرض سيطرتها بالمنطقة كضمان لزيادة توسعها واستغلالها للمنطقة. وما يزيد من درجة حدة هذه التدخلات هو احتمالية التدخل المسلح من قبل الولايات المتحدة الأمريكية واليابان في حال تعرضت السفن الدولية في بحر الصين الجنوبي للخطر⁶⁰.

إن احتمالية زيادة المواجهات بين الصين ودول الجوار في بحر الصين الجنوبي ستدفع بدول الآسيان إلى التهديد بغلق المضيق في وجه الصين، ومع إمكانية تصاعد التهديد الأمني في بحر الصين الجنوبي وإصرار الصين على مواقفها المتعلقة بأحققتها في جزر بحر الصين الجنوبي فستلجأ مجموعة الآسيان إلى طلب الدعم من الولايات المتحدة الأمريكية وتسمح لها بخلق الحصار على مضيق ملقا والسيطرة عليه⁶¹، ما يعني غرس للتواجد الأمريكي في المنطقة والذي ستكون تبعاته وخيمة على المنطقة لأن دخول المضيق ضمن دائرة النفوذ البحري الأمريكي هو من وجهة نظر صينية بمثابة الدخول في حالة التبعية والسيطرة الأمريكية خاصة إذا ما استعملت المضيق كوسيلة عقاب تعرقل بها الملاحة البحرية الصينية.

كون الولايات المتحدة الأمريكية تسعى إلى زيادة سيادتها الدولية وتأمين مصالحها بالمنطقة فقد أعلنت الإدارة الأمريكية بتاريخ 2012/06/01 عن حشد 60% من قواتها البحرية في المنطقة، بالإضافة إلى سياسة التطويق التي تحاول فرضها على الصين من خلال بناء جملة من التحالفات والتكتلات مع دول بحر الصين الجنوبي ومحاولة تغذية الخلافات والتوترات في وجه الصين للحد من سياستها التوسعية بالمنطقة⁶².

لهذا استطاعت الولايات المتحدة الأمريكية إقامة تعاون عسكري مع الفلبين وفيتنام بإجراء تدريبات عسكرية مشتركة جعلها توسع وجودها العسكري في المنطقة وممارسة نفوذها الاستراتيجي في جنوب شرق

آسيا ما سهل عليها حرية الملاحة والوصول إلى قلب منطقة جنوب شرق آسيا والذي سيضمن لها دوراً أكبر لإعادة تشكيل مستقبل المنطقة ووضع معايير وقواعد جديدة لمنطقة جنوب شرق آسيا والمحيط الهادئ وتقييد الطرف الصيني واحتواءه من أجل اعتراف هذا الأخير بقوة الاستراتيجية الأمريكية⁶³ والذي يعني التحكم الأمريكي في مداخل ومخارج المنطقة (بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا) وما يصحبه من تغيير لموازن القوى في المنطقة والتراجع الأمني وانعدام الاستقرار بها.

في مقابل هذا التواجد الأمريكي وتدخلاته في المنطقة نجد أنه للطرف الثاني في معادلة الصراع "الصين" استراتيجية بخصوص المنطقة وهي استراتيجية دفاع بحرية لأجل السيطرة على خطوط الاتصال البحرية في بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا والتي تقوم على ثلاث مراحل المرحلة الأولى تمتد من عام 2000 إلى عام 2010 والتي كان من المقرر فيها أن تسيطر الصين على المياه داخل سلسلة الجزر الأولى التي تربط محافظة أوكتيناوا وتايوان والفلبين، أما المرحلة الثانية فتمتد من عام 2010 إلى 2020 سعت فيها الصين إلى فرض سيطرتها على المياه داخل سلسلة الجزر الثانية التي تربط جزر أوغاساوارا وغوام وإندونيسيا، أما المرحلة الأخيرة والتي تكون ما بين 2020 و2040 ستسعى من خلالها الصين إلى الحد من الهيمنة الأمريكية في المحيط الهادئ والهندي باستخدام حاملات الطائرات خاصة في ظل التطور الذي تشهده القدرات العسكرية الصينية⁶⁴.

في حال تصاعد الخلافات في بحر الصين الجنوبي والنزاع الدائر بين الصين ودول المنطقة "دول رابطة جنوب شرق آسيا ASEAN" قد تلجأ هذه الدول وعلى رأسها ماليزيا وإندونيسيا إلى استخدام مضيق ملقا كورقة تهديد للطرف الصيني بغلق المضيق البحري في وجه إمداداته البحرية في حال ما عارضت بيكين مطالب وأحقية الدول الأخرى بالمنطقة وتدهورت السلامة البيئية لبحر الصين الجنوبي⁶⁵ الأمر الذي سيجعل بيكين تفكر في مدى توافق أو تضارب قدراتها ومصالحها مع مطالب الأطراف الإقليمية وما سينجر عن هذا التهديد من مساس بمصالحها وإمداداتها في مضيق ملقا وتراجع لدورها الإقليمي بالمنطقة.

محاولات الصين للسيطرة على بحر الصين الجنوبي ماهي في الأساس إلا جزء من استراتيجية منع البحرية الأمريكية من الوصول إلى المياه المحيطة بالصين وطرد البحرية الأمريكية من الجزء الغربي من المحيط الهادئ فإذا تحققت حسابات بكين فإن القوة المسلحة ستكون كفيلاً بإنهاء نزاع بحر الصين الجنوبي نظراً لما تملكه الصين من تفوق عسكري كفيل بحزم الأمور لصالحها⁶⁶، من جهة أخرى تؤكد الصين على دورها في حل نزاعات بحر الصين الجنوبي من خلال عمليات التفاوض والتشاور مع الأطراف المعنية بالنزاع مباشرة وذلك بالاعتماد على قواعد وآليات كفيلاً بتقريب وجهات النظر للوصول إلى نتائج ترضي جميع الأطراف لأجل الحفاظ على سيادتها الإقليمية وحقوقها ومصالحها البحرية⁶⁷.

على اعتبار مضيق ملقا البحري هو الممر الرئيسي بالمنطقة فأي توتر أو نزاع بالمنطقة المجاورة له سينجم عنه ضرر بالسلامة البحرية لطرق الإمدادات النفطية هناك فتصاعد حدة النزاع ببحر الصين الجنوبي سيؤدي إلى تراجع الأمن بالمضيق واحتمالية غلقه الأمر الذي سينعكس على الوضع في الجهة المقابلة أي

زيادة عدم الاستقرار في المياه الشمالية "شبه القارة الهندية" التي مازالت إلى اليوم تعاني التناقض والصراع بين أهم قوتين هناك هما " الهند وباكستان"⁶⁸.

فأي تصعيد لنزاعات بحر الصين الجنوبي سينجر عنه تدخلات أجنبية بالمنطقة وتحول الصدمات من إقليمية إلى دولية كما أنه سيزيد من احتمالية غلق أو تعطيل المرور عبر المضيق وهو ما سيشكل خطر مباشر على أمن إمدادات الطاقة ما يعني تراجع وتيرة التدفقات الطاقوية وانخفاض أسعار النفط العالمي وتعطيل خطوط النقل البحري بين المحيطين الهادئ والهادي.

الخاتمة :

يتضح مما سبق ذكره مدى أهمية طرق نقل النفط عبر الممرات والمضائق البحرية وبالأخص أهمية مضيق ملقا من الناحية الجيوسياسية إذ يعتبر الممر الرئيسي والأهم في المنطقة خاصة بالنسبة لعمليات نقل إمدادات الطاقة من مناطق الإنتاج إلى بلدان جنوب شرق آسيا فهو بمثابة القلب النابض لجيو-سياسية الطاقة في المنطقة ولهذا فإن أي توتر أو نزاع في بحر الصين الجنوبي ستعقبه انعكاسات وتداعيات خطيرة على أمن وسلامة إمدادات الطاقة بالمضيق، لذلك فمستقبل أمن إمدادات الطاقة في المضيق مرهون بضمان الاستقرار في المنطقة والتقليل من حدة النزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي لأن مسألة الإمدادات عبر المضائق البحرية تبقى من أهم التحديات التي تواجه الطاقة، كما أن عملية ضمان تدفق الإمدادات بشكل مستقر ومستمر تعد أكثر القضايا خطورة وإثارة للجدل والتي لا بد من مواجهتها سواء من خلال السيطرة على مصادر الإمدادات أو عن طريق التعاون الإقليمي و الدولي والذي ينصب كله ضمن مجال حماية سلامة خطوط نقل إمدادات الطاقة ومن خلال ما تم تقديمه بالدراسة والتحليل ثم التوصل للنتائج الآتية:

- الأهمية التي تتمتع بها الجغرافيا في العلاقات الدولية وتحديداً الممرات والمضائق البحرية والتي كثيراً ما احتدم الصراع حولها.

- أهمية المناطق الجيوبوليتيكية بالنسبة للدول هي فكرة متجذرة في أجدات الدول منذ القدم فرغم ادعاءات العولمة بتراجع دور الجغرافيا في ظل الثورة العلمية إلا أن ما يحدث اليوم من نزاع على الأقاليم الجغرافية عبر مختلف أنحاء العالم ما هو إلا دليل على بقاء عامل الجغرافيا عاملاً حاسماً في رسم سياسات وتوجهات الدول من جهة وضمان بقاءها واستمرارية توسعها من جهة أخرى، و ما يحدث في بحر الصين الجنوبي من نزاعات حول السيادة على العديد من جزره وأرخبيلاته ما هو إلا دليل على أهمية المنطقة لما تتمتع به هذه الجغرافيا من مكانة جيوسياسية وما تتوفر عليه من موارد ومواد أولية.

- أهمية مضيق ملقا باعتباره همزة وصل بين الشرق والغرب والذي يربط المحيط الهادئ وبحر الصين الجنوبي شرقاً بالمحيط الهندي وبحر اندمان من الجهة الغربية لهذا فهو يصنف من أهم الممرات البحرية لحركة الملاحة والتجارة الدولية.
- امتداد تداعيات نزاعات بحر الصين الجنوبي إلى مناطق أخرى خارج دائرة النزاع الحقيقية والتي تكون مرتبط معها إما جغرافياً أو استراتيجياً أو بهما معاً، ليكون بذلك مضيق ملقا الأقرب جغرافياً والأهم استراتيجياً أكثر المناطق عرضة للتهديدات التي تفرضها النزاعات البحرية في بحر الصين الجنوبي.
- أهمية أمن إمدادات الطاقة عبر مضيق ملقا زاد من تضارب مصالح واستراتيجيات الدول الإقليمية والعالمية واختلاف تصوراتها بشأنه.
- انطلاقاً من كون نزاعات بحر الصين الجنوبي تعود إلى تمسك كل طرف بنطاقه البحري الذي يهيمن عليه وعدم رضوخ الطرف الأقوى "الصين" لمطالب الأطراف الأخرى، وعلى اعتبار أن النفط والغاز هما العاملان الرئيسيان في زيادة حدة النزاعات ببحر الصين الجنوبي لأن كل طرف يسعى لزيادة نفوذه في المنطقة بالسيطرة على أماكن تواجد الطاقة، وعلى اعتبار أن التدخلات الأجنبية كثيراً ما تؤثر على سيرورة وتوجه النزاعات فإن العمل ينتهي بتقديم جملة توصيات هي كالآتي:
- ضرورة إعادة ترسيم الحدود البحرية من خلال إعادة ترتيب النطاقات البحرية للدول في المنطقة يعد من الخطوات الأولى التي يجب الوقوف عليها والاهتمام بها.
- ضمان توفير كل الوسائل التي من شأنها دعم فكرة إعادة ترسيم الحدود البحرية كزيادة التعاون الاقتصادي في هذا النطاق الجغرافي الذي من شأنه تقوية التعاون السلمي وضمن استمراريته.
- اعتماد طرق التسوية السلمية لحل أو فض النزاعات البحرية في المنطقة إذ يبقى التفاوض والعمليات الدبلوماسية والسياسية أهم الوسائل لإدارة الحوار بين الأطراف وتجنب أي تصعيد.
- حل الخلافات والمنازعات في إطار إقليمي بعيد عن أي تدخل خارجي يسعى إلى البحث عن مصالحه وتحقيق طموحاته من الخطوات المهمة في إدارة أي نزاع وتسويته ببحر الصين الجنوبي.

الهوامش:

- ¹ مردان باهر، الصين ونزاعات بحر الصين الجنوبي والشرقي، ص01، من موقع على الانترنت: <https://www.academia.edu> تاريخ الاطلاع: 2020/03/20، بتوقيت: 14:34.
- ² مكتب الاعلام التابع لمجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية، تمسك الصين بحل النزاعات المعنية بينها وبين الفلبين في بحر الصين الجنوبي عبر التفاوض، مكتب الاعلام، يونيو 2016، من موقع على الانترنت: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cejo/ara/dtxw/t1381320.htm>، اطلع عليه بتاريخ: 2020/03/26: بتوقيت: 22:12.
- ³ صالح ديار مجيد، بحر الصين الجنوبي: تحليل جيوبولتيكي، ط1، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، نوفمبر 2018، ص1973.
- ⁴ Augustin naux, les conflits territoriaux en mer de chine meridionale . Universite pantheon-assis – paris ii droit – economie – sciences sociales année master 2 sécurité et défense ,universitaire 2016-17, p53.
- ⁵ صالح ديار مجيد، مرجع سابق، ص1984.
- ⁶ المرجع نفسه، ص1956.
- ⁷ teshu singh, south china sea emerging security architecture, ipcs special report, 2012, p3, in:23/03/2020.
- ⁸ بوقارة حسين، تحليل النزاعات الدولية، دار هومة، الجزائر، 2008، ص10.
- ⁹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، من موقع على الانترنت: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf تاريخ الاطلاع: 2022/01/12.
- ¹⁰ من موقع على الانترنت: [Journals.openedilion.org](https://www.openedilion.org)
- ¹¹ مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، النزاع في بحر الصين الجنوبي... الأسباب والتداعيات، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2020/08/23، من موقع على الانترنت: <https://bit.ly/3tzwtC2>، اطلع عليه بتاريخ: 2020/11/10.
- ¹² Yann roche, la mer de chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en asie du sud-est, l'espace politique, 2013.
- ¹³ theshu singh, op. Cit, p4.
- ¹⁴ idem.
- ¹⁵ دندن عبد القادر، الصعود الصيني والتحدي الطاقوي، مركز الكتاب العربي، 2016، ص ص177-179.
- ¹⁶ Yann roche, op.cit.
- ¹⁷ Etudiants de la promotion défense et sécurité, iris sup, les défis sécuritaires en mer de chine méridionale, programme asie, octobre 2017, pp2-3.
- ¹⁸ Augustin naux ,op.cit .p46.
- ¹⁹ Nugzar dundua, delimitation of maritime boundaries between adjacent states, united nations – the nippon foundation fellow, 2006-2007.
- ²⁰ صالح ديار مجيد، مرجع سابق، ص ص1958-1992.
- ²¹ اسمر خالد أحمد، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي: دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003-2018، ط1، المركز الديمقراطي العربي، 2019، ألمانيا، ص ص240-241.
- ²² اسمر خالد أحمد، المرجع نفسه، ص234.
- ²³ اسمر خالد أحمد، المرجع نفسه، ص235.
- ²⁴ بلمادي سفيان، جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن امدادات الطاقة: مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجاً، جامعة الجزائر 3، 2014-2015، شبكة ضياء للمؤتمرات والدراسات، ص ص6-7.

²⁵ بوقريطة بدر الدين، أمن الطاقة من منظور جيوبوليتيك، الملتقى الدولي حول الأمن الطاقوي بين التحديات والرهانات، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 25-26 أكتوبر 2016، ص ص 71-72.

²⁶ الفتلاوي سهيل حسين، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، دار الثقافة والنشر والتوزيع، الاردن، 2012، ص 150.

²⁷ بحري طروب، الأبعاد والأدوار الجيوسياسية والجيواقتصادية للمضايق والقنوات البحرية، ط1، منشورات مخبر الأمن الإنساني، جامعة باتنة1، الجزائر، 2020، ص 12.

²⁸ ياسر علي خلف الصافي، النظام القانوني للملاحة البحرية في المضائق الدولية، ط1، منشورات زين الحقوقية، 2016، ص 39.

²⁹ عبد العليم السيد، النقل البحري في عالم متغير، الوطن يومية سياسية جامعة، مايو 2016، من موقع على الأنترنت: <https://alwatan.com/details/110766> اطلع عليه بتاريخ: 26/03/2020، بتوقيت 18:06.

³⁰ Etudiants de la promotion défense et sécurité, iris sup, op.cit, p28.

³¹ منصور أسعد، النزاع بين أمريكا والصين في بحر الصين الجنوبي : مأسابه؟ وهل نتاجه الحرب؟، 03 يونيو 2015، من موقع على الأنترنت: <http://www.alraiah.net/index.php/political-analysis/item/733> -، اطلع عليه بتاريخ: 2020/02/02.

³² Aans-dieter evers and solvay gerke, the strategic importance of the straits of malacca, ssrn electronic journal, january 2006, pp 2-7.

³³ Joshua ho, importance and security of regional sea lanes, maritime security in southeast asia, routledge security in asia series, 2007, p22.

³⁴ الحسني اسراء كاظم جاسم، مضيق ملقا وأثر موقعه الجيوستراتيجي والجيواقتصادي على أمن مرور بضائع الدول الاقليمية والدولية، ج2، لآك للفلسفة وللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد 28، 2018، ص 221.

³⁵ الحسني اسراء كاظم جاسم، المرجع نفسه، ص 222.

³⁶ الجاسور نظام عبد الواحد، موسوعة علم السياسة، المنهل أمارون، 2009، ص 157.

³⁷ بلمادي سفيان، مرجع سابق، ص ص 19-20.

³⁸ Caitlin doornbos, us sends b-52 bombers over south china sea for second time in a week, stars and stripes, march 15, 2019.

³⁹ Susan Heavey, Daphne Psadedakis, and authors, U.S. targets Chinese individuals, companies amid South China Sea dispute, reuters, august, 2020.

⁴⁰ دندن عبد القادر، مأرق ملقا المزمّن.. نقطة الاختناق الحرجة في آسيا، منشورات مخبر الامن الإنساني، جامعة باتنة1، 2020، ص 129.

⁴¹ الحسني اسراء كاظم جاسم، مرجع سابق، ص 222.

⁴² Noraini zulkifli, sharifah munirah alatas, the importance of the malacca straits to japan: cooperation and contributions toward littoral states, jebat: malaysian journal of history, vol. 41 (2) , politics & strategic studies, december 2014, p 80.

⁴³ Dennis rumley and sanjay chaturvedi, energy security and the indian ocean region, south asian publishers, 2005, p68.

⁴⁴ الحسني اسراء كاظم جاسم، مرجع سابق، ص 223.

⁴⁵ باكير علي حسين، تحولات الطاقة و جيوبوليتيك الممرات البحرية: "ملقا" نموذجاً، مركز الجزيرة للدراسات، جوان 2014،

من موقع على الأنترنت: <https://studies.aljazeera.net>: K/، تاريخ الإطلاع: 2022/01/22، بتوقيت: 21:00.

⁴⁶ بلمادي سفيان، مرجع سابق، ص 25.

⁴⁷ دندن عبد القادر، مرجع سابق، ص 139.

⁴⁸ دندن عبد القادر، المرجع نفسه، ص130.

⁴⁹ Arnaud menindes, le détroit de mallacca ; enjeu asistique et mondial majeur, ecole des hauts etudes internationaes(ehei), licence de relations internationales, 2010.

⁵⁰ سكيئة حيدر علي، الأهمية الجيو- استراتيجية لبحر الصين الجنوبي والصراع الامريكي الصيني حوله، منشورات الدفاع الوطني اللبناني، العدد115، كانون الثاني 2021.

⁵¹ Christopher. j pehrson, string of pearls meeting challenge of china' rising power across, strategic studies institute us army war college cer lisle, july 2006, pp 3-4.

⁵² باكير علي حسين، مرجع سابق.

⁵³ Arnaud menindes, op. cit.

⁵⁴ بوقريظة بدر الدين، مرجع سابق، ص67.

⁵⁵ Arnaud menindes, op. cit

⁵⁶ الأسمر خالد أحمد، مرجع سابق، ص294.

⁵⁷ Country report, Southeast Asia Energy Outlook 2017, iea , World Energy Outlook Special Report, October 2017, websure: iea.org/reports/southeast-asia-energy-outlook-2017, in: 07/04/2021.

⁵⁸ تقارير وآراء، معركة المعابر البحرية عالميا، 15 تموز 2019، من موقع عل الأنترنت: Kassoun.org، تاريخ الاطلاع 2020/03/26، بتوقيت: 18:20.

⁵⁹ تقارير وآراء، المرجع نفسه.

⁶⁰ دندن عبد القادر، الاستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيراتها على الاستقرار السياسي في محيطها الإقليمي: آسيا الوسطى- جنوب آسيا، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص علاقات دولية، جامعة باتنة1، 2013، ص282.

⁶¹ بلمادي سفيان، مرجع سابق، ص23.

⁶² Teshu singh, south china sea emerging security architecture, ipcs,n 132, institute of peace and conflict conflict studies studies, august 2012, pp 9-10.

⁶³ Ronato cruz de castro, the srategic balance in east asia and the small powers: the case of the philippines in the face of the south china sea dispute: strategic balance and small powers, pacific focus, inha journal of international studies, april 2016, p133.

⁶⁴ Teshu singh, op.cit, pp 9-10.

⁶⁵ قوادرة حسين، مكانة المضائق والممرات البحرية في مشروع الحزام والطريق الصيني، منشورات مخبر الأمن الإنساني، جامعة باتنة1، الجزائر، 2020، ص167.

⁶⁶ Ronato cruz de castro, op. cit, p134.

⁶⁷ Lusaili doha, China rejects US accusations on South China Sea, business and economics general interest piriodicals, Qatar, july 2020.

⁶⁸ قوادرة حسين، مرجع سابق، ص167.