

الجامعة اللبنانية

كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية

الفرع الثاني-جلّ الديب

أمن الممرّات المائية في العالم: مضيق ملقا نموذجاً

رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في العلوم السياسية والإدارية

إعداد

سارة يونس

لجنة المناقشة:

رئيساً

الأستاذ المشرف

الدكتورة ليلى نقولا

عضواً

أستاذ مساعد

الدكتور محمد عيسى عبدالله

عضواً

أستاذ

الدكتور كميل حبيب

2018

الجامعة اللبنانية غير مسؤولة عن الآراء الواردة في هذا البحث وهي تعبر عن آراء صاحبها فقط.

شكر وإهداء

إلى أمي وأبي ، أقدم إليكما نجاح هذا البحث المتواضع، فقد كنتما السند والدعم للوصول إليه..

أتقدم بجزيل الشكر من الدكتورة ليلي نقولا التي واكبتني طيلة هذا التحدي وشجعتني على المثابرة وأعطتني الثقة بنفسِي، والتي لم تكن أستاذةً عاديةً بل مثلاً أعلى أحتذي به طيلة حياتي.

وأقدم بالشكر الكبير إلى أعضاء اللجنة الكرام وإلى كل من علمني وساعدني على الوصول إلى هذه المرحلة.

المحتويات:

مقدمة.....	ص6
الفصل الأول: المصائق الإستراتيجية نقاط إختناقٍ عالمية.....	ص11
القسم الأول: بوابات العبور: أهمية متأرجحة بين القانون والسياسة.....	ص12
الفقرة الأولى: أنواع الممرات والمُرور والقوانين المرعية الإجراء.....	ص12
البند الأول: أنواع الممرات المائية واختلف أهميتها.....	ص13
البند الثاني: حقوق وموجبات الدول أثناء المُرور.....	ص17
الفقرة الثانية: مضيق ملقا "خُنْجُرة آسيا".....	ص19
البند الأول: ملقا بؤابة آسيا.....	ص19
البند الثاني: الإرهاب البحري: قنابل عائمة.....	ص23
القسم الثاني: الإنزلاق من السيادة المحلية إلى تدويل إدارة المضيق.....	ص29
الفقرة الأولى: شواغل الدول الساحلية.....	ص30
البند الأول: "مالسيندو" و إطار التَّعاون.....	ص30
البند الثاني: الأمن المُخصَّص وإشكالية السيادة.....	ص34

الفقرة الثانية: الإهتمام الدولي بالمضيق ومحاولات بسط

النُفوذ.....ص37

البند الأول:أهمّية مضيق ملقا لليابان.....ص38

البند الثاني:العقيدة الهندية في مواجهة التّوغل الصّيني.....ص40

الفصل الثاني: علاقات مدّ وجزر: ملقا مسرحاً للتّجاذبات.....ص44

القسم الأول: طريق الحرير الجديد في مواجهة الإحتواء.....ص47

الفقرة الأولى:التنافس الإستراتيجي الصّيني_الأميركي في جنوب شرق آسيا.....ص49

البند الأول:إستراتيجية عقد اللؤلؤ وطريق الحرير البحري وجهان لعملة

واحدة.....ص49

البند الثاني: مبادرة الحزام والطريق الصّينية تُهدّد التفوق الأميركي.....ص53

الفقرة الثانية: إنتقال محور الإهتمام الأميركي حديثاً إلى جنوب شرق آسيا.....ص57

البند الأول: سياسة الإحتواء والتّفات أميركي متأخّر.....ص57

البند الثاني:الراديكالية الإسلامية ورّقة ضغط أميركية.....ص62

القسم الثاني:تنويع الشركاء والبدائل المتاحة.....ص66

الفقرة الأولى: العقدة التي تُهدّد أمن الطاقة الصّينية.....ص67

البند الأول: من هي الجهة القادرة على إغلاق المضيق؟.....ص67

البند الثاني: تبعات الإغلاق: أزمة إمدادات عالميةص70

الفقرة الثانية: حساسية الصين تجاه مضيق ملقا.....ص72

البند الأول: قناة " كرا" وأهميتها مقارنةً بمضيق ملقا.....ص72

البند الثاني: تحديات ملقا للسنتين المقبلة.....ص77

خاتمة.....ص82

مقدمة

إنَّ التَّحولاتِ الإِقتصاديةِ العالميةِ منذُ عامِ 1945 غيَّرتِ إلى حدِّ كبيرٍ الدَّورَ الجيوستراتيجي للمُحيطاتِ، حتَّى إنَّ بعضَ المَمَرَّاتِ البَحْريةِ الفرعيةِ أصبَحَتْ على القدرِ نَفْسِه من الأهمِّيةِ بالنسبةِ للقارَّاتِ¹. فمثلاً يُعتبرُ مضيقَ هرمزِ وبابِ المندبِ وجبلِ طارقِ وملقا وقناةِ السويسِ من الممرَّاتِ البالِغةِ الحَيويةِ والاستراتيجية لتأمينها مسالكِ التَّجارةِ العالميةِ. تُشكِّلُ اليومَ منطقةَ جنوبِ شرقِ آسيا الواقعةَ بينَ المحيطينِ الهندي² والهادئ³ وبينِ قارَّتَيْ آسيا وأستراليا مركزَ مرورِ عالمي . للعبورِ إليها، لا بدَّ من سلوكِ أحدِ ممرَّاتها كمضيقِ ملقا، لومبوك، ماكاسار، سوندا وسنغافورة .. إلَّا أنَّ الأبرزَ بيَّنها مضيقُ ملقا الذي يَقَعُ بينَ كلِّ من ماليزيا وإندونيسيا كما تَقَعُ سنغافورة على طَرَفه، وهو يربطُ بينَ المُحيطِ الهندي وبحرِ الصَّينِ الجنوبي والمحيطِ الهادئ، ما يجعلُه مركزَ تقاطعٍ تجاريٍّ بينَ أوروبا وآسيا في المحيطِ الهادئ. باحتلاله موقِعاً استراتيجياً وسطياً

¹Nathalie Fau, **Les Enjeux Economiques et Geostrategiques du Detroit de Malacca**, Edition Choiseul, n°47, 2013, pp123-140.

²يمثِّلُ المحيطُ الهندي ثالثَ مسطَّحِ مائي على الأرض، ويغطِّي منطقةً تمتدُّ من الصحراءِ الأفريقيةِ إلى أندونيسيا ، ويحيطُ به بحرُ العربِ وخليجُ البنغال ... وتمثِّلُ الممرَّاتِ المائيةِ القريبةِ من سنغافورة حليفةَ أميركا ، أهمُ الخطوطِ البَحْريةِ التَّجاريةِ التي تعتمدُ عليها الصَّينُ للتَّزودِ باحتياجاتها من النفطِ والغازِ والمعادنِ الضَّروريةِ لصناعتها واقتصادها، خصوصاً من إفريقيا والعالمِ العربي لتصديرِ مُنتجاتها إليهما وإلى أوروبا.

³يشكِّلُ المحيطُ الهادئُ أكبرَ وأعمقَ مُسطَّحِ مائي على الأرض، ويغطِّي نحو نصفِ مساحةِ جميعِ محيطاتِ العالمِ وتلثِ سطحِ الأرض. كما يمتدُّ من القطبِ المتجمدِ الجنوبي حتى جزرِ منطقةِ جنوبِ خطِ الاستواءِ، وتصلُ مياهه إلى سواحلِ أستراليا، آسيا والأمريكيتين.

بين المحيطين الهادئ والهندي، وبين خطوط التجارة داخل الإقليم الآسيوي، وفي الوسط بين سلع الشرق والغرب، بات يُشكّل محوراً رئيسياً للملاحة البحرية العالمية وشرياناً حيويّاً للتجارة داخل المنطقة¹.

تُعتبر مواقع المضايق البحرية من أهمّ النقاط المحورية والحساسة في تمرير النفط الخام من مراكز الإنتاج إلى البيع والإستهلاك. وفي حال تعرّض هذه الممرات البحرية إلى أيّ حدثٍ أو إغلاق، فإنّ الأسواق النفطية ستُصاب بأزمة إمداداتٍ تؤثر على أسعار البترول ومستوى المخزونات الإستراتيجية في الدول الصناعية، كما إنّ معظم مناطق إنتاج النفط تقع بالقرب من المضايق البحرية الكبرى، لذلك فإنّ هذه الممرات تُشكّل صمامات إمدادات الطاقة وكثيراً ما يتسبّب ذلك في نشوب صراعات بين الدول للهيمنة عليها وضمان عدم تعرّض مصالحها للتوقّف من قبل الخصوم.

واليوم، يشهد العالم سلسلة من الصراعات على المضايق الإستراتيجية نذكر منها مضيق هرمز، باب المندب، جبل طارق، ملقا. وبالحديث عن ملقا، هو ممرٌ أساسي في جنوب شرق آسيا، اكتسب أهميته منذ تحوّل الصين إلى مُستورد صافٍ للنفط عام 1993. تتّجه منه هذه الأخيرة إلى الدول المُشرفة على المحيط الهندي مروراً بالخليج العربي والبحر المتوسط وصولاً إلى أوروبا وشمال إفريقيا. كما يُعتبر ممرّاً حيويّاً للوصول إلى القارة الإفريقية من جهتي الشرق والجنوب، حيثُ للصين مناطق تجارية كبيرة تتمركز على سواحل الدول المُشاطئة².

¹Nathalie Fau,op.cit,p 124.

² بعد فشل المحادثات ضمن منظمة التجارة العالمية التي عقدت في الدوحة عام 2001، رأت الصين أنها بحاجة الى إيجاد مراكز تجارية تستطيع من خلالها الوصول الى العالم، وتقليل كلفة الإنتاج للإبقاء على تنافسية السلع. لهذا، تبنت الصين نظرية «المناطق الاقتصادية الحرة»، وعقدت العديد من الاتفاقيات الاقتصادية مع الدول بهدف «حجز» موقع اقتصادي ولو

نظراً لأهمية المضيق الاستراتيجية أصبح ساحةً تعكس التوترات الإقليمية والعالمية، بشكلٍ أدقّ بين الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها (الهند واليابان) من جهة، وبين الصين من جهةٍ ثانية.. حاولت الدول المذكورة التّدخل في شؤون المَضيق مراراً وتكراراً خاصّةً في شؤون أمنه، في وقتٍ ترى فيه الدول السّاحلية للمضيق (ماليزيا وإندونيسيا) تدخّل دولةٍ بعيدة بشؤون المَضيق تحدّ كبيرٍ لأمنها المحلي¹.

من جهةٍ أخرى، يتمتّع مضيق ملقا بموقعٍ متميّزٍ غزير التدفّقات، ما جعله محطّ أطماع القراصنة والإرهابيين. حيثُ تجلّت الخلافات حول مبدأ السّيادة بين دولٍ مُشرقة (ماليزيا، سنغافورة، إندونيسيا) ودولٍ مُستخدمة للمضيق (جمهورية الصين الشعبية، الولايات المتحدة الأمريكية، الهند واليابان بشكلٍ أساسي)، نجم عنها إنقسامٍ واضحٍ في الآراء، علماً أن إتفاقية قانون البحار والمُحيطات قد حدّدت وبشكلٍ صريحٍ حقوق وموجبات الدول السّاحلية أثناء المرور في المضائق. وهي تُعدُّ مساهمةً هامّةً في صون السّلم وتحقيق

على المدى البعيد، وبحسب الحاجة الصينية، خصوصاً في النقاط الاستراتيجية إنشاء موانئ، تجديدها وتحويلها إلى نقاط مهمة.

عزّزت الصين علاقاتها الاقتصادية والعسكرية مع ماليزيا، التي تشرف على المضيق، إلى جانب إقامة مدينة صينية كاملة بها؛ فقد بدأت شركة «كونتريغاردن» الصينية في ردم أجزاء من البحر لتشييد مدينة جديدة في ولاية جوهور الماليزية، على المدخل الجنوبي لمضيق ملقا، على حدود سنغافورة مباشرةً، تسمى «مدينة الغابة» على أربع جزر اصطناعية، تُقدر تكلفتها بنحو 100 مليار دولار، ومن المقرر أن تضم المدينة، 700 ألف شخص، وقد بدأت الشركة البناء في شباط 2017، ويشبه الصينيون موقع المدينة المجاور لسنغافورة بمدينة شنجن بالصين، التي حققت طفرة اقتصادية بسبب مجاورتها لهونج كونج، إلا أن للمدينة الغابة أفضلية بسبب وقوعها في قلب المضيق.

إسلام المنسي، الحزام والطريق" الصين تسيطر على مفاصل العالم بقوة التنمية، 14 أيار 2017.

¹J. Tsuneskawa, **Japan Perspectives on the Straits of Malacca** ,in Proceedings of the6th

MIMA International Conference on the Straits of Malacca : Charting the future, Kuala

Lumpur23–24 June 2009 de Nazerih Khalid, 2010, pp. 31–40.

العدالة والتقدم لكافة الشعوب. وقد جاءت بناءً على رغبة الدول الأطراف¹ بمعالجة كل المسائل المتصلة بقانون البحار بروح التفاهم المتبادل والتعاون².

والمضيق بصفتِه شريانٍ مغذٍّ بالموارد لدول منطقة جنوب شرق آسيا، بشكلٍ أساسي للصين واليابان، ازدادت أهميته نظراً لتشابك المصالح بين الدول الإقليمية والدول الكبرى التي حرصت على ضمان استمرار حركة الملاحة فيه مهما كانت الظروف مع الحفاظ على التنافس بينها. وقد أصبحت "معضلة ملقا" والأمن المائي جزءاً مهماً من التنافس الصيني_الأميركي في جنوب شرق آسيا.

أثار نمو الصين المتسارع قلق الولايات المتحدة الأميركية التي حاولت الحد منه بطرقٍ مختلفة خاصةً وأنها قد استدركتُه متأخرة، وبسبب المصالح المترابطة بين القوتين ، وعلى الرغم من الخطر الصيني الذي تُقره إستراتيجية الأمن القومي الأميركية ، انتهى المطاف بازدواجية الوضع الصيني بالنسبة لواشنطن بين خصمٍ وشريكٍ في آن معاً. وما عقّد الموقف إطلاق الرئيس الصيني شي جينبينغ مشروع "الحزام والطريق" الذي يُهدد المصالح الأميركية وهو ما يُعرف بالتنافس الصيني_الأميركي في مناطقٍ مختلفةٍ من العالم.

في إطار هذا التنافس الإستراتيجي بين الولايات المتحدة الأميركية وجمهورية الصين الشعبية في منطقة جنوب شرق آسيا، هل ستستطيع الولايات المتحدة استخدام مضيق ملقا كأداةٍ للضغط على الصين في إطار سياسة الإحتواء وزعزعة طريق الحرير البحري الصيني؟ وما هي قدرة الصين على إيجاد بدائل؟

ويمكنُ إلى جانب الإشكالية الأساسية طرح عدة أسئلة:

¹ من بينها سنغافورة ، إندونيسيا وماليزيا دولاً اطراف موقعة ومصادقة.
² للإطلاع على بنود إتفاقية قانون البحار والمحيطات:

- من هي الجهة القادرة على إغلاق المضيق وما هي تداعيات هذا الإغلاق؟ ما هي هواجس الدول المُشرفة عليه؟ وفي ظلّ تحوّل مضيق ملقا إلى مَسْرَحٍ للتّنافس الصّيني-الأميركي حيثُ تتسابق القوتان في عقدِ التّحالفات مع الدّول المُجاورة للمضيق، هل سنكون "سلسلة اللؤلؤ"¹ منفذاً للصين من المُحاصرة الأميركية؟

للإجابة على هذه التّساؤلات سيتمّ اعتماد المنهج الوصفي التحليلي في هذا البحث لعرض جوانبٍ أهمّية مضيق ملقا إقليمياً وعالمياً والتّحديات الأُمْنِيّة المرتبطة بهذه الأهمّية المتزايدة.

كما سيتمّ تقسيم هذا البحث إلى فصلين، الفصل الأوّل نظري بعنوان المصانق الإستراتيجية نقاط إختناق عالمية القسم الأوّل فيه بعنوان بوابات العبور أهمّية متأرجحة بين القانون والسياسة، الفقرة الأولى منه بعنوان أنواع الممرّات والمُرور والقوانين المرعية الإجراء، والفقرة الثّانية تحت عنوان مضيق ملقا "حُجْرَة آسِيَا". القسم الثّاني منه بعنوان الإنزلاق من الإدارة المحليّة إلى تدويل إدارة المضيق، الفقرة الأولى فيه بعنوان شواغل الدّول السّاحلية والفقرة الثّانية تحت عنوان الإهتمام الدّولي ومحاولات بسط النّفوذ.

والفصل الثّاني تطبيقي بعنوان علاقات مدّ وجزر: مضيق ملقا مسرحاً للتّجاذبات. القسم الأوّل منه بعنوان التّنافس الإستراتيجي الأميركي-الصيني في جنوب شرق آسيا، الفقرة الأولى منه مُعنونة بمُبادرة الحزام والطّريق تُهدّد النّفوق الأميركي، والفقرة الثّانية منه بعنوان سياسة الإحتواء تُواجه طّريق الحرير. القسم الثّاني فيه تحت عنوان تنويع المصادر والطّرق لفكّ الطّوق الأميركي. الفقرة الأولى فيه تطرّح مسألة العقدة التي تُهدّد أمن الطّاقة الصّينية، والفقرة الثّانية بعنوان تحدّيات مضيق ملقا للسّنين المُقبلة.

¹ "سلسلة اللؤلؤ" تعبيرٌ أطلقه المُحلّون والخبراء الأميركيون على استراتيجية توسيع القدرات البحرية والجويّة الصّينية، قاصدين باللؤلؤات مراكز إسناد القوات البحرية والجويّة الصّينية.

تكمُن الصُّعوبة في الموضوع أنّه حديثٌ نسبياً، لم تتمّ معالجته سابقاً، لذلك قد يكون الإستناد بشكلٍ أساسي إلى المقالات العلمية. بالإضافة إلى عدم إتقان اللُّغة الصِّينية سيجعل الدّراسة تركز على المراجع باللُّغة العربيّة والفرنسية والإنكليزية حصراً، وسيكون من الصّعب معرفة الرّأي الصِّيني من مصادره الأصليّة. تتجلّى أهميّة هذا البحث بكونه بحثاً استشرافياً بما أنّ أنظار العالم تتّجه اليوم إلى جنوب شرق آسيا حيث تنامي قوة العملاق الصِّيني إقتصاديّاً وعسكريّاً، لا سيّما وأنّ الصين تشدّد على سلمية مَساعيها وتتقرّب من دول الآسيان بمُختلف الأساليب ضماناً لحُسن الجوار وتأميناً لمرور مواردها الحيويّة عبر المضيق، ممّا يجعل أمن الممرّات المائيّة وتحديدًا أمن مضيق ملقا محطّ انتباهٍ ودراسة.

الفصل الأول: المَضائق الإستراتيجية نقاط إختناقٍ عالمية

لعبت القدرة على الوصول إلى الطاقة بشكلٍ وافرٍ وتكلفةٍ مناسبةٍ دوراً مهماً في اتساع نطاق النشاط الإنساني ونموه. ومع تزايد درجة التكامل الإقتصادي العالمي والإعتماد المتبادل ، وإعتماد النمو العالمي على إتاحة فرص النمو لمختلف إقتصادات العالم ، باتت التّعاطي مع قضية ضمان الوصول إلى الطّاقة كقضية عالمية وليست مجرد قضية دولةٍ مُنفردة، وأصبح ضمان الوصول إلى الطّاقة وتأمينها والهيمنة على مصادرها وإحتكارها قضية صراعٍ دولي.

يُعدّ الأمن البحري واحداً من أكثر العوامل أهميّة في أمن الطاقة العالمي اليوم، خاصّة أنّ أكثر من نصف الإنتاج العالمي للنفط يتم نقله عبر النّاقلات والتي تصل إلى المُستهلك النهائي عبر ما يسمى "نقاط الإختناق"، وهي ممرّات بحريّة ضيّقة، يُمكن أن تكون مُعرّضةً للإنقطاعات بسبب عوامل عديدة من ضمنها القرصنة.

والمقصود بالمواقع أو المَضائق الإستراتيجية تلك التي تكتسب أهميّة كبيرة نظراً لإشرافها وإمكانية تحكّمها بطرق الملاحة الدوليّة أو البريّة أو لأهميّتها العسكريّة. أمّا نقاط الإختناق "فهي مضايق بحرية طبيعيّة أو قنوات مائية إصطناعية ضيّقة، تُستخدم كطرق بحرية، وهي حيويّة وضرورية في حركة النّجارة البحرية العالميّة ونقل الطّاقة. وتُعتبر هذه المَعابر الحيويّة ذات أهميّة إستراتيجية، إذ يمرُّ عبرها أكثر من نصف الإنتاج العالمي من الطّاقة"¹.

¹أحمد علو، نقاط الإختناق العالميّة International choke points ، مجلّة الجيش اللبناني، العدد 328، تشرين الأول 2012.

ولا شك أنّ الممرّات البحرية العالمية مليئةً بالمضائق والرؤوس والقنّوات. فهناك حوالي 200 موقع من هذه المواقع حول العالم لكنّ قليلاً منها من يملك أهميّةً استراتيجية¹. إضافة إلى وقوع العديد من هذه الممرّات المهمّة إلى جانب مناطق غير مستقرة سياسياً وأمنياً ممّا يزيد من خطر الملاحة عند إستخدامها.

القسم الأوّل: بوابات العبور: أهميّة مُتأرجحة بين القانون والسياسة

لا تستطيع الدّول الكبرى دعم قوّتها وفرض هيمنتها دون أن تجعل من الممرّات البحرية وسيلةً وهدفاً في الوقت نفسه لسياساتها الخارجية والعسكرية، حيثُ يُشير الأدميرال الأميركي ألفريد ماهان إلى "أنّ القوّة البحرية هي في صلب ودعامة القوة الإستراتيجية العالمية، ومن يُسيطر على البحار يُسيطر على التّجارة، ومن يُسيطر على التّجارة يكون الأقوى"².

تحرص الدّول على تأمين مُرورها عبر المّضائق والقنّوات لما لها من أهميّة حيوية واستراتيجية عالمياً. تتجلى هذه الأهميّة إقتصاديّاً وسياسياً لكونها (أي الممرّات) نقطة وصلٍ مهمّة بين الدّول تجارياً وطاقوياً. لذلك نجد تضارب المصالح بين الدّول المشاطئة للمضيق والدول المُستخدمة له . فجاءت اتفاقية قانون البحار والمُحيطات عام 1982 ونصّت على أنواع المُرور وحقوق ومُوجبات الدّول أثنائه.

¹ وهي: مضيق البوسفور، الدردنيل، هرمز، باب المندب، ملقا، قنّاتي السويس وبنما.

حسن مصدق، من يسيطر على البحار يملك زمام القوة، العرب، عدد 10183، الجمعة 2016\2\12.

الفقرة الأولى: أنواع الممرات والمرور والقوانين المرعية الإجراء

كتمرّ نفطٍ استراتيجيٍّ، تُحاول الدُول القريبة والبعيدة التَّدخُل بشؤون أمنٍ مضيقٍ ملقاً كلَّ بحسبِ مصلحته. فالولايات المتحدة الأميركية تتَّجه إلى جنوب شرق آسيا لمواكبة الصَّعود الصِّيني، والصين كمستخدمٍ أوَّلٍ للممرِّ حريضةً على إستيراد مواردها وتصدير بضائعها، والهند ترى فيه جزءاً من المُحيط الهندي، لها الحق بالقيام بدورياتٍ فيه. أمَّا الدُول السَّاحلية له (ماليزيا واندونيسيا) فمصالحتها مُختلفة تصبُّ في التَّشديد على مبدأ السِّيادة الداخليَّة¹. لذلك سنشرح في الفقرة الأولى من هذه الدِّراسة الإختلاف بين الممرات المائية والقوانين المرعية الإجراء.

البند الاول: أنواع الممرات واختلاف أهميتها

-أنواع الممرات المائية:

تتشكّل الممرات البحرية إما طبيعياً بفعل عواملٍ طبيعيّة وتُسمّى مَضائق، أو إصطناعياً كالقنوات التي يحفرها الإنسان والتي عادةً ما يتمُّ إستغلالها لجدواها الإقتصادية العالية مثل قناتي السويس وبنما². وبحسبِ مُعجم أكسفورد: يُعرّف المضيق بأنّه ممرٌّ مائيٌّ يصل بين بحرين أو بين مسطحين مائيين كبيرين³. وأيضاً بأنّه ممرٌّ أو فاصلٌ بحري يصل بين يابستين حيثُ يمكن أن تكون هاتان اليابستان قارّتين، وقد يكون المضيق ضيقاً، وقد يكون واسعاً ومن المُمكن حينها أن تُشرف عدّة دولٍ على مضيقٍ واحدٍ¹.

¹باستثناء سنغافورة التي تحبذ المشاركة الدولية بتأمين المضيق.

²www.egss.com accessed at 20-1-2018

³<https://en.oxforddictionaries.com/definition/definition> (accessed at 20-7-2017)

لذا تسعى الدُول إلى تأمين مُرورها والحِفاظ على مَصالحها في كلِّ مَضيقٍ تُشرف عليه لأنَّه يُمثِّل لها مجالاً حيويّاً مهمّاً².

وقد عرِّفت مَحكمة العدل الدُولية المَضيق بأنَّه مرٌّ بينَ جُزئين من الأرض يصل بين جُزئين من البحر المفتوح. علماً أنَّه ليس كلِّ مَضيق جغرافي يخضع لأحكام القانون الدولي³. يكون الممرّ مَضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت فيه الأوصاف الجُغرافية للمَضيق⁴ وكان ممراً للمواصلات الدُولية غير المتجهة إلى موانئ على شاطئ ذلك المَضيق. لذلك فإنَّ تعريفه لا يعتمد من وجهة نظرٍ قانونية على مفهوم جُغرافي محض بل يستند أساساً إلى مفهومٍ وظيفي، ولهذا كان وضع المَضيق دولياً يعتمد على الموازنة بين مَصلحة الدولة الساحلية والمَصلحة البحريّة للجَماعة الدُولية في عبوره⁵.

تجري التفرقة بين نوعين من المَضائق: فنجد المَضيق الذي يقع في إقليم دولةٍ واحدةٍ وهذا يُعامل حسب الاتجاه السائد على أنَّه مياهاً داخلية⁶. وهناك المَضيق الذي يقع في إقليم أكثر من دولة مثل بحر الشَّمال

“A Narrow Passage of Water Connecting two seas or two others large area of water.”

¹ مَضيق ملقا مثلاً الذي تُشرف عليه اندونيسيا سنغافورة وماليزيا.

² يُحدِّد نصيبُ كل دولة من مَضيق ما طبقاً لاتفاقية البحار والمحيطات عام 1982.

³ الممرات الإقليمية والدولية، 28 تشرين الأول 2015.

⁴ <https://www.palestinapedia.net/الممرات-الاقليمية-والدولية-المائية>

⁴ لكي يطلق مصطلح المَضيق على المياه لا بد من توافر الاوصاف التالية:

1- أن يكون جزءاً من البحر.

2- ألا يكون قد تكوّن بطريقة اصطناعية.

3- أن يكون محدّد الإتساع.

4- أن يفصل بين منطقتين من الارض وبين منطقتين من البحر، ولولا المَضيق لانفصلت المنطقتان البحرئتان انفصلاً كاملاً.

⁵ الممرات الإقليمية والدولية، المرجع السابق، ص1.

⁶ قدوماً كان المَضيق لمن يسيطر عليه، فيما بعد اعتُبر المَضيق الفُتحة التي لا تتجاوز ضِعْفَي البحر الاقليمي.

فنتقاسم الدول الساحلية السيادة عليه¹. فإذا وَقَعَ بين دولتين مُتقابلتين ولا يزيد اتساعه عن ضِعْفَي اتساع المياه الإقليمية (كالمضيق الواقع بين الدنمارك والسويد: مضيق كاتجات) فإنَّ كِلَا الدَّولَتَيْنِ تُمارِس سيادتها على الشَّرِيطِ البَحْرِي المُعَادِل لمياهها الإقليمية. وإذا تداخَلت حُدُود الدَّولَتَيْنِ حُدَّدَ خط الحدود في منتصف المضيق ما لم تحدّد المعاهدات الخاصة حُكماً مغايراً.

- أنواع المُرُور:

نظراً لأهمّية بعض المَضائِق وتَسهِيلاً لإجراءات مُرُور السُفن والغوَاصات وغيرها من المَرَكبات الغاطسة والعائمة، نصّت اتفاقية البحار والمُحيطات على ما يُعرف بالمُرُور البريء. إلا أنَّ هذا المُرُور يَخضع لشروط مُعيّنة . فماذا يُعنى بالمُرُور؟ ما هو المُرُور البريء؟ وما هو المُرُور العابر؟

يُقصد بالمُرُور: الملاحة أو عبور البحر الإقليمي بهدف عبور هذا البحر دون التّوقف في مرسى أو في مرفقٍ لميناء يقع خارج المياه الدّاخلية و دون دُخول المياه الدّاخلية للدولة أو التّوجه إلى المياه الدّاخلية أو منها، أو التّوقف في أحد هذه المراسي والموانئ أو مُغادرته.

والمُرُور له شروط محدّدة وهي:

1- أن يكون مُتواصلًا وسريعاً؛

¹بحر الشمال يقع في شمال أوروبا بين النرويج والدنمارك من الشرق والمملكة المتحدة من الغرب وألمانيا و هولندا وبلجيكا من الجنوب. يتصل بحر الشمال ببحر البلطيق عن طريق "بحر سكاكيرك" ومنه "خليج كاتيكاك" المُتَّصل بالبلطيق. يتَّصل بحر الشمال بالمحيط الأطلسي من الجنوب عن طريق مضيق دوغر ومنه إلى القنال الإنجليزي ومن الشمال عن طريق البحر النرويجي.

2- عدم التوقف إلا في حالات قاهرة كالأعاصير والعواصف ، أو في حالاتٍ مشروطةٍ بضروراتِ الملاحة العادية أو بغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة¹.

1-المُرور البريء:

أثناء المُرور في البحر الإقليمي²، تُمارس الدولة الساحلية سيادتها من خلال الرقابة الأمنية، حيثُ تتمتع بحق تحديد المراسيم البحرية التي على السفن التجارية³ مراعاتها أثناء مُرورها أو وجودها في مجالها البحري، وحق القضاء في ما يتعلق بسفنها والسفن التجارية الأجنبية في كل ما يهدد أمنها وسلامتها .

تنص المادة 19 من إتفاقية البحار والمحيطات عام 1982 على مفهوم المرور البريء⁴. وهو كما تدلُ تسميته، المرور الذي لا يضرّ بسلامة الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، حرصاً على السلامة والأمن ومنعاً للتصادم⁵. وهنا تجدر الإشارة إلى إتفاقية حظر وضع الأسلحة النووية في قيعان البحار والمحيطات وغيرها من أسلحة الدمار الشامل المعروفة بمعاهدة قاع البحر عام 1971⁶، وعلى السفن التي تعمل بالقوة النووية أو التي تحمل مواداً نووية أو خطرة أن تراعي التدابير الوقائية التي نصت عليها

¹المادة 18 من إتفاقية قانون البحار والمحيطات : معنى المرور .

² نعني بالبحر الإقليمي مياه البحر التي تملك دولة معينة السيادة عليها إنطلاقاً من سواحلها أو إقليمها البري، حدّتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في إتفاقية جامايكا عام 1982 ب 12 ميل بحري. وتشمل المياه الإقليمية البحيرات والقنوات والأنهار الداخلية الموجودة ضمن الإقليم.

³ السفن الحربية خاضعة لأحكام القسم الفرعي ج من إتفاقية قانون البحار والمحيطات عام 1982

⁴ المادة 2 من إتفاقية البحار والمحيطات عام 1982.

⁵ إتفاقية منع التصادم في البحر 1972 وفقاً للقانون الدولي:

<http://www.tnial.mid.id|Portals|0ANNOUCMENT/P-LAIN/DOKUMEN%20CUES%202014.PDF>

(accessed at 5-5-2017)

⁶ www.un.org/ar/globalissues/disarmement (accessed 14-11-2018)

الإتفاقيات الدولية الخاصة بتلك السفن¹. تَمْتَلِ السفن الأجنبية التي تُمارس حقَّ المرور البريء خلال البَحْر الإقليمي إلى القَوَانِين والأنظِمة التي تُفرضها الدَّولة الساحلية بشأن منع المُصادمات في البَحْر².

2-المرور العابر:

نصَّت الإتفاقية على نوعٍ آخر من أنواع المُرور وهو "المُرور العابر"³ وينطبق على المَضائق المُستخدمة للملاحة الدولية بين جُزء من أعالي البِحار أو منطقةٍ إقتصاديةٍ خالصة، وجُزءٍ آخر من أعالي البِحار أو منطقةٍ إقتصاديةٍ خالصة.

العَرَض الوحيد من المرور العابر هو العبور سواءً بالإبحار أو التَّحليق بشكلٍ مُتواصلٍ وسريعٍ في المَضيق. غير أنَّ العبور السَّريع لا يمنع المُرور خلال المَضيق بغرض الدُّخول إلى دولةٍ مُشاطئةٍ له أو مغادرتها أو العودةٍ منها، مع مراعاة شروط الدُّخول إلى تلك الدَّولة.

البند الثاني: حقوق وموجبات الدَّول أثناء المرور.

تقرض إتفاقية البحار والمحيطات 1982 قوانين وأنظمة على الدَّولة الساحلية بشأن المُرور البريء عبر البَحْر الإقليمي طبقاً لأحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، وقد وردت في المادَّة 21 منها: وهي تتناول ما يلي:

¹ المادة 23 من إتفاقية قانون البحار والمحيطات عام 1982.

² إتفاقية منع التصادم في البَحْر، المرجع السابق.

³ هذا المرور لا يطبق إلا في حال كان المَضيق مُشكَّلاً بجزيرةٍ للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة، ووجد في اتجاه البَحْر من الجزيرة طريق في أعالي البِحار أو طريق في منطقةٍ إقتصاديةٍ خالصة.

_سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

_حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق والمنشآت .

_حماية الكابلات و خطوط الانابيب.

_حفظ الموارد الحية للبحر .

_منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

_الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وحفضه والسيطرة عليه.

_البحث العلمي البحري وأعمال البحث الهيدروغرافي.

_منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

1- أثناء المرور البريء:

نصت المادة 24 من إتفاقية البحار والمحيطات على واجبات الدولة الساحلية التي يجب أن تلتزم بها، إذ لا

يحق لهذه الأخيرة أن تُعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا في الحالات التي تنص

عليها الإتفاقية. وتمتتع بصورة خاصة عما يلي :

-فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على هذه السفن أو الإخلال

به.

-التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة منها أو لحسابها.

-تعليق الدولة الساحلية عن أي خطر في بحرها الإقليمي الإعلان المناسب.

نصت المادة 25 من اتفاقية البحار والمحيطات 1982 على حقوق للدولة الساحلية وهي التالية:

-حقّ للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات اللازمة في بحرّها الإقليمي لمنع أيّ مرورٍ لا يكون بريئاً.

-للدولة الساحلية الحقّ باتخاذ التدابير اللازمة لمنع أيّ خرقٍ للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقّفها في المرافق المينائية في حال أرادت الدخول إلى المياه الداخلية أو التوقف في مرفقٍ خارج المياه الداخلية.

-للدولة الساحلية الحقّ في إيقاف المُرور البريء للسفن الأجنبية دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين هذه السفن في قطاعات محدّدة من بحرّها الإقليمي، إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة ، بما في ذلك المناورات بالأسلحة (كمناوره "السلام والصدّاقة" التي قامت بها الصين وماليزيا في مضيق ملقا بين 17 و 22 أيلول 2015 لضمان سلام عمليات المرافقة والتأمين البحري والبحث والإنقاذ ومكافحة القرصنة¹)، وعند نفاذ هذا الإيقاف يُعلن عنه ويعود للسفن الأجنبية الحقّ بالمرور . وهي تُندرج في حقوق الحماية للدولة الساحلية حسب اتفاقية البحار والمحيطات.

2-أثناء المُرور العابر:

يحقّ للدول المُشاطئة أن تفرض أنظمة وقوانين بشأن المُرور العابر في المضيق وهي :

-سلامة الملاحة وتنظيم حركة المُرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 من الإتفاقية².

¹ www.chinainarabic.org/?p=20782 (accessed 14 November 2018)

² وهي المادة التي تعنى بالممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

-منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه طبقاً للأنظمة الدولية بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

-منع الصيد بما في ذلك أدوات الصيد¹.

-تحميل أو إنزال أي عملة أو سلعة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

-لا تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، ولا يكون هناك أي أثر عملي لتطبيقها حق إنكار المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به.

-في حال مخالفة سفينة أو طائرة لحقّ المرور العابر تتمتع بالحصانة السيادية، تتحمل دولة العلم² المسؤولية الدولية عن أيّ خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضيق نتيجة ذلك.

-تمنّيل السفن والطائرات المارة في المضيق بالقوانين والأنظمة المرعية الإجراء.

لا يحقّ للدول الساحلية للمضيق منع تطبيق المرور العابر إلا في حال علمها بوجود خطرٍ ما يهدّد الملاحة فيه أو التلّيق فوقه، حيث تُعلن عنه الإعلان المناسب، ولا يُوقّف المرور العابر.

¹ المادة 41 البند ج من اتفاقية قانون البحار والمحيطات.

² دولة تسجيل الطائرة ، وهو العلم الذي يوضع على هذه المركبات للدلالة على تبعيتها لتلك الدولة.

الفقرة الثانية: مضيق ملقا... "حُجْرة آسيا"

تجري اليوم العديد من الصِّراعات في مناطقٍ مُختلفةٍ من العالم تعود أسبابها إلى السَّيطرة على الموانئ والممرات البحرية الإستراتيجية . ولا تحظى الموانئ والمساحات البحرية عموماً بنفس الأهمية بالنسبة للفاعلين من الدول، حيث يتم الرهان على تلك التي تتميز بموقع إستراتيجي.

بعد عرض الجانب القانوني المُتبع أثناء العبور في المضائق، سنركز على مضيق ملقا كممر لا غنى عنه ذو موقعٍ مُتميزٍ، تتباين وجهات النظر حول إدارته بين دول ساحلية(ماليزيا، إندونيسيا، سنغافورة) ودول مُستخدمة(الصين والولايات المتحدة الأمريكية والهند واليابان) خاصةً بعد تنامي أهميته لإعتباراتٍ عديدةٍ سنأتي على ذكرها، وتحوُّله إلى بوابةٍ شحنٍ إقليميةٍ وعالميةٍ.

البند الأول: ملقا بوابة آسيا

مضيق ملقا Malacca سُمي كذلك نسبةً إلى سلطنة ملقا التي حكمت المنطقة بين 1400 و 1511م. يُعتبر أطول مضيقٍ في العالم حيث يصل طوله إلى 800 كلم تقريباً، عرضه بين 50 و 320 كلم. يقع بين شبه الجزيرة الماليزية وجزر سومطرة التابعة للأرخبيل الإندونيسي وسنغافورة. يربط بين المحيطين الهندي والهادئ، يُساعد مناخه المعتدل شبه الخالي من العواصف على الملاحة ونقل النفط إلى الدول المجاورة له لا سيَّما الصين واليابان. يصل عمقه في بعض الأماكن إلى 23 متراً. تكمن أهميته بكونه يستحوذ على نسبةٍ كبيرةٍ من التجارة العالمية للنفط بين 40 و 65% وبين 20 و 25% من الملاحة البحرية العالمية. تُعبئه آلاف السفن والنقلات على مدار السنة خاصةً 80-90% من ناقلات النفط الذي تحتاجه الصين واليابان وكوريا وتايوان.



إنَّ أهميّة المَضيق المُتزايد ارتفعتْ بنمو الإقتصاد الصّيني وازدياد التّبَادلات حوّلته إلى محطّ أنظار القراصنة، فشهد عمليات قرصنة فيه، تعاونتْ الدُول المُشرفة عليه على تكثيف الأمن داخله فكانت الحَصيلة تراجُع هذه العمليّات من 138 عمليّة سنة 2013 الى 116 سنة 2014.²

¹ علي حسين باكير، تحوّلات الطاقة وجيوبوليتيك الممرات البحرية: مضيق ملقا نموذجاً، مركز الجزيرة للدراسات، الاثنين 9 حزيران 2014.

² أين يقع مضيق ملقا، المرجع السابق.

Map 1: Geographic Location of Malacca Strait



Source: Malacca Strait cooperation. (2012). Retrieved Jan 11, 2015, from <http://www.marsecreview.com/2012/07/malacca-strait-cooperation/>

ازدادت التبادلات والتدفقات فيه من الطاقة والسلع على نحو ملحوظ منذ الصعود الصيني في التسعينيات. فكانت هذه التبادلات آسيوية وعالمية، تركّزت بشكلٍ أساسي بين الصين وأوروبا التي أصبحت شريكها الأولى تجارياً منذ عام 2005¹. فيحسب مُعطيات نظام معلومات حركة مرور السفن في كوالا لامبور، مرّ

¹NathalieFau, **Les enjeux économiques et geostrategiques dans le Detroit de Malacca**, Edition Choiseul, n° 47, 2013, pp132-133.

في مضيق ملقا عام 2012 : 75477 سفينة مُقابل 60064 عام 2000، وقد شكَّلتُ هذه الزيادة القوية في حركة الشَّحن ثلث حركة المُرور في المضيق¹، تحوَّل معها مضيق ملقا إلى منطقة حسَّاسة ونُقطة مرورٍ أشبه "بعنق الزَّجاجة" شكَّلتُ مسرحاً للتَّجاذبات العالمية وأصبحتِ الطَّريق الأكثر أهمِّية من حيث حجم التَّبادلات والنَّقل.

البند الثَّاني: الإرهاب البحري: قنابل عائمة

-عوامل جذب في المضيق:

لعبَ مضيق ملقا دورينِ مُهمَّينِ إقليمياً وعالمياً، تجلَّى الدَّور الأوَّل في مُساهمته بتنمية المناطق الإقليمية (لا سيَّما العائدات التي تجنيها الدُّول الساحلية من المرور) والثَّاني بتطوير نُظم التَّجارة العالمية على مدى السنين المَاضية. نَعني بِنُظم التَّجارة الشَّبكات والموانئ وطُرق الشَّحن المُستخدَمة من قِبل التُّجار والمُسيطر عليها من قِبل الأنظمة السياسيَّة².

يَسْتَمِدُّ مضيق ملقا أهمِّيته الدَّائمة من عامل الجُغرافيا وهو مَوقِعُه الإستراتيجي. فهو لا يُشكِّل مورداً مالياً فقط للدُّول المُشاطئة له وإنما للدُّول المُستخدِمة له- والتي تكونُ أحياناً بعيدة جداً عنه- ولشركات الشَّحن. وهو

¹Khalid. N, **Features, Trends and prospects of Container shipping in The Strait Of**

Malacca and Policy Implications For Malaysia, unpublished report, made for MIMA,2011.

²اليوم أصبح لدينا مؤتمرات حول الشحن وخطوط الاندماج الاقليمية ونعني بالخطوط أنظمة الطرق والسكك الحديدية مما يعزز المرونة في الاقتصاد في ملقا والأكيد إزدهار النظام العالمي للشحن.

اليوم محور رئيسي للملاحة البحرية العالمية وشرياناً حيويًا للتجارة داخل المنطقة¹، مما أعطاه بُعداً إستراتيجياً خاصاً.

مما لا شك فيه أنّ ملقا ما يزال نقطة رئيسية بين بوابات الشحن الإستراتيجية، فهو أقصر طريق بحري من موانئ الهند والخليج الفارسي. وعلى الرغم من أهميته السياسية والإقتصادية إلا أنه لا يخلو من المخاطر.

-صعوبات المرور في مضيق ملقا:

إنّ التّحول في مجال اتّجاهات نقل وتسويق الطّاقة عبر البحر يضع ضغوطاً متزايدة على طرق الملاحة البحرية إلى شرق وجنوب شرق آسيا، وعلى الممرّات المائية وأماكن الإختناقات العالمية المتواجدة هناك ممّا يخلق صعوباتٍ مروريةٍ وهذا واضحٌ وجليٌّ في حالة مضيق ملقا.

يُعاني مضيق ملقا من ضحالة المياه² فيه في بعض الأماكن ممّا يؤدي إلى الإصطدام والإزدحام، حتّى إنّ ناقلات النفط العملاقة (التي تتجاوز حمولتها 300 ألف طن) لا يُمكنها العبور بسبب ضيق في عرضه³ ممّا يُعيق مرورها فتُضطر إلى الإلتفاف. فضلاً عن مشاكل بيئية تُؤدّي إلى تباطؤ الحركة في الميناء المُزدحم

¹NathalieFau,Les enjeux economiques et geostrategiques dans le Detroit de Malacca,opcit p, 131

²تصل في بعض الأماكن الى 23 متر .

³حيث يصل عرضه الى 2.8 كم فتُضطر ناقلات النفط العملاقة الى الإلتفاف مسافات أبعد عبر مضيقي لومبوك أو مضيق ماكاسار.

أصلاً¹ كإلقاء النفايات ، تسرب نفطي، عوادم الإحتراق ، حطام 34 سفينة على الأقل يعود تاريخها إلى القرن 19 ، فضلاً عن العقبات المحتملة بسبب الحوادث².

لتعزيز التجارة عبر مضيق ملقا ينبغي على الدول الساحلية تسهيل عمليات التبادل من توفير الأمن للتجار وسفنهم، عُملاتٍ مُستقرّة ، موانئ لرسى السفن، إمكانية التزود بالوقود، إصلاح وصيانة السفن، مساحاتٍ واسعةٍ لتخزين البضائع التي تنتظر الشحن إلى السوق العابر..

-المخاطر المحفوفة بعبوره:

أثارت أحداث 11 أيلول 2001 قلق مُستخدمي مضيق ملقا من حصول هجمات إرهابية وأعمال قرصنة ، لا سيّما التخوف من "الإرهاب الإقتصادي" الذي يهدف إلى تعطيل التجارة عبر المضائق. ونظراً للطبيعة المُعقّدة لهذه التهديدات المحتملة غير التقليدية، أُضيف بعد آخر لمسألة الأمن في المضائق وهي إمكانية حدوث هجمات إرهابية ضدّ أهدافٍ إقتصادية بما فيها الناقلات³، فتحوّلت ناقلات النفط والغاز والفحم إلى "قنابل عائمة". ومع إرتفاع كمية التّدفّقات في مضيق ملقا أصبح محطّ أنظار القراصنة وأيُّ تعطيلٍ لتدفّق

¹ في مادتها رقم 147 نصّت إتفاقية قانون البحار والمحيطات على كيفية التّوفيق بين الأنشطة وبين البيئة البحرية.

²International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL) and protocol of amendment of 1978,1340,U.N.T.S.61.

اتفاقية ماربول الموقعة سنة 1973 وتم تعديلها في سنة 1978. متضمنة الحد من إلقاء النفايات والتسرب النفطي وعوادم الإحتراق. وهدفها المعلن هو : الحفاظ على البيئة البحرية عن طريق القضاء التام على التلوث بالزيت والمواد الصارة الأخرى وتقليل التصريف العرضي لهذه المواد. دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ سنة 1983، وفي سنة 2005 كان قد وقع عليها 136 دولة. تخضع جميع السفن الموقعة على الإتفاق والرافعة العلم الخاص على بنود هذا الإتفاق بغض النظر عن مكان تواجدها في البحر.

³في تشرين الاول عام 2002 تعرضت ناقلة نفط فرنسية "ليمبورغ" الى تفجير قبالة السواحل اليمنية.

الحركة البحرية (كخطف السفن ، إرسال قنبلة عائمة إلى المضيق، إحداث هجماتٍ تتسبب بأكبر قدرٍ من الأضرار كقصف عبّارة¹ أو غرق ناقلة حيث مرور النفط السائل يوقر الإمكانيات² سيكون واسع الإنتشار ، بعيد المدى وآثاره ضارة³.

نصت المادة 101 من إتفاقية البحار والمحيطات على الأعمال التي تعدّ قرصنةً وهي :

1-أيّ عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الإحتجاز أو أيّ عملٍ سلبيّ يُرتكب لأغراضٍ خاصّةٍ من قبل طاقم أو ركّاب سفينةٍ خاصّةٍ أو طائرةٍ خاصّةٍ ويكون موجّهاً:

أ-في أعالي البحار ضدّ سفينة أو طائرةٍ أخرى أو ضدّ أشخاصٍ أو ممتلكاتٍ على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

ب-ضدّ سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أيّة دولة.

2-أيّ عملٍ من أعمال الإشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تُضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

¹Yun Yun Teo, **Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia**, studies in conflict and terrorism,27 April 2007, pp541-561.

To cite this article: Yun Yun Teo (2007) Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia, Studies in Conflict & Terrorism, 30:6, 541-561, DOI: 10.1080/10576100701329568

²Ibid, pp542-543.

³Joshua H.Ho,**Enchancing Safety,Security,and Environmental Protection of the straits of Malacca and Singapore: the cooperative mechanism**, Ocean Development and international law, Taylor & Francis Group,8 May 2009, p233.

<http://dx.doi.org/10.1080/00908320902864854>20-1- 2018

3-أي عمل يُحرّض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (1، 2) أو يُسهّل عن عمد ارتكابها. على الرغم من أنّ للسفن الحقّ بالمُرور الحرّ عبر المضيق على بعد 12 ميل من حدود الدّول المُشاطئة بموجب هذه الإتفاقية ، كما إنّ التّعريف الدّولي للقراصنة ينطبّق فقط على المياه الدولية.

قانونياً، تمّ تجريم أعمال القراصنة لأوّل مرّة بموجب إتفاقية جنيف الخاصّة بأعالي البحار عام 1958 ثمّ بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982¹ بعد أن استقرّ العُرف الدّولي على تَخويل الدّول حق إلقاء القَبض على سفن القراصنة سواءً كانت في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لها، ومن ثمّ إلقاء القَبض على القراصنة ومُحاكمتهم وعقابهم².

اختلفت وُجّهات النّظر حول إمكانية حدوث عمليات إرهابية في مضيق ملقا وحول إمكانية تحوّل القراصنة إلى إرهابيين بين الدّول الساحلية (ماليزيا وإندونيسيا) وبين الدّول المُستخدمة له ، مما يُفسّر الخشيّة من تدويل إدارة المضيق والرّفوض الإندونيسي والماليزي من التّصديق على إتفاق التّعاون الإقليمي لمُكافحة القراصنة والسّطو المسلّح ضدّ السفن في آسيا³.

إنّ الإرهاب البحري مُشكلةً عابرةً للحدود الوطنيّة تتطلّب مُستوى عالٍ من التّعاون بين الدّول وأقلّ تَعَنُّتاً بشأن مَفهوم السّيادة. في ما يلي، سنُعرض مَواقف الدّول من إدارة المضيق من خلال الإجماعات الثلاثة التي

¹Yun yun teo, op.cit, pp544-545.

² أحمد رفعت، صالح الطيار، الإرهاب الدولي، مركز الدراسات العربي الأوروبي، باريس، 1998.

³ The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP). (Accessed at www.recaap.org. 20-1-2018)

عُقدت في عواصم الدول الثلاث المُشاطئة حول تعزيز السّلامة البحريّة والأمن والبيئة في مضيق ملقا، وما توصلت إليه من نتائج.

القسم الثاني: الإنزلاق من السيادة المحليّة إلى تدويل إدارة المضيق

إنّ أهمية مضيق ملقا لمجموعة كبيرة من الدول طرّح مسائلَ مُتشعبةً على طاولة البحثِ منها : تكاليف الصيانة، مصادر التمويل، مسألة الأمن في المضيق، السّلامة البحريّة، خاصّة وأنّ إجراءات الملاحه دقيقة وحساسة فيه نظراً لضيقه (12 متر في نقاطه الأكثر ضيقاً¹)... فبرزت وُجّهات نظرٍ مُختلفة بينَ الدول أوّلها الإختلاف بين الدول السّاحلية والدول المُستخدمة على التكاليف وكيفية تقاسمها وصيانة البنية التّحتية للملاحه فيه.

على سبيل المثال تواجه إندونيسيا وماليزيا صعوبَةً في تغطية تكاليف صيانة البنية التّحتية البحريّة منذُ عام 1990، ومع إستخدامٍ مُرتفعٍ للممرّ أصبحت تُشكّل عبءاً تحوّل دون السّلامة البحريّة، ممّا دفع "منظمة البحريّة الدوليّة لحماية الممرّات البحريّة الحيويّة" لتأطير نموذجٍ للتعاون أُدخلت فيه الدول المُستخدمة للمضيق².

¹ Hamzah .A, **The Straits of Malacca , International co-operation in trade, Funding and navigational safety**, 1997, pp3-14.

² N. Fau, **Le nord de Sumatra : une périphérie indonésienne sur le détroit de Malacca, un espace partagé entre intégration nationale et recomposition transnationale** , thèse de doctorat, 2003, pp. 567-573.

الفقرة الأولى: شواغل الدول الساحلية.

تاريخياً، كانت القرصنة في مضيق ملقا ليس فقط وسيلةً مُربحةً لجمع الذهب والأموال ، ولكن أيضاً أداةً سياسيةً هامةً، حيثُ اعتمدَ بعض الحُكَّام¹ على القرصنة في المنطقة للحفاظ على السيطرة عليها. ظلَّ مضيق ملقا عرضةً للإحتلال الأجنبي منذ القرن السادس عشر حيثُ استولت عليه البرتغال ثم هولندا ثم بريطانيا على التوالي، حتَّى عادَ بعد الحرب العالمية الثانية إلى سيادة الدول التي تقع على شاطئه، والتي اختلفت على كيفية إدارته لتأتي إتفاقية قانون البحار والمحيطات لتُنظِّم حركة الملاحة ثمَّ المؤتمرات برعاية دولية لتأطير آلية تعاون بين هذه الدول.

البند الأول: دوريات "مالسيندو" وإطار التعاون

_دوريات مالسيندو:

خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار عام 1974، رفضت ماليزيا وإندونيسيا حرية الملاحة وتمنَّتا عدم تدويل إدارة المضيق للحفاظ على أمنهما الداخلي وخوفاً من تكبيل سيادتها، حيثُ كانت الصين الدولة الوحيدة التي دعمتهما في مطالبهما² مقابل إعتراض قُوات البحرية التابعة للدول المُستخدمة للممر (قُوات البحرية الأميركية واليابانية والهندية بشكلٍ أساسي) والتي كانت تلتقي على مبدأ حرية الملاحة مُنددة بمحاولات الدول الساحلية للسيطرة على المضيق³. ومع هذا الإهتمام الدولي بالمضيق، اعترضت إندونيسيا

¹كان أحد هذه الأمثلة الحاكم فلمبان في القرن الرابع عشر حيث نشر الكثيرين من القرصنة الموالين له بغرض السيطرة على المضيق وتوسيع ولايته.

²ترى الصين بذلك حماية لمصالحها إذ لا يناسبها وجود قوات أجنبية للحماية في مضيق ملقا.

³Michaël. Leifert, **International Straits Of the World: Malacca, Singapore and**

Indonesia, Alphen aan den Rijn, The Netherlands, Sijthoff and Noordhohh, 1978, pp115–124.

وماليزيا على التّدخل في شؤون المضيق مهما كانت الأسباب والمخاوف ، وبرأيهما التّخوف من تحالف القرصنة والإرهاب هو أمرٌ مبالغ فيه بعكس سنغافورة (حليفة الولايات المتحدة الأميركية) التي اعتبرت أنّ خطر القرصنة خطراً حقيقياً¹ يستلزم اللجوء إلى القوى الدولية². في هذا السياق، أعلنت ماليزيا وإندونيسيا سلسلةً من الاعتراضات من بينها رفض اقتراح الأدميرال "توماس فارغو" بإنشاء أمن بحري إقليمي عام 2004³، كما رفضنا الإقتراح الصيني بحماية المضيق⁴. وخشية تحوّلها "لدولٍ ضعيفة" قرّرت الحكومتان الماليزية والإندونيسية في حزيران 2004 تعزيز الأمن في المضيق بمُضاعفة الدوريات المشتركة ورفع أعداد الحرس على جانبي المضيق⁵. فأطلقت في 20 تموز 2004، بالإشتراك مع سنغافورة دوريات بحرية⁶ في مضيق ملقا مهمتها تنظيم دوريات الدول الثلاث⁷ المشتركة في

¹E Frecont, « Géopolitique de la Piraterie au Sud-Est asiatique. Conflit de représentations », dans Les seigneurs de la mer, Outre Terre 25, Revue européenne de géopolitique, 2010, pp. 102-103.

²ibid, pp102-103.

³ l'Amiral Thomas Fargo, commandant de l'US PACOM(U.S Pacific Command) de créer le Regional Maritime Security Initiative (RMSI).

⁴ASEAN+3

⁵أمّا MakJun Num فرأى أن الأمر ما هو إلا إفصاحاً عن حسن نية للمجتمع الدولي باتخاذ تدابير من قبل الدول الشاطئية للتصدي للمشاكل والمحافظة على أمن الممرات.

J.Tsuneskawa, **Japan Perspectives on the Straits of Malacca**, op.cit, pp31-40.

⁶MSCP:la Malacca Straits Coordinated Patrol.

⁷عام 2005 تم تعزيز هذا الجهاز بوضع دوريات عسكرية عبر الطائرات المشتركة وأطلق عليها مبادرة "عيون السماء"، عام 2006 تم إنشاء وكالة استخبارات ثلاثية الهدف منها اشتراك الدول الثلاث بالمعلومات حول ما يتعلق بالملاحة في المضيق.

إطار آلية عمل مالمسيندو¹. كما رفضت عام 2005 الإقتراح الياباني بوضع حرسٍ يابانيٍّ على ضفاف المضيق².

نتيجةً للتكاليف الكبيرة التي يتطلّبها الأمن البحري في مضيق ملقا ولتقلّها على ماليزيا وإندونيسيا بادرت مُنظمةُ البحريّة الدوليّة لحماية الممرّات البحريّة الحيويّة" بتأطير نموذجٍ للتعاون أدخلت فيه إندونيسيا وماليزيا والدول المستخدمة للمضيق⁴³.

أسرعت المنظمة في دورتها 93، بين 15 و19 تشرين الثاني في مقرّها في لندن، إلى عقد اجتماعٍ رفيع المستوى للنظر في طرق ووسائل تعزيز السّلامة والأمن وحماية البيئة في مضيق ملقا، من أجل تمكين المعنيين تطوير خُطط العمل المناسبة لحماية مضيق ملقا ومُكافحة الإرهاب. قامت بثلاث إجتماعات في عواصم الدول الثلاث المُحاذية للمضيق أي إندونيسيا(2005)، ماليزيا(2006)وسنغافورة (2007). خلّصت في نهاية الأمر إلى إيجاد آلية تعاون تتضمّن 3 هيكلية للتّسيق: صندوق المَعونة على الملاحة، لجنة خاصّة مسؤولة عن المشاريع المُخصّصة ومنتدى للمُشاورة⁵. والنّتيجة كانت وضع إطار تعاوني بين

¹Nathalie Fau, **Les Detroits En Asie du Sud Est**, op.cit, p 128.

² A. Tan, **The Emergence of Naval Power in the Straits of Malacca**, Defence Studies, vol.12, n°1, mars, 2012, pp. 106-135.

³Ibid, pp. 567-573.

⁴Nathalie Fau,**les enjeux economiques et geostrategiques dans le Detroit de malacca**,ibid, p129.

⁵Joshua H. Ho,**Enchancing Safety,Security,and Environmental Protection of the straits of Malacca and Singapore: the Cooperative Mechanism** op.cit, pp233-247.

مُستخدمي المضيق والدُّول السَّاحلية الذي اعتُبر إنجازاً تاريخياً منذُ اتفاقية قانون البحار والمحيطات 1982¹.

-آلية التعاون

عُقد أول لقاء في جاكرتا في إندونيسيا في أيلول 2005 حيث اجتمع رؤساء قوَّات الدِّفاع في الدُّول الثَّلاث² المُطلَّة على ملقا. ناقشت فيه المسائل المُتعلِّقة بسلامة وأمن المَضيق وحماية البيئة وتسهيل التَّعاون وتقسُّم الأعباء؛ كما اتَّفِق خِلاله على تبادل المعلومات وتعزيز التَّدابير التَّعاونية في مَجال الأمن، بما في ذلك الدَّوريات المُنسَّقة في المضائق، برامج التَّدريب وبناء القُدرات لمعالجة التَّهديدات الأُمْنية للشَّحن البحري وتمَّ الإِتِّفاق على آليَّة تَعاون من قِبَل الدُّول السَّاحلية الثَّلاث على أساسٍ منتظمٍ مع الدُّول المُستخدمة³.

في العام التَّالي عُقد إجتماع في كوالالامبور في أيلول 2006 "الهدَف منه تطوير الآليات والبرامج لتسهيل التَّعاون في الحِفاظ على المضائق آمنةً ومفتوحةً للمِلاحة . وكانت آليَّة التَّعاون المُتَّفِق عليها مؤلَّفة من 3 عناصر: فَرِيق الخُبراء والتَّقنيين المعني بسلامة المِلاحة وهو مؤلَّف من كبار المسؤولين والخبراء والتَّقنيين من السُّلطات البحريَّة في إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة..

اختُتمت الإِجتماعات في سنغافورة عام 2007 حيثُ أُطلِّقت آليَّة التَّعاون رسمياً وهي مؤلَّفة من 3 عناصر: فريق الخُبراء والتَّقنيين المعني بسلامة المِلاحة وهو مؤلَّف من كبار المسؤولين والخبراء والتَّقنيين من السُّلطات البحريَّة في إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة.

¹Joshua H. Ho, **Enchancing Safety, Security, and Environmental Protection of the straits of Malacca and Singapore: the Cooperative Mechanism** op.cit,p234.

²حُدِّدت إحتياجات الدُّول السَّاحلية وجرى الحديث عن نُظم للإدارة البيئية والبحرية والحماية، وتمَّ الإِتِّفاق على تأليف دوريات بحرية وجوية وتقسُّم المعلومات والإِستخبارات بين الدُّول المُطلَّة على السَّاحل.

³Joshua H.Ho,op.cit, pp236-237

اعترفت هذه الآلية بحقوق الدول المستخدمة وأصحاب المصلحة الآخرين والدور الذي يمكن أن تقوم به، وأن هذا التعاون ينبغي أن يكون على أساس طوعي فبقيت السيادة للدول الثلاث على المضيّق ولكن بتمويل خارجي¹.

البند الثاني: الأمن المُخصّص وإشكالية السيادة.

تغيّر مفهوم الأمن البحري مع نهاية الحرب الباردة حيث تمّ إيلاء مزيدٍ من الأهمية "لقضايا الأمن البحري غير التقليدية" أي القرصنة والإرهاب . وبسبب المخاوف من وقوع هجوم إرهابي بحريّ كبير بدأت الحكومات تنظر إلى أمن المحيطات العالم بقلقٍ بالغٍ. فكانت قضايا الأمن البحري في مضيّق ملقا تحت المجهر . وقد كثرت التقارير التي تُحذّر من القرصنة التي تُواجه الشّحن في هذا المضيّق مع إزدياد الوعي تجاه مخاطر حدوث هجمات إرهابية فيه². لذلك تضاعفت أهمية المضيّق وطُرحت إشكالية السيادة مع وجود شركات تأمين خاصة³ تقوم بوظائفٍ مُماثلة لتلك التي تقوم بها الدول، حيث يُثير وجود حُرّاس هذه الشّركات

¹J. Ho, **The International Maritime Organization–Littoral State Meeting on Enhancing the Safety, Security and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore** Maritimes Studies, janvier–février 2007, pp. 16–21.

²وقد أفادت الإحصاءات الرّسمية التي قدّمتها المنظمة البحريّة الدوليّة أن في ملقا يوجد أعلى نسبة إبلاغ عن هجمات القرصنة على الصعيد العالمي.

تقرير لجنة السّلامة البحريّة عن دورتها 80th session للجنة السّلامة البحريّة عن دورتها 80th session (المنظمة البحريّة) الدوليّة، 24\80، 24 أيار 2005، الفقرة 17.

³يشار إليها أحياناً باسم الشركات العسكريّة الخاصّة.

المُسلّحين على متن السفن التي تدخل مياه الدولة مسائل قانونية¹. هذه الشركات تُدير خدمات الأمن البحري في مضيق ملقا بتأمينها للسفن والموانئ ومُنشآت الطاقة، إلى جانب الأمن الذي تُوفره الدول الساحلية ووكالاتها الحكومية. تستخدم هذه الشركات موظفين في أغلبهم عسكريين سابقين من قوات النخبة من جميع أنحاء العالم، وهي تُقدّم نوعين من الخدمات :

1-خدماتٍ راميةٍ لمنع هجمات عقب السفن التجارية، حماية مناطق الصيد،حراسة منشآت الطاقة البحرية والموانئ، استخدام حراس مُسلّحين على متن السفن فضلاً عن تدريب البحارة وموظفي إنفاذ القانون والعسكريين.

2-خدمات تُركّز على الإستجابة للأزمات وما بعد الهجوم وتشمل التّحقيق،استرداد السفن المخطوفة أو المفقودة والسفن المسروقة، والتّفاوض في حالات الطاقم أو الموظفين المُختطفين ،وانقاذ الرّهائن بعد فشل المُفاوضات، وتقديم الإسعافات الأولية والإجلاء في حالات الطوارئ أو الحوادث أو الاخطار الطّبيعية.

تشط هذه الشركات في مضيق ملقا لأسبابٍ مُتنوعةٍ من بينها كونه ممرّاً عالمياً، وتمّ تصنيفه كمنطقة معرّضة لهجوم إرهابي. وبسبب هذا التّهديد ازداد الخوف لدى أصحاب السفن والبضائع . وطُرحت علامات إستفهامٍ حول أنواع الأدونات المتاحة لحمل هؤلاء الأفراد الأسلحة. وعدم وجود قواعد وضوابط واضحة قابلة

¹ Noor Apandi Osnin, **options Private Maritime Security Company(PMSC) in The Strait Of Malacca**, in WMU Journal of Maritime Affairs, Maritime Institute of Malaysia (MIMA) , Vol. 5, No.2,2006, pp 195–206.

يبدو أنّ مجلس ادارة الشركات الأمنية الخاصّة يستفيد من ثقل تكاليف الإجراءات على الدولتين الماليزية والإندونيسية بشكل خاص.

للتطبيق في إندونيسيا وماليزيا¹. ولكن على الرغم من وجود هذه القوانين لا تطلب هذه الشركات التصاريح لحمل أفرادها الأسلحة².

إنّ الإستعانة بمصادر خارجية للخدمات العسكرية لا تكاد تكون ظاهرة جديدة فمُنذ 15 عاماً تنامي ظهور شركات خدماتٍ عسكريةٍ تُؤمّن الدعم اللوجستي، تدريب الوحدات العسكرية، جمع المعلومات ، تحليل المخاطر لحماية ممتلكات الناس في مناطق الصراع³، وهي ليست جديدة في منطقة جنوب شرق آسيا. فقد تشطت هذه الشركات بعد إعتداء 11 أيلول 2001⁴. وعلى الرغم من الجهود التي تبذلها الدول الساحلية

¹Singapore Ministry of Foreign Affairs, **Statement at the General Debate of the First Committee on Disarmament**, 12 October 2000.

http://app.mfa.gov.sg/pr/read_content.asp?View,653, (accessed at 6-5-2017)

تكمن الإشكالية الأساسية بأنّ خدمات هذه الشركات تتطلب أحياناً من موظفيها حمل الأسلحة النارية ، وبالبحث عن القوانين المرعية الإجراء نجد أنّها تختلف كماً ونوعاً بين دولةٍ وأخرى في المنطقة. ففي بعض البلدان كماليزيا وإندونيسيا، تنظّم هذه الأمور بواسطة مراسيم بينما في بلدان أخرى كسنغافورة تُمارس نزع السلاح الصّارم ولديها قوانين محدّدة.

² See K Kramer, **Legal Controls on Small Arms and Light Weapons in Southeast Asia**, Small Arms Survey, Occasional Paper no. 3, Geneva, July 2001, p 3.

³ibid,p14.

⁴وقد عبّرت بعض الحكومات عن قلقها إزاء عدد من الخدمات التي تقدمها الشركات الأمنية الخاصة في المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة ،وقد شدّد مدير الأمن الداخلي الماليزي على وجوب طلب تصريح من وزارة الأمن الداخلي الماليزية لكي تعمل⁴.وفي المؤتمر الذي عقد عام2006 ذكر مدير المعهد البحري الإندونيسي أنه " لا توجد تراخيص لهذه الشركات الامنية الخاصة للعمل داخل المياه الاقليمية كما علق أنّ سفن الحراسة التابعة للسلطات الأمنية الخاصة يمكن اعتبارها مدمرة لسيادة الدولة وأنشطتها المرخصة وغير المرخصة قد تُشكّل سابقة للقوى الأجنبية للدخول الى المضيق والتحكم فيه.

Caroline Liss ,**The Role of Private Security Companies in Securing the Malacca Strait** op.cit ,p16.

لتأمين الشحن في المضيق فإن هجمات القرصنة على السفن التجارية وقوارب الصيد لا تزال تحدث¹. إنَّ النَّقص العام في الرقابة الدولية والوطنية على الشركات الأمنية الخاصة يُمكن أن يؤدي ليس فقط إلى مشاكل قانونية ولكن أيضاً إلى مشاكل أمنية.

إنَّ التنظيم والإشراف على الشركات الأمنية هو ضرورة، لذلك يتعيّن على هذه الشركات الإمتثال للقوانين واللوائح التي تضعها الدول التي تقدّم فيها خدماتها وهي مهمة مُعقّدة عندما تكون هذه السفن التجارية أو الناقلات محميّة من قِبَل هذه الشركات حيث إن هذه السفن لا تتحرّك فقط بين ولايات قضائية مختلفة وإنَّ تستخدم حق المرور البريء ولكنها تجري عادةً تحت علم دولةٍ أخرى.

الفقرة الثّانية: الإهتمام الدولي بالمضيق ومُحاولات بسط النفوذ.

شهدت تدفّقات الصين من النفط والغاز والمواد الخام والسلع المُصنّعة إرتفاعاً بشكلٍ مُتّرد منذ تحوّلها عام 1993 إلى أكبر تاجرٍ وأكبر مستوردٍ للنفط² ، وهي تستخدم أكثر من 53% من مُستورديها لإستهلاكها الخاص³. إلا أنّ الصين ليست المُستورد الوحيد ، تأتي اليابان بعدها بالدرجة الثّانية لجهة إستيراد النفط كما

1

.Hesse H., Charalambous N.L."New Security Measures for the International Shipping Communi, In: WMU Journal of Maritime Affairs.Vol. 3 (2004),No. 2, pp. 123–138.

² وقد مرّ في مضيق ملقا من ناقلات نفط وغاز أكثر بثلاث مرّات ممّا يمرّ في قناة السويس وأكثر بخمسة عشر مرة ممّا يمرّ في قناة بنما، والنكّهات المنخفضة تشير إلى مرور 20.000.000 برميل بحلول عام 2020 .وهذه المستوردات ستمرّ بمعظمها حوالي 80% منها في مضيق ملقا .

³بحسب الوكالة الدولية للطاقة يمكن أن تصل احتياجات الصين الى 15 مليون برميل في اليوم عام 2038 مقابل 8.6 مليون عام 2015 .
<https://www.iea.org/>(accessed at 20-1-2018).

لتصدير بضائعها . أما الهند فاهتمامها بمضيق ملقا ينبع من نظرتها إليه كجزء من بحر أندامان وتُحاول صدّ التوغل الصيني في المحيط الهندي عبر تأمين حدودها البحرية إنطلاقاً من إستراتيجيتها الدفاعية الجديدة. فما هي إهتمامات اليابان بمضيق ملقا؟ وما هي إستراتيجية نيودلهي تجاهه.

البند الأول:أهمية مضيق ملقا لليابان

كثاني أكبر مُستوردٍ للطاقة يتزايدُ الإهتمام الياباني بمضيق ملقا بسبب المصالح الحيوية . إذ يُعتبر شرياناً حيوياً للإقتصاد سواءً لوارداتها من المواد الخام أم لصادراتها إلى أوروبا من السلع المُصنّعة. يمرُّ عبره ما يقرب من 41% من إجمالي واردات الأرخييل الياباني ،80% منها نفط قادمٌ من الخليج العربي . ومن أجل تأمين إمداداتها، تُشارك اليابان منذ مُنتصف 1960 بتمويل تأمين المضيق، ففي عام 1968 قامَ وزير النّقل الياباني بالتّعاون مع شركات النّفط والنّاقلات والشّركات الخاصّة العاملة في القطاع البحري (التأمين، بناء السفن، ملاك السفن) بإنشاء مجلس مضيق ملقا¹ الذي يقَدّم المساعدة التّقنية والمالية لتحسين ظروف الملاحة في ملقا².

قبلَ الحرب العالمية الثّانية، لم يوجد روابط تاريخيّة هامّة لليابان مع منطقة جنّوب آسيا ولكن مع خسارة إحتياطات الفحم في الحرب كما خسارة هذه الأخيرة ونقص الطّاقة ، دَفعاها إلى البَحْث أبعد من ذلك على

¹MSC: Malacca Strait Council

² Nathalie Fau, **les enjeux economiques et geostrategiques dans le Detroit de Malacca**, op.cit, p 130.

إمدادات الذهب الأسود. فأصبحت منذ ال 1960 تُشارك بنشاط في تنمية الموارد والإستغلال في الخليج

العربي العربي من خلال شركات النّفط مثلاً Japan Arabian Oil Company¹.

تُسْتَعْرَق رحلة ناقلة نَظ من الخَلِيج العَرَبِي إلى يوكوهاما حوالي 600 ميل بَحْرِي بِإِسْتِخْدَام مضيق ملقا ولكنّ

أكثر من 750 ميلٍ بحريّ بِإِسْتِخْدَام مَضِيقِي لومبوك وماكاسار. علماً أنّ الناقلة تتحرّك بسرعة 15 عقدة،

وهذا من شأنه أن يُضيف 3 أيّام للرحلة². فضلاً عن أنّ الرّياح السّائدة في ماكاسار هي شمالية شرقية ممّا

يزيد خطر حدوث اضطرابات³.

لا تَسْتَطِيع اليابان تحمّل تبعات انقطاع مواردها من النّفط لأنّه يُشكّل عَصَب اقتصادها⁴، ونتيجةً لأزمته

البترول عام 1973 و 1979، ولضمان واستمرار نموّها، تحفّز اليابانيون لاعتماد نهج سياسة للطاقة

يقومُ على 3 أهداف أساسية:

1. ضمان أمن إمدادات النّفط

2. تطوير مصادر الطاقة البديلة

3. تعزيز حفظ الطاقة والإقتصاد⁵.

¹Donald B.Freeman, **Straits of Malacca Gaeway or Gaunglet?**, McGill–queen’s university Press,2003, p117.

²Ibid,pp118–120

³فضلاً عن أن الإضرابات السّياسية سائدة في لومبوك وماكاسار.

⁴Donald B Freeman,op.cit,p122.

⁵Ibid,p122.

لذلك إنَّ الهدَفَ من تواجد اليابان في مضيق ملقا إقتصادي أكثر منه عسكري¹ . فماذا عن الإهتمام الهندي؟

البند الثاني: العقيدة الهندية بمواجهة التَّوغل الصيني.

كان تركيزُ الحكومة الهندية مُنصباً على نُموها الإقتصادي أكثر من الإلتفاتِ إلى الخارج وإلى أساطيلها التجاريّة وبحريّتها المتواضعة². فقد كانت قلقةً على حُدودها البرية مع الصين وباكستان أكثر من إهتمامها بحُدودها البحريّة³. تغيّرت المُعطيات منذُ التسعينيات مع الإستراتيجية الهندية الجديدة وأظهرت اهتماماً حديثاً في مضيق ملقا⁴ .

أكدت العقيدة البحرية الهندية عام 2004 على ضرورة التَّواجد عسكرياً على السَّاحة الدَّولية بمراقبتها الممرَّات البحرية للمحيط الهندي⁵. والهند آخذة في الظُّهور كدولةٍ مُستعدّةٍ للعمل بقوةٍ مؤكّدةٍ عُرفها العسكري خارج حُدودها⁶.

¹ J. Tsuneskawa, **Japan Perspectives on the Straits of Malacca**, op.cit.

² S. Prabhakar, W. Lawrence, **Maritime Security Triangulation of ASEAN–Australia–India, An Indian Perspective** , 2009, pp. 219–242.

³ تشانغ لي جيون، **علاقات الجوار المنسجمة، المعهد الصيني للقضايا الدولية**.
<http://www.chinatoday.com.cn/arabic/2006n/0610/4.htm> accessed st 2–5–2017.

⁴ يبلغ طول الحدود بين الصين والهند حوالي 2000 كلم مربع، مقسّمة إلى الجزء الشرقي ووسط غرب المنطقة المتنازع عليها 125000 كلم مربع. في نيسان 2005 اتفق الطرفان على المبادئ السياسية المرشدة لتسوية قضية الحدود من خلال التَّشاور السِّلمي لا من خلال التَّهديد باستخدام القوة.

⁵ Nathalie Fau, **LES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET GÉOSTRATÉGIQUES du Détroit de Malacca**, op.cit, pp134–135.

⁶ **Indian Strategy towards the Strait of Malacca**, South Asian Media Net, suppl. South Asian Journal , Lahore [Lahore], 02 July 2012.

قبل وصول الهند إلى قوة عسكرية عظيمة، حققت الصين موطئ قدم حقيقي في المنطقة من خلال بنائها لتحالفات وقواعد عسكرية (منها ميناء غوادر في باكستان) ما اعتبرته الهند توغلاً صينياً يُمثل تحدياً لمصالحها الإستراتيجية الخاصة. خلقت الاستراتيجية الصينية شعوراً لدى نيودلهي أن الصين باتت تُطوقها في البحر وتُخترق مجالها الحيوي والأمني مُهددةً مصالحها في محيطها القريب مباشرة. فبدأت اتخاذ تدابير تحدّ من التمدد الصيني¹.

وفي إطار التّطمين الصيني للهند ، يؤكّد الباحث الصيني تشو بو أن التّواجد الصيني في المحيط الهندي ليس الهدف منه إنشاء قواعد عسكرية بل تحقيق هدفين: الأول جني مكاسب إقتصادية والثاني تأمين الحماية لخُطوط المواصلات. وما يهّم القوات البحرية الصينية هو المرور الآمن وليس إقامة قواعد عسكرية².

ما يُساهم في نجاح السياسة الهندية هو ما يُسمّى "عرض العلم"³ والذي يقوم على تعزيز الوجود العسكري الهندي من خلال جعل الدول المُجاورة لها أكثر استعداداً للتعاون مع نيودلهي⁴. تُرجم نجاح هذه السياسة بالإستفادة من عمليات القِصنة في مضيق ملقا من خلال المُشاركة في مبادرة "Eye In The Sky" أي الدوريات الجوية لتأمين المرور فيه عبر قوّاتها الجوية . وقد عزز ذلك في قبول الهند كموضوع حيوي في المنطقة ومُستعدةً للإنخراط بالمبادرات الجماعية. تُحاول المساعدة في المُراقبة وتُسعى جاهدةً إظهار نفسها كبلدٍ مُشارك في القضايا الأمنية حول مضيق ملقا، وتبدو بارعةً نسبياً في الإستفادة من القضايا الأمنية المشتركة على طول المضيق. فعلاقات الهند بماليزيا وسنغافورة تُتيح لها التّواجد في مضيق ملقا مع طموح

¹ Indian Strategy towards the Strait of Malacca, op.cit, p1.

² شانون تيبازي، طريق الحرير البحري يواجه خيط اللؤلؤ، ذا دبلومات، 13 شباط 2014.

³ "Presentation of the Flag", It is based on an assumption that marking India's military presence.

⁴ عام 2010 قامت الهند بمناورات عسكرية ليس فقط مع سنغافورة وإنما مع ممثلي المكونات البحرية من 12 دولة اقليمية بما في ذلك جميع البلدان التي تقع على طول مضيق ملقا.

هندي بأن لا يقتصر نفوذها على مدخل المضيق وإنما يمتد إلى ما هو أبعد أي: بحر الصين الجنوبي وصولاً إلى تايوان؛ وذلك في محاولة لموازنة الدور والنفوذ الصيني الذي امتد إلى مجالها الحيوي مباشرة.

تُشجّع الولايات المتحدة الهند على لعب دور أكبر في تأمين المحيط الهندي . وهي ردة فعل أيضاً على ما أُطلق عليه إستراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية¹. أعلن الأميركيون التخوف من "التهديد الصيني" الذي سرعان ما تبنته الهند، حيث أكدت نيودلهي على تطويقها من قبل الصين. وكرّد على هذا الإختراق لمنطقة النفوذ الهندية ، تُعمّق الهند علاقاتها مع بورما والموزمبيق واليابان. في الوقت نفسه الذي تضع الصين نفسها كقوة في المنطقة البحرية لتشكل فرصة متاحة للبلدان الآسيوية للخروج من علاقة ثنائية غير متوازنة مع الهند². لدى الهند رؤية أنّ مضيق ملقا هو فرع من بحر أندامان. لذلك قامت بإنشاء قواعد بحرية جديدة في أندامان ونيكوبار³، حيث تقوم "العقيدة البحرية الهندية" على تطوير التعاون البحري مع قوى البحرية للدول المجاورة في المنطقة. وقد وقّعت مع تايلاند إتفاقية شراكة إستراتيجية عام 2001 ومع إندونيسيا عام 2005 من أجل القيام بدوريات مشتركة عند المدخل الشمالي للمضيق⁴.

¹ والتي سنشرحها في الفصل الثاني.

²Laurent Amelot, LA STRATÉGIE CHINOISE DU « COLLIER DE PERLES », **outr terre**, n°25-26, 2010, pp183-198.

³ S. Prabhakar, W. Lawrence, op.cit. p. 228.

⁴ R. B. Rai, India's Perspectives on the Straits of Malacca, in **Proceedings of the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca** : Charting the future, Kuala Lumpur, June 2009, pp23-24.

منذ عام 1993 تُشارك البحرية الهندية سنوياً بتدريباتٍ ثنائيةٍ مع سنغافورة . وقَّعت إتفاق ReCAAP عام 2006 وأصبحت تُشارك في مركز المَعلومات في سنغافورة عبر ضابطٍ هندي. وهي اليوم في موقعٍ حسَّاسٍ ودقيقٍ لأنَّه يجب عليها تأمين مَساتحها البحريَّة ومَصالِحها الإقتصاديَّة مُتجنِّبةً إتهامها من قِبَل جيرانها بالتَّدخل في شؤونهم إذ لم يُحبِّذوا مُشاركة بحريَّتها في العمليَّات الأميركيَّة Sagitarrarius في مضيق ملقا¹. ومن أجل تبيان إحترامها إلى الدُّول المُشاطئة للمضيق تُشارك الهند بِتمويل 6 مشاريع من أنظمة التَّعاون بالمضيق. وطالبت المُشاركة في الدُّوريات المُشتركة MSCP من أجل مُراقبة المدخل الشَّمالي الغربي لملقا فُقُوبلت مُطالباتها بالرَّفُض من ماليزيا وإندونيسيا وسنغافورة².

في المُحصَّلة، على الرُّغم من وضوح مواد اتِّفافية قانون البحار والمحيطات 1982 إلا أنَّ التَّجاذبات قائمة حول إدارة مضيق ملقا بين الدُّول الساحلية والدُّول المُستخدِمة له تبعاً لمَصالِح كلِّ منها . حقَّقت الصين نموّاً سريعاً وتمدُّداً أثار قلق الولايات المُتحدة الأميركيَّة الهند واليابان بشكلٍ خاص. يُقابل النُّمو الصيني تخوُّفٌ أميركي حيثُ تعمل الولايات المتحدة إمَّا مباشرةً أو بواسطة حُلفائها في المنطقة على عرقلة هذا النُّمو، من بين الوسائل المُستخدِمة تسليط الضَّوء على مضيق ملقا كمِنطقةٍ معرَّضةٍ للإرهاب والحاجة لوجود دوريات قوَّاتٍ من البحرية الأميركيَّة في المضيق.

¹Nathalie Fau,opcit,pp 135–136.

²Yun Yun Teo,Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia, op.cit, pp541–561.

إنَّ تَغْلُغْلُ النُّفُوزِ الصِّينِيِّ فِي المُحِيطِ الهِنْدِيِّ هُوَ نَتِيجَةٌ لِرِغْبَةٍ بِكِينٍ فِي التَّوَسُّعِ مِنْ أَجْلِ حِمَايَةِ وَصُولِهَا إِلَى مَوَارِدِ الطَّاقَةِ فِي الخَلِيجِ العَرَبِيِّ وإفْرِيقِيَا وَتَأْمِينِ إِمدَادَاتِهَا مِنَ النِّفْطِ رَكِيزَةً إِقْتِصَادِيًّا. فِي حِينِ أَنَّ التَّحْدِيَّ اليَوْمَ بِالنِّسْبَةِ لِلوَلَايَاتِ المِتْحَدَةِ الأَمِيرِكِيَّةِ هُوَ إِعَاقَةُ وَصُولِ الصِّينِ لِهَدْفِهَا مِنْ خِلَالِ السَّيِّطْرَةِ عَلَى طُرُقِ المُحِيطِ الهِنْدِيِّ وَالمُطَّرِقِ البَرِّيَّةِ فِي القَارَّةِ الأَسِيويَّةِ¹. لِذَلِكَ فَإِنَّ بِنَاءَ طَرِيقِ الحَرِيرِ سَتَشْهَدُ مُنَافَسَةً لِلسَّيِّطْرَةِ عَلَى المَمَرَاتِ. فَمَا هِيَ إِسْتِرَاتِيجِيَّةُ عَقْدِ اللُّوْلُو؟ وَمَا هِيَ سِيَّاسَةُ الإِحْتِوَءِ الأَمِيرِكِيَّةِ؟ هَلْ تَسْتَطِيعُ الوَلَايَاتُ المِتْحَدَةُ إِغْلَاقَ مَضِيقِ مَلَقَا وَعِرْقَلَةَ طَرِيقِ الحَرِيرِ البَحْرِيِّ؟ هَذَا مَا سَتُنْتَحَدِثُ عَنْهُ فِي الفِصْلِ الثَّانِي مِنْ هَذِهِ الدَّرَاسَةِ.

¹ نَفْطِ الشَّرْقِ الأَوْسَطِ، غَازِ آسِيَا الوَسْطَى وَالمَوَارِدِ الزَّرَاعِيَّةِ فِي إفْرِيقِيَا.

الفصل الثاني: علاقات مدّ وجزر: مضيق ملقا مسرحاً للتّجاذبات.

إنّ الإهتمام الدولي بمنطقة جنوب شرق آسيا مرده إلى النمو الصيني السريع الذي التفتت إليه الولايات المتحدة الأمريكية في عهد الرئيس باراك أوباما^{1,2}. ففي محاولة لمحاورة التمدد الصيني ، نُقل محور الإهتمام الأمريكي من الشرق الأوسط³ إلى هذا الجزء من العالم ، مُتجلباً بزيارات للرئيس أوباما إلى دول آسيا الواقعة على المحيط الهادئ (اليابان وفيتنام) والتي شكّلت تأكيداً رسمياً على أنّ آسيا أصبحت من أهمّ الأوراق في السياسة الخارجية للولايات المتحدة الأمريكية.

إنّ خشية الصين من محاولات الولايات المتحدة لتطويقها وإجهاض مساعيها لتأمين خطوط إمداد الطاقة لإقتصادها المتنامي⁴، وكممرّ نفطٍ إستراتيجي يمرّ عبره معظم مُستوردات الصين من البترول¹ ، ومع إمكانية

¹ لأن سلفه الرئيس جورج بوش الابن كان منشغلاً بالحرب على الإرهاب.
² الإعلان الأولي عن المحور جاء في خضمّ الحملة الإنتخابية لباراك أوباما عام 2012.
³ الذي انعكس بسحب القوات الأمريكية من الشرق الأوسط (العراق وأفغانستان). وتجدر الإشارة إلى أنّ أميركا تُعتبر أنّ المنطقة العربية هي بوابة آسيا، لذلك ورُغم إعلان انسحاب معظم قواتها العسكرية من العراق، فإنها عزّزت قواعدها الكثيرة التي تحيط بالخليج وفلسطين، وحسب تقرير لجنة العلاقات الخارجية في مجلس الشيوخ سبقي أميركا على 13 ألف جندي في الكويت، تحسباً لأيّ أزمة مفاجئة في المنطقة. إضافة إلى القواعد البحرية الهامة في قطر والبحرين، وقواعد المملكة العربية السعودية والعراق وتركيا . وشدّد وزير الحرب الأمريكي على ضرورة وأهمية التواجد العسكري للولايات المتحدة في الوطن العربي، وتوقّع الإبقاء على 40 ألف جندي، بعد "الانسحاب" من العراق، وعلى 68 ألف جندي في أوروبا، القريبة من روسيا ومن الوطن العربي... وأكد تقرير مجلس الشيوخ على أهمية علاقات واشنطن بدول مجلس التعاون الخليجي، "الحفاظ على الإستقرار في المنطقة، وتحسباً لأيّ تهديد للإقتصاد العالمي، فهي تحتوي على أكثر من نصف مخزون العالم من النفط وثالث مخزونه من الغاز، وتعبر مياهاها 40 بالمائة من مجموع التجارة البحرية النّفطية العالمية"... (نشر التقرير في 18 حزيران 2012)

⁴ بحسب الوكالة الدولية للطاقة يمكن ان تصل احتياجات الصين الى 15 مليون برميل في اليوم عام 2038 مقابل 8.6 مليون عام 2015 .

<https://www.iea.org/>(accessed at 20-1-2018)

إقبال ممرّ مضيق ملقا بوجه الصين من قبل الولايات المتحدة الأمريكية لأسبابٍ مُتعدّدة²، شرّعت بكين إلى البَحْث عن مَصادر للطاقة متنوّعة تُحرّرها من أيّة عراقيل تقف أمام نُموّها، مِنْ بَيْنها حساسية وضعها إزاء مَضيق ملقا وغياب إمكانيّة نُشرِ قُواتها البَحْرية فيه، فكانت فكرة إعادة إحياء طَريق الحرير³ التي أُعلنت مع خَريطةٍ رَسميةٍ مَبدئيةٍ لطريق الحرير الجَديد⁴ من 3 طَرق وهي:

-طريق بحري يتضمّن الموانئ ذات الأهميّة الإستراتيجية العالمية وهي تنطلق من السّاحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط.

-طريق بَرّي وهو " الحزام الإقتصادي " لطريق الحرير الذي يُرافقه برامج لبناء بُنى تحتية ، سِكَك حديدية، مَطارات خُطوط أنابيب غاز و نَفت .أحد هذه الخطوط سيُستخدم لنقل نَفت بحر قزوين إلى الصين، وخطّين آخرين من ميناء Birman de Sittwe و kunning والآخر من سيبيريا و Daqing إلى الصين .

تتبع أهميّة طريق الحرير الجديد من رُبطه للعالم (أيّ القارّة الآسيوية الإفريقية والأوروربية) بشبكةٍ إقتصاديّةٍ واسعةٍ تَستفيد منها دول الممرّ⁵.

¹ Marc Lanteigne, **China's Maritime Security and the Malacca Dilemma**, Asian Security, vol(4), 2008, pp143-161.(Accessed at 20-1-2018)

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14799850802006555?journalCode=fasi20>

² سنتحدث عن احتمالات إقبال المضيق في الفقرة الثانية من القسم الثاني في هذا الفصل.

³ أطلقها الرئيس الصيني " إكسي جينبنغ" في ربيع عام 2011.

⁴ وكالة شينخوا وكالة أنباء رسمية أصدرت سلسلة من المقالات وضّحت فيها تفاصيل طريق الحرير الجديد وذلك في 8 أيار 2014.

⁵ Savar Jalolov, **Comment La Nouvelle Route De Soie Peut Metamorphoser L'Asie**

Central, Relu par Alix Ladent et Gregoir Domenach, novastang.org, 30 juillet 2016.

القسم الأول: التنافس الإستراتيجي الصيني-الأميركي في جنوب شرق آسيا.

تعود بداية طريق الحرير إلى حكم سلالة هان في الصين منذ حوالي مئتي سنة قبل الميلاد، وقد أُطلق عليه هذا اللقب سنة 1877 من قبل العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريتشهوفن ، وكان ممراً تجارياً ملحوظاً يربط الصين وروسيا وآسيا الوسطى وغرب آسيا وأوروبا. إعادة إحيائه اليوم تُنبع من طموحات صينية أدواتها القوة الذكية وهذا الطريق واحدٌ من هذه الأدوات¹. قبل التسعينيات، طمحت الصين إلى التوجه غرباً من خلال حملتها "الذهاب غرباً" للحد من التفاوت في التنمية بين المناطق الساحلية والأراضي الداخلية الشاسعة². لم تعد هذه الحملة اليوم حملة تنموية داخلية للمناطق الصينية³، بل باتت سياسة خارجية للتوجه نحو الغرب والافتتاح حيث تجسدت مبادرة الحزام والطريق⁴.

http://www.novastang.org/fr/region_ouighoure/comment_la_nouvelle_route_de_soie_peut_metamorphoser_lasie_central/ accessed at 20-7-2017

¹ جوزف ناي، القوة الناعمة وسيلة النجاح في السياسة الدولية، ترجمة محمد توفيق البيجرمي، العبيكان بالتعاقد مع بيليك أفيرس نيويورك، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 2007.

² من خلال تقديم المساعدات المالية ونقل الموارد البشرية المتقدمة ووضع مشاريع تجارية واسعة النطاق.

³ وهو أمر مهم في تعزيز الموقع الصيني على الساحة الدولية كأكبر بلد نام.

ما يُضعف نموذج التنمية الصينية هي التوترات الداخلية (قضية تايوان، التيب، قضية شينجيانج كلها مخاطر انفصالية وعوامل مزعزة لإستقرار الصين وسلامة أراضيها)، مظاهرات السكان، الحفاظ على معدل النمو، أزمة البطالة، الهجرة الداخلية، تفاوت الدخل، الحالة الايكولوجية، الأزمة البيئية، عواقب التنمية بدون فرامل على التنمية، خُصوبة التربة تلوث الهواء.. كلها عوامل تُضعف مصداقية الصين موضع شكٌ على الساحة الدولية. فضلاً عن تبعيتها تجاه المواد الأولية والتكنولوجيا المُستوردة، وهو تحدٌ كبير لبكين يُبقي الولايات المتحدة الأميركية واليابان متفوقة عليها.

Magali Robert, Puissance Chine: **La Strategie d'affirmation internationale chinoise**, Fiche de l'IRSEM, Mars 2010.

⁴Derek Scissos, **should American Root For a Reforming China**, center for the National interest ,16 october 2013.

nationalinterest.org/commentary/should-america-root-reforming-china-9241.

بالمقابل أعزبت الولايات المتحدة الأمريكية عن قلقها تجاه الصعود الصيني من خلال تصاريح عديدة إقترنت بتحول إستراتيجي من خلال الشراكات مع الدول لا سيما تلك التي كانت عدوة سابقاً للولايات المتحدة (كفيتنام¹ واليابان²).. وهي تقوم بموازة طريق الحرير الصيني بسلسلة³ من القواعد العسكرية من بحر الصين إلى تايوان واليابان إلى بحر قزوين وجمهوريات آسيا الوسطى⁴. فما هي هذه المبادرة التي أثارته قلق الولايات المتحدة الأمريكية؟ وهل يمر طريق الحرير البحري بمضيق ملقا؟

¹ رفعت القيود على السفر، وفتح البلدان مكاتب دبلوماسية، وأزيل عام 1994 الحصار الإقتصادي. ترافق التطبيع السياسي مع الإقتصادي حيث وقعت فيتنام وأميركا اتفاق تجاري ثنائي عام 2001 تم بموجبه التخلي عن الضرائب في عدد من البضائع وتخفيضها على عدد آخر. تواصلت "لدلة" الاقتصاد الفيتنامي بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية عام 2007 ثم توقيع اتفاق "الشراكة عبر المحيط الهادئ" مع 11 بلداً آخر عام 2015 (انسحبت أميركا بقرار من ترامب عام 2017 من هذه الاتفاقية). والمرجح أن النظرة الأميركية للتحالف بين البلدين تتناسى الواقع ولا يمكن لأي تحالف بينهما بلوغ مستوى استراتيجي لعدد من العوامل لعل أهمها هواجس الماضي التي ما زالت تسكن الرُعاء الفيتناميين وتقودهم في اتجاه تنويع علاقاتهم والإبقاء على توازنها، ويتلخص في سياستهم العسكرية المبنية على "اللغات الثلاث": لا تحالفات عسكرية، لا قوات أجنبية على الأراضي الفيتنامية ولا انحياز مع قوة أجنبية لمحاربة أخرى.

فيتنام بعد 43 عاما على "سايفون": الغزاة يعودون... لاستفزاز الصين، الأخبار، عدد 3413، الثلاثاء 6 آذار 2018

² تعتبر اليابان أن الصين تشكل مصدر تهديد للأمن القومي الياباني وهي تفترض إعادة تسليحها بدعم أميركي.

³ إرسال مشاة البحرية الأميركية إلى أستراليا حلقة أخرى من حلقات السلسلة المقصود بها تكبير الصين. كما إعادة نشر القوات الأميركية غرب المحيط الهادئ أثار المخاوف الصينية بشأن نوايا الولايات المتحدة الأميركية.

ذهب الأميركيون إلى أستراليا للتأسيس لقواعد عسكرية وبحرية ثابتة هناك حيث من المنتظر أن تتحول أستراليا شيئاً فشيئاً إلى أهم حليف في المنطقة للقوات العسكرية الأميركية العاملة في مجال جنوب شرق آسيا والمحيط الهندي.

www.washingtonpost.com/world/national-security/us-to-expand-ties-with-australia-as-it-aims-to-shift-forces-closer-to-se-asia/2012/03/19/gIQAPSLcS_story.html accessed at 20-1-2018.

⁴ التنافس الأمريكي الصيني من أجل الزعامة والريادة الإقليمية والعالمية، الجزائرية للدراسات الاستراتيجية، 1 آذار 2015.

<https://www.politics-dz.com/threads/altnafs-almriki-alsini-mn-gl-alzyam-ualriad-alqlimi-ualyalmi.123/> accessed at 1-3-2018

سننكلم في ما يلي عن التنافس الصيني_الأميركي بشكلٍ عام في هذا الجزء من العالم (جنوب شرق آسيا) لِننتقل بعدها إلى الحديث عن قدرة الصين على تنويع مصادرها وشركائها.

الفقرة الأولى: مبادرة الحزام والطريق تُهدد التفوق الأمريكي.

قال نائب وزير الخارجية الأمريكية السابق وليام بيرنز: "المحيط الهادئ سوف يكون الجزء الأكثر أهمية وحيوية من العالم بالنسبة للمصالح الأمريكية لعقود عدة مقبلة"، فحوالي 90% من حجم التجارة العالمية ناشط في المنطقة المحيطة بالمحيط الهادئ والهندي حيث يمر نصف عدد الحاويات في العالم عبر المحيط الهندي، وحوالي 71% من المنتجات النفطية في طريقها من الخليج إلى المحيط الهادئ عبر خليج عدن وعمان (تمر من باب المنذب وهرمز 91% من تجارة النفط الخام)، ومضيق ملقا... وترى الولايات المتحدة قوتها وازدهارها في تركيز طاقاتها على عدم السماح للصين توسيع سلطتها ونفوذها في منطقة المحيط الهادئ، حيث تقيم تحالفات عسكرية واقتصادية مع الدول المطلة عليه تمتد من أستراليا إلى اليابان، ومنطقة المحيط الهندي الكبرى. كما يحتوي على الغاز وعدد كبير من المعادن ووفرة في الأسماك. ونوه "باختواء المنطقة على الإقتصاديات الناشئة وأكثر من نصف سكان العالم".

استغلّت الصين هذا الموقع الإستراتيجي لآسيا الوسطى الغنية بالموارد لتصبح في قلب طريق الحرير الجديد التي تهدف إلى ربط الصين بأوروبا. فمع تزايد حجم التجارة الصينية مع دول أوروبا والدول العربية وتطوره بشكل كبير، والرغبة في توسيع الأسواق وإنشاء سوقٍ جديدة غرباً بعد السوق الأمريكية الضخمة، الحاجة إلى مصادر الطاقة من بعض الدول وتحديداً الخليجية.. كلّها عواملٌ أعادت إحياء مشروع طريق الحرير

البحري". فكيف وُلد هذا المشروع؟ على ماذا ينطوي؟ وكيف تصرّفت الولايات المتحدة حياله؟

البند الأول: إطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد

أُقيمَ في 14 أيار 2017 قِمةٌ خُصِّصَتْ لإطلاق مبادرة الحزام والطريق¹ في العاصمة الصينية بكين والتي عُرِفَتْ بأكثر سياسات الرئيس شي جينينغ طُمُوحاً. "وكانت المبادرة قد أُعلنَ عنها للمرة الأولى عام 2013، حيثُ كانت تحمل اسم "حزام واحد وطريق واحد"، وتتضمن إنفاق الصين مليارات الدولارات² على طريق استثماراتٍ في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بالقارة الأوروبية.

والمبادرة هي بالأساس إستراتيجية تنموية تتمحور حول التّواصل والتّعاون بين الدّول، وخصوصاً بين الصين ودول أوراسيا، وتتضمن فرعين رئيسيين، وهما "حزام طريق الحرير الإقتصادي" البرّي و"طريق الحرير البحري"³.

السببان الرئيسيان لإعادة إحياء طريق الحرير:

1- تّريد الصين توطيد علاقتها مع شركائها الآسيويين في وسط آسيا والشركاء الأوروبيين. فهذه المناطق غنيّة بالثروات الطبيعيّة، كما إنّ طريق الحرير حفز إعادة التّخطيط حول كيفية استخدام الأراضي في الصين لتكون فعّالة ومُستثمرة من النّاحية الإنتاجية لتخدّم تنفيذ طريق الحرير بشقّيه البرّي والبحري.

2- رفع التّبادل التجاري من 400 مليار إلى 1000 مليار عام 2020¹.

¹ كما تهدف القِمة أيضاً إلى توفير فرصٍ للتّوحيّج على إتفاقيات تعاون مع دُولٍ ومُنظماتٍ دولية في مجالات التعاون المالي والعلوم والتكنولوجيا والبيئة وتبادل الخبرات.

² تتفق الصين حالياً حوالي 150 مليار دولار سنوياً في الدول الـ 68 التي وافقت على المشاركة في المبادرة.

³ مشروع "طريق الحرير" الصيني، بي بي سي بالعربي، 15 أيار 2017.

قال وانغ شياوتاو، نائب رئيس مفوضية التنمية والإصلاح الوطنية الصينية في حديثٍ لوكالة شينخوا الرّسمية للأخبار: "إنَّ الغرض من المبادرة هو تأسيس قاعدة أكثر انفتاحاً وكفاءةً للتعاون الدولي، وشبكةً أكثر قوةً من الشراكات مع الدول المختلفة، والدفع باتجاه إنشاء نظامٍ دوليٍّ أكثر عدلاً وعقلانيةً واتزاناً".

"جغرافياً، يتضمّن الفرع البري من المبادرة ستّة ممرّاتٍ إضافةً إلى طريق الحرير البحري.

وهذه الممرّات هي:

الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتدّ من غربي الصين إلى روسيا الغربية.

ممرّ الصين - مونغوليا - روسيا الذي يمتدّ من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.

ممرّ الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية الذي يمتدّ من غربي الصين إلى تركيا.

ممرّ الصين - شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتدّ من جنوبي الصين إلى سنغافورة.

ممرّ الصين - باكستان الذي يمتدّ من جنوب غربي الصين إلى باكستان.

ممرّ بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار الذي يمتدّ من جنوبي الصين إلى الهند.

طريق الحرير البحري الذي يمتدّ من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط².

¹Michel nazet, La Chine et ses frontières : Risk ou Monopoly ?,in la revue

géopolitique, le 28 mars 2015.

<https://www.diploweb.com/La-Chine-et-ses-frontieres-Risk-ou.html> (accessed at 2-5-2017).

²مشروع "طريق الحرير" الصيني، المرجع السابق.



اعتبرت الصحفية الأميركية "Financial Times" ¹ أن الصين تقود الطريق في سباق التنمية الاقتصادية ² وتُدشّن نوعاً آخر وأوسع وأقوى من العولمة : إنَّها بدأت تُهدّد التفوق الأميركي ³ . إنَّ أرقام معدّل النمو

¹ أ.ف.ب، الاستراتيجية العسكرية الأميركية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، 24 حزيران 2012.
² فقد تمكّنت الصين من التغلب على الولايات المتحدة الأميركية تجارياً خلال عام 2012 لأول مرة في تاريخها.. وقد تم إحتساب مُجمل التّبادل التجاري من خلال جمع الصادرات و الواردات عدا قطاع الخدمات. وشكّل في الولايات المتحدة 3.82 تريليون دولار في حين بلغ هذا المؤشر في الصين 3.87 تريليون دولار في الفترة ذاتها.

ويُرجّح خبراء أن يتقدّم الإقتصاد الصّيني على مُنافسه الأميركي بحلول عام 2017 مُتخطياً حاجز 20 تريليون دولار.

³التنافس الأميركي - الصيني من أجل الرّعاية والريادة الإقليمية والعالمية، المرجع السابق.

الصيني الإقتصادي ثاني أكبر إقتصاد في العالم وصلت إلى 6.9% عام 2015 ؛ عام 2016 إنخفض إلى 6.6%؛ ومُتَوَقَّع أن يَنخَفِض إلى 6.2% عام 2017¹. وبالرغم من الإنخفاض النسبي تبقى هذه الأرقام مُرتفعةً مقارنةً مع باقي دُول العالم. على أثر هذا النُمو تمَّ إنتقال مركز النُّقل الإقتصادي السِّياسي العالمي من الغرب إلى الشرق وتحديداً شرق آسيا. ورغم بعض الشكوك في أوساط الخبراء حول استمرارية الديناميكية الإيجابية الصينية يتفق بعضهم على أنَّ قفزة بكين لن تمرّ دون أن تنعكس على خارطة التُّكتلات التَّجارية العالمية.

أخيراً تُشير دِراسات البحريّة الأميركيّة إلى أنَّ المُحيط الهندي وما حوله سيكوّن مَسرحاً رئيسياً للنِّزاعات العالمية خلال 10 أو 15 سنة قادمة.

البند الثاني: إستراتيجية عهد اللؤلؤ وخط الحرير البحري وجّهان لعملة واحدة.

"وُلد طريق الحرير نتيجةً للدبلوماسية المُسمّاة " الواقعية المؤسّساتية " ³² والحاجة الصينية المُلحّة لمصادر الطّاقة بإعتمادها على أمن الممرّات البحريّة في بحر الصين .وهو تحدّ يُضاف إلى الطّريق البحري لطريق الحرير خُصّوصاً في ظلّ التّوترات في بحر الصين ¹⁴. فأين يمرّ هذا الطّريق البحري؟

¹Martine Bulard, la longue marche vers l'ouest, in **le Monde Diplomatique**, mars 2015.

²الواقعية المؤسّساتية هي بناء بُنية تحتية جديدة في الخارج ذات تأثيرات ثقافية، إجتماعية، إقتصادية، إتصالات وغيرها، لتنعكس على السياسات العالمية، وهذه أوجه من " القوة الناعمة".

³ Frederic martel, la politique étrangère chinoise prend la route de la soie, in **slate**, 29/3/2015.

<http://www.slate.fr/story/99575/chine-route-de-la-soie> (accessed at 20-5-2017)

⁴كالنِّزاع على السّيادة في بحر الصين. بعض الأمثلة عن التّوترات في بحر الصين:

يتمدُّ طريق الحرير البحري الجديد من " فوزو " في الصين إلى " هانوي " مروراً بجاكارتا فكوالا لامبور وصولاً إلى نيروبي ، ثمَّ صُعوداً إلى أثينا فالبنديقية². إنَّ مُروره في كوالا لامبور وجاكارتا يعني أنَّ مَضيق ملقا حلقة من حلقات هذا الخَط، ممَّا يُضاعف أهميَّته بالنسبة للصين والولايات المتحدة على السَّواء.

أطلقَ المُحلِّلون والخُبراء الأميركيون على إستراتيجية تَوسيع القُدرات البحريَّة الصَّينيَّة³ تَوصيف "خِيط اللؤلؤ"¹ ، قاصِدين باللؤلؤات مراكزَ إسناد القُوات البحريَّة والجويَّة الصَّينيَّة الممتدَّة من جزيرة هاينان في بحر

⁴في عام 2010 ،إصطدم قارب صيد صيني في المياه التي تديره اليابان فأمر حرس السواحل اليابانيين بالمغادرة، واعتقل حرس السواحل القبطان، حيث أعلنت الحكومة أنه سيحاكم على الأضرار التي لحقت به في عام 2012 كان هناك مواجهات مع مانبلا على سكاربوروشول، التي كانت تُعتبر سابقاً جزءاً من الفلبين . ولا تشمل جميع النزاعات آسيا أو حُرية الملاحة. ففي عام 2012 أيضاً ، قدّمت الأرجنتين قضية مكافحة الإغراق ضد الصين في منظمة التَّجارة العالميَّة.

في القضية الأولى ، قالت بكين إنَّه نظراً لأنَّ الجُزر تنتمي إلى جمهورية الصين الشعبيَّة ، فإن حرس السواحل الياباني كانوا يتسلَّلون وليس الصياد، وطالبتُ بالإفراج الفوري عن القبطان . وعندما لم يحدث ذلك، هدّدتُ الحكومة الصَّينيَّة بفرض حظرٍ على الشاحنات الأرضيَّة إلى اليابان ، وتعرَّضتُ الواردات اليابانيَّة لإبطاء الإجراءات الجمركيَّة. أما بالنسبة للفلبين ، فقد اكتشفتُ بكين الآفات الحشريَّة على الموز وتوقَّفت عن استيرادها وبالإضافة إلى ذلك، أعلن أنه سيَتعيَّن عليه ،لأسباب تتعلَّق بالسلامة ، أن يبدأ في فحص المانجو والبابايا وغيرها من المُنتجات الزراعيَّة الفلبينيَّة .صادرات الفاكهة إلى جمهورية الصين الشعبيَّة هي مصدر دخل ملايين الدولارات للفلبين . وفي حالة الأرجنتين ، توقَّفت بكين عن استيراد حبوب فول الصويا ، مما شكَّل ضَعْطاً على الإقتصاد الأرجنتيني فسحبتُ الرئيِّسة كريستينا كيرشنر الشكوى.

رشا ظريف ،طريق الحرير الجديد : قوة صينيَّة عالميَّة، رسالة ماجستير، الجامعة اللبنانيَّة، 2018.

²العديد من الباحثين في الشؤون الدوليَّة يتوسعون في جغرافيَّة "خِيط اللؤلؤ" ليصل إلى الصومال وتنزانيا ثمَّ صعوداً نحو بور السودان وصولاً إلى مرفأ "بيريّه" اليوناني مروراً بالمناطق الإقتصاديَّة على قناة السويس.

³Lawrence Spinetta, **The Malacca Dilemma – Countering China’s “String of Pearls” with Land-Based Airpower**, School of Advanced Air and Space Studies, Maxwell Air Force Base, June 2006.

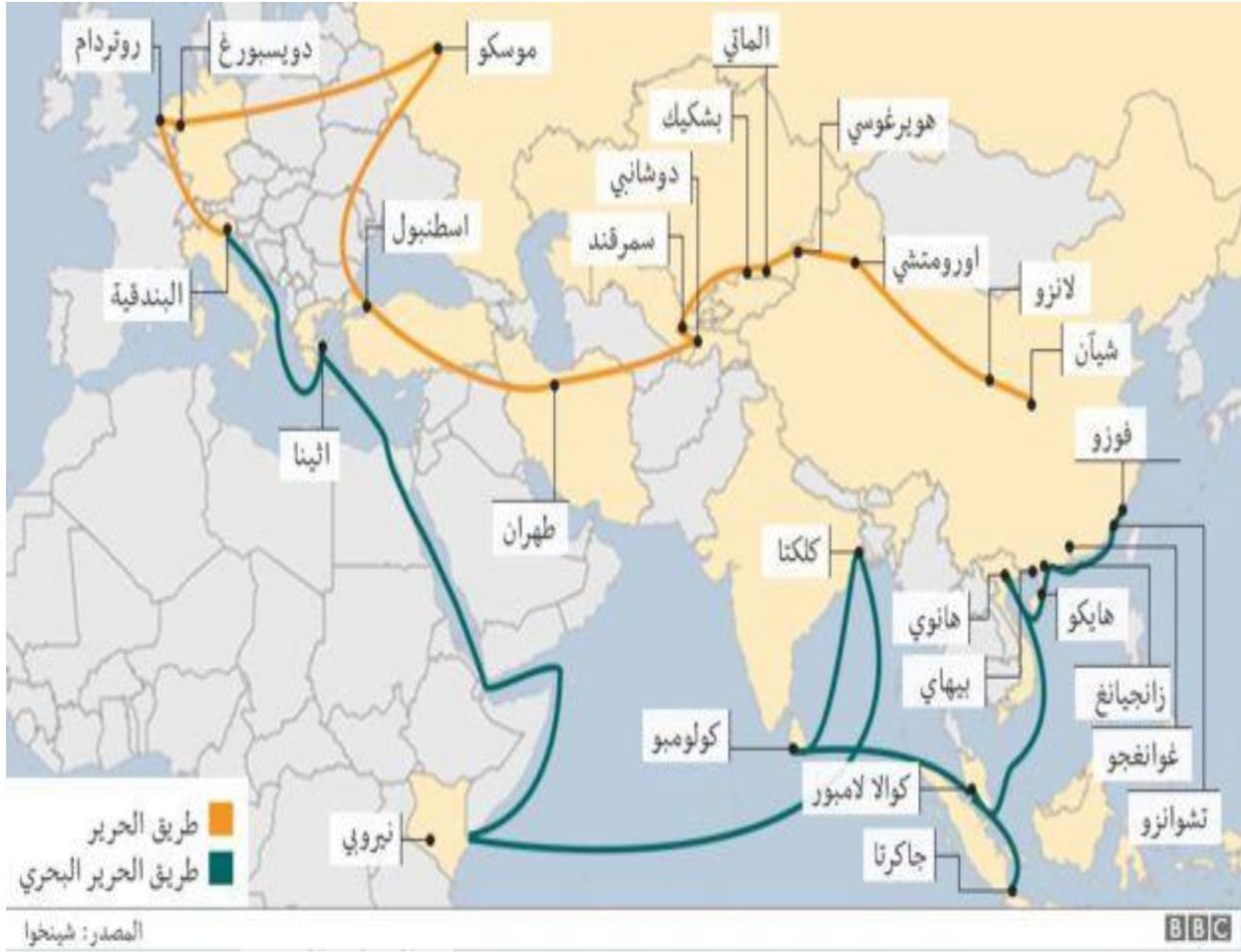
الصين الجنوبي حتى مضيق هرمز ومن خلال القواعد المندرجة ضمن خيط اللؤلؤ. تتحدّى الصين التواجد العسكري الأميركي في بحر المنطقة وتسعى إلى ضمان أمن طرق استيراد النفط والغاز من الدول العربية وإيران وإفريقيا². مع العلم أنّ الصين ترفض إطلاق تسمية "عقد اللؤلؤ" على إستراتيجيتها في المحيط الهندي وتعتبرها غير مقبولة لا سيما أنّ مصدر هذه التسمية أميركياً³.

¹ يجد مصطلح "عقد اللؤلؤ" أصله الجيوسياسي في تقرير العقود الآجلة للطاقة في آسيا وهي وثيقة داخلية من شركة استشارية. وقد نشرت في مقال في صحيفة واشنطن تايمز "الصين تبني خطوطاً بحرية استراتيجية".

Laurent Amelot, op.cit, p188.

² الصين على يقين تامّ بأنّ المحيط الهندي هو الشريان الحيوي لإقتصادها ويجب عليها حمايته بشكل أو بآخر عبر إنشاء العديد من المراكز الاقتصادية بهدف حماية الإستثمارات وحركة المرور.

³ أنّ مصدر التسمية يعود إلى تقرير أميركي عام 2005 أعدّه بوز آلان هميلتون، وهو أحد المتعاقدين مع وزارة الدفاع الأميركية.



يقول بوديس فولخونسكي، خبير في المعهد الروسي للدراسات الإستراتيجية، أنّ الصّينيين أنفسهم لا يُفضّلون تسمية إستراتيجيتهم في المحيط الهندي باستخدام مُصطلح "سلسلة اللؤلؤ" الذي جاء من الأدب الإنكليزي. ولكن عدم وجود هذه التسمية لا يعني عدم وجود الإستراتيجية. والصين بالفعل تعمل على إنشاء سلسلة من الموانئ ومحطات تزويد السفن بالوقود ومحطات الزادار في مياه الجزء الشمالي للمحيط الهندي بدءاً من قبالة سواحل شرق إفريقيا وصولاً إلى جنوب شرق آسيا¹.

¹ علوان أمين الدين، "خيط اللؤلؤ"، المحيط الهندي "بحيرة" صينية، جريدة البناء، 23 أيار 2015. www.al-binaa.com/archives/article/26584 ... | خيط اللؤلؤ: المحيط الهندي «بحيرة» صينية | جريدة البناء»

"كان الحذر الأمريكي قد برز بشكل واضح عام 2005، عبر طرح نظرية "سلسلة من اللؤلؤ"، في تقرير

بُعنوان "مستقبل الطاقة في آسيا"، تم تقديمه إلى وزير الدفاع الأمريكي دونالد رامسفيلد. وهذه النظرية الجيوبوليتيكية، تدعو الولايات المتحدة إلى التنبه للمخاطر التي يحدثها تبني الصين لإستراتيجية "سلسلة من اللؤلؤ"، والتي تقوم على بناء قواعد عسكرية تبدأ من جنوب الصين، وصولاً حتى أفريقيا، ويتم من خلالها تطويق الهند عسكرياً والسيطرة على المحيط الهادئ.¹

إذاً سواء أُطلق عليه "طريق الحرير البحري" أو "عقد اللؤلؤ" فإن المضمون واحد وهو سلسلة من المرافق الإستراتيجية والقواعد البحرية، تُشكل نواة الخطة البحرية الصينية التي أطلقها الرئيس الصيني عندما زار إندونيسيا عام 2013.

بيد أن مدير قسم "استراتيجيات المستقبل الموجهة" في مكتب وزير الدفاع الأمريكي دونالد رامسفيلد، يرى: "أن الصين تقوم بإنشاء علاقات على الخطوط البرية ليس فقط من أجل حماية مصالحها "الطاقوية" بل لخدمة

¹ ليلي نقولا، بعد الهزيمة داعش إلى طريق الحرير؟، الميادين، 11 أيلول 2017.

<http://www.almayadeen.net/articles/opinion/823197/%D8%A8%D8%B9%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D9%87%D8%B2%D9%8A%D9%85%D8%A9--%D8%AF%D8%A7%D8%B9%D8%B4-%D8%A5%D9%84%D9%89-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1->

أهدافٍ أمنيةً أيضاً¹ ". لذلك عمدتُ واشنطن إلى إعادة ترتيب أوراقها الخارجية والتَّنبُّه للصُّعود الصيني بإستراتيجياته البرية والبحرية.

الفقرة الثانية: سياسة الإحتواء تواجه طريق الحرير الجديد.

مارستُ الولايات المتحدة الأميركية سابقاً بإطار حربها الباردة سياسة الإحتواء ضدَّ الإتحاد السوفياتي لمنع تمدُّده عبر إقامة الأتحلاف العسكرية . واليوم تُحاول بسط نفوذها وتطويق الصين في إطار إستراتيجيتها الجديدة بطرقٍ شتى. وقد سبق للرئيس الأميركي باراك أوباما أن أطلق على نفسه في إحدى خطبه صفة "أول رئيس للمحيط الهادئ في أميركا" ما عكس تحوُّل اهتمام الولايات المتحدة الأميركية إلى جنوب شرق آسيا. وقد بدأ بالفعل هذا التحوُّل من خلال تكثيف مُناوراتها وتواجدها العسكري قُرب بحر الصين الجنوبي حيثُ تُشارك الدُول الثَّلاث المشاطئة لمَضيق ملقا في عمليات مُتعدِّدة مع الولايات المتحدة الأميركية².

أثارت وزيرة الخارجية الأميركية السابقة هيلاري كلينتون جدلاً واسعاً بتصريحٍ صَغِير لها أعلنتُ فيه أن "القرن الواحد والعشرين سيكون قرنَ المحيط الهادئ مثلما كانَ القرن العشرين قرنَ المحيط الأطلسي بالنسبة للولايات المتحدة الأميركية". هذا التحوُّل الإستراتيجي الأميركي بإتجاه آسيا والشرق الأدنى من خلال شراكات آسيوية جديدة، طرَح العديد من علامات الإستفهام حول النَّتائج المُترتِّبة عنه. في وقت لاحق ،أصدرت وزارة الدفاع الأميركية دليلاً إستراتيجياً يوكِّدُ علَّةَ هذا التَّوجه السياسي لأميركا ويتَّضح من هذه الوثيقة قلقَ الولايات المتحدة من النَّمو العسكري الصيني والرَّغبة باكتساب الهند كحليف رئيسي لها. فعمدت الولايات المتحدة

¹ واشنطن تايمز 17 كانون الثاني 2005.

<https://www.washingtontimes.com/>

² cobra gold وهي تدريبات عسكرية أميركية_تايلاندية في الأساس.

الأميركية إلى التّخفيف من التّوتر القائم بين الهند وباكستان في محاولة لتسوية الوضع وتقرُّغ الهند لموازاة الصعود الصيني والإهتمام بشؤون المحيط الهندي.

لتحقيق أهدافها، تعمل واشنطن على تقوية التّعاون مع حلفائها التّاريخيين كأستراليا، اليابان، نيوزلندا، كوريا الجنوبية وتايلاند، كما تسعى لإقامة شراكات جديدة مع دول أخرى في المنطقة مثل بنغلادش، بروناي، الهند، إندونيسيا، ماليزيا، سنغافورة، وفيتنام. هذا يعني أنّ الولايات المتحدة ستُحكّم الطّوق في بحر الصين الجنوبي¹ حيثُ الخلاف قائمٌ أصلاً على ملكية عددٍ من الجزر والمناطق البحريّة بين كلٍّ من ماليزيا وتايوان وفيتنام وبروناي والفلبين والصين، فالأخيرة سيطرتُ على العديد من المناطق المتنازع عليها وشرعت بفرض الأمر الواقع عبر توسعة الجزر وإقامة جزرٍ صناعية وتطويع منشآت إقتصادية وعسكرية، بهدف إحتواء وفرملة تحركات بكين...

البند الأول: الراديكالية الإسلامية ورقة ضغط أميركية

يُكمن هدف الولايات المتّحدة بالسيطرة على مصادر الطاقة وطرق الإمداد، ليس فقط من أجل إستهلاكها الداخلي، وإنما للضّغط على منافسيها وحُصومها. للولايات المتحدة الأميركية مخزونٌ هائلٌ من الطاقة، وقد طوّرت في السّنوات الأخيرة تقنيات الحفر وإستخراج النّفط والغاز من الصّخور والتّراب لخفض كلفة استخراجه، وقد تُصبح أكبر منتجٍ في العالم وتستعني عن استيراد الطّاقة مُبقيةً السيطرة على مصادر هذه الأخيرة كهدفٍ إستراتيجي أميركي لإضعاف الحُصوم وتحديدًا الصين.

¹ يُعتبر هنري كسينجر، مستشار الأمن القومي الأميركي، أنّ " قطع الإمدادات عن الصين هي الطريق الأقصر لهزيمتها".

أولاً: الحدُّ من طُموحات الصين التوسُّعية:

في إطار سعيها المُستمر لمُحاصرة الصين وعرقلة الطُّريق البَحري الجديد، تُقوم الولايات المتحدة باستخدام وسائل مُتعدِّدة من بينها تحريك الأزمات في دولِ الممرِّ (باكستان، بنغلادش، بورما..) وبعدَ الهزيمة التي لحقت بداعش في الشرق الأوسط (تحديداً في العراق وسوريا) كانَ التَّساؤلُ حولَ وُجْهة المُسلِّحين التَّالية.

"ومنذُ بروز مؤشِّر نهاية التَّنظيم في المَشرق العربي، بدأتِ عمليات داعش تُظهر في العديد من الدُّول الأوروبية والعالم وأبرزها إعلانُه عن عملياتٍ مُتعدِّدةٍ أو تَهديداتٍ في آسيا الوسطى (قالت مديرة قسم آسيا الوسطى في مجموعة الأزمات الدولية ديردري تينان "أنَّ تنظيم الدولة الإسلامية يشكُّل تهديداً جديداً للمنطقة"، مضيئةً "أنَّ دعايته حديثةٌ ولديهم الوسائل للتأثير على سُكان آسيا الوسطى"¹) ، والتي قد تكون مؤشراً على دورٍ وظيفي جديد لداعش بدعمٍ من الولايات المتحدة الأميركية للمُساهمة في نشرِ عَدَم الإِسْتِقْرار على خط "طريق الحرير الجديد" الصَّيني"².

تُشير أستاذة العلاقات الدولية ليلي نقولا إلى أنَّ المرافئ التي تعدُّ استراتيجية بالنسبة لطريق الحرير البحري الصَّيني تدخُلُ ضِمْنَ استراتيجية تقعُ بمُعظمها في استراتيجية داعش التَّوسُّعية الحاضرة وهي على الشَّكل التَّالي:

أ- مرفأ غوادر في باكستان: منحتُ السُّلطات الباكستانية عقوداً للصين لبناء المرفأ في مُحافظة بلوشستان- بعد أن كانت قد طالبت الأميركيين بمُساعدتها على بنائه لعدَم قُدْرتها على تحمُّل كُلفته مُنفردةً ولكنَّهم ماطلوها- لتُظهر داعش في تلك المِنطقة ابتداءً من آب 2016، وتقومُ بعدة هجمات

¹ أ ف ب، آسيا الوسطى قلقة ..جندوه في "داعش" بعد "البوح بحبِّها له"،جريدة النهار،دوليات، 18 أيار 2015.

² ليلي نقولا،المرجع السابق،ص1.

إنّحارية وقاتال مع الشُّرطة الباكستانية وعمليات خطفٍ وقتلٍ لصينيين وباكستانيين في تلك المنطقة. مع العلم أن بلوشستان تقع ضمن خريطة أنابيب نفطية¹ تمتدّ من إيران عبر باكستان إلى الصين (التي حلّت محل الهند في الخطة الرئيسية). تمّ تصميم مشروع غوادر لتتويج البنية التحتية وتوفير مخرج للموارد الطبيعية في بلوشستان وآسيا الوسطى. فُدرت تكلفة المرحلة الأولى منه بـ 240 مليون دولار أميركي ساهمت الصين بـ 166 منها كما إن الشركات الصينية هي التي قدّمت البناء والهندسة والدعم الفني للمشروع. المرحلة الأولى منه عام 2002 وانتهت عام 2005 ، والمرحلة الثانية بدأت عام 2007 وهي مُستمرّة إلى الآن تكلفتها التقديرية 840 مليون دولار. تكمن أهمية هذا الميناء أنّه يقع على بُعد 240 ميل من مضيق هرمز².

ب-بنغلادش: مع نهاية القرن الماضي، قدّمت الصين عروضاً إلى بنغلادش بشأن الوصول إلى مرافق الميناء وغيرها من البنية التحتية للمرور العابر. تمنعت بنغلادش بعلاقات وثيقة مع الصين وعلى مرّ السنين قدّمت لها المساعدات العسكرية والإقتصادية والدعم الفتي.

يقضي الطموح الصيني ربطها بشبكة من الموانئ وخطوط الأنابيب والطرق التي يتغذى منها العملاق الآسيوي.

انضمت بنغلادش إلى مشروع طريق الحرير الجديد رسمياً في تشرين الأول 2016، وبعد أسبوعٍ فقط من هجمات باريس في حزيران 2016، أعلن تنظيم داعش في (مجلة دابق) مسؤوليته عن أعمال

¹ إنّ التساؤلات مثارة بشأن جدوى خط أنابيب النفط الذي سيمرّ في منطقة بلوشستان وجبال الهملايا ذات المناخ القاسي وتجميد مرور النفط خلال فصل الشتاء وغيرها من القضايا التقنية التي يتعيّن التغلب عليها لجعل المشروع قابلاً للحياة.

² Christopher J.Pehrson, String of pearls: Meeting The Challenge of China's rising power across the Asian littoral, July 2006.

<http://www.strategicstudiesInstitute.army.mil>

القتل في بنغلادش، مؤكداً "إحياء الجهاد في أرض البنغال" وإكمال طريق "الجهاد" ليمتد إلى كامل جنوب آسيا. وما زالت أعمال داعش الإرهابية مستمرة في بنغلادش. وقد استغل التنظيم الجماعات الإسلامية البنغلادشية المتطرفة التي كانت نائمة لفترة من الوقت.

ت-ميانمار أو بورما : شاركت الصين بتطوير الموانئ ومُنحت حق استخدام المرافق البحرية والمطارات في مختلف الجزر وعلى طول الساحل. تُشكل ميانمار منفذاً للصين من شأنه السماح للموارد - النفط على وجه الخصوص - ليتدفق إلى الصين دون المرور عبر المياه الضعيفة أي مضيق ملقا. ويُشكل مرفأ Sitwe هدفاً للرغبة الصينية كقاعدة بحرية مُحتملة.

في محافظة راكان، وهي المحافظة نفسها التي تشهد أعمال عنفٍ غير مسبوق وصوراً تنتشر عبر الأنترنت عن مجازر بحق الأقلية من الروهينغا المسلمة. وقد استغل داعش، المشاكل التاريخية بين كل من حكومة بورما وأقلية الروهينغا المسلمة المتواجدة في محافظة راكان والتي تُطالب بالانفصال، ليعلن عن وجود فرع له في بورما في آب 2016 متوعداً بتنفيذ عمليات إرهابية هناك إنقاصاً لما يحدث مع الأقلية الإسلامية هناك¹.

ث-تبقى جزر المالديف والتي تُعد جزءاً من إستراتيجية الصين البحرية، حيث تردت خطط لبناء قاعدة غواصة على واحدة من جزر المالديف البعيدة، وكانت قد وقّعت على إتفاقية للمشاركة في مبادرة "حزام واحد، طريق واحد"، أو ما يُعرف بمبادرة "أوبور" الصينية والتي تُهدف إلى بناء الموانئ وشق

¹ ومؤخراً، وبالتزامن مع العمليات الإرهابية التي ضربت إسبانيا في آب 2017، أعلن داعش عن تنفيذ عملية إرهابية في بورما ضد الجيش البورمي، أسفرت عن مقتل 100 ، وإصابة عشرات آخرين، وهي الشرارة التي أشعلت الأحداث الأخيرة، وساهمت بتهجير مئات الآلاف من الروهينغا إلى بنغلادش والدول المجاورة. ليلي نقولا، المرجع السابق.

الطرق ومدّ خطوط السكك الحديدية لربط الصين بأوروبا، ويضمّ المشروع حالياً ثمانية وستين دولة، ونحو 70% من تعداد سُكّان العالم. غير أنّ الهند لم تُشارك فيه حتى الآن، رغم أنّ جميع جيرانها تقريباً انضمّوا إلى المبادرة الصينية¹.

ج- سريلانكا : عبّرت ببيان واضح عن اتفاق حول توسيع النّعاون البحري مع الصين بشكلٍ كامل. "حيثُ مرفأ هامبنتونا يقع على الطّرف الجنوبي من طريق الشّحن البحري الشرقي الرّئيسي للمُحيط الهندي. عندَ إكتماله سوف يتكوّن من محطّات شحن وإصلاح والتزويد بالوقود، تُقدّر تكلفته الإجمالية بـ 1.4 مليار دولار تُقدّر تكلفة المرحلة الأولى منه بمبلغ 360 مليون دولار يتمّ تمويل 85% منها من الصّين. بدأ بناء المرحلة الأولى من المرفأ عام 2008، وتعهّدت الصين بتقديم 600 مليون دولار عام 2012 لإتمام المرحلة الثّانية لكنّ حكومة سريلانكا لم تمنحها حقوق التأسيس².

ثانياً: أزمة الروهينغا محطة رئيسية:

¹ قلق هندي من تطويق الصين لـ"عقد اللؤلؤ"، الشرق الأوسط، 1 كانون الثاني 2018.

<https://aawsat.com/home/article/1129396/قلق-هندي-من-تطويق-الصين-ل-عقد-اللؤلؤ> accessed at 3-2018.

² Christopher J.Pehrson,opcit,p10.

الجدير بالذكر أن أزمة الروهينغا اتخذت مُنعطفاً كبيراً في تشرين الأول عام 2016¹ بسبب خطّ أنابيب افتتح مؤخراً في ميانمار يوصل النّفط من الدّول العربيّة² والقوقاز إلى مقاطعة "يوننان الصين". يبدأ خطّ الأنابيب من خليج البنغال في ولاية راخين (راكان)، حيث وقعت مُعظم الجرائم ضدّ أقلية الروهينغا³.

تبع ذلك بدء استخدام خطّي أنابيب نفط وغاز من ميناء بولاية أركان البورمية إلى ميناء بجنوب الصين، وذلك بنكلفة 3.5 مليار دولار، وقد بدأ استخدامهما في أيّار 2017، وذلك ضمن خطة استثمارية صينية تبلغ قيمتها 10 مليار دولار، من ضمنها إقامة منطقة اقتصادية خاصة في ميناء أركان، وربما تصل الصين إلى إتفاق لشراء ميناء الولاية البورمية الفقيرة.⁴

¹ حيثُ أول هجوم مسلّح شارك فيه المئات على مراكز للشرطة الخُدوية مع بنغلادش، بالأسلحة البيضاء والمُصنّعة منزلياً، واتّهمت تنظيمات روهينغية، كان لها وجود تاريخي عقدي الثمانينيات والتسعينيات، بالمسؤولية عنه. ويوم 11 تشرين الأول 2016، قتل أربعة جنود في ثالث يوم للهجمات، بالتزامن مع إنطلاق حملة أمنية واسعة النطاق للسلطات شمال ولاية أركان، وبدأ نزوح عشرات الآلاف باتجاه بنغلادش، واستمرّت الحملة حتى شباط 2017. ويوم 17 تشرين الأول 2016، ظهر عطا الله أبو عمار جنوبي مُعلنًا أنه القائد لحركة اليقين المسؤولة عن تلك الهجمات على مراكز الشرطة والجيش.

² في عام 2011، وقع فرع تابع لشركة أرامكو السعودية العملاقة للنفط وشركة "بتروتشاينا"، وهي ذراع لشركة "نيك" الصينية المملوكة للدولة، اتفاقاً لتوريد مقاطعة يوننان جنوب غرب الصين لإيصال 200.000 برميل يوميا من النفط الخام. ويشير محللون أن السعودية ربما لم تأخذ موقفاً جدياً من قضية الروهينغا، لأنها تعتمد في الواقع على الحكومة البورمية لحماية خط الأنابيب، فالجزء المهم بالنسبة لها هو أن الغاز الطبيعي والنفط يتدفق عبر ولاية راخين.

³ ما السر وراء عدم تدخل السعودية في أزمة مسلمي الروهينغا؟، 22 أيلول 2017.

<https://www.noonpost.org/content/199542017> . 22 أيلول 2017 .

⁴ المرجع نفسه.

البند الثاني: أهمية ملقا في طريق الحرير البحري:

تنتشر على المحيط الهندي ممرات إستراتيجية تؤثر بشكل كبير على التجارة العالمية منها مضيق ملقا الذي ينتقل عبره 40% من حجم التجارة العالمية . يركز شريان حياة الصين على الخط البحري الممتد من مضيق ملقا والمحيط الهندي إلى الشرق الأوسط وشمال إفريقيا . هذه التدفقات هي شريان التنمية الاقتصادية الصينية¹. في طريقها إلى منطقة جنوب شرق آسيا، تُفضل ناقلات النفط العملاقة عبور مضيق ملقا كأقصر طريق بحرية وأقل كلفة بين الخليج الفارسي وشرق آسيا².

حظي مضيق ملقا ببعيد إستراتيجي خاص، باعتباره ممرًا أساسيًا لطريق "الحرير البحري" نحو الغرب ، تتجه منه الصين إلى الدول المشرفة على المحيط الهندي مروراً بالخليج العربي والبحر المتوسط وصولاً إلى أوروبا وشمال إفريقيا. كما يُعتبر ممرًا حيويًا للوصول إلى القارة الإفريقية من جهتي الشرق والجنوب، حيثُ للصين مناطق تجارية كبيرة تتمركز على شواطئ الدول الساحلية³.

مرّ في مضيق ملقا من ناقلات نفط وغاز ثلاثة أضعاف ما يمرّ في قناة السويس وأكثر بخمسة عشر ضعف مما يمرّ في قناة بنما. والتكهنات المنخفضة تشير إلى مرور 20.000.000 برميل بحلول عام

¹The department of defense,6 May 2013, p80.

http://www.defense.gov/pubs/2013_china_report_final_pdf

²Joshua H. Ho, **Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism**,op.cit.

³علوان أمين الدين، مشروع قناة "كرا" للصين: تفلّت من مضيق ملقا،البناء، 21 شباط 2015.

<http://www.al-binaa.com/archives/article/29459>

2020¹. وهذه المُستوردات ستمرّ بمعظمها حوالي 80% منها في المضيق². هذا الإستخدام المُرتفع للمضيق ومع مرور "طريق الحرير البحري" فيه حوّله إلى شريان طاقة حسّاس بالنسبة للصين وأيّ انسداد له يُشكّل ضربة في العمق الإستراتيجي الصيني³.

واليوم في السّياسات الأمنيّة المُعاصرة، وبحسب نظرية ماكيندر (نظرية قلب العالم أو الهارت لاند هي النظرية مبدؤها أنّ للعالم قلباً من يُسيطر عليه يُسيطر على العالم، وتعتبر هذه النّظرية أنّ التّاريخ السياسي هو صراعٌ مستمرٌّ للسيّطرة على العالم بين القوى القارية والقوى البحريّة وإذا تمكّنت قوى بريّة من السيّطرة على قلب العالم فهي ستهزم القوى البحريّة) لذلك فإنّ من يُسيطر على النّفط والغاز يُسيطر على "الهارت لاند" والمخاوفُ مثارةٌ من تحوّل المنافسة في مجال الطاقة إلى منافسةٍ في المجال العسكري⁴.

¹ Natahlie Fau, **Les Enjeux Economiques et Geostrategiques du Detroit de Malacca**, op.cit, pp124-125.

²Zhao .S, **China's Global Search For Energy security:Cooperation And Competition In Asia-Pacific** ,journal of contemporary china 17(55),May 2008, pp-207-227.

³ سنشرح هذه الفكرة بشكل أوسع في القسم الثاني.

⁴ Allison Casey, Mattew Sussex, **Energy transit states and maritime security in the Malacca Strait: the case of Singapore**,Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs vol.4(1),2012,pp25-26.

القسم الثاني: تنويع المصادر الصينية والطُّرقات لفك الطوق الأميركي

لا شك أن الطوقَ الأميركي المفروض على الصين سيجعلها أكثر إصراراً على فكِّه. هذا الطوق الهادف إلى تحجيم دورها المرتقب والتخفيف من وتيرة نموها. لهذا السبب تسعى بكين لتقديم نفسها "كدولة وسط" ¹ وجسرٍ بين دول الشرق والغرب مُقدِّمةً وجهَ مشروعها الحضاري والسلمي مُستعيضةً عن التَّدخُّلات العسكرية بالإقتصادية ² وهو ما يُطلق عليه "خطة مارشال الصينية" ³.

إنَّ التساؤلات مُثارةً حولَ نوايا الولايات المتحدة الأميركية الحقيقية بلفت الإنتباه إلى مضيق ملقا كموقع مُحتملٍ للإرهاب البحري . وقد ذهبَ تشاو يون تشنغ ، الخبير في معهد العلاقات الدولية المعاصرة في

¹Robert W. Merry, **Obama's isis strategy: doomed for failure**, center for the national interest, 1 november 2014.

nationalinterest.org/feature/obamas_isis_strategy_doomed_for_failure_11585

²زار القادة الصينيون من بينهم الرئيس "شي" ورئيس مجلس الدولة لي كي تشيانغ أكثر من 50 بلداً عام 2014 ليوقِّعوا صفقات تجارية وإستثمارية ضخمة ووزَّعوا القروض السَّخية مقدِّمين مُساعدات ضَخمة . تستخدم الصين المال لبسط نفوذها وسيطرتها وإدارتها بشكل غير مباشر على الدول الأخرى.

تدعم الصين مشاريع الطاقة: 50 مليار دولار للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية و 41 مليار دولار لبنك التنمية الجديد و 40 مليار دولار للحزام الاقتصادي لطريق الحرير و 25 مليار دولار لطريق الحرير البحري. وتعهدت بكين أيضاً باستثمار 1.25 تريليون دولار في جميع أنحاء العالم بحلول عام 2025.

³تعتد الصين على سياسة حسن الجوار مُطمئنَّة الدول المجاورة لها على أن الصُّعود الصيني في النِّطاق الإقليمي خاصَّةً والدولي عامَّة لا يهدف للسيطرة والهيمنة عليها بل يساعد هذه الدول من خلال الدَّعم الإقتصادي لها. وتعتبر بكين أنَّ طريق الحرير الجديد هو خطة مارشال ذات الخصائص الصينية حيث يُسهم في نمو دول الممر مؤكِّداً على مبدأ الظهور السلمي لبكين.

David Gosset, La Nouvelle Route de la Soie, in **le huffington post**, Publié

06/03/2015, Actualisé 5/10/2016.

http://www.huffingtonpost.fr/david-gosset/chine-route-de-la-soie_b_6798158.html (accessed at 20/5/2017)

الصين ، أبعُد من الإرهاب البحري معتبراً أنّ أيّ طرفٍ يُسيطر على مضيق ملقا والمُحيط الهندي يستطيع أن يُهدّد إمدادات النّفط الصّينية¹. ما يُعزّز هذا التّحليل أنّه لاقى صداه بإعراب الرّئيس الصّيني عن قلّقه من "معضلة ملقا" مشيراً إلى أنّها مفتاح أمن الطّاقة في الصين الذي تسعى سلطات عديدة للسيطرة عليه². والمخاوف في بكين مثارة حول إمكانيّة إنسداد المَضيق ، حيثُ الإحتمالات مفتوحة على أكثر من طرف. تُدرك بكين أنّ مُكافحة الإرهاب هي وسيلة لتبرير تواجد دائم لقوات بحرية مُعادية في مضيق ملقا . هذه الوضعية تُفسّر الإهتمام الصّيني بتنويع الشّركاء والطّرق التجارية³.

الفقرة الأولى:العقده التي تُهدّد أمن الطّاقة الصينية:

من المُحتمل أن تُستخدم واشنطن شتّى الأساليب للحدّ من وصول بكين إلى نقاط الإختناق وقطع إمداداتها لا سيّما الحدّ من تدفّقاتها في مضيق ملقا. من هذه الأساليب إستخدام تهديد القرصنة والإرهاب للتّحريض على نظام التّفقيش الذي له تأثيراً كبيراً قد يحدّ من وصول الصين إلى النّفط والمواد الخام الأخرى، حينها لن يكون من الصّعب التّنبؤ بردّ الصين على هكذا انقطاع منها واليها⁴.

¹Robert w.Merry,op.cit,p25

²President Hu Jiantao who said that the 'Malacca-dilemma' is the key to China's energy security.

³Nathalie. Fau,Les Enjeux Economiques et Geostrategiques dans le Detroit de Malacca, op.cit, pp133-134.

⁴ Mokhzani Zubir, Mohd Nizam Basiron,The Strait of Malacca: the Rise of China, America's Intentions and the Dilemma of the Littoral States.Maritimes studies, March-April 2005,p26.

البند الأول: من هي الجهة القادرة على إغلاق المضيق؟

تستهلك الصين حوالي 9% من إجمالي الاستهلاك النفطي العالمي¹ والذي يُعتبر عصب إقتصادها، وأي انقطاع له يُرتب زعزعة للإستقرار الإقليمي والعالمي. تتوقع الوكالة الدولية للطاقة أنّ 70% من النفط المُستورد في الصين سيأتي من الشرق الأوسط بحلول عام 2020² أي من مناطق غير مستقرة نسبياً ، ممّا يُفسر تدخل الصين ودعمها المباشر في مجال تأمين إمدادات الطاقة خاصّةً وأنها مُعرّضة لخطر الانقطاع³. تخشى جمهورية الصين من سعي الولايات المتحدة الأميركية لفرض نُفوذها على ممرات نقل الطاقة البحرية الحساسة وهو ما يعني الضّغط على الصين واستغلال ضعفها في هذا المجال.

"كدول عبور للطاقة" تُحاول ماليزيا، إندونيسيا وسنغافورة الموازنة في علاقتها مع الصين والولايات المتحدة الأميركية حرصاً على مصالحها وعائداتها من حركة الملاحة في مضيق ملقا. والمقصود بدُول عبور الطاقة بُلدان تقع ضمن سلسلة توريد من مَوارد الطّاقة المُمتدة من المُنتج إلى المُستهلك . يَختلف مدى مُشاركة دولة العبور في سلسلة التّوريد الطّاقوية من حيث القُدرات والإمكانيات والإحتياجات . تكسب أهميتها وتصبح "دولة المُرور العابر للطاقة " في حال كانت واقعة في منطقة جُغرافية سياسيّة ذات أهميّة في النّظام

¹المركز الديمقراطي العربي، مركز الدراسات الدولية و الاستراتيجية ، أمن الطاقة في الادراك الاستراتيجي الصيني -

2018-2-2 www.democraticac.de accessed at

²المرجع نفسه.

³ رأت الصين أنّ الدخول في اتفاقيات تعاون يضمن لها حصصها فيها، بسبب قُوم مُعظم نفطها من مناطق غير مستقرة كالشرق الاوسط وافريقيا..

الدولي¹. وهو ما ينطبق على دول العبور في جنوب شرق آسيا التي توفر قدرًا كبيراً من الطاقة إلى القوى المتقدمة والمتطورة مع تزايد الإحتياجات اليها².

-عسكرة الإحتواء:

تراجع تأثير الولايات المتحدة في منطقة جنوب شرق آسيا مع نهاية الحرب الباردة ولكن أحداث 11 ايلول 2001 والتهديد الإرهابي أعاد انخراطها فيها، والتي لطالما وجدت حلفاء تدعم وجودها هناك³..

أشارت العديد من الدراسات أنّ مضيق ملقا أصبح بعد 11 أيلول "الجبهة الثانية" لمكافحة الإرهاب على الصعيد العالمي⁴ ، وأعلنت لجنة الحرب المشتركة لجمعية السوق لويد⁵ أنّ "مضيق ملقا إلى جانب بلدانٍ مثل

¹لقد تمّ القيام بعمل واسع النطاق لتحديد المناطق ذات الأهمية الجغرافية السياسية سواء كانت ملحوظة تبعاً لموقعها الاستراتيجي، مدى مواردها، مراكز الاستقرار أو عدمه أو بحسب تكوينها العرقي والثقافي. إن مؤسس الجيوسياسة هالفريد ماكيندر أثبت كيف يمكن للجغرافيا في بلد ما التأثير على قوتها في البحر وهو ما بات يُعرف بنظرية ال "هارت لاند" حيث قسم العالم الى ثلاث مناطق جغرافية أُطلق عليها المنطقة المحورية، الهلال الداخلي والهلال الخارجي.

Halford J Mackinder, **The Scope and Methods of Geography; and, the Geographical Pivot of History**, Royal Geographical Society, London, 1969, pp.312-313-436.

²Allison Casey, Matthew Sussex, op.cit, p26.

³www.defense.gouv.fr/layout/set/print/content/download/.../EtudeIRSEM14Finale.pdf 20-1-2018

⁴Nathalie. Fau, Les détroits en Asie du Sud-Est ,in **L'évolution du débat stratégique en Asie du Sud-Est depuis 1945 de Pierre Journoud**, Études de l'INSERM n°14, 2012, pp. 249-288.

⁵ Lloyd's Market Association.

العراق والصّومال هي منطقة مُعرّضة لخطر الحرب والإضطرابات والإرهاب والأخطار ذات الصلة¹، بسبب تكثيف الأسلحة والتّقنيات المُستخدمة من قِبَل القرصنة في المضائق والذين لا يُمَيِّزون عن الإرهابيين². يُنظر بعين الشكّ والرّيبة إلى نوايا هذه الإعلانات، مع العلم أنّ التّهديد الأمني لا يقتصر فقط على مضيق ملقا إذ يُمكن أن تحدث هذه التّهديدات في أيّ مجرى مائي آخر في أيّ جزءٍ من العالم . لذلك يُرجح أنّها أطلقت هذه الحملة والدّعاية لتبرير تواجدها دوريات تابعة للبحرية الأميركية في المضيق. مع الإشارة إلى أنّ الوجود العسكري مهمّ أكثر من الإقتصادي بالنسبة للولايات المتحدة الأميركية، ففي السبعينيات كان مضيق ملقا في قلب استراتيجيتها "سوينغ"³ أيّ التّواجد السّريع للقوات البحرية الأميركية بين المحيطين الهندي والهادئ والشرق الاوسط⁴. تَهْدَف هذه الإستراتيجية بشكلٍ أساسي إلى التّدخل عند الضرورة لمنع قدرة الصين من الدّفاع عن مناطق اتّصالها البحريّة، هذا التّدخل إذا ما حصل قد تُعيقه الصّواريخ الصّينية المُضادة للسّفن والتي تُثير قلق واضعي الإستراتيجية.

-توقيف السّفن:

من المُمكن فرض توقيف إنتقائي للسّفن من قِبَل الدّول المُشرِفة على مضيق ملقا بضغوطٍ أميركيةٍ لمنع وُصول البضائع والموارد إلى الصين. إلّا أنّ ما يجب على الدّول السّاحلية للمضيق فعله هو البقاء على الحياد في السّباق الصّيني-الأميركي لأنّ الخسائر ستطالها بالدرجة الأولى، ومصلحتها تكمن بعدم الإستجابة

¹أما لجهة التمييز بين القرصنة والارهاب فإن القرصنة دافعها الربح على عكس الارهابيين الذين يستخدمون الأساليب نفسها للسطو على الناقلات والإختطاف وكله من أجل خلق فوضى بإحداث أكبر أضرار ممكنة.

²Yun Yun Teo , op.cit, p541.

³Swing Strategy of USA.

⁴ Nathalie Fau, **Les détroits en Asie du Sud-Est** , p131.

لأيّ طرفٍ كان بإغلاقه ضماناً لإستمرار التّدفقات والمِلاحة المَفْتُوحَة وتماشياً مع المبادئ الواردة في اتفاقية قانون البحار والمُحيطات. لذلك تقوم الصين بعقد إتفاقيات شراكةٍ ثنائيةٍ ومتعدّدة الأطراف بمُختلف المجالات لضمان نُفوذها في الممرّ وتفاذي وقوع أمرٍ مشابه.

البند الثاني: أميركا والصّين: مصالِح مُتداخلة

إنّ الإهتمام الدّولي بالأمن داخل مَضيق ملقا يوضّح أهمية هذا المضيق للمُجتمع الدّولي. وقد استجابت المنظمات الدّولية والإقليمية فضلاً عن المنظمات غير الحكومية للتهديدات المعرّض لها مُتزامنةً مع عددٍ كبيرٍ من التّصريحات والتأييد والبُحوث والمُلاحظة.

-تشابك المصالح يمنع إغلاق المضيق:

باتت الصين أكبر دائن للولايات المتحدة الأميركية حيثُ تعتمد هذه الأخيرة على الودائع الصّينية في مصارفها. ويحكم وجود مصالِح مُشتركة بينهما تحوّل إعتبارات إقتصادية ومالية دون وقوع تصادمٍ مُباشر. فصادرات الصين إلى الولايات المتحدة تُشكّل 19% من إجمالي صادرات الصين (463 مليار دولار أميركي). في حين تُصدّر الولايات المتحدة ما يوازي 115 مليار دولار أميركي إلى الصين¹.

كما أنّ مضيق ملقا يُرَوّد حُلفاء الولايات المتحدة الأميركية بالنفط والغاز أيضاً، وصادراتها تمرّ عبره . لذلك من الصّعب تعطيل حركة المِلاحة فيه لأنّ التّداعيات سنّطال خُصومها وحُلفائها أولهم اليابان، التي تأتي معظم وارداتها من النفط حوالي 90% منه من الشرق الاوسط، وهي أكبر مُستورد للنفط الخام في آسيا

¹ جاسم عجاقة، أميركا والصّين ..مصالح متشابكة تلجم المواجهة، الميادين، 27 شباط 2018.

والوجهة الرئيسية للنفط الإيراني¹. وبالمثل فإن نصف النفط الخام الصيني يأتي تقريباً من الشرق الأوسط وقد يصل إلى 80% بحلول عام 2030². ولأن معظم إمدادات النفط يتم نقلها عبر البحر فإن معظمه يحتاج إلى العبور في جنوب شرق آسيا³ وأي تعطيل لتدفق الحركة البحرية في الممر سيكون مصحوباً بالخسائر لأنّ التفاف السفن حول مضيق ملقا لمسافة 600 ميل وتجنبه قد يؤدي إلى إرتفاع أسعار الشحن وستصبح السلع أكثر كلفة⁴.

الفقرة الثانية: حساسية الصين تجاه ملقا.

قال ونستون تشرشل ، رئيس وزراء بريطاني سابق: " إن أمن الطاقة يكمن بالتنوع، التنوع فقط"، والمقصود بالتنوع : تنوع المصادر والموارد والمنتجين والمصدرين ، أي التركيز على الدول المستهلكة والمستوردة. ساعد بروز المخاطر المرتبطة بالمشاريع التوسعية تبني سياسات تنوع مصادر الطاقة وأنواعها وهو ما لجأت إليه الصين في إطار مشاريعها التوسعية لا سيما توسيع مصلحتها البحرية.

¹ United Arab Emirates, Oil and Gas,2006, accessed at <www.moep.gov.ae> 5-5-2017

² Elspeth Thomson, **ASEAN-Energy transit states and maritime security**, Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs, Vol. 4(1),2012, p35.

³ بدلاً من تصنيف دول عبور للطاقة جيدة أوسية نستطيع أن نحدد 3 أنواع من دول العبور إستناداً الى أهمية الطاقة بالنسبة لقوتها الوطنية:

1-الدول العابرة للطاقة ماليزيا إندونيسيا وسنغافورة لها حصة كبيرة في الحفاظ على مكانتها وهي محور سلسلة إمداد الطاقة الاقليمية، هذا النوع يأخذ دائماً المبادرة في المشاريع التعاونية الاقليمية لتأمين موارد الطاقة.

2-دولة عبور الطاقة "الوليدة" وهي لا تستفيد الا قليلا او معدومة الموارد التي تمر عبر اراضيها.

3-دولة عبور الطاقة المرتفعة تقع طرفاً ثالثاً في سلسلة إمدادات الطاقة عبر الوطنية والتي لها حصة معتدلة في الموارد التي تمر عبر أراضيها.

⁴ Joshua H. Ho, op.cit, pp233-247.

إنَّ التَّسْأُولَ حَوْلَ مَاذَا لَوْ أَقْفَلَ مَضِيقَ مَلَقَا بِوَجْهِ الْمَوَارِدِ الصِّينِيَّةِ يُشَكِّلُ تَخَوُّفًا مِنْ ضَرْبَةٍ إِسْتِرَاتِيْجِيَّةٍ فِي الْعُمُقِ الصِّينِي فِي إِطَارِ الصَّرَاحِ بَيْنَهَا وَبَيْنَ الْوَالِيَّاتِ الْمَتَّحِدَةِ الْآمِيرِكِيَّةِ. ضَرْبَةٌ مِثْلُ هَذِهِ لَا يُمْكِنُ السُّكُوتُ عَنْهَا وَالْبَحْثُ عَنْ بَدِيلٍ لِإِسْتِمْرَارِ التَّدْفِقاتِ ضَرُورِي مِنْ أَجْلِ الْحِفَافِ عَلَى أَمْنِهَا الْقَوْمِي وَنَمُوِّهَا الْإِقْتِصَادِي.

البند الأول: البِدَائِلُ الْمُتَاحَةُ:

أ- طُرُقُ الشَّحْنِ الْمَتَوَقَّرة:

يَتكوَّنُ الْأَرْخَبِيلُ الْإِنْدُونِيْسِي وَحْدَهُ مِنْ 17000 جَزِيرَةٍ مُنْتَشِرَةٍ حَوْلَ طُرُقِ الشَّحْنِ الرَّئِيسِيَّةِ وَتَشْمَلُ مَضِيقَ مَلَقَا ، مَضِيقَ سُونْدَا، مَضِيقَ لَوْمَبُوكَ وَمَضِيقَ مَآكَاسَار¹ . يُحِيطُ أَيْضًا بِسِنْغَافُورَةَ مَضِيقَ سِنْغَافُورَةَ وَمَضِيقَ جُوهُور² . يَسْمَحُ مَضِيقِي لَوْمَبُوكَ وَمَآكَاسَارَ بِعُبُورِ النَّاقِلَاتِ الْكَبِيرَةِ الَّتِي لَا تَسْتَطِيعُ الْمُرُورَ بِمَضِيقِ مَلَقَا، وَبِمَا أَنَّهُ الْأَطْوَلُ بَيْنَهَا، يُسْتَعْمَدُ مَضِيقُ سُونْدَا لِلْوُصُولِ إِلَى سِنْغَافُورَةَ وَشَرْقِ آسِيَا، لَكِنَّهُ خِيَارًا أَقْلَ جَاذِبِيَّةً بِالنَّسْبَةِ إِلَى النَّاقِلَاتِ فِي الرَّحَلَاتِ الدَّوْلِيَّةِ فَضْلًا عَنْ كَوْنِهَا مَسَافَةً أَكْبَرَ فَهِيَ ضَحِيَّةٌ وَهَذَا يَحْدِّدُ مِنْ حَجْمِ السُّفُنِ الَّتِي يُمْكِنُهَا الْمُرُورُ بِأَمَانٍ³ . فَيُصْبِحُ مَضِيقُ مَلَقَا الْأَسْرَعَ وَالْأَفْصَرَ لِمُعْظَمِ السُّفُنِ لِلْمُرُورِ إِلَى شَرْقِ آسِيَا مِنْ الشَّرْقِ الْأَوْسَطِ، حَيْثُ تُوقَّرُ السُّفُنُ 3 أَيَّامَ إِبْحَارٍ مُقَارَنَةً بِاسْتِعْمَالِ مَضِيقِ لَوْمَبُوكَ⁴ .

ب-قناة "كرا":

¹ راجع ملحق رقم واحد

² راجع الملحق رقم 2

³ Allison Casey, Matthew Sussex, op.cit,p27

⁴ Ibid,p27

درست الصين طرُقاً بديلةً لجنوب شرق آسيا لإستيراد النّفط والغاز وكانَ أحدَ هذه الخيارات قناة "كرا" وهو خيارٌ ينطوي على حفر قناةٍ في أضيق نُقطةٍ في جنوب تايلاند¹ بتكلفة تُقدَّر بـ 20 مليار دولار أميركي². إنَّ الحديث عن قناة كارا كبديل عن مضيق ملقا يستدعي طرح السؤال حول مدى أهميّتها بالمقارنة معه.

- فعلى صعيد تايلاند، وكممرّ مائيّ في جنوبها، ستستفيد من الرسوم التي ستقاضاها من جرّاء مرور السفن، وقد تتجه العديد من الدول إلى إستخدامها لتوفير الوقت والمسافة والكلفة. فُدر لإنجازها 5 سنواتٍ تقريباً ومن المتوقَّع أن تجذب رؤوس الأموال العالمية للإستثمار على ضفافها. أمّا الأرياح الطائفة التي سنُحقّقها تايلاند فهي من خلال صيانتها للسفن وتزويدها بالزيوت والوقود على غرار سنغافورة ، ممّا سيؤدي إلى تطوير بُنيته التحتية ويساهم في نموّ اقتصادي كبير فيها³.
- على المستوى الصيني تستحوذ الدبلوماسية البحرية لتأمين الطاقة جزءاً كبيراً من الإهتمام. وبالتأكيد إنَّ تمكّنت من التقلت من سيطرة الدول المُشاطئة لمُلقا سترحب بالأمر وستشكّل قناة كرا فرصة لذلك التحرر. نستطيع الإستفادة أيضاً من إنشاء مناطق إقتصادية على جانبي القناة فتُحقّق أرباحاً إضافية . هذه المناطق تُعطيها حجة أخرى لحماية مصالحها وتطوير قُدراتها العسكرية وتعزيز إننتشارها، حفاظاً على مجالاتها وأرباحها في حال تمّ تهديدها.

¹قناة سيتم شقها عبر (برنخ) كرا ايستموس في جنوب تايلاند كقناة آسيوية على غرار قناة بنما، لتخفيف الضغط على مضيق ملقا ومشاريع ربط منطقة البحر الكاريبي بالمحيط الهادي.

² Marc Lanteigne, **China's Maritime Security and the 'Malacca Dilemma**, Asian Security, vol(4), 2008, pp143-161.(Accessed at 20-1-2018)

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14799850802006555?journalCode=fasi20>

³ علوان أمين الدين، مشروع قناة "كرا":الصين نقلت من مضيق ملقا،المرجع السابق.

-إيجابيات تنفيذها:

إنَّ الفوائد المُحقَّقة من شقِّ القناة بشكل عام تتجلى بإختصار الوقت (حوالي 3 أيَّام تقريباً تبعاً لحجم السفينة) والكلفة والمسافة¹ (ستوفر قناة كرا بين 1200 و 1400 كلم من جهة مضيق ملقا وحده). لن تسلك السفن المضيق (800 كلم) جنوباً لتعود وتتجه شمالاً في ما بعد لتصل إلى بحر الصين الجنوبي، وإنَّما ستمرُّ مباشرةً بخطِّ مُستقيم في جنوب تايلاند كما توضَّح الخريطة.

ما يُعيق إنشائها نشاط الإسلاميين في جنوب تايلاند² حيثُ برزت تحرُّكات لداعش ودعوات إلى الجهاد عام 2014، فتتحوَّل السفن المارَّة إلى "هدف مغري لهم"³.

لا تزال المعارضة المحليَّة للخُطة مُرتفعة والحماس الصِّيني أيضاً فاتراً بسبب المخاوف من مرور شحنات الطَّاقة في تايلاند حليفة الولايات المُتحدة الأميركيَّة وإستغلالها من الإسلاميين المتمرِّدين في الجنوب. في المُحصَّلة ، إنَّ هذا المشروع ستكون له فائدة عالمية عامَّة وصينية خاصَّة إلا أنَّ طول القناة وعرضها لم يُحدِّد بعد حيثُ من الضَّروري أن تقوم بكين بما يلزم من إجراءات لكسب حُقوق المشروع على غرار قناة نيكاراغوا¹.

¹فضلاً عن التخفيف من الأضرار البيئية.

² يشهد جنوب تايلاند حركة تمرد من أقلية الملايو وهم مُنتشرين في ماليزيا، إندونيسيا، سنغافورة ، تايلاند والسواحل الجنوبية لبورما(ميانمار) وفي برونواي، يُطلق عليهم عالم الملايو، يعتقد أغلبهم الدين الإسلامي بمذهبه السني. البعض يعتبر تمردهم حركة محلية وآخرين يردونه إلى الحركة الجهادية الدولية.

كما إن الإنقلاب العسكري في بانكوك هو تذكيرٌ بالمخاطر المحتملة الكامنة في المشروع.

Jonathon Manthorpe, "Kra Canal in Thailand likely to Remain a Dream, Vancouver sun, 17

April 2006,p3.

³Marc Lanteigne, op.cit, pp 143-161.



Isthmus of Kra and the Strait of Malacca

¹ وتمول شركة "هونغ كونغ نيكاراغوا للتطوير" الصينية، شقّ طريق بحرية كلفتها 50 بليون دولار في نيكاراغوا في مقدورها استقبال سفن أكبر من السفن العابرة في بنما. ويتوقع افتتاح هذه القناة في 2019. أما قناة بنما البالغ طولها 81 كلم التي تصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ ستتوسّع على أن يبدأ العمل فيها في 2016، لكن تأخر إنجاز توسيعها يرى الخبراء أنها سابقة سلبية، ويخشون أن تتكرّر في مشروع قناة نيكاراغوا، وهي أطول ثلاث مرات (270 كلم) من قناة بنما ويقتضي شقها عبور بحيرة نيكاراغوا وطرد الآلاف من السّكان. ومشروع شق قناة نيكاراغوا هو استثمار متفائل قدره إنفاق 50 بليون دولار في خمسة أعوام... ويفترض إنجاز أعمال كلفتها بليون دولار شهرياً .

ت-علاقة الصين بميانمار منفذاً:

تُعتبر علاقة الصين بميانمار منفذاً في سياسة بكين تجاه مضيق ملقا، حيثُ العلاقة العسكرية الوثيقة بين البلدين ستُحسنُ وصول الصينيين المباشر إلى المحيط الهندي والمضائق. بدأت القوات المسلحة الصينية زيادة إتصالاتها مع ميانمار في التسعينيات مما أضاف احتمال قيام البحرية الصينية بتطوير منفذ إلى كل من بحر أندامان وأبعد من ذلك إلى المحيط الهندي، فضلاً عن وضع السفن العسكرية الصينية في مضيق ملقا، وهذا من شأنه إثارة هواجس الهند ودول جنوب شرق آسيا¹.

عام 2006 افتتحت الصين خط أنابيب نفط طوله 3000 كلم بين كازاخستان و Xinjiang الذي يتضمّن المرحلة الأولى من مشروع يسمح بنقل النفط من بحر قزوين إلى الصين². وأنشأت أيضاً الصين خطي أنابيب نفط عبر وطنية³. كما إنَّ بناء مرفأ غوادر في باكستان أمّن وصولاً إلى المياه في بحر عمان والمحيط الهندي⁴.

¹Derek Da Cunha,"southeast Asian perceptions of china's Future security role in it's backyard", **in china's shadow: regional percepectiveson chinese foreign policy and military development**, ed.jonathon d Pollack and Richard yang, santa monica,1998,pp117-118.

² Nathalie. Fau, op.cit, pp133-134.

³ Deux autres oléoducs transnationaux, l'un entre le port birman de Sittwe et Kunming, la capitale du Yunnan l'autre entre Taishet en Sibérie russe et Daqing en Chine.

⁴راجع الملحق رقم 3.

ShaofengChen يتوقع أن 60% من السفن الصينية تقريباً تمرّ بمضيق ملقا¹، وكلّ هذه المشاريع المُكلفة لن تضع حدّاً للتبعية الصينية تجاه مضيق ملقا بشكل نهائي.

فبحسب دراسة Shafoeng التي قام بها بناءً على مُعطيات إحصائية صينية متوفرة ، أنّ كلّ هذه الطُرق البديلة قيد الإنشاء لا يُمكنها أن تنقل سوى تقريباً 26% من المُستوردات النفطية الصينية علماً أنّ الإستهلاك الصيني في ارتفاعٍ مستمر². كلّ هذه المُبادرات لديها القدرة على تنويع ممرّات الطاقة المُؤدية إلى الصين وتعزيز أمن طاقتها لكن "معضلة ملقا"³ التي عبّر الرئيس الصيني جينتاو عام 2003 عن قلقه منها (بسبب إمكانية أيّ قوّة بحرية زعزعة الإستقرار الإقتصادي الصيني بإدارتها وبإغلاقها للمضيق خاصة أنّ قوّة البحرية الصينية لا تستطيع التأثير على الوضع فيه) فهي لا تزال قائمة. لذا وبحكم الواقع على الصين اللجوء إلى البحرية الأجنبية من أجل حماية إمداداتها من الطاقة وتجارها الخارجية⁴ وبالتالي فإنّها مُعضلة تتطلّب المزيد من الوقت ورأس المال لتطوير "خطّ الحرير البحري".

¹ Chen. Shaofeng, **China's self-extrication from the "Malacca Dilemma" and Implications** , International Journal of China Studies, vol.1, n°1, Janvier 2010, pp.1-24.

² Chen.Shaofeng, op.cit , pp1-24.

³Laurent . Amelot, **Le dilemme de Malacca** , Les seigneurs de la mer, Outre Terre 25, Revue européenne de géopolitique, 2010, pp. 247-268.

⁴ Chen. Shaoefeng, op.cit ,pp1-24

البند الثاني: التّحديات التي تواجه مضيق ملقا:

لا تُؤمّن الإدارة الأميركية بأنّ الهدف الإستراتيجي لمشروع طريق الحرير هو تنموي وإقتصادي بحت بل تعتبره أداة لقلب النّظام العالمي وتشكيل هيمنة سياسية عالمية جديدة . أمّا وجهة النّظر الصينية فإعتمدت على سياسة حُسن الجوار " الحريصة على طمأنة الدّول المُجاورة لها على أنّ الصّعود الصيني في النّطاق الإقليمي خاصّةً، والدّولي بشكلٍ عام، لا يهدف إلى السّيطرة والهيمنة وإنّما يُساعد هذه الدّول من خلال الدّعم الإقتصادي لها. فخطّة مارشال ذي الخصائص الصينية تُسهم في نموّ دول الممرّ وتؤكد على مبدأ بكين السلمي¹.

-التّحديات أمام ملقا للسّنين المُقبلة:

للسّنوات المُقبلة، يواجه ملقا تحديات كبيرة يُمكن تلخيصها بما يلي:

- يشتمل التّحدي الأوّل على تأهيل المَضيق لكي يَستوعب أكبر عددٍ مُمكن من السّفن. فبدراسة لل MIMA تبيّن أنّه انطلقاً من 122.000 سفينة يُصبح الممرّ مُزدحماً جداً² وبالنّمط الحالي يُقدّر مرور 150.000 سفينة عام 2020³.
- التّحدي الثّاني يتضمّن تطوير آليّة النّعاون التي اعترفت بحقوق الدّول المُستخدّمة ودورها في المَضيق، حيث إنّ تقاسم نفقات تأمين هذا الأخير تسمّح بالسؤال حول كيفية إستغلالها من قبل

¹ David Gosset, La Nouvelle Route De Soie,op.cit.

² وبدراسة للباحث الصيني تبين أنه إذا ارتفعت حركة المرور الى نسبة 75% بالسّنين القادمة من دون تحديث ادارة المَضيق لن يزداد الوقت للمرور في المَضيق سوى 13 % عدا أن توفير الكلفة يصبح معدوماً.

³Nathalie Fau, **Enjeux Economiques et Geostrategiques dans le Detroit de Malacca**op.cit, p136.

الدول الممولة وإلى أي مدى تستطيع إندونيسيا وماليزيا الحفاظ على إستقلاليتهما في إدارته؟.وقفت
الهند والصين والولايات المتحدة الأميركية ضدّ الحكومتين الإندونيسية والماليزية في تشديدهما على
حماية سيادتهما الداخليّة في مواجهة المجتمع الدوليّ المطالب بتدويل إدارة مضيق ملقا، إذ ترفض
مشاركة القوى الخارجية في المضيق في حين تقبل تمويلها ومعدّاتها وتدريبها¹.

• يكمن التّحدي الثالث في تحوّل مضيق ملقا إلى ساحة تنافسٍ بين القوى البحريّة الصّينية
والهنديّة(مدفوعة من الأميركيين). في هذا الصّدّد تتمسّك الدّول المُشاطئة بعلاقات مستقرّة ومتوازنة
مع الصين الجارة العملاقة، مُقابل تعاونٍ مع الولايات المتحدة الأميركية القوة العظمى².

• التّحدي الأخير في مُعضلة ملقا يجد إجماعاً بين الدّول المُستخدمة والدّول المُشاطئة حول إيجاد
طُرق عبور بديلة عنه. بالنسبة للصين خلق طرقاتٍ حول المضيق يسمّح بتخفيف حساسية بكين
تجاه الطاقة، وبالنسبة للحكومتين الإندونيسية والماليزية يسمّح بسهولة العبور وتخفيف إمكانيات
الإصطدام⁴³.

-التّحديات المُواجهة لطريق الحرير:

¹ibid, pp137-138

² Mokhzani Zubir, Mohd Nizam Basiron, **The Strait of Malacca: the Rise of China, America's Intentions and the Dilemma of the Littoral States**, op.cit,p26.

³والمشاريع الأكثر تداولاً هي المُتعلقة بحفر قناة كرا وبناء أنبوب نفط من Isthme Kra من أجل وصل بحر أندمان بخليج
سيام، وآخر من أجل عودة الاساطيل البحرية باتجاه مضيقي لومبوك وسوندا.

⁴Nathalie Fau, op.cit, pp138-139.

من الطبيعي أن إطلاق مشروع مَكلفٍ بحجم "طريق الحرير الجديد" سيكون مصحوباً بتحدّياتٍ كبيرة.

- المدة الزمنية الطويلة لإنجازه:

تهدف المبادرة لتطوير النقل والبنية التحتية المرتبطة بالطاقة مثل الطُّرُق والسكك الحديدية والموانئ ومحطات الطاقة بامتداد ستّة ممرّات اقتصادية تربط الصين بآسيا الوسطى وأوروبا عن طريق البرّ وبالهند وجنوب شرق آسيا عن طريق البحر، وتُشير الخطط الحالية إلى أن مشاريع "الحزام الإقتصادي" ستشمل أكثر من ستّين بلداً تُمثّل نحو ثلث الناتج المحلي الإجمالي للعالم. لتنفيذ هذه الخطط يحتاج المشروع إلى فترة زمنية تمتدّ لعقود¹.

- صعوبة التنسيق:

إنّ التنسيق بين مصالح بلدَيْن يحتاج أحياناً إلى أشهرٍ وسنواتٍ فكيف إذا كانت العلاقة بين 60 بلدٍ من خلال إتفاقياتٍ في مختلف المجالات؟ وهنا تجدر الإشارة إلى لجنة رفيعة المستوى شكّلتها الصين للمتابعة والإشراف على تنفيذ مشروع "الحزام والطريق"، يرأسها نائب رئيس الوزراء زانغ غاولي، وعيّن كلّ من مستشار الدولة ومسؤول العلاقات الخارجية يانغ جي تشي ونائب رئيس الوزراء وانغ يانغ ومسؤول مكتب الأبحاث في الحزب الشيوعي وانغ هونينغ الذي يُعتبر من أبرز مستشاري الرئيس الصيني شي جينبينغ².

- عائدات بعيدة الأجل:

¹ورد في التحليل الأسبوعي لبنك قطر الوطني (QNB) أن مهمّة بناء المشروع بحجمه المقترح قد تستغرق وحدها عدة عقود.

²الصين تشكل لجنة للإشراف على تنفيذ مشروع "طريق الحرير"، 17 نيسان 2015.

http://www.bbc.com/arabic/business/2015/04/150417_china_silk_road_project

إنَّ تحقِيقَ المُستوى المَطلوب من العائدات المرجوة منه سيكون أمراً في غاية الصُّعوبة نظراً لأنَّ هذه الإستثمارات هي في الأساس مشاريع إنمائية طويلة الأمد وليست مشاريع تجارية بحتة، علماً أنَّه يُمكن للمُبادرة ، في حال عدم تحقِيقها لعائدات دون المُستوى المَطلوب، أن تُسبب مشاكل فيما يتعلَّق بخدمة الدَّين في البلدان المُتلقية للقروض وأن تؤذي المُستثمرين والبُنوك في الصين¹.

¹ المرجع نفسه.

خاتمة

تسعى الولايات المتحدة الأميركية إلى تحجيم النفوذ الصيني والحدّ من مشاريع الصين التوسعية عبر ضرب مشروع طريق الحرير الجديد من خلال نشر قواتها البحرية في الممرات، وبتهديد إستقرار دُول ممرّ طريق الحرير (مثل ما حدث في بورما وباكستان وغيرها) وعن طريق بناء تحالفاتٍ جديدة مع الدُول المُجاورة للصين لاحتوائها (كفيتنام، بروناي، ماليزيا..)¹.

يَحْطى مضيق ملقا بأهميّة حيويّة بالنسبة إلى الصين، لذلك تسعى الولايات المتحدة الأميركية إلى الضَّغْط عليها من خلاله. وهي تُعتبر البلدَ الوحيد الذي يملك القُدْرَات التي تُحوِّله السَّيْطْرَة على نقاط الإختناق في المُحيط الهندي وقطع الطَّرِيق على الصين، إنّما من المُستَبْعَد أن تُمارسَ مثل هذه الضُّغُوطات ما لم نَقَع في حربٍ شاملةٍ معها، لأنّ التداعيات لن تبقى محصورةً في المِنطقة الجُغرافية التي يَقَع فيها المَضِيق، بل ستطال جميع الدُول وبشكلٍ مباشرٍ حلفاء الولايات المتحدة في المِنطقة اليابان والهند. وطالما أنّ العلاقات الأميركية -الصينية تخضع لإعتباراتٍ إستراتيجيةٍ تنافسيةٍ مَضْبُوطَةٍ من غير المُرَجِّح أن يَحْدُثَ مثلَ هذا السيناريو.

¹ تجدر الإشارة إلى علاقات معقدة بين الصين وفيتنام في بحر الصين الجنوبي. ويرى باراسانت بارامسوران، وهو محرر في مجلة "ذي دبلوماسيات" المختصة في شؤون شرق آسيا أنّ أتباع الرئيس الأميركي دونالد ترامب سياسةً مُتشدّدة مع الصين هذا العام على عدّة جبهات قد يدفعها إلى الإنتقام.

- هذه التحالفات تمثّلت بعودة الرئيس الأميركي ترامب إلى فيتنام بعد 4 عقودٍ بحاملة طائراتٍ "كارل فينسون" وسفّينتان أميركيتان، إعتبرها المُراقبون الغربيون رسالةً واضحةً إلى الصين.

www.al-akhbar.com/node/291874

فيتنام بعد 43 عاما على "سايفون": الغزاة يعودون... لاستقزاز الصين، الأخبار، عدد 3413، الثلاثاء 6 آذار 2018.

إنَّ التَّنَافَسَ الأَمِيرِكِي_الصِّينِي مُحَكِّمٌ بِالتَّوْفَاقِ ، لِذَلِكَ فَإِنَّ الوَلَايَاتِ المُتَّحِدَةَ لَنْ تُقَدِّمَ عَلى إِغْلَاقِ مَضِيقِ مَلَقَا لِأَسْبَابٍ عَدِيدَةٍ أَهْمُهَا إِحْطَاقُ الضَّررِ بِاِقْتِصَادِ.. المُرْتَكِزِ عَلى النِّفْطِ. وَفِي حَالِ تَعَرُّضِ المَضِيقِ إِلى أَيِّ حَدَثٍ أَوْ إِغْلَاقٍ، فَإِنَّ الأَسْوَاقَ النِّفْطِيَّةَ سَتُصَابُ بِأَزْمَةٍ إِمدَادَاتٍ تُؤَثِّرُ عَلى أَسْعَارِ البِتْرُولِ وَمُسْتَوَى المَخزُونَاتِ الإِسْتِراتِيجِيَّةِ فِي الدُّولِ الصِّنَاعِيَّةِ ، لِذَلِكَ يُشكِّلُ مَضِيقَ مَلَقَا صَمَاماً لِإِمدَادَاتِ الطَّاقَةِ مُحَكِّمًا بِالمَصَالِحِ المُشْتَرَكَةِ وَبِالإِعْتِمَادِ العَالَمِيِّ المُتَبَادِلِ.

يُنظَرُ بِعَيْنِ الشُّكِّ والرَّيْبَةِ إِلى الإِعلاناتِ عَن مَضِيقِ مَلَقَا كِمِنْطَقَةٍ مَعْرُضَةٍ لِلهجماتِ الإِرهَابِيَّةِ ، عِلْمًا أَنَّ التَّهْدِيدَ الأَمْنِي لا يَفْتَصِرُ فَقطَ عَلى مَضِيقِ مَلَقَا إِذ يُمكنُ أَنْ تَحْدُثَ هَذِهِ التَّهْدِيدَاتِ فِي أَيِّ مَجْرَى مَائِي آخَرَ بِأَيِّ جِزءٍ مِنَ العَالَمِ . لِذَلِكَ يُرَجَّحُ أَنَّ الوَلَايَاتِ المُتَّحِدَةَ الأَمِيرِكِيَّةَ أَطْلَقَتْ هَذِهِ الحَمْلَةَ وَالدَّعَايَةَ لِتَبْرِيرِ تَوَاجِدِ دَوْرِيَّاتٍ تَابِعَةٍ لِلبَحْرِيَّةِ الأَمِيرِكِيَّةِ فِي المَضِيقِ ، لِأَنَّ الإِجْرَاءَاتِ الَّتِي اتَّخَذَتْهَا الدُّولُ السَّاحِلِيَّةُ لِتَعْزِيزِ الأَمْنِ فِي المَضِيقِ كَانَتْ كَفِيلَةً بِضَبْطِ الأَمْنِ فِي المَمَرِّ وَتَخْفِيزِ عَمَلِيَّاتِ القَرصَنَةِ فِيهِ مِنْ 138 عَامِ 2013 إِلى 116 عَامِ 2014.

إنَّ نَفوذَ الصِّينِ لَمْ يَعدُ مُحْصُورًا فِي مُحِيطِهَا المَبَاشِرِ بَل تَحَطَّاهُ إِلى أَجْزَاءٍ مُخْتَلِفَةٍ مِنَ العَالَمِ وَمِنَ الأَدْلَةِ عَلى ذَلِكَ قَارَةَ أَفْرِيْقِيَا، فَقدَ سَاهَمَتْ السِّيَاسَةُ الصِّينِيَّةُ المُعْتَمَدَةُ بِمَنْحِ القُرُوضِ السَّخِيَّةِ غَيْرِ المُشْرُوطَةِ فِي تَرَاوِجِ النُّفُوذِ الأَمِيرِكِي فِيهَا، وَقَد عَبَّرَ الجِنْرالُ " Waldhauser " فِي آذارِ 2017 عَن قَلْقِهِ حِيالَ هَذَا المَوْضُوعِ مُتَوَجِّهاً بِالحَدِيثِ إِلى الكُونْغرسِ الأَمِيرِكِي، بِأَنَّهُ أبلَغَ الرِّئِيسَ الجِيْبُوتِي " Guelleh " عَن مَخَافِهِ مِنَ تَوْسُّعِ النُّفُوذِ الصِّينِي قَائِلًا : "لقد عَبَّرْتُ عَن مَخَافِي حَوْلَ ما إِذا كانَ الصِّينِيونَ سَيَفْعَلُونَهَا أَمْ لا¹". كَذَلِكَ الأَمْرُ

¹ Sébastien Le Belzic, L'Afrique au coeur de la nouvelle Route de la soie, in **le monde**, 24.04.2017.

في قارة أوروبا، علماً أنّ النفوذ الصيني ليس جلياً بقدر إفريقيا لكنّ مؤشراته بدأت بالظهور، حيث استثمرت الصين في أوروبا بأصول تبلغ قيمتها أكثر من 318 بليون دولار، وقد شهدت القارة نشاطاً صينياً يُقدَّر بنسبة 45% أكثر من الولايات المتحدة خلال الفترة نفسها¹. كما إنّ التحالف الروسي_الصيني يُمكن وصفه بالتكامل الذي يُضعف موقع الولايات المتحدة على الساحة الدولية كقوةٍ عظمى. إضافةً إلى محاولات الصين الدخول إلى مركز النفوذ الأساسي للولايات المتحدة الأميركية أيّ الشرق الأوسط، من خلال تعزيز علاقات الشراكة الإستراتيجية والتعاون مع الدول العربية بعقد اتفاقيات في مجالاتٍ متنوّعة كالإقتصاد والتجارة والفرّ عبر منتدى التعاون الصيني_العربي². حتّى إنّ امتداد نفوذها وصل إلى القطب الشمالي تُرجمّ بإرسال بعثاتٍ صينيةٍ علميةٍ وتجاريةٍ إلى هذا الأخير في محاولة لبناء طريق الحرير على الجليد، والمساهمة في بناء السلام والإستقرار والتنمية المُستدامة في القطب الشمالي.

أثبتت جمهورية الصين الشعبية أنّها دولةٌ طموحةٌ، صبورة لا تعرف الكسل، تسعى دائماً إلى تطوير نفسها، وتاريخها يشهد على قيامها بسلسلةٍ من الإصلاحات أوصلتها إلى موقعٍ ونفوذٍ لا يُمكن إغفالهما³. عرفت كيف تمتلك وتستخدم القوة الذكية، وهي تُحاول أن تُظهر للعالم أنّ صُعودها يُمثّل فرصةً وليس تهديداً. ودمج القوتين الناعمة والصلبة، إستخدمت الدبلوماسية المُتعدّدة الأطراف للتخفيف من مخاوف الدول تجاه

¹Andre Tartar, Mira Rojanasakuland Jerry Scott,How china Is Buying Its Way Into Europe, 23 April 2018.

www.bloomberg.com/graphics/2018/-china-business-in-europe/ accessed at 24-11-2018

² www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/kfg accessed at 15-11-2018

³ يواجه هذا النمو عقبات رئيسية تتمثل بالجبهة الداخلية للصين. فما يُضعف نموذج التنمية الصيني هو التوترات الداخلية (قضية تايوان، التيبّ، قضية شينجيانج كلها مخاطر إنفصالية وعوامل مزعجة لإستقرار الصين وسلامة أراضيها)، مظاهرات السكان، الحفاظ على معدّل النمو، أزمة البطالة، الهجرة الداخلية، تفاوت الدّخل، الحالة الإيكولوجية، الأزمة البيئية، عواقب التنمية بدون فرامل على التنمية، خصوبة التربة تلوث الهواء كلّها عوامل تضع مصداقية الصين موضع شكّ على الساحة الدولية. فضلاً عن تبعيتها تجاه المواد الأولية والتكنولوجيا المُستوردة، وهو تحدّ كبير لبكين يُبقي الولايات المتحدة الأميركية متفوّقة عليها... وكلّها مؤشرات لحصول أزمات لا يُستهان بها في المُستقبل.

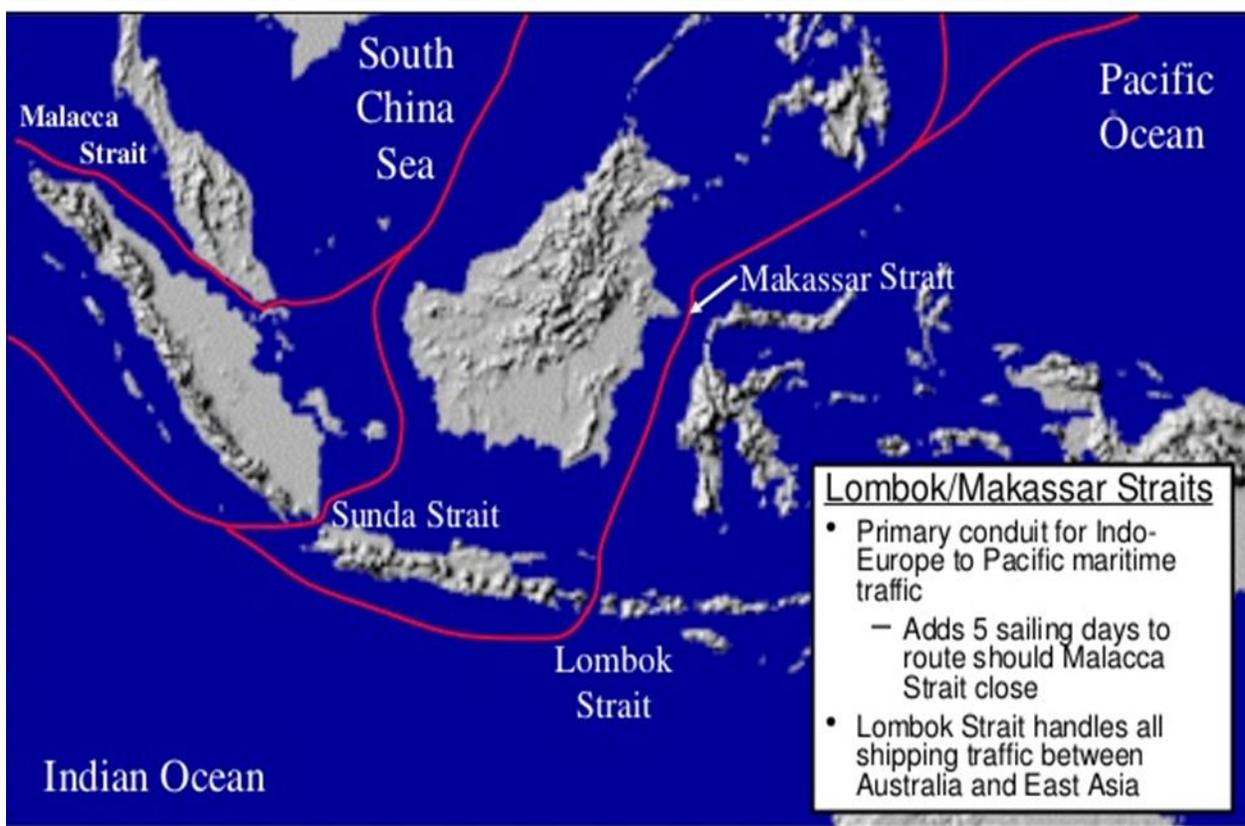
هذا النمو. ومن المتوقع أن يُحقّق الحزام البحريّ الجديد، منافع ملموسة للجيران على طول الطريق وسيكون
قوة دافعة جديدة لإزدهار منطقة شرق آسيا.

فما هي آفاق الدور الواعد للصين: هل سيشهد العالم نظاماً دولياً متعدّد الأقطاب؟ وكيف سيتمّ تقاسم النفوذ
فيه؟

الملاحق

الملحق رقم 1: طرق الشحن الرئيسية في منطقة آسيا: مضيق ملقا، لومبوك، ماكاسار وسوندا:

Indonesia – Vital to the World Economy



999999-19
XYZ 01/13/15

MIT Lincoln Laboratory

ملحق رقم 2: مضيق جوهور وسنغافورة:



ملحق رقم 3: ميناء غوادر واختصاره الوقت والكلفة:

A HOPEFULLY HELPFUL MAP



ملحق رقم 4: موقع مضيق ملقا:



: ANNUAL REPORT TO CONGRESS FROM U.S. military / Public مصدر الصورة:

لائحة المراجع:

المراجع باللغة العربية:

الإتفاقيات:

- الإتفاقية بمنع التصادم في البحر لعام 1972 وفقا للقانون الدولي:

http://www.tnial.mil.id/Portals/0/ANNOUNCEMENT/P_LAIN/DOKUMEN%20CUE

S%202014.pdf (accessed at 5-5-2017)

- اتفاقية قانون البحار والمحيطات عام 1982 .

www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

المؤلفات

- بريجنسكي زيبينغو، رقعة الشطرنج الكبرى السيطرة الأميركية وما يرتب عليها جيواستراتيجيا، مركز

الدراسات العسكرية، واشنطن، طبعة ثانية، 1999.

- جان يون لينغ، الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الـ21، ترجمة آية محمد

الغازي، الطبعة الأولى عام 2017.

- ناي جوزف، القوة الناعمة وسيلة النجاح في السياسة الدولية، ترجمة محمد توفيق البيجرمي، العبيكان بالتعاقد مع بيليك أفيرس نيويورك، الطبعة الاولى، المملكة العربية السعودية، 2007.

أبحاث ودراسات:

- باكير حسين علي، تحولات الطاقة وجيوبولتيك الممرات البحرية : ملقا نموذجا، مركز الجزيرة للدراسات، حزيران 2014.
- رفعت أحمد، الطيار صالح، الارهاب الدولي، مركز الدراسات العربي الاوروبي، باريس، 1998.
- علي كاطع سليم، أمن الطاقة في الادراك الاستراتيجي الصيني، المركز الديمقراطي العربي، مركز الدراسات الدولية والاستراتيجية، 21 آب 2017.
- صهيب جاسم، ميانمار والمحور الآسيوي في سياسة أوباما، مركز الجزيرة للدراسات، 22 تشرين الثاني 2012.

دوريات ومقالات علمية:

- أمين الدين علوان، مشروع قناة "كرا" للصين: تفلّت من مضيق ملقا، البناء، 21 شباط 2015.
- أمين الدين علوان، خيط اللؤلؤ، المحيط الهندي "بحيرة" صينية، البناء، 23 أيار 2015.
- أ ف ب، آسيا الوسطى قلقة.. "جندوه بعد البوح بحبها له"، النهار، 18 أيار 2015.
- تيازي شانون، طريق الحرير البحري يواجه خيط اللؤلؤ، ذا دبلوماسيات، 13 شباط 2014.

- علو أحمد، نقاط الاختناق العالمية، مجلة الجيش اللبناني، العدد 328، تشرين الاول 2012.
- عجاقة جاسم، أميركا والصين... مصالح متشابكة تلجم المواجهة، الميادين، 27 شباط 2018.
- لا كاتب، الصين تشكّل لجنة للإشراف على تنفيذ مشروع طريق الحرير، 17 نيسان 2015.
- لا كاتب، التجارة بين الصين وأميركا.. حساب الربح والخسارة، مركز دراسات الصين وآسيا.
- لا كاتب، التنافس الأميركي الصيني من أجل الزعامة والريادة الإقليمية والعالمية، الجزائرية للدراسات الإستراتيجية، آذار 2015.

- لا كاتب، قلق هندي من تطويق الصين " لعقد اللؤلؤ"، الشرق الأوسط، كانون الثاني 2018.
- لا كاتب، ما السر وراء عدم تدخّل السعودية في أزمة مسلمي الروهينغا؟، 22 أيلول 2017.
- مصدق حسن، من يسيطر على البحار يمتلك زمام القوة، العرب، العدد 10183، الجمعة 12 شباط 2018.

- نقولا ليلي، بعد الهزيمة داعش إلى طريق الحرير؟، الميادين، 11 أيلول 2017.

تقارير:

- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الـ 80، وثيقة المنظمة البحرية الدولية، 24\80، 24 أيار 2005، الفقرة 17.

أطروحات ورسائل:

- رشا ظريف، طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية، رسالة ماجستير، الجامعة اللبنانية، كانون الأول 2018.

مواقع الكترونية:

- المنسي إسلام، الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم، 14 أيار 2017 .
<http://www.masralarabia.com/%D9%85%D9%82%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%B1%D8%A3%D9%89/1427095-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B2%D8%A7%D9%85-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82--%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86-%D9%88%D9%84%D8%B9%D8%A8%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%B7%D8%B1%D8%A9-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D9%85%D9%81%D8%A7%D8%B5%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85>
- <http://studies.aljazeera.net/ar/reports/2014/06/201468182026313365.html>
- www.almayadeen.net/infograph/world/531783/ مضيق -ملقا
- <http://www.chinabelaraby.com> الحزام-والطريق-الصين-تسيطر-على-مفاصل

http://mawdoo3.com/%D8%A3%D9%8A%D9%86_%D9%8A%D9%82%D8%B9_%D9%85%D8%B6%D9%8A%D9%82_%D9%85%D9%84%D9%82% •

[D8%A7](#)

<http://www.addiyar.com/article/741976-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%81%D8%AD%D8%A9-25-25091997> •

<https://www.palestinapedia.net/الممرات-الاقليمية-والدولية-المائية> •

www.bbc.com/arabic/business-39922326 •

المراجع باللغة الأجنبية:

الاتفاقيات:

- International Convention for the prevention of pollution from ships(MARPOL) and protocol of Amendment of 1978،1340،U.N.T.S.61.

- Brzezinski Zbigniew, **The Grand Chessboard: American Primacy and its Geostrategic Imperatives**, Basic Books, New York, 1997.
- Derek Da Cunha, "Southeast Asian perspectives of China's Future Security Role in it's backyard", in china's shadow: Regional perspectives on chinese foreign policy and military development, ed. Jonathon D. pollack and Richard Yang, Santa Monica, 1998.
- Mackinder J. Halford ,**The Scope and Methods of Geography; and, the Geographical Pivot of History**, Royal Geographical Society, London, 1969.
- Leifert Michael, **International Straits Of theWorld:Malacca, Singapore and Indonesia**, Alphen aan den Rijn, The Netherlands, Sijthoff and Noordhohh, 1978.

أبحاث و دراسات :

- Arnold. Andrew. **Strategic Consequences of China's expanding maritime power**. Strategy Research Project, US Army War College, mars 2008.
- Cf. Christopher. J. Pehrson, **String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral**, Strategic Studies Institute, US Army War College, juillet 2006
- Freeman B.Donald, **Straits of Malacca Gateway or Gauntlet?**, McGill-Queen's University Press, 2003.
- Gosset David, **la nouvelle route de la soie**, in le huffington post, publie 6-3-2015, actualise 5-10-2016.
- Ho. J. **The International Maritime Organization-Littoral State Meeting on Enhancing the Safety, Security and Environmental Protection of**

the Straits of Malacca and Singapore. Maritimes Studies, janvier–février 2007.

- Liss Caroline, **The Role of Private Security Companies in Securing the Malacca Strait.** Maritime studies, September 2007.
- Manthorpe Jonathon, **Kra Canal in Thailand Remain a Dream.** Vancouver Sun, 17 April 2006.
- Merry Robert W., **Obama's isis strategy: doomed for failure.** center of national interest, 1 november 2014.
- Prabhakar .S. Lawrence.W, **Maritime Security Triangulation of ASEAN–Australia–India.** An Indian Perspective , 2009.
- Shaofeng Chen, **China's self–extrication from the "Malacca Dilemma" and Implications** , International Journal of China Studies, vol.1, n°1, Janvier 2010.
- Schaeffer Daniel, **Le théâtre maritime indo–pacifique dans la stratégie navale globale de la Chine.** Défense, Avril 2009.
- Scissos Derek, **should American Root For a Reforming China.** center for the National interest , 16 october 2013.

- Spinetta Lawrence, **The Malacca Dilemma – Countering China’s “String of Pearls” with Land-Based Airpower**, School of Advanced Air and Space Studies, Maxwell Air Force Base, June 2006.
- Yun Yun Teo, **Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia**, studies in conflict and terrorism, 27 April 2007.

دوريات ومقالات علمية:

- Amelot Laurent , **Le dilemme de Malacca** , Les seigneurs de la mer, Outre Terre 25, Revue européenne de géopolitique, 2010.
- Amelot Laurent, **La strategie chinoise du “collier de perles “**, outre terre, ,n°25-26, 2010.
- Apandi Osnin Noor, **options Private Maritime Security Company(PMSC) in The Strait Of Malacca**, in WMU Journal of Maritime Affairs, Maritime Institute of Malaysia (MIMA) , Vol. 5, No.2,2006.
- Belzic Sébastien, **L’Afrique au coeur de la nouvelle Route de la soie**, in le monde, 24.04.2017.

http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/04/24/l-afrique-au-c-ur-de-la-nouvelle-route-de-la-soie_5116739_3212.html (Accessed at 10-7-2017)

- Bulard Martine, **la longue Marche Vers l'Ouest**, in Le Monde Diplomatique, mars 2015.
- Casey Allison, Sussex Matthew, **Energy transit states and maritime security in the Malacca Strait: the case of Singapore**, Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs Vol. 4(1), 2012.
- Chase Robert, Hill BE mily and Kennedy Paul, **Pivotal States and US Strategy**, Foreign Affairs, vol 75, no 1, 1996.
- Elspeth Thomson, **ASEAN-Energy transit states and maritime security**, Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs, Vol. 4(1), 2012.
- Fau Nathalie, **Les Enjeux Economiques et Geostrategiques du Detroit de Malacca**, Edition Choiseul, n°47, 2013.
- Fau Nathalie, **Les détroits en Asie du Sud-Est**, in L'évolution du débat stratégique en Asie du Sud-Est depuis 1945 de Pierre Journoud, Études de l'INSERM n°14, 2012.

- Frecont E. **Géopolitique de la Piraterie au Sud–Est asiatique. Conflit de représentations** , dans Les seigneurs de la mer, Outre Terre 25, Revue européenne de géopolitique, 2010.
- Grosser. P. **Les États–Unis et l’Asie du Sud–Est depuis le milieu des années 1970** , in L’évolution du débat stratégique en Asie du Sud–Est depuis 1945 de Pierre Journoud, Études de l’INSERM n°14.
- Hamzah .A. **The Straits of Malacca , International co–operation**, in trade, Funding and navigational safety, 1997.
- Hesse H., Charalambous N.L. **New Security Measures for the International Shipping Communi**, In: WMU Journal of Maritime Affairs. Vol. 3 (2004).
- Ho. Joshua H. **Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism**. Ocean Development & International Law, 40:2.

- Kramer K See. **Legal Controls on Small Arms and Light Weapons in Southeast Asia. Small Arms Survey**. Occasional Paper no. 3. Geneva. July 2001.
- Lanteigne Marc. **China's Maritime Security and the Malacca Dilemma**. Asian Security. vol(4). 2008.
- Magali Robert. **Puissance Chine: La Strategie d'affirmation internationale chinoise**. Fiche de l'IRSEM. Mars 2010.
- Marshall Beier J. **Bear Facts and Dragon Boats: Rethinking the Modernisation of Chinese Naval Power**. Contemporary Security Policy Vol. 26. No. 2 .August 2005.
- Martel Frederic. **La politique etrangere chinoise prend la route de soie**.in state 29-3-2015.
- Nazet Michael.**la chine et ses frontieres :risk ou monopoly?** in la revue geopolitique. 28 mars 2015.
- No writter .**Indian Strategy towards the Strait of Malacca**. South Asian Media Net. suppl. South Asian Journal . Lahore [Lahore].02 July 2012.

- R. B. Rai, **India's Perspectives on the Straits of Malacca**, in Proceedings of the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca : Charting the future, Kuala Lumpur, June 2009.
- ShaofengChen, **China's self-extrication from the Malacca Dilemma and Implications**, international journal of China studies, vol.1, n°1, January 2010.
- Tan.A, **The Emergence of Naval Power in the Straits of Malacca**, Defence Studies, vol.12, n°1, mars, 2012.
- Tsuneskawa J. **Japan Perspectives on the Straits of Malacca** ,in Proceedings of the6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca : Charting the future, Kuala Lumpur23-24 June 2009 de Nazerih Khalid, 2010.
- Zhao .S. **China's Global Search For Energy security:Cooperation And Competition In Asia-Pacific** ,journal of contemporary china 17(55),May 2008.

تقارير:

- Khalid. N, Features, **Trends and prospects of Container shipping in The Strait Of Malacca and Policy Implications For Malaysia.**
unpublished report, made for MIMA,2011.

أطروحات ورسائل:

- DavisD. Joel ,**MARITIME SECURITY AND THE STRAIT OF MALACCA: A STRATEGIC ANALYSIS.** thesis presented to the Faculty of the US Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree,MASTER OF MILITARY ART AND SCIENCE Strategy,The University of the State of New York,Albany,NY,1994.
- FauNathalie, **Le nord de Sumatra : une périphérie indonésienne sur le détroit de Malacca,un espace partagé entre intégration nationale et recomposition transnationale** , thèse de doctorat, 2003.

مواقع إلكترونية:

مواقع رسمية:

- Singapore Ministry of Foreign Affairs, **Statement at the General Debate of the First Committee on Disarmament**, 12 October 2000.
http://app.mfa.gov.sg/pr/read_content.asp?View,653 (accessed at 6-5-2017)
- **United Arab Emirates**, Oil and Gas Ministry of Electricity and Energy, Myanmar 2006. accessed at <www.moep.gov.ae> 5-5-2017
<http://www.moep.gov.mm/>
- www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos/_a.pdf accessed at 25-5-2017.
- www.defense.gouv.fr/layout/set/print/content/download/.../EtudeIRSEM14Finale.pdf 20-1-2018
- HILLARY CLINTON, **America's Pacific Century: The future of politics will be decided in Asia, not Afghanistan or Iraq, and the United States**

will be right at the center of the action, Foreign Policy magazine,

November 2011.

www.foreignpolicy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century_17-12-2017.

- www.washingtonpost.com/world/national-security/us-to-expand-ties-with-australia-as-it-aims-to-shift-forces-closer-to-se-asia/2012/03/19/gIQAPSXlcS_story.html accessed at 20-1-2018.
- <https://en.oxforddictionaries.com/definition/definition>
- legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_a.pdf
- www.recaap.org
- **Malaysia Warns on Private Marine Security Escorts**, 2 May 2005.
<http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?article1713&lang=it> accessed at 10-2-2018.

مواقع الكترونية:

- www.futuredirections.org.au/files/sap/Examining_the_Sino-Indian_Maritime_Competition_Part_4_-_Indias_Maritime_Strategy.pdf
https://vpn.aljazeera.net.qa/dana-na/auth/url_default/welcome.cgi

- www.theatlantic.com/technology/archive/2013/12/heres-why-developing-countries-will-consume-65-of-the-worlds-energy-by-2040/282006
accessed at 2-2-2018.
- <http://blog.nus.edu.sg/thebluemushroom/2016/08/29/developing-energy-in-developing-countries/comment-page-1/>
- www.planete-energies.com/en/energy-sources-/oil-and-gas/transporting-hydrocarbons/transport-by-sea-32.html accessed at 20-5-2017.
- www.policy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century accessed 2-2-2018.
- www.quora.com/Why-is-String-of-Pearls-strategy-of-China-a-threat-to-Indias-economy-and-security accessed at 9-2-2018.
- <http://tribune.com.pk/story/671852/gwadar-port-pakistan-china-all-set-to-develop-master-plan/>
- www.bloomberg.com/graphics/2018/-china-business-in-europe/
accessed at 24-11-2018

