



انديشكده
پيشرفت دريائي



پژوهشكده
مطالعات فناوري

حکمرانی و قدرت دریایی چین

انديشكده پيشرفت دريائي





اندیشکده پیشرفت دریایی

حکمرانی و قدرت دریایی چین

تهیه شده در: اندیشکده پیشرفت دریایی



اندیشکده
پیشرفت دریایی



پژوهشکده
مطالعات فناوری

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش:

حکمرانی و قدرت دریایی چین

گروه اندیشکده:

حکمرانی و اقتصاد دریا

تهیه کننده:

محمد مهدی ایرانفر

عبارات کلیدی:

حکمرانی دریایی - حزب کمونیست چین - دیپلماسی دریایی - قدرت دریایی - توسعه صلح آمیز - جاده

تاریخ انتشار:

ابریشم قرن ۲۱

فروردین ۱۴۰۳

خلاصه مدیریتی

مفهوم اقتصاد دریا نزد مسئولین کشور چین همواره از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. تعدد ذی‌نفعان و تکثر فعالیت‌ها در بخش‌های مختلف دریایی همواره به عنوان یکی از چالش‌های اصلی دولت چین در طراحی ساختار مدیریتی اقتصاد دریا مطرح بوده و بر این اساس ساختار دریایی دولتی با تغییرات مستمری در طول زمان مواجه بوده است. این کشور با اصلاحات ساختاری عمده‌ای که در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۲۳ در ساختار حکمرانی و به تبع آن در ساختار حکمرانی دریایی خود ایجاد کرده است به دنبال کاهش هزینه‌ها، چابک و پویا سازی ساختاری و البته هرچه متمرکزتر کردن ساختارهای دولتی در ساختار حزب کمونیست چین به رهبری شی جین پینگ بوده است.

از سوی دیگر نگاه چین به مولفه قدرت دریایی نیز در گذر زمان اهمیت بیشتری یافته است به طوری که در حال حاضر از آن به عنوان یک هدف استراتژیک ملی یاد می‌شود که توسط هیئت حاکمه تعیین و تبیین شده است. چین در حال حاضر از تمامی جهات یک قدرت بزرگ دریایی به شمار می‌رود. در تمام عناصر تشکیل دهنده این قدرت، از جمله ظرفیت کشتی‌سازی، ناوگان کشتیرانی تجاری و صیادی، به علاوه ناوگان نظامی و گارد ساحلی، این کشور همواره در حال توسعه و پیشرفت است. این واقعیت زمانی بیشتر هویدا می‌شود که بدانیم چین با تمام تفاسیر توانسته است در بسیاری از موارد، خصوصا در حوزه تجارت دریایی، قدرت دریایی ایالات متحده را به چالش بکشد.

واقعیت امروز این است که چین به یک قدرت دریایی بزرگ تبدیل شده است و به دنبال تحمیل نظم دریایی خود در حوزه منطقه‌ای -در منطقه‌ای که به‌عنوان منطقه نفوذ تاریخی خود می‌بیند- و در سطح جهانی است. ایمن کردن خطوط ارتباطی دریایی که نقش بی‌بدیل در موفقیت دریایی چین خواهد داشت از اهداف اصلی این کشور در حوزه قدرت دریایی بیان می‌شود که در قالب طرح‌های کلان ملی و منطقه‌ای نظیر جاده ابریشم دریایی پیگیری می‌شود. عواملی مانند جغرافیای مطلوب اما نه چندان سودمند و محدود از لحاظ دریایی، رکود اقتصادی احتمالی و کاهش جمعیت، از جمله چالش‌های جدی چین در مسیر یاد شده است که می‌تواند به این معنا باشد که چین در دستیابی به اهداف خود موفق عمل نکرده و تثبیت و توسعه این کشور را به عنوان یک قدرت بزرگ دریایی بین‌المللی با خطرات جدی مواجه نماید.

فهرست مطالب

- ۸ فصل اول: مفهوم نوین قدرت دریایی و جغرافیای سیاسی چین.....
- ۱۰-۱- مقدمه..... ۱۰
- ۱۱-۲- مفهوم قدرت دریایی..... ۱۱
- ۱۳-۳-۱- جغرافیای سیاسی چین: قاره‌های یا دریایی؟..... ۱۳
- ۱۹ فصل دوم: ساختار حکمرانی دریایی چین..... ۱۹
- ۲۰-۱-۲- نظام سیاسی چین..... ۲۰
- ۲۰-۱-۱- حزب کمونیست چین..... ۲۰
- ۲۲-۲- ساختار دولتی مدیریت دریایی چین..... ۲۲
- ۲۵-۳-۲- ساختار قانونی حکمرانی دریایی چین (حکمرانی اقیانوسی)..... ۲۵
- ۲۵-۱-۳-۲- چالش حقوقی بر سر حق عبور بی‌ضرر..... ۲۵
- ۲۷-۲-۳-۲- مفهوم مبهم (آب‌های تحت‌صالحیت چین)..... ۲۷
- ۳۲ فصل سوم: عناصر کلیدی قدرت دریایی چین و توسعه آن..... ۳۲
- ۳۴-۱-۳- چین و توسعه قدرت دریایی..... ۳۴
- ۳۵-۲-۳- عناصر قدرت دریایی چین..... ۳۵
- ۳۶-۱-۲-۳- صنعت کشتی‌سازی چین..... ۳۶

۳۲۷-۲-۳- جاده ابریشم دریایی و ابتکار کمربند و جاده.....

۴۱-۲-۳-۱ جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم.....

۴۴-۲-۳- صنعت شیلات چین.....

۴۴-۲-۳-۴- قدرت نظامی دریایی.....

۴۶-۲-۳-۱- توسعه و نوسازی نیروی دریایی چین.....

۴۸-۲-۳-۲- شبه نظامیان دریایی چین.....

۵۰- فصل چهارم: دیپلماسی دریایی چین: از «توسعه صلح آمیز» تا «دیپلماسی گرگ جنگجو».....

۵۲-۱-۴- مقدمه.....

۵۲-۲-۴- سیاست صبر راهبردی و دیپلماسی دریایی چین.....

۵۴-۳-۴- ابزار دیپلماسی دریایی چین.....

۵۵-۴-۴- انواع فعالیت‌های دیپلماسی دریایی چین.....

۶۱- فصل پنجم: جمع‌بندی و نتیجه‌گیری: آیا چین موفق خواهد شد؟.....

۶۶- منابع.....

فصل اول

مفهوم نوین قدرت دریایی و جغرافیای
سیاسی چین

۱-۱- مقدمه

اصطلاح «قدرت دریایی»^۱ در سال‌های اخیر در چین به‌طور پر سر و صدایی فراگیر شده است. اما توجه ویژه به قدرت دریایی بیش از یک درخواست روزافزون از سوی توده‌ها و نخبگان، در حال حاضر یک هدف استراتژیک ملی است که توسط دولت تعیین شده است. اگرچه از نظر جغرافیایی، چین همیشه یک کشور با ترکیبی از خشکی و دریا بوده است، اما در دوران باستان، چین فعالیت‌های دریایی قابل توجهی داشته است. با این حال، این اولین بار در تاریخ چین است که به صورت ویژه به سمت دریا جهت‌گیری می‌شود. برای چین، به عنوان کشوری بزرگ و پرجمعیت، بسیار دشوار است که هماهنگی و یکپارچگی وسیعی را برای اتحاد در یک سیاست کلان ملی پایه‌ریزی کند، اما بدون شک ایجاد قدرت دریایی استثنای بزرگی در این مورد است. از زمان مطرح شدن این امر، این استراتژی مورد توجه، حمایت و مشارکت گسترده بخش‌های مختلف جامعه قرار گرفته است. در نتیجه، استراتژی دریایی چین در حال حاضر در حال توسعه پویا در سیاست، اقتصاد، امور نظامی، دیپلماسی، فرهنگ و سایر بخش‌ها است. بدیهی است که در چنین شرایطی، چین در حال حاضر گام‌های بلندی در ایجاد قدرت دریایی برداشته است. در این راستا فراتر از نواحی فراساحلی خود، چین فعالانه به سمت دریاهای و اقیانوس‌های بین‌المللی حرکت می‌کند، در امور مربوط به قطب شمال و جنوب مشارکت می‌کند و در عین حال در مدیریت جهانی دریایی مانند مبارزه با دزدی دریایی، جستجو و نجات، و حفاظت از محیط‌زیست دریایی حضور فعال دارد. آیا چین می‌تواند به یک قدرت دریایی جهانی تبدیل شود؟ در گزارش سال ۲۰۱۲ هجدهمین کنگره ملی حزب کمونیست چین (NCCCP)، این کشور رسماً طرح خود را برای ایجاد یک قدرت دریایی اعلام نمود. در گزارش نوزدهمین کنگره ملی حزب کمونیست چین در سال ۲۰۱۷، رهبران چین بر تسریع ساخت قدرت دریایی جهانی تأکید کردند. این شروع خوبی برای تبلیغات سیاست‌های ملی است، اما در سطح استراتژیک سبب شکل‌گیری سوالات اساسی خواهد شد:

■ اهداف منطقی قدرت دریایی چین چیست؟

1 Maritime power

- چین چه نوع قدرت دریایی خواهد شد؟
 - چین چگونه از ظرفیت‌های مختلف خود که به طور پیوسته در حال افزایش هستند در این مسیر استفاده خواهد کرد و چه نوع مسیری را برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی طی خواهد کرد؟
 - چین چگونه روابط دریایی خود بین کشورهای همسایه و قدرت‌های بزرگی مانند ایالات متحده در ساخت قدرت دریایی را تنظیم می‌کند؟
- بنابراین نه تنها پاسخ به پرسش اول بلکه روشن کردن پاسخ این پرسش‌های اساسی نیز برای برنامه‌ریزی و عملکرد استراتژیک چین ضروری است.
- ظهور دریایی چین ممکن است بزرگترین رویداد ژئوپلیتیکی در قرن بیست و یکم باشد، اگرچه با چالش‌ها و مشکلات شدیدی مواجه است. برای بررسی ابعاد مختلف و پاسخ به این پرسش‌های اساسی، قبل از هر چیز، به نظر می‌رسد مناسب است که منظور ما از قدرت دریایی و چیستی قدرت دریایی روشن شود که در ادامه به آن خواهیم پرداخت.

۲-۱- مفهوم قدرت دریایی

آیا یک «قدرت نظامی دریایی»^۱ همیشه یک «قدرت دریایی همه‌جانبه»^۲ نیز هست؟ آیا قدرت نظامی دریایی به معنای قدرت دریایی همه‌جانبه است؟ و برعکس، آیا قدرت دریایی همه‌جانبه دلالت بر قدرت نظامی دریایی دارد؟ این اصطلاحات گاهی اوقات تقریباً به جای هم استفاده می‌شوند و می‌توانند منجر به سردرگمی و سوء تفاهم شوند.

جفری تیل^۳ در کتاب «قدرت دریایی»^۴ خود سعی می‌کند با تفکیک دو جزء موجود در عبارت «قدرت دریایی» مفهوم آن را توضیح دهد. بر این اساس در این عبارت، اول ایده «قدرت» وجود دارد که مفهومی دوگانه دارد، به این معنا که در وهله اول به نقاط قوت (اقتصادی، نظامی، سیاسی، یا غیره) ملت‌ها یا به عبارت دیگر به ابزار آن‌ها اشاره دارد، و دوم به پیامدهای این نقاط قوت دلالت می‌کند، به این معنا که یک کشور قدرتمند است زیرا دیگران بر مبنای اراده آن کشور عمل می‌کنند زیرا این کشور بر اراده دیگران تأثیر می‌گذارد. سپس صفت «دریایی» در این عبارت وجود دارد، که مرتبط با انواع مختلف فعالیت‌های دریایی است و می‌تواند به فعالیت‌های نیروی دریایی در زمینه فعالیت‌های مرتبط با استفاده نظامی، غیر نظامی و تجاری از دریا اشاره داشته باشد، اما تیل ادامه می‌دهد که قدرت دریایی صرفاً شامل کشتی‌های خاکستری (کشتی‌های جنگی) ناوگان نظامی کشورها

1 Navy

2 Maritime Power

3 Geoffrey Till

4 Till, Geoffrey. *Seapower. A guide for the Twenty-First Century*. Second Edition. Routledge, New York. 2009.

نیست، بلکه شامل دیگر خدمات دریایی نیز می‌شود و مهمتر از همه شامل سایر جنبه‌های غیر نظامی استفاده از دریا از جمله بازرگانی و تجارت دریایی، نیروی دریایی علمی، شیلات، کشتی‌سازی و ... نیز می‌شود.

بر این اساس و مبتنی بر تعاریف ارائه شده، مفهوم «قدرت دریایی» بر پایه ۱۰ ویژگی و توانمندی زیر پیکربندی می‌شود:

۱. قدرت دریایی باید منجر به رسمیت شناختن بین‌المللی فعالیت موثر دریایی کشور شود. این عامل تأثیر قابل توجهی در جلوگیری از بروز تعارضات منطقه‌ای و بین‌المللی دارد.
۲. قدرت دریایی باید شامل ترافیک گسترده تجاری با منابع خاص خود باشد که همه بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی را پوشش دهد، شرایطی که برای اقتصاد ملی اهمیت زیادی دارد.
۳. قدرت دریایی باید پیوند قابل اتکا بین کشورهای دریایی ایجاد کند تا هم از حمایت متقابل تجاری آن‌ها اطمینان حاصل شود و هم تضمینی برای استفاده بی‌وقفه از اقیانوس‌ها از طریق اتحادهای نظامی باشد.
۴. قدرت دریایی باید توان پشتیبانی لجستیکی لازم را از نیروهای نظامی در زمان جنگ و همچنین از حیات اقتصادی کشور در زمان جنگ و صلح ارائه کند.
۵. قدرت دریایی باید از طریق توان تهدید به تخریب گسترده در دریا، بازدارندگی خود را اعمال کند.
۶. قدرت دریایی باید بتواند تجهیزات دریایی با ارزش مناسب و نظارت هوایی طولانی مدت را در مناطق دوردست ارائه کند تا از کنترل موثر کشور در آن مناطق اطمینان حاصل شود.
۷. قدرت دریایی باید بتواند فناوری‌های نوین در توسعه منابع اقیانوسی با هدف منافع تجاری، سیاسی و نظامی را ارائه دهد.
۸. قدرت دریایی باید دارای پایگاه‌های فناوری دریایی با قابلیت استقرار تجهیزات در دریاها باشد که امکان ساخت و گسترش فناوری‌های دریایی را در صورت لزوم در بستر دریا فراهم کند.
۹. قدرت دریایی باید با تشخیص اقتدار خود در امور مربوط به دریا در جامعه علمی بین‌المللی اعتبار کسب کند.
۱۰. قدرت دریایی باید ظرفیت اقدام یک‌جانبه در دریا را در جهت تأمین منافع ملی، سیاسی و اقتصادی فراهم کند!

اما از آنجایی که این گزارش به دنبال کاوش عمیق‌تر در افزایش قدرت دریایی چین است، مهم است که مفهوم قدرت دریایی را از نگاه چینی بررسی کنیم. ژانگ شی پینگ^۲ در کتاب «قدرت دریایی چین» که در سال ۱۹۹۸ منتشر و به عنوان یک کتاب مرجع در این حوزه در چین تبدیل شد، معتقد است که در ساده‌ترین تفسیر آن، قدرت دریایی، آزادی انجام فعالیت‌ها در حوزه دریایی است. نویسنده تأکید می‌کند که برای کشورهای دریایی، قدرت دریایی یک هدف نیست، بلکه وسیله‌ای ضروری برای تضمین بقا و توسعه پایدار یک ملت است. او قدرت دریایی را به دو قسمت قدرت صرفاً نظامی (مربوط به یک طرف در درگیری

1 Artur Victoria, Maritime Power, International Association of HR Experts (IAHRE), December 2019

2 Zang Shipping

بر سر کنترل یک فضای دریایی) و آنچه که می‌توان قدرت جهانی یا همه جانبه نامید (که شامل عوامل سیاسی، اقتصادی و نظامی می‌شود) تقسیم می‌کند. او چهار عنصر مؤثر بر قدرت دریایی در جهان امروز را شناسایی می‌کند: نیروهای نظامی دریایی، نهادهای کشوری، منطقه‌ای و بین‌المللی دریایی، توسعه اقیانوسی و سیستم‌های حقوقی دریایی. همان‌طور که مشاهده می‌شود این رویکرد از نظر مفهومی کاملاً به رویکرد جفری تیل نزدیک است. به منظور بررسی مفهوم عملیاتی قدرت دریایی نزد ساختار حاکمیتی چین اما، باید تعریف «قدرت دریایی بزرگ» را که توسط لیو سیگوئی، مدیر امور اقیانوس‌ها در دولت چین، ارائه شده است را به دقت مورد بررسی قرار دهیم. او در مقاله‌ای که مدت کوتاهی پس از اظهارات هو جین‌تائو، رئیس‌جمهور سابق چین، مبنی بر اهمیت تبدیل چین به یک قدرت دریایی در کنگره حزب کمونیست چین منتشر شد، قدرت دریایی بزرگ را کشوری با توانایی و قدرت کافی برای توسعه، بهره‌برداری، حفاظت و کنترل اقیانوس‌ها تعریف می‌کند. نویسندگان در ادامه به جزئیات این که یک قدرت دریایی بزرگ باید چگونه باشد می‌پردازد: صنایع دریایی آن باید بخش مهمی از اقتصاد کشور را تشکیل دهند، علاوه بر این باید از علم و فناوری و متخصصان دریانوردی در سطح جهانی و ظرفیت بهره‌برداری از منابع دریایی به شیوه‌ای پایدار بهره‌مند باشد و توان دفاعی آن باید به اندازه کافی قابل توجه باشد تا از حاکمیت ملی، منافع و حقوق دریایی کشور دفاع کند و نقش مهمی در حفظ صلح و توسعه بین‌المللی امور دریایی ایفا کند. همان‌طور که در ادامه این گزارش خواهیم دید، نقشه راه چین برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی به وضوح بر اساس این ایده‌ها تبیین شده است.

۳-۱- جغرافیای سیاسی چین: قاره‌ای یا دریایی؟

بر اساس برآورد Worldometer تا ۲۲ سپتامبر ۲۰۲۳، جمعیت چین ۱,۴۲۵,۰۵۹,۳۲۴ نفر است. به این ترتیب چین بعد از هند دومین کشور پرجمعیت جهان است. جمعیت این کشور معادل ۱۷/۷۲ درصد از کل جمعیت جهان است.^۱ با این حال، جمعیت چین به سرعت در حال پیر شدن است و پیش‌بینی می‌شود در دهه‌های آینده با کاهش نیز روبرو شود. بر اساس گزارش سازمان ملل، انتظار می‌رود جمعیت چین تا سال ۲۰۵۰ به ۱/۳۱۳ میلیارد نفر و تا سال ۲۱۰۰ به زیر ۸۰۰ میلیون نفر کاهش یابد.

پیری جمعیت چین به دلیل عوامل متعددی است، از جمله سیاست تک فرزندی این کشور که از سال ۱۹۷۹ تا ۲۰۱۵ اجرا می‌شد و افزایش امید به زندگی که ناشی از توسعه رفاه عمومی در سطح این کشور است. سیاست تک فرزندی اکثر زوجها را به داشتن یک فرزند محدود می‌کرد که منجر به کاهش نرخ تولد شد. از سوی دیگر، افزایش امید

1 Great Mritime Power (GMP)

2 <https://www.worldometers.info/world-population/china-population/#:~:text=The%20current%20population%20of%20China,of%20the%20total%20world%20populati>.

به زندگی منجر به افزایش نسبت سالمندان در جمعیت شده است. پیری جمعیت چین پیامدهای اقتصادی و اجتماعی متعددی در پی خواهد داشت. به عنوان مثال، منجر به کاهش نیروی کار می‌شود که می‌تواند بر رشد اقتصادی فشار نزولی وارد کند. همچنین منجر به افزایش تعداد سالمندانی می‌شود که نیاز به مراقبت دارند که باعث افزایش فشار بر سیستم رفاه اجتماعی کشور خواهد شد.

با تمرکز بر چین و با توجه به متغیر جغرافیا، می‌توان گفت که چین کشوری در حاشیه اسپایکمن یا «کمر بند سرزمین اصلی» است. مساحت چین ۹,۵۹۶,۹۶۰ کیلومتر مربع است. این امر چین را پس از روسیه و کانادا سومین کشور بزرگ جهان از نظر مساحت کل می‌کند.

چین در شرق آسیا واقع شده و با ۱۴ کشور هم مرز است: افغانستان، بوتان، هند، قزاقستان، قرقیزستان، لائوس، مغولستان، میانمار، نپال، کره شمالی، پاکستان، روسیه، تاجیکستان و ویتنام. این کشور دارای بیش از ۲۲,۰۰۰ کیلومتر مرز زمینی (به ویژه روسیه و هند) و جبهه دریایی قابل توجهی در غرب اقیانوس آرام با خط ساحلی تقریباً ۳۰,۰۱۷ کیلومتر است. خط ساحلی چین بسیار فرورفته است و از نظر خصوصیات بسیار متفاوت است. خط ساحلی شمالی به طور کلی کم ارتفاع و شنی است، در حالی که خط ساحلی جنوبی ناهموارتر و کوهستانی است. این خط ساحلی همچنین خانه تعدادی جزیره و مجمع‌الجزایر از جمله خلیج بوهای، دریای زرد، دریای چین شرقی و دریای چین جنوبی است. با این حال، خط ساحلی چین نیز در برابر تعدادی از چالش‌های زیست محیطی، از جمله فرسایش، آلودگی، و تغییرات آب و هوایی آسیب پذیر است. مساحت منطقه انحصاری اقتصادی دریایی چین تقریباً ۸۷۷,۰۱۹ کیلومتر مربع است. این باعث می‌شود که منطقه انحصاری اقتصادی چین سی و سومین منطقه بزرگ در جهان باشد.

چین دارای خط ساحلی طولانی و منطقه اقتصادی انحصاری وسیعی است که مسئولیت حفاظت از محیط‌زیست دریایی آن را برعهده دارد. این کشور در سال‌های اخیر پیشرفت‌های چشمگیری در ایجاد مناطق حفاظت شده دریایی داشته است و در حال حاضر یکی از کشورهای پیشرو در جهان از نظر پوشش مناطق حفاظت شده دریایی است. مساحت مناطق حفاظت شده دریایی چین نیز در سال ۲۰۲۳ تقریباً ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر مربع است.

مناطق حفاظت شده دریایی چین توسط سازمان‌های دولتی مختلفی از جمله وزارت منابع طبیعی، وزارت کشاورزی و امور روستایی و وزارت اکولوژی و محیط زیست مدیریت می‌شود. این کشور همچنین تعدادی شبکه مناطق حفاظت شده دریایی ایجاد کرده است که توسط گروه‌هایی از سازمان‌های دولتی و ذی‌نفعان مدیریت می‌شوند. مناطق حفاظت شده دریایی چین محل زندگی طیف گسترده‌ای از جانداران دریایی از جمله ماهی، مرجان و پستانداران دریایی است. مناطق حفاظت شده دریایی کشور نیز نقش مهمی در حمایت از معیشت جوامع ساحلی دارند. دولت چین متعهد به گسترش و تقویت سیستم

مناطق حفاظت شده دریایی خود در سال‌های آینده است. این کشور هدف افزایش پوشش مناطق حفاظت شده دریایی خود را تا سال ۲۰۳۰ به ۳۰ درصد از منطقه اقتصادی انحصاری خود تعیین کرده است.

از نظر ژئوپلیتیکی، چین بازیگر پیچیده‌تری است. زیرا اگرچه در دوگانگی کلاسیک بین قدرت‌های دریایی و قدرت‌های قاره‌ای (یا زمینی) به طور سنتی بیشتر قاره‌ای تلقی می‌شود تا دریایی، اما عناصری از سه نظریه اصلی ژئوپلیتیک دریایی کلاسیک (مکیندر، ماهان و اسپایکمن) را در خود جای داده است که وسعت خاصی را به تحلیل واقعیت ژئوپلیتیکی خود بخشیده است که در طول تاریخ تغییرات گسترده‌ای را تجربه کرده است. در ادامه برای درک بهتر ژئوپلیتیک چین، موقعیت ژئوپلیتیک چین را بر اساس سه نظریه کلاسیک ژئوپلیتیک جهانی که توسط ماهان، مکیندر و اسپایکمن مطرح شده‌اند بررسی خواهیم کرد.

در یک مطالعه دقیق و بسیار جالب در مورد آرزوهای چین برای تبدیل شدن به قدرت بزرگ دریایی که توسط باکرز انجام شده است، واقعیت استراتژیک چین بر اساس مولفه‌هایی که ماهان برای ایجاد یک قدرت دریایی تعیین کننده می‌داند، تجزیه و تحلیل شده است که اساساً مبتنی برشش مولفه است، سه مولفه جغرافیایی (موقعیت جغرافیایی، پیکربندی فیزیکی و اندازه قلمرو) و سه مولفه سیاسی - اجتماعی (اندازه جمعیت، شخصیت ملی و ویژگی‌های دولت). او نتیجه می‌گیرد که در حالی که مؤلفه اقتصادی و ساختارهای سیاسی (در وضعیت فعلی خود و با فرض عدم تغییرات گسترده) عواملی هستند که ممکن است برای تبدیل شدن چین به قدرت بزرگ دریایی مطلوب باشد، اما مولفه‌های جغرافیایی آن ممکن است چندان مطلوب نباشد. به عنوان یک کشور حاشیه‌ای، نباید فراموش کنیم که این کشور دارای مرزهای زمینی مهمی است که دفاع از آن‌ها بخش بزرگی از انرژی این کشور را صرف خود می‌کند. علاوه بر این، دسترسی چین به اقیانوس‌ها کاملاً ساده و آزاد نیست، که نشان می‌دهد جغرافیا همچنان از اهمیت قابل توجهی برخوردار است.

در چارچوب نظریه‌های قاره‌ای، مکیندر بیان کرده است، قدرتی که بتواند «هارتلند» بین‌المللی را تحت کنترل خود در بیاورد به قدرت مسلط جهانی تبدیل خواهد شد. نظریه‌ای که توسط برژینسکی در سال ۱۹۹۸ در اثر خود «صفحه بزرگ جهانی شطرنج» نیز تایید شده است. اگرچه «هارتلند» از نظر جغرافیایی همان روسیه و برخی از کشورهای آسیای مرکزی است، اما بخشی از چین (منطقه سین کیانگ) را نیز شامل می‌شود که به این کشور شخصیت قاره‌ای خاصی می‌بخشد که لازمه‌ی آن تمرکز بر خشکی است. هر چه که باشد، نباید فراموش کنیم که از نظر تاریخی، و به ویژه در ۶۰۰ سال گذشته، چین بیشتر نگران مرزهای زمینی خود بوده است تا دسترسی به دریا.

در چارچوب سومین نظریه ژئوپلیتیک کلاسیک، که قبلاً در دهه ۱۹۴۰ مطرح شده بود و

کاملاً با نظریه‌های مکیندر همسو بود، اسپایکمن بر «ریملند» تأکید کرد و استدلال کرد که هرکس بر ریملند تسلط یابد، بر «هارتلند» و بنابراین بر جهان تسلط خواهد داشت. بر اساس این ایده، او در ادامه استدلال کرد که هدف ایالات متحده باید جلوگیری از استقرار یک قدرت در حلقه قاره‌ای «هارتلند» باشد. رابرت کاپلان اشاره می‌کند که خود مکیندر در پاراگراف‌های پایانی مقاله معروفش «محور جغرافیایی تاریخ» اشاره‌ای نگران‌کننده به چین کرده است. او با این استدلال که سرزمین اوراسیا نقطه اتکای ژئواستراتژیک قدرت جهانی است، هشدار داد که چین می‌تواند خطری برای نظم فعلی جهان باشد و به منابع خود در قاره بزرگ (اوراسیا) یک جبهه اقیانوسی اضافه کند، مزیتی که روسیه به عنوان مستاجر اصلی «هارتلند» از آن محروم است. در واقع، مکیندر می‌ترسید که چین روزی روسیه را تسخیر کند، که مطمئناً با توجه به شرایط کنونی (به ویژه از نظر ابعاد اقتصادی، جمعیتی و حتی سیاسی) بعید به نظر نمی‌رسد. برخی از نویسندگان بر این باورند که روسیه ممکن است به یک کشور تابع چین تبدیل شود. مناطق «هارتلند» و «ریملند» و موقعیت سرزمینی چین نسبت به آن‌ها در شکل ۱-۱ قابل مشاهده‌اند.



شکل ۱-۱ نقشه هارتلند و ریملند و موقعیت جغرافیایی بین‌المللی چین نسبت به این دو نظریه.

برای درک موقعیت و مواضع کنونی چین در چارچوب این سه نظریه بزرگ ژئوپلیتیک، مفید است که به چند قرن پیش بازگردیم و یادآوری کنیم که در طول قرن پانزدهم، دوره سلطنت «سلسله مینگ» در چین، ناوگان «دریاسالار ژنگ‌هه» بزرگترین ناوگان دریایی بود که جهان تا آن تاریخ به خود دیده بود. این یادآوری تاریخی از این منظر بسیار مفید است که بدانیم قدرت دریایی سلسله مینگ به عنوان یک مرجع تاریخی در حال حاضر توسط شی جین پینگ، رئیس‌جمهور فعلی چین برای تأکید بر دو ایده مورد استفاده قرار می‌گیرد، اول اینکه مرزهای دریایی «امپراطوری میانه» چین، باید در ترسیم

مرزهای عملیاتی و نفوذ دریایی امروزی چین در نظر گرفته شود، و دوم اینکه ویژگی اقتصادی و فرهنگی سفرهای ژنگ، که «به دنبال استعمار یا تسخیر هیچ ملت ضعیف‌تری نبود»، بلکه به شیوه‌ای «صلح طلبانه» به دنبال برقراری «هماهنگی» در همه دریاها، «تحت هدایت همیشگی و نور امپراتوران چین» بود، ذهنیتی است که باید سیاست‌های دریایی چین امروزی بر اساس آن حرکت کند. با این حال، نگاه به این برهه از تاریخ چین در درک شرایط ژئوپلیتیک چین از نظر دریایی و قاره‌ای نیز بسیار مفید است. عطف به ژئوپلیتیک چین و شرایط مختلف، به ویژه تنش با مغول‌ها در مرز شمالی و نیاز منطقی به تقویت «دیوار بزرگ چین» برای مقابله با مغول‌ها، منجر به پایان ناگهانی سفرهای دریاسالار ژنگ در سال ۱۴۳۳ شد که متعاقباً ناوگان او نیز از هم گسست و قدرت دریایی چین به پایان خود رسید. چین به درون خود متمرکز شد و به یک امپراتوری بسیار قاره‌ای و مستقر در زمین تبدیل شد و از آرزوهای دریایی و توانایی‌های دریایی خود که برای تقریباً ۵۰۰ سال، در آغاز هزاره دوم، خواست مرکزی چینی‌ها بود، چشم پوشی کرد. در تمام این مدت و تا قبل از فروپاشی ناوگان ژنگ، چین بخش‌های مهمی از اقیانوس هند و دریای چین جنوبی را کنترل می‌کرد، که چین امروز، بر اساس حقوق تاریخی، این مناطق را به عنوان مرزهای دریایی خود ادعا می‌کند و در واقع بازتابی از مرزهای برخی از مناطق دریایی است که ناوگان دریاسالار ژنگ آن مناطق را کنترل می‌کرد.

در این چارچوب نظری، کاپلان استدلال می‌کند که جغرافیای چین به طور تاریخی به نفع گسترش قدرت و نفوذ آن عمل می‌کند، و این امر آنقدر بدیهی و ابتدایی است که در بحث‌های مربوط به پویایی اقتصادی و قدرت ملی چین نادیده گرفته می‌شود. با این حال، ما باید تحقیقات باک‌ز که پیشتر در این گزارش به آن اشاره کردیم را به خاطر بسپاریم که این کشور دارای کاستی‌های جغرافیایی خاصی نیز هست که می‌تواند حصاری را دور آن ایجاد کند، از جمله این واقعیت که دسترسی چین به اقیانوس آرام ساده نیست (زنجیره جزیره اول و دوم دسترسی دریایی و تایوان)، به علاوه اینکه توانایی محاصره و نفوذ دریایی آمریکا، به ویژه در تنگه مالاکا چالش بزرگی در مسیر پیشروی دریایی چین است و نباید آن را دست کم گرفت.

با توجه مطالب ذکر شده، با توجه به اینکه چین تا سال‌های اخیر یک کشور کاملاً قاره‌ای بوده است (مناطق داخلی آن بخش‌هایی از «هارتلند» مکی‌ندر و سواحل آن حلقه قاره‌ای یا «ریملند» اسپایکمن را اشغال می‌کنند)، و با علم به تاریخ چین به عنوان یک قدرت دریایی تا قرن پانزدهم و رنسانس چینی در دهه‌های اخیر، می‌توان نتیجه گرفت که امروز با یک قدرت به اصطلاح ترکیبی قاره‌ای-دریایی روبرو هستیم که به دنبال تبدیل دریای چین به یک دریای بسته یا نیمه بسته و ایجاد کنترل بر تنگه مالاکا (جلوگیری از محاصره شدن آن) است.

فصل دوم

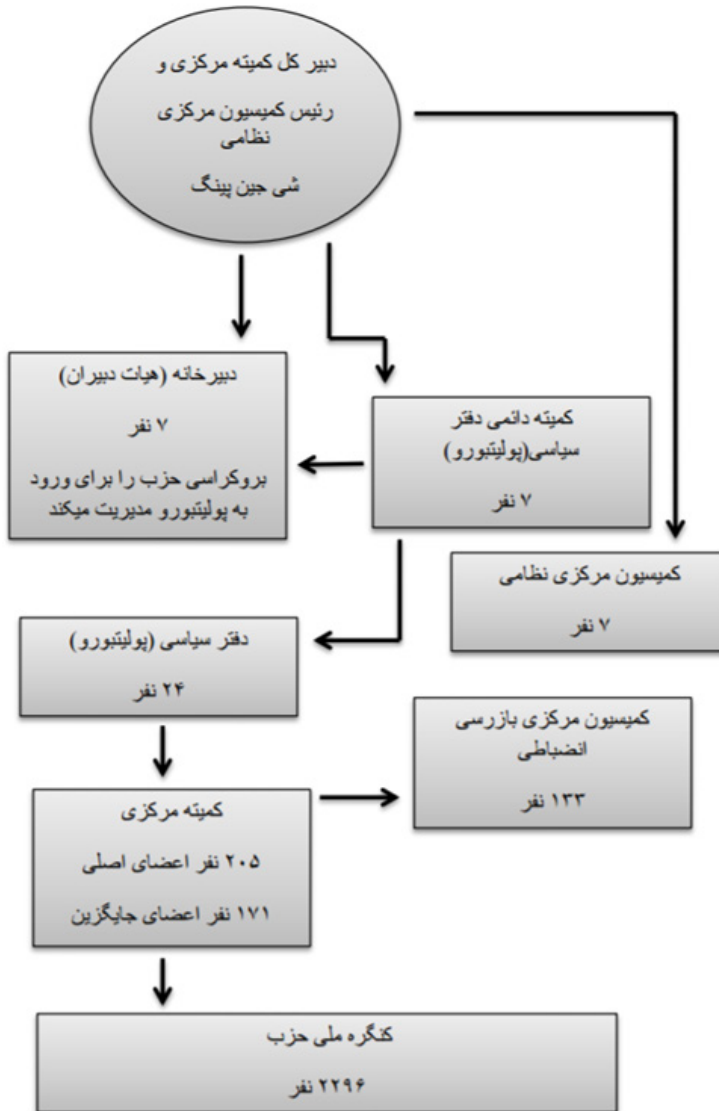
ساختار حکمرانی دریایی چین

۱-۲- نظام سیاسی چین

جمهوری خلق چین تنها کشور تحت رهبری حزب کمونیست در میان پنج عضو دائم شورای امنیت سازمان ملل متحد و اعضای گروه G-۲۰ است. جمهوری خلق چین هم یک دولت ملی و هم یک «حزب-دولت» لنینیستی است. حزب کمونیست چین (CPC)، همچنین به عنوان حزب کمونیست چین (CCP) شناخته می‌شود و نهاد سیاسی غالب چین است. این سازمان یک بوروکراسی قدرتمند و گسترده را اداره می‌کند و وظیفه خود را «اعمال رهبری کلی بر تمام زمینه‌های هر بخش از کشور» می‌داند. سلسله مراتب احزاب و دولت در هم تنیده و تا سطح شهرهای کوچک گسترش می‌یابد. در هر سطحی، رهبر حزب از رهبر دولت (یعنی نخست‌وزیر، فرمانداران استان‌ها و شهرداران) بالاتر است. شی‌جین‌پینگ ۷۰ ساله رهبری حزب-دولت چین را بر عهده دارد. او از سال ۲۰۱۲ به عنوان دبیرکل حزب کمونیست چین و رئیس کمیسیون نظامی مرکزی حزب کمونیست چین، که بر شاخه مسلح حزب، ارتش آزادیبخش خلق (PLA) نظارت دارد، خدمت می‌کند. شی همچنین از سال ۲۰۱۳ به عنوان رئیس جمهور خلق چین خدمت می‌کند، مقام ریاست جمهوری در چین یک مقام رئیس دولت است که رسماً نقشی جزئی در دولت خلق چین دارد. شی سومین دوره پنج ساله خود را در پست‌های حزبی و دولتی در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ آغاز کرد.

۱-۱-۲- حزب کمونیست چین

حزب کمونیست چین از سال ۱۹۴۹ به مدت ۷۴ سال رهبری چین را بر عهده داشته است. اکنون ۹۸ میلیون عضو دارد که تقریباً ۷ درصد از جمعیت چین است. حزب کمونیست چین پس از روی کار آمدن شی جین‌پینگ تغییرات ساختاری زیادی را تجربه کرده است که سیستم سیاسی چین را به سمت هرچه متمرکز شدن و کوچک سازی ساختار دولتی چین به نفع اقتدار بیشتر حزب پیش برده است. عمده‌ترین این تغییرات در سال ۲۰۱۸ و پس از آن ۲۰۲۳ رخ داده است که بسیاری از کمیته‌های حزبی و وزارتخانه‌های مهم دولتی در چین را دچار تحولات ساختاری عظیمی کرده است. در حال حاضر و پس از اعمال این تغییرات، بالاترین نهاد حزب، کمیته مرکزی است که توسط دبیرکل رهبری می‌شود و شامل یک دفتر سیاسی ۲۴ نفره (دفتر سیاسی) و یک کمیته دائمی دفتر سیاسی ۷ نفره نخبه‌تر است. (شکل ۱-۲)



شکل ۱-۲- نمای کلی ساختار حزب کمونیست چین.

همانطور که بیان شد بسیاری از کمیته‌های حزبی که در شکل بالا مشاهده می‌شوند کمیته‌هایی نوپا در ساختار سیاسی چین به شمار می‌روند. شی از زمان به قدرت رسیدن در سال ۲۰۱۲، چندین کمیته مرکزی جدید را در حزب ایجاد کرده است که بر چندین وزارتخانه نظارت می‌کنند و مستقیماً به او گزارش می‌دهند. این اصلاحات به تدریج ساختار حکومت را در سیستم حزب-دولت تغییر داده است تا منعکس کننده سیاست

گذاری متمرکزتر و از بالا به پایین با تمرکز بیشتر قدرت در دستان شی باشد. در همین راستا چندین عضو کمیته دائمی دفتر سیاسی پست‌های همزمان در بخش‌های دیگر نظام سیاسی دارند و بدین ترتیب کنترل حزب بر تمام زندگی سیاسی در چین را تضمین می‌کنند.

علیرغم دوره‌های متوالی تجدید ساختار توسط حزب کمونیست چین در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۲۳ که باعث شد برخی از تحلیل‌گران اعلام کنند که حزب کمونیست چین، دولت چین را در خود جذب می‌کند، دستگاه دولتی چین زیر نظر شورای دولتی همچنان پابرجاست و به تقویت نهادهای مهم ادامه می‌دهد. شی جین پینگ از زمانی که در نوامبر ۲۰۱۲ به عنوان دبیرکل حزب کمونیست چین انتخاب شد، تفکیک قوای ضعیف بین حزب کمونیست چین و دولت چین را با اعمال رهبری مستقیم‌تر حزب کمونیست چین بر همه چیز، بازتعریف کرد. با این وجود، در حالی که سازمان‌دهی مجدد اخیر نظارت حزب را بر عملکردهای مهم و سنتی دولتی از طریق سازمان‌های جدید حزب کمونیست چین تقویت می‌کند، نهاد دولتی چین عملاً در نهاد حزبی چین جذب شده است. بدین ترتیب نهادهای دولتی تحت نظارت مستقیم نهادهای حزبی از طریق کمیته‌های داخلی و خارجی حزب و الزامات گزارش‌دهی حزب کمونیست چین هستند، و معمولاً توسط اعضای حزب رهبری می‌شوند.

۲-۲- ساختار دولتی مدیریت دریایی چین

در ادامه سلسله تغییرات ساختار حاکمیتی در چین در سال ۲۰۱۸، دولت چین در حوزه حکمرانی دریایی یک بازسازی نهادی عظیم را تجربه کرد. بر اساس، پیشنهاد شورای دولتی برای بررسی طرح اصلاحی نهادهای شورای دولتی، وزارت زمین و منابع، اداره دولتی اقیانوسی (SOA) و اداره ملی نقشه برداری و اطلاعات جغرافیایی، منحل و از دل این سازمان‌ها و وزارتخانه‌های دولتی وزارتخانه منابع طبیعی تأسیس شد که عملکرد اداره دولتی اقیانوسی نیز به عنوان نهاد اصلی دریایی در ساختار دولتی چین در این وزارتخانه جدید ادغام شد. همچنین وزارت حمل و نقل چین وظایف مربوط به امور تجارت دریایی و وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین نیز امور مربوط به صنایع کشتی‌سازی و صنایع ساخت و ساز دریایی این کشور به عنوان یکی از ارکان قدرت دریایی چین را تحت مدیریت خود دارند.

اداره دولتی اقیانوسی چین، بر اساس طرح تحول سازمان‌ها و وظایف شورای دولتی، که در سال ۲۰۱۳ به تصویب رسیده بود به صورت یکپارچه مسئولیت انجام فعالیت‌های اجرای قانون دریایی توسط گارد ساحلی چین و عملیات تحت هدایت فنی وزارت امنیت عمومی را در دریاها بر عهده داشت. آژانس‌های مربوطه در موضوع امنیت و حفاظت دریایی شامل آژانس نظارت دریایی، گارد ساحلی چین، شیلات چین، گمرک و نیروی

پلیس مبارزه با قاچاق هستند. در سال ۲۰۱۸ و پس از انحلال اداره دولتی اقیانوسی، این ماموریت‌ها و وظایف مرتبط تحت رهبری اداره دولتی اقیانوسی، همگی به نیروی پلیس مسلح اختصاص داده شد. در گذشته، وظیفه روزانه حفاظت از حقوق دریایی عمدتاً توسط گارد ساحلی چین انجام می‌شد که اکنون نیز این وظیفه به قوت خود باقی است. گارد ساحلی چین همچنان وظایف حفاظت از حقوق دریایی و اجرای قانون‌های مرتبط از جمله پیگیری فعالیت‌های دریایی غیرقانونی و مجرمانه، حفظ امنیت دریایی، تضمین بهره‌برداری و استفاده از منابع دریایی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، مدیریت ماهیگیری دریایی، سرکوب قاچاقچیان دریایی و برخی دیگر از وظایف امنیت دریایی را انجام می‌دهد. اما تفاوت در اینجاست که گارد ساحلی چین اکنون بخشی جدایی‌ناپذیر از نیروی پلیس مسلح است و در ادامه متمرکزسازی نهادی تحت رهبری شی جین پینگ، اکنون تحت فرماندهی یکپارچه کمیسیون مرکزی نظامی عمل می‌کند.

اصلاحات وزارتی در سال ۲۰۱۸ که سیستم حاکمیت دریایی چین را دوباره سازماندهی کرد، عملکردهای حفاظت از محیط‌زیست دریایی و محیط‌زیست را که قبلاً در شش وزارتخانه دیگر پراکنده شده بودند، در وزارت محیط‌زیست، بالاترین آژانس محیط‌زیست چین متمرکز کرد. قبل از آن، سیستم تکه تکه شده مدیریت این بخش در چین، هماهنگی را دشوار کرده بود. به عنوان مثال، ادارات دولتی که مسئول محیط‌زیست دریایی بودند، نمی‌توانستند رودخانه‌ها یا صنایع مستقر در خشکی را که حجم عظیمی از آلودگی را به دریا می‌فرستند، اعمال قانون کنند. اکنون وزارت محیط‌زیست می‌تواند از تمام آب‌های کشور در برابر این آلودگی‌ها محافظت کند.

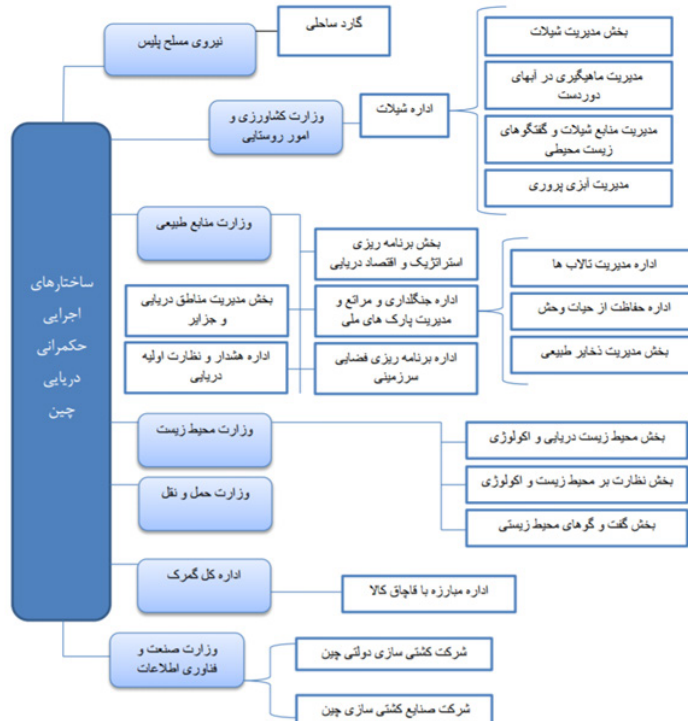
در همین راستا، تغییرات ساختاری سال ۲۰۱۸، برنامه‌ریزی فضایی مبتنی بر خشکی و دریا را نیز ساده‌تر کرد و هر دو را تحت وزارتخانه منابع طبیعی قرار داد. برنامه‌ریزی فضایی ابزار مهمی برای حفاظت از دریا است که مرزهای فعالیت‌های انسانی را که بر طبیعت تأثیر می‌گذارد مشخص می‌کند. وزارتخانه منابع طبیعی اکنون میزبان چهار بخش با مسئولیت در زمینه برنامه‌ریزی فضایی و حفاظت از دریا است. مهمتر از همه، این وزارتخانه اکنون مسئول ترسیم «خطوط قرمز زیست‌محیطی» هم در خشکی و هم در آب‌های چین است. انواع متعدد مناطق حفاظت شده چین نیز در حال ساده‌سازی هستند. اداره ملی جنگلداری و مراتع تحت وزارتخانه منابع طبیعی با ساده‌سازی و گروه‌بندی مجدد مناطق حفاظت شده، یک سیستم سه لایه جدید زیست‌محیطی را پدید آورده است: پارک‌های ملی، ذخایر طبیعی و پارک‌های طبیعی. برای مثال، ایجاد پارک ملی دریایی چانگدائو، تلاشی برای ادغام مناطق حفاظت شده موجود، که قبلاً توسط مدیریت زمینی و دریایی تقسیم شده بود، در یک نهاد واحد است که یک پارک ملی تحت نظارت اداره ملی جنگلداری و مراتع را تشکیل داده است.

تنها حوزه مدیریت اقیانوسی که در اصلاح ساختاری سال ۲۰۱۸ مورد بازنگری قرار نگرفت، مدیریت شیلات بود. وزارت کشاورزی و امور روستایی، که اداره شیلات زیر نظر آن فعالیت

می‌کند. همچنان آژانس نظارت بر ناوگان ماهیگیری عظیم چین است که هم در آب‌های ملی و هم در دریاهای آزاد فعالیت می‌کند. ذخایر متعدد جانداران آبی کشور، تنها نوعی از منطقه حفاظت شده هستند که تحت کنترل اداره ملی جنگلداری و مراتع نیستند. اداره شیلات هنوز آن مناطقی را که در سیستم مناطق حفاظت شده جدید ادغام نشده‌اند، تحت نظارت و مدیریت خود دارد. به طور مشابه، اداره شیلات مسئولیت مدیریت همه گونه‌های آبی در معرض خطر را بر عهده دارد، در حالی که اداره ملی جنگلداری و مراتع از حیوانات در خشکی مراقبت می‌کند.

در حالی که اصلاحات سال ۲۰۱۸ کمک زیادی به بهبود اداره اقیانوس‌های چین کرده است، مشکلات همچنان پابرجا هستند. قرار دادن ساختارهای متعدد که توسط چندین بخش اداره می‌شد تحت مدیریت یکپارچه، نیاز بیشتری به هماهنگی داخلی بهینه و پویا دارد. اما رویکرد جدید در حال حاضر توانایی چین را برای مقابله با چالش‌های متعددی که اقیانوس‌های جهان با آن روبرو هستند، از صید بی‌رویه گرفته تا تغییرات آب و هوا و آلودگی، تقویت کرده است.

در نهایت نمای کلی ساختارهای اجرایی حکمرانی دریایی چین را می‌توان در شکل ۲-۲ مشاهده کرد:



شکل ۲-۲ نمای کلی ساختارهای اجرایی مدیریت دریایی چین.

۲-۳- ساختار قانونی حکمرانی دریایی چین (حکمرانی اقیانوسی)

یکی از چالش‌های عمده در ساختار حکمرانی دریایی چین تعارضات موجود بین قوانین دریایی بین‌المللی (عمدتاً تحت UNCLOS) و قوانین داخلی چین و تفاسیر چین از قواعد بین‌المللی است که تعارضات رو به گسترشی را بین چین و کشورهای همجوار و همچنین ایالات متحده پدید آورده است.

کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها (UNCLOS)^۲، که اغلب به عنوان «قانون اساسی دریا» نامیده می‌شود، چارچوبی عینی برای مدیریت هماهنگ استفاده از دریا توسط قوای قضاییه و اجرایی دولت‌ها در اجرای قوانین خود ایجاد می‌کند. کنوانسیون یک معاهده چندجانبه جهانی است که تا ۱ ژانویه ۲۰۲۳، ۱۶۸ کشور عضو آن هستند. از آنجایی که کنوانسیون حقوق دریاها تدوینی از حقوق بین‌الملل عرفی است و چهل سال از تصویب این کنوانسیون می‌گذرد، بسیاری از مواد حقوق دریاها از طریق رویه دولتی، وضعیتی مشابه با حقوق بین‌الملل عرفی را کسب کرده‌اند که برای افراد غیر عضو کنوانسیون الزام‌آور است. روشن نیست که چین چگونه به رابطه بین معاهدات و قانون اساسی خود می‌نگرد و همچنین مشخص نیست که اولویت با قوانین داخلی یا معاهدات بین‌المللی است. چین قدرت قانونگذاری خود را به کمیته دائمی کنگره ملی خلق چین اعطا کرده است. کمیته دائمی نیز کنوانسیون مذکور را در ۱۵ مه ۱۹۹۶ تصویب کرد. چالش زمانی بروز پیدا می‌کند که نهادهای قانونگذار چین، در وضع قوانین داخلی برای اجرای تعهدات معاهده، چنین تعهداتی را برای تأمین منافع ملی خود در قوانین داخلی بازتعریف می‌کنند. این بازتعریف شامل تغییر مواد حقوق دریاها از طریق قوانین ملی و تفسیر کنوانسیون از طریق تفسیر به رای است. در واقع، چین هیچ تردیدی در وضع قوانین داخلی که از متن کنوانسیون منحرف می‌شوند به منظور تأمین «منافع اصلی» خود نشان نمی‌دهد. اگرچه چین یکی از کشورهای عضو این کنوانسیون است، قوانین داخلی وضع شده در این کشور از نظر بسیاری از کشورهای همسایه و همچنین سایر کشورها با متن کنوانسیون حقوق دریاها در تضاد هستند و برای تأمین منافع دریایی چین، تفسیر متفاوتی نسبت به سایر طرف‌ها از مفاد آن صورت گرفته است که منجر به اختلافات متعدد با کشورهای همسایه در دریای چین جنوبی و دریای شرقی چین شده است. در ادامه به موارد عمده و چالش‌های پدید آمده ناشی از این موضوع برای ساختار حکمرانی دریایی چین اشاره می‌کنیم.

۱-۲-۳- چالش حقوقی بر سر حق عبور بی‌ضرر

اولین باری که اصطلاح «حقوق و منافع دریایی» در قوانین داخلی چین آمده است در قانون دریای سرزمینی و منطقه پیوسته مورخ ۲۵ فوریه ۱۹۹۲ (قانون دریای سرزمینی

1 Ocean governance

2 United Nations Convention on the Law of the Sea, Dec. 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397.

چین) است. ماده ۱ قانون دریای سرزمینی چین تصریح می‌کند: «این قانون به منظور توانمندسازی جمهوری خلق چین برای اعمال حاکمیت خود بر دریای سرزمینی و حقوق خود برای اعمال کنترل بر منطقه مجاور خود و حفاظت از امنیت دولت و همچنین حقوق و منافع دریایی آن تنظیم شده است.» کاملاً واضح است که هدف این قانون داخلی تأمین امنیت ملی و حقوق و منافع دریایی است. قانون دریای سرزمینی چین از هفت ماده تشکیل شده است و به جز دو بخش استثنا، با سایر قوانین بخش دریای سرزمینی و منطقه پیوسته کنوانسیون حقوق دریاها مطابقت دارد.

اولین استثنا این است که اگرچه کنوانسیون حقوق دریاها حق عبور بی ضرر در آب‌های سرزمینی خارجی را برای همه کشتی‌ها، از جمله کشتی‌های جنگی به رسمیت می‌شناسد، چین در ماده ۶ و ۲۰ قانون دریای سرزمینی چین تصریح می‌کند که «کشتی‌های جنگی خارجی باید برای ورود به دریای سرزمینی جمهوری خلق چین از دولت جمهوری خلق چین مجوز بگیرند.» این در حالی است که ماده ۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها که تحت بخش فرعی با عنوان «قوانین قابل اجرا برای همه کشتی‌ها» قرار دارد بیان می‌کند که «کشتی‌های همه کشورها اعم از ساحلی یا محصور در خشکی، از حق عبور بی ضرر از دریای سرزمینی برخوردار هستند»، بنابراین، قانون دریای سرزمینی چین، در این مورد، مواد کنوانسیون حقوق دریاها را مورد چالش قرار می‌دهد که مشکلات بسیاری را در مقابل تنظیم روابط تجاری و غیر تجاری چین با سایر کشورها ایجاد می‌کند.

دومین استثنا را می‌توان در ماده ۱۳ قانون دریای سرزمینی چین مشاهده کرد که تصریح می‌کند: «جمهوری خلق چین صلاحیت اعمال اختیارات خود طبق قوانین و مقررات و یا کنترل ورود و خروج را در منطقه مجاور خود به منظور جلوگیری یا مجازات نقض امنیت، گمرک و بهداشت مالی در قلمروهای خشکی، آبهای داخلی یا دریای سرزمینی خود دارد.» این در حالی است که ماده ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاها به کشورها اجازه می‌دهد تا کنترل‌های لازم را برای «جلوگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی» را در منطقه همجوار خود اعمال کنند. چین «امنیت» را به ماده ۱۳ قانون خود اضافه کرده است. بنابراین، چین در حال گسترش صلاحیت خود در زمینه امنیت به منطقه مجاور است. در نتیجه‌ی این اقدام، عدم تقارن با توجه به مناطق به هم پیوسته بین چین و ژاپن به وجود آمده است. کشتی‌های گارد ساحلی چین تقریباً هر روز وارد مناطق پیوسته اطراف جزیره‌های سنکاکو یا ژائو می‌شوند که به طور موثر توسط ژاپن کنترل می‌شوند، در حالی که کشتی‌های گشت‌زنی گارد ساحلی ژاپن (JCG) از آب‌های اطراف در برابر نفوذ به داخل آب‌های سرزمینی محافظت می‌کنند. با این حال، گارد ساحلی ژاپن از ورود کشتی‌های گارد ساحلی چین به مناطق همجوار ژاپن به

دلایل امنیتی جلوگیری نمی‌کنند، زیرا کنوانسیون حقوق دریاها به ژاپن اجازه این کار را نمی‌دهد. همانطور که در بالا ذکر شد، عکس این موضوع درست نیست. کشتی‌های جنگی و کشتی‌های عمومی سایر کشورها، نه فقط ژاپن، نمی‌توانند از آزادی دریانوردی در آب‌های سرزمینی و مناطق همجوار چین برخوردار شوند که به یک تنش فزاینده بین چین و کشورهای همجوار آن بدل شده است.

۲-۳-۲- مفهوم مبهم «آب‌های تحت صلاحیت چین»

گسترش صلاحیت قضایی چین با تصویب قانون گارد ساحلی جمهوری خلق چین در سال ۲۰۲۱ (قانونگارد ساحلی چین) تبدیل به بزرگترین چالش دریایی چین با سایر کشورها شده است. اعمال صلاحیت یک کشور بر اساس قوانین داخلی خود بر مناطق دریایی کنوانسیون حقوق دریاها خلاف قوانین بین‌المللی است. نمونه‌ای از گسترش صلاحیت قضایی چین را می‌توان در ماده ۳ قانون گارد ساحلی چین یافت. ماده ۳ به طور گسترده و مبهم صلاحیت گارد ساحلی چین را اینگونه تعریف می‌کند:

«در جایی که آژانس گارد ساحلی فعالیت‌های حفاظت از حقوق دریایی و اجرای قانون را در و بر روی آب‌های تحت صلاحیت جمهوری خلق چین انجام می‌دهد، بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها، آب‌های تحت صلاحیت یک دولت عبارتند از آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه همجوار، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره (از جمله هر فلات قاره گسترده). با این حال، چین مفهوم مبهمی از آب‌های تحت صلاحیت در قوانین داخلی خود ایجاد کرده است. قوانین داخلی چین به وضوح تصریح می‌کند که گارد ساحلی ممکن است عملیات اجرای قانون را برای حفاظت از منافع دریایی در آب‌هایی که نمی‌توانند بر اساس کنوانسیون اعمال صلاحیت کنند (مثلاً آب‌های درون خط ۹ نقطه‌ای در دریای چین جنوبی) انجام دهد. در نقشه‌های رسمی چین چیزی به نام خط ۹ نقطه‌ای (یا خط یو (U) شکل) وجود دارد که طبق آن ۹۰ درصد از مساحت ۵/۳ میلیون کیلومتری دریای جنوبی چین و جزایرش متعلق به چین است. در نتیجه چین در تضاد مستقیم با برونئی، تایوان، مالزی، فیلیپین و ویتنام قرار دارد که هر یک (به جز اولی) بخش‌هایی از این جزایر را اشغال می‌کنند.

مفهوم «مناطق دریایی تحت صلاحیت جمهوری خلق چین» اولین بار در ماده ۲ قانون شیلات جمهوری خلق چین ظاهر شد، که به طور گسترده در مورد کلیه مناطق دریایی دیگر تحت صلاحیت قانون شیلات اعمال می‌شود: «این قانون در مورد آب‌های داخلی، دریاهای سرزمینی، مناطق همجوار، مناطق انحصاری اقتصادی، فلات قاره و سایر آب‌های حوزه قضایی جمهوری خلق چین اعمال می‌شود». اصطلاح «کلیه مناطق دریایی دیگر تحت صلاحیت جمهوری خلق چین» به «خط ۹ نقطه‌ای در دریای جنوبی چین» اشاره دارد

که چین آن را به عنوان حقوق تاریخی خود در دریای جنوبی چین ادعا می‌کند. مفهوم «حقوق تاریخی» در قوانین داخلی چین در قانون منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره جمهوری خلق چین نیز وجود دارد. حقوقی را که جمهوری خلق چین از روزگار گذشته از آن برخوردار بوده است و علاوه بر منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره به آن توجه ویژه‌ای دارد. علاوه بر این، کمیته دائمی کنگره ملی خلق چین، قانون تجدید نظر شده ایمنی ترافیک دریایی جمهوری خلق چین را در ۲۹ آوریل ۲۰۲۱ تصویب کرد که در ۱ سپتامبر ۲۰۲۱ لازم الاجرا شد که به موجب آن پهلوگیری، عملیات و سایر فعالیت‌های مربوط به ایمنی ترافیک دریایی در «مناطق دریایی تحت صلاحیت جمهوری خلق چین» توسط چین اعمال می‌شود. مشابه قانون گارد ساحلی چین، این قانون را می‌توان در منطقه اطراف جزایر سنکاکو، که در خط ۹ نقطه‌ای در دریای چین جنوبی قرار دارند، اعمال کرد.

چالش زمانی گسترده‌تر می‌شود که کشوری که با اعمال این قوانین داخلی قوانین بین‌المللی را به چالش می‌کشد، کشوری با بزرگترین گارد ساحلی جهان است که می‌تواند سایر کشورها را تحت تأثیر قرار دهد. به عنوان مثال، گزارش شده است که ماهیگیران ویتنامی به طور مکرر توسط کشتی‌های گارد ساحلی چین در دریای چین جنوبی مورد حمله قرار گرفته‌اند. مثال دیگر این است که چین بر اساس ادعای خود در مورد خط ۹ نقطه‌ای در دریای جنوبی چین، در عملیات کشتی‌های ماهیگیری فیلیپینی در داخل منطقه انحصاری اقتصادی فیلیپین دخالت می‌کند زیرا چین از به رسمیت شناختن منطقه انحصاری اقتصادی فیلیپین خودداری می‌کند. علاوه بر این، چین صلاحیت قانونی خود را بر اساس قانون آب‌های سرزمینی چین (۱۹۹۲) اعمال کرده و آب‌های سرزمینی را در اطراف جزایر سنکاکو، که طبق کنوانسیون قلمرو ژاپن هستند، ایجاد کرده است. اکنون طبق قوانین داخلی چین تضمین شده است که چین با ادعای آب‌های اطراف سنکاکو به عنوان آب‌های سرزمینی چین یا «آب‌های تحت صلاحیت چین»، صلاحیت قضایی خود را بر دریای سرزمینی ژاپن اعمال می‌کند.

این قوانین همچنین اقدامات قهری علیه کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی را در دریای چین جنوبی توسط چین مجاز می‌شمرد. ماده ۲۱ قانون گارد ساحلی چین مقرر می‌دارد: «در صورتی که یک کشتی نظامی خارجی یا کشتی دولتی خارجی که برای اهداف غیرتجاری استفاده می‌شود، قوانین یا مقررات چین را در آب‌های تحت صلاحیت چین نقض کند، آژانس گارد ساحلی این اختیار را دارد که اقدامات احتیاطی لازم و اقدامات کنترلی برای توقف این شناور و دستور خروج فوری آن از آب‌های مربوطه را انجام دهد و اگر شناور یاد شده از خروج امتناع ورزد و باعث آسیب یا تهدید جدی شود، آژانس گارد ساحلی این اختیار را خواهد داشت که اقداماتی مانند اخراج اجباری و بیرون راندن اجباری با یدک کش را انجام دهد.»

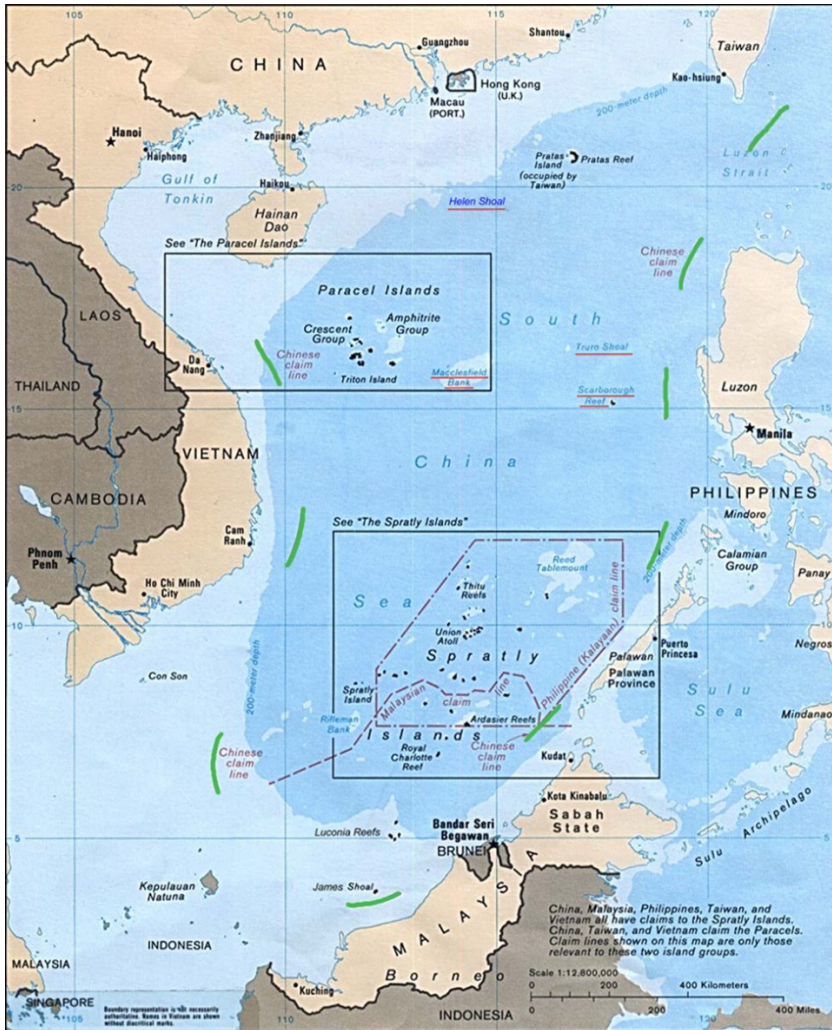
با این حال، ماده ۳۲ کنوانسیون حقوق دریاها با استثنائاتی که در بخش فرعی الف و در مواد ۳۰ و ۳۱ آمده است، اشاره دارد که هیچ حالت و شرایطی بر مصونیت کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌های دولتی که برای مقاصد غیرتجاری کار می‌کنند، تأثیر نمی‌گذارد و مصونیت کشتی‌های دولتی از حوزه قضایی کشورهای ساحلی را تأیید می‌کند. این تضاد در قوانین بین‌المللی و داخلی چین، احتمال وقوع درگیری‌های جدی در دریای جنوبی چین را به شدت بالا می‌برد.

ساختار دریایی چین در درک خود از وضعیت حقوقی خط ۹ نقطه‌ای در دریای چین جنوبی یکپارچه نیست. پروفیسور زو کیوان زو بیان می‌کند که ادعای چین ادعای آب‌های تاریخی به معنای سنتی آن نیست، بلکه «حقوق تاریخی با حاکمیت تعدیل شده» است، نه حاکمیت کامل، بلکه شامل حقوق حاکمیتی برای بهره‌برداری از منابع طبیعی (بیولوژیکی و غیربیولوژیکی) و صلاحیت قضایی بر تحقیقات علمی دریایی، ایجاد جزایر مصنوعی و محیط زیست دریایی است. ادعای دریایی با این ماهیت واقعاً تحت قوانین بین‌المللی فعلی به رسمیت شناخته شده است. چین همواره موضعی مبنی بر عدم ارائه توضیح رسمی برای خط ۹ نقطه‌ای در دریای جنوبی چین اتخاذ کرده است. گفته می‌شود که این موضع مبهم چین عمدی و برای ایجاد تعلیق در دعاوی حقوقی مرتبط با این مفهوم است. در نتیجه، هنوز توضیح روشنی درباره «مبنای قانونی، روش تعیین مرز و وضعیت» خط ۹ نقطه‌ای در دریای جنوبی چین وجود ندارد.

با این حال در سال ۲۰۰۹، چین یک یادداشت به دبیرکل سازمان ملل ارسال کرد که در آن مدعی شد:

«چین بر جزایر دریای جنوبی چین و آب‌های مجاور آن حاکمیت مسلم دارد و بر آب‌های مربوطه و بستر دریا و زیر بستر آن از حقوق حاکمیت و صلاحیت برخوردار است. . . . موقعیت فوق به طور مداوم توسط دولت چین و به طور گسترده توسط جامعه بین‌المللی شناخته شده است.»

همانطور که پیشتر بیان شد بر مبنای خط ۹ نقطه‌ای در دریای جنوبی چین، تقریباً تمام این دریا و اکثر ویژگی‌های دریایی آن را متعلق به خود می‌داند. به طور خاص، چین مدعی «حاکمیت» یا «حقوق حاکمیتی» بر بیش از ۷۰ درصد از آب‌ها و بستر زیرین دریا است. چین استدلال می‌کند که، به استثنای ماده ۱۰ (۶) و ماده ۱۵، کنوانسیون حقوق دریاها مقرراتی در مورد حقوق تاریخی ندارد و اختلافات بر سر خط ۹ نقطه‌ای در دریای چین جنوبی را نمی‌توان از طریق قوانین این کنوانسیون حل و فصل کرد.



شکل ۳-۲ خط ۹ نقطه‌ای در دریای جنوبی چین (رنگ سبز).

اقدامات اخیر در دریای جنوبی چین و دریای شرقی چین، به این معنی است که یک قدرت دریایی، به دنبال «تغییر وضعیت موجود» با حمایت قدرت نظامی و آژانس‌های پلیس دریایی این کشور است.

در ۱۷ فوریه ۲۰۱۷، در کنفرانس کاری امنیت ملی در پکن، شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین اعلام کرد که نظم بین‌المللی به وضوح نیاز به اصلاح دارد تا بتواند پاسخگوی خواسته‌های عصر جدید باشد و چین واجد شرایط لازم برای به دست گرفتن کنترل این اصلاحات ضروری است. درک این سخنان شی از این رو بسیار حائز اهمیت است که بدانیم، در بیستمین کنگره ملی حزب کمونیست چین، که در ۲۲ اکتبر ۲۰۲۲ به پایان

رسید، «دو مفهوم» در قانون اساسی حزب کمونیست چین گنجانده شد که عبارت‌اند از «موقعیت اصلی» شی و «موقعیت پیشرو» ایدئولوژی او در حزب کمونیست چین. این بدان معناست که ما باید از نزدیک ببینیم که ساختار حکمرانی دریایی چین چگونه از طریق «اندیشه قانون‌گرایی شی جین پینگ» در حال بازتعریف خود و ساختاریابی نوین است. با بررسی نظری و تاریخی نسبت به ژئوپلتیک دریایی چین و معرفی ساختار حکمرانی دریایی چین که در این گزارش به اختصار بیان شد درمی‌یابیم که چین به دنبال بازپس‌گیری (و حتی گسترش) کنترل و نفوذ بر فضاهاى دریایی به ویژه با اشاره به قدرت تاریخی خود است. این امر مستلزم توسعه قدرت دریایی چین است که در فصل بعدی عناصر تشکیل دهنده آن مورد مطالعه قرار خواهد گرفت.

فصل سوم

عناصر کلیدی قدرت دریایی
چین و توسعه آن

۳-۱- چین و توسعه قدرت دریایی

اگر از منظر تاریخی، «دیوار بزرگ چین» که عنصر کلیدی دفاع در برابر بربرهای شمالی به شمار می‌رفت به این کشور یک ویژگی قوی زمینی یا قاره‌ای اطلاق نموده است که در قرن گذشته و به ویژه در دوره مائوتسه تونگ تشدید شد. در زمان مائو استراتژیست‌های چینی تسلط بر دریا را استعماری و امپریالیستی می‌دانستند و هر کسی که استراتژی‌های جایگزین رویکرد قاره‌ای را پیشنهاد می‌کرد (به‌ویژه نیروهای مسلح چین که کاملاً زمینی بودند) به عنوان یک دشمن ایدئولوژیک حزب کمونیست چین معرفی می‌شدند. این تمرکز بیش از حد به سرزمین اصلی به قیمت تضعیف دریانوردی چین تمام شد که از لحاظ تاریخی پیامدهای منفی بسیاری برای توسعه و شکوفایی چین داشت.

با به قدرت رسیدن دنگ شیائوپینگ در سال ۱۹۷۸، تغییری اساسی در رویکرد این کشور به امور دریایی صورت گرفت. دوران اصلاحات و گشایش در کمیته مرکزی حزب یازدهم آغاز شد و مسیر توسعه روزافزون چین در تمامی ابعاد آن آغاز شد. اهمیت رابطه بین اقیانوس‌ها و بقا و به ویژه اهمیت آن‌ها برای توسعه کشور در این زمان بیش از هر زمانی مورد توجه قرار گرفت. نمونه‌هایی از این امر را می‌توان در نیروی دریایی چین مشاهده کرد. در سال ۱۹۸۵ نیروی دریایی چین برای اولین بار در دوران معاصر کشتی‌های خود را به خارج از دریاهای سرزمینی فرستاد. در سال ۱۹۹۱ کتاب ژانگ وی و ژو هوآ با عنوان «قدرت و شکوفایی دریا»، به قیاس فرهنگ مبتنی بر خشکی چین بر اساس کشاورزی و فرهنگ کشورهای غربی مبتنی بر تمدن دریایی و تجارت مواد خام پرداخت. این کتاب استدلال می‌کرد که تجارت دریایی موفق مستلزم کنترل خطوط ارتباطی دریایی و بازارها (هم برای مواد خام و هم برای کالاهای تولیدی) است. اگرچه این کتاب فقط یک کار تئوریک در سطوح بالای تصمیم‌سازی در چین بود، اما برای بسیاری از سرمایه‌داران و سیاستمداران چینی قابل توجه بود و نگرش چینی‌ها نسبت به توسعه و اهمیت گسترش قدرت دریایی را به شدت تحت تاثیر قرار داد و با برجسته کردن نقش قدرت دریایی غربی‌ها در تحقیر چین در فاصله قرن‌های ۱۸ تا ۲۰ میلادی، بر لزوم درس‌آموزی از اشتباهات گذشته و اهمیت پشت نکردن به دریا تاکید کرد. واقعیت غیرقابل انکار این است که در یک دوره تقریباً ۴۰ ساله و مرتبط با رشد اقتصادی چشمگیر، چین از یک

قدرت اساساً قاره‌ای به قدرتی با شخصیت بزرگ دریایی تبدیل شده است. در سال ۲۰۱۲، پس از سال‌ها تأمل در مورد اهمیت مسائل دریایی برای پیشبرد توسعه اقتصادی چین و امنیت آن، و تثبیت چشم‌انداز چین از جایگاه خود در جهان، رهبران حزب کمونیست چین تأکید کردند که تبدیل شدن به یک «قدرت دریایی» برای دستیابی به اهداف ملی ضروری است.

۳-۲- عناصر قدرت دریایی چین

به دنبال تعاریف و مفاهیم قدرت دریایی که در بخش‌های قبلی این گزارش آمده است و با توجه به عناصر جداگانه «قدرت» و «دریا» که این مفهوم را تشکیل می‌دهند و با علم به کم و کیف موقعیت ژئوپلیتیکی چین و محدودیت‌ها و ظرفیت‌های آن و همچنین تاریخ دریایی چین که به عنوان مرجع عملکرد امروز عمل می‌کند، در این بخش با تکیه بر کار تحلیلی گسترده‌ای که به رهبری دریاسالار مک‌دوبیت در رابطه با عناصر قدرت دریایی چین انجام شده است و همچنین سایر مراجع مطالعاتی، ۴ عنصر را به عنوان عناصر اصلی تشکیل‌دهنده قدرت دریایی چین و عناصر اصلی فعال در این حوزه مورد شناسایی قرار داده‌ایم که عبارت‌اند از (شکل ۳-۱):

- صنعت کشتی‌سازی چین
- طرح جاده ابریشم دریایی
- صنعت شیلات چین
- نیروی دریایی نظامی چین که علاوه بر نیروی متعارف نظامی دریایی شامل خدمات گارد ساحلی و به اصطلاح شبه نظامیان دریایی نیز می‌شود.



شکل ۳-۱ مدل عناصر قدرت دریایی چین.

۳-۲-۱- صنعت کشتی‌سازی چین

از سال ۲۰۱۰ تاکنون چین همواره بزرگترین سازنده کشتی تجاری جهان بوده است. چین با درک اهمیت صرفه جویی در مقیاس بزرگ، کارخانه‌های کشتی‌سازی خود را به سمت تمرکز بر کیفیت به جای کمیت سوق داده است. این واقعیت در حالی رخ داده است که چین در حال ساخت کشتی‌های تجاری و جنگی در کارخانه‌های کشتی‌سازی مشترک است که نه تنها به صنعت کشتی‌سازی این کشور اجازه می‌دهد کارآمدتر عمل کنند، بلکه همچنین از فناوری‌های غیرنظامی و تکنیک‌های تولید برای تجهیزات نظامی خود نیز استفاده می‌کند. در نتیجه این سیاست، صنعت کشتی‌سازی چین توانایی دور زدن تحریم‌های مرتبط با تجهیزات نظامی را با هدف برنامه‌های نوسازی نظامی به دست آورده است.

ارزش افزوده صنعت ساخت و تعمیر کشتی‌های دریایی و سازه‌های دریایی در چین بر اساس داده‌های انجمن صنعت کشتی‌سازی چین، از جمله ساخت و تعمیر کشتی‌ها و سازندگان تجهیزات دریایی، در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۰/۶ میلیارد دلار آمریکا تخمین زده می‌شود.

صنعت ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های دریایی یک صنعت کلیدی در چین است و نقش مهمی در اقتصاد این کشور ایفا می‌کند. این صنعت ضمن ایجاد شغل، درآمدزایی قابل توجهی ایجاد و از توسعه سایر صنایع مانند کشتیرانی و مهندسی دریایی (ساخت تجهیزات دریایی) حمایت می‌کند. رشد صنعت ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های دریایی تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار دارد:

■ رشد اقتصادی قوی چین که منجر به افزایش تقاضا برای کشتی و سازه‌های دریایی شده است.

■ حمایت دولت چین از توسعه صنایع دریایی.

■ تقاضای فزاینده برای کشتی و سازه‌های دریایی در بازارهای خارج از کشور.

تناژ ناخالص همگن (CGT) برای تحویل و راه‌اندازی کشتی‌ها بسته به نوع و اندازه کشتی یا سازه دریایی متفاوت است. ثبت سفارش کشتی‌سازی چین در سال ۲۰۲۳ حدود ۴۹/۷۸ میلیون تن ناخالص همگن تخمین زده می‌شود. چین پیشروترین کشور کشتی‌سازی در جهان است و دفترچه سفارش بزرگی برای انواع کشتی‌ها دارد. همچنین حجم بازیافت کشتی‌های چینی در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۷۹۰۰۰ GT تخمین زده می‌شود.

۳-۲-۲- جاده ابریشم دریایی و ابتکار کمربند و جاده

ابتکار کمربند و جاده و جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ چین با هدف اتصال آسیا، آفریقا، اروپا و دریاهای نزدیک آن‌ها است. جاده ابریشم دریایی جزء اصلی چارچوب توسعه «کمربند و جاده» است که توسط رئیس جمهور چین شی جین‌پینگ در اواخر سال ۲۰۱۳ اعلام شد. کمربند و جاده ارائه شده توسط چین، پلتفرمی برای رشد چین و کشورهای شریک است. ابتکارات جاده ابریشم (یک کمربند) و جاده ابریشم دریایی (یک جاده) فراگیر هستند و با پیروی از اصول یکسان و اتصال سه قاره، به دنبال یک هدف یکسان و برد-برد از طریق توسعه مشترک هستند. در این راستا پکن دور طولانی از گفتگوها و پروژه‌ها را آغاز کرده است که تاکنون بیش از بیست کشور را از سواحل چین تا اروپا، اقیانوس هند و آفریقا به خود درگیر کرده است. این مسیر به عنوان یک ابزار اقتصادی برای کمک به رشد خود چین و همچنین برای نوسازی بنادر و زیرساخت‌های کشورهای که در آن مشارکت داشته‌اند، پیشنهاد شده است.

مسیرهای ابریشم هزاران سال است که آسیا، آفریقا و اروپا و بسیاری از امپراتوری‌ها، پادشاهی‌ها، سلطنت‌ها، جوامع و فرهنگ‌های مختلف را به هم متصل می‌کند و با انتقال دانش، ایده‌ها، فرهنگ‌ها، ادیان، زبان‌ها و کالاهای مادی ادامه داشته و همچنین با متحد کردن همه آن‌ها با یک رشته مشترک میراث فرهنگی، مذهبی و محیطی بر توسعه کل منطقه تأثیر گذاشته است و نام خود را نیز از یکی از مهم‌ترین محصولات که در دوران گذشته از چین به سایر مناطق گسیل می‌شد، یعنی ابریشم گرفته است.

در ۷ سپتامبر ۲۰۱۳، رئیس جمهور شی جین‌پینگ، رئیس جمهور چین، در سفر خود به قزاقستان پیشنهاد ساخت «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» را داد. در همان سال، در ۳ اکتبر، در پارلمان اندونزی، پیشنهاد ساخت «جاده ابریشم دریایی جدید» مطرح شد. هر دو در حال حاضر مجموعاً ابتکار «یک کمربند یک جاده» نامیده می‌شوند. در نهایت چین «چشم انداز و برنامه اقدام در مورد ایجاد مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» را منتشر کرد که نشان می‌دهد این ابتکار رسماً به یکی از استراتژی‌های ملی چین تبدیل شده است. به گفته مقامات چینی، یک کمربند به جاده ابریشم زمینی اشاره دارد، در حالی که یک جاده به جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم اشاره دارد.

کمربند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان مسیری است که چین را به اروپا (از طریق آسیای مرکزی)، خلیج فارس، مدیترانه (از طریق غرب آسیا) و اقیانوس هند (از طریق آسیای جنوبی) متصل می‌کند و از طرف دیگر جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم برای ایجاد ارتباط بین آبراه‌های منطقه‌ای برنامه‌ریزی شده است.

ابتکار کمربند و جاده، مفهومی بیش از صرف اتصالات فیزیکی است و هدف آن ایجاد بزرگترین ابزار در جهان برای همکاری‌های اقتصادی، هماهنگی سیاسی، همکاری تجاری و

تامین مالی و همکاری‌های اجتماعی و فرهنگی است. چین از همه کشورهای و سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای برای پیوستن به این ابتکار که در سطح بین‌المللی به رسمیت شناخته شده، دعوت کرده است.

«یک کمربند، یک جاده» از میان قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا می‌گذرد و دایره اقتصادی پرچم‌و‌جوش شرق آسیا را از یک طرف و اقتصادهای توسعه‌یافته اروپایی را از سوی دیگر به هم متصل می‌کند و کشورهایی با پتانسیل عظیم برای توسعه اقتصادی را در بر می‌گیرد. این ابتکار عمل برای اتصال بیش از ۶۰ کشور (۶۵ کشور در حال حاضر) با پیوندهای فیزیکی، تجاری و فرهنگی است (برای نقشه کشورها به شکل ۳-۲ نگاه کنید).

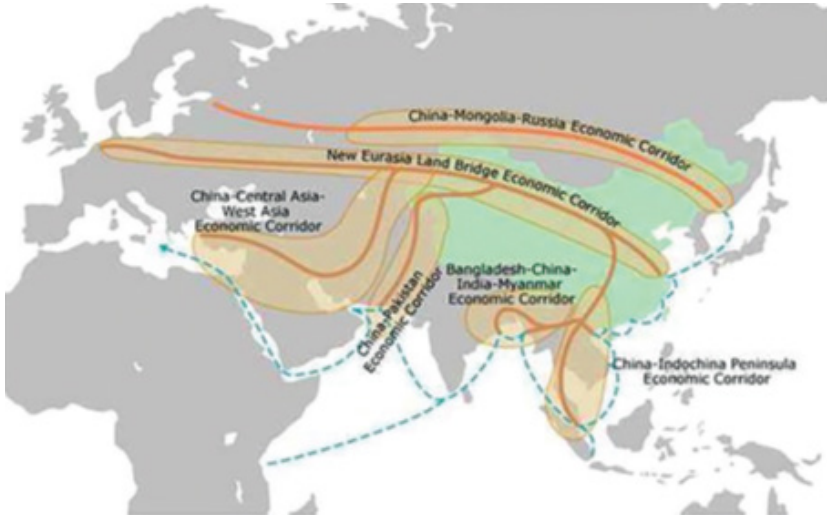


شکل ۳-۲ کشورهای همکار در طرح یک کمربند یک جاده چین.

جمعیت این کشورها در مجموع حدود ۴/۴ میلیارد نفر است که ۶۰ درصد جمعیت جهان، ۳۰ درصد تولید ناخالص جهان و ۴۰ درصد تجارت جهانی را تشکیل می‌دهند. این طرح متشکل از دو بخش، یک «کمربند» زمینی که چین را به آسیای مرکزی، روسیه، آسیای جنوبی و اروپا متصل می‌کند و یک «جاده» دریایی که بنادر چین را با بنادر آسیای جنوب شرقی، آسیای جنوبی، آفریقا، خاورمیانه و اروپا مرتبط می‌کند است. ابتکار کمربند و جاده شبکه وسیعی از راه‌آهن‌ها، بزرگراه‌ها، بنادر، خطوط لوله و زیرساخت‌های ارتباطی را در قاره اوراسیا پیش‌بینی می‌کند و تجارت و سرمایه‌گذاری را تسهیل می‌کند (شکل ۳-۳). در سال ۲۰۱۵، چین برنامه‌ای را برای توسعه شش کریدور اقتصادی برای پیشبرد این ابتکار اعلام کرد (شکل ۳-۴).



شکل ۳-۳ نقشه خطوط مواصلاتی و تجاری طرح یک کمربند یک جاده و جاده ابریشم دریا.



شکل ۴-۳ نقشه شش کریدور اقتصادی طرح یک کمربند یک جاده.

«کمربند و جاده» پنج حوزه اولویت‌دار را برای همکاری‌های توسعه بین‌المللی مشخص کرده است که به شرح زیر است:

۱. هماهنگی سیاست‌ها، از جمله ایجاد یک مکانیسم تبادل سیاست‌های کلان و ارتباطات چندسطحی بین دولتی شامل هماهنگی استراتژی‌ها و سیاست‌های توسعه اقتصادی؛ تدوین برنامه‌ها و اقدامات برای همکاری‌های منطقه‌ای و حمایت از سیاست‌های مشترک برای اجرای همکاری‌های عملی و پروژه‌های بزرگ.

۲. تسهیل اتصالات بین‌المللی، از جمله بهبود اتصال طرح‌های زیرساختی و سیستم‌های استاندارد فنی در میان کشورهای ابتکار کمربند و جاده، شامل تشکیل شبکه زیرساخت منطقه‌ای و توسعه ایجاد زیرساخت‌های سبز و کم کربن با در نظر گرفتن کامل اثرات تغییرات اقلیم.

۳. توسعه تجارت بدون مانع، از جمله بهبود سرمایه‌گذاری و تسهیل تجارت، حذف موانع تجاری و تضمین اجرای موافقتنامه تسهیل تجارت جهانی، شامل گسترش سرمایه‌گذاری متقابل در زمینه‌هایی مانند کشاورزی، انرژی‌های متعارف و تجدیدپذیر، فناوری اطلاعات، بیوتکنولوژی، مواد جدید و سایر صنایع در حال ظهور.

۴. یکپارچگی مالی، از جمله ایجاد سیستم ثبات ارز، سیستم سرمایه‌گذاری، تامین مالی و سیستم اطلاعات اعتباری در آسیا، شامل ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و بانک توسعه جدید بریکس (که در حال حاضر فعال هستند). تقویت همکاری و هماهنگی مقررات مالی؛ بهبود مکانیسم رسیدگی به خطرات و بحران‌های فرامرزی و تشویق صندوق‌های سرمایه‌گذاری سهام تجاری و صندوق‌های خصوصی برای مشارکت در ساخت پروژه‌های کلیدی طرح کمربند و جاده.

۵. پیوند ملت‌ها، از جمله ترویج مبادلات فرهنگی و دانشگاهی، تبادل پرسنل و همکاری رسانه‌ای و گسترش گردشگری؛ به اشتراک گذاری اطلاعات و تبادل فناوری‌های پیشگیری و درمان؛ افزایش همکاری در علم و فناوری با ایجاد آزمایشگاه‌های مشترک و مراکز بین‌المللی انتقال فناوری و توسعه همکاری در زمینه اشتغال جوانان، آموزش کارآفرینی، توسعه مهارت‌های حرفه‌ای، مدیریت تامین اجتماعی و مدیریت دولتی.

ابتکار کمربند و جاده خواستار هماهنگی سیاست‌ها، اتصال زیرساخت‌ها و امکانات، تجارت بدون مانع و ادغام مالی است. در همین راستا تقویت و توسعه زیرساخت‌ها برای تقویت ارتباطات فراملی و بین‌منطقه‌ای به‌عنوان یک حوزه اولویت‌دار برای چین تبدیل شده است و در راستای نیل به این هدف، چین شرکت‌های بزرگ و معتبر را تشویق می‌کند تا راه‌آهن، بزرگراه، بنادر، تاسیسات برق، سیستم اطلاعاتی و مخابرات را در کشورهای همکار در طرح یک کمربند یک جاده بسازند.

تقویت همکاری‌های اقتصادی و تجاری از دیگر اهداف کلیدی این طرح است. کشورهای طرح یک کمربند یک جاده به بهبود روابط اقتصادی و تجاری در مقیاس کلان و بهبود ساختار تجاری خود ادامه می‌دهند. بازار عظیم چین که با تحول و ارتقاء صنعتی، افزایش تقاضای داخلی و ارتقای مصرف هدایت می‌شود، فرصت‌های اقتصادی و تجاری زیادی را از طریق ساخت شبکه منطقه آزاد تجاری طرح یک کمربند یک جاده برای کشورهای طرح یک کمربند یک جاده ارائه می‌کند. در همین راستا چین همچنین از تجارت آزاد فراگیرتر حمایت می‌کند و مذاکراتی را در مورد توافقنامه‌های تجاری با کشورهای همکار طرح یک کمربند یک جاده با هدف تسهیل تجارت بین آن‌ها انجام داده است که بر اساس آن کشورهای طرح یک کمربند یک جاده در سیستم‌های ترخیص گمرکی خود و شناسایی

متقابل مقررات گمرکی مربوطه خود و کمک متقابل در اجرای قانون، شناسایی متقابل نتایج بازرسی و شبکه سازی گواهی‌های الکترونیکی همکاری خواهند کرد. آزمایش‌های «تک پنجره‌ای» در تجارت بین‌المللی راه‌اندازی شده است و معرفی رویه‌های یکپارچه برای ترخیص و بازرسی و کارهای قرنطینه گمرکی افزایش یافته است که رویه‌های ترخیص سریع برای واردات و صادرات را محقق می‌سازد.

حوزه حیاتی دیگر در طرح یک کمربند یک جاده گسترش همکاری‌های مالی است. گردش بدون مانع ارز و تامین مالی قوی‌تر، یک محیط مالی بایات برای ابتکار کمربند و جاده ایجاد می‌کند. شبکه‌ای از موسسات و خدمات مالی برای حمایت از این ابتکار از طریق مکانیسم‌های مالی مبتکرانه در حال گسترش است. در همین زمینه دولت چین موسسات مالی را تشویق می‌کند تا در فعالیتهای همکاری مالی طرح شرکت کنند. از زمانی که این ابتکار پیشنهاد شد، بانک توسعه چین بیش از ۱۰۰ پروژه را در مختلف توسعه داده است. همچنین چین یادداشت‌های تفاهمی را برای حمایت از همکاری در زمینه نظارت مالی توسعه داده است.

چین همچنین برای تامین مالی این پروژه منابع عظیمی را اختصاص داده است که شامل تعهد سرمایه‌گذاری قابل توجه، ایجاد موسسات مالی جدید مانند بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا (AIIB) و صندوق جاده ابریشم جدید (SRF) و تعهدات دیپلماتیک به کشورهای است که در مسیر پروژه قرار دارند. به عبارت دیگر چین با تأسیس مؤسسات مالی چندجانبه و انتشار یک «طرحنامه» رسمی توسط کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی برای اجرای طرح یک کمربند یک جاده، با تعهد مالی قابل توجهی از این ابتکار حمایت کرده است که شامل ۴۰ میلیارد دلار برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم، ۲۵ میلیارد دلار برای جاده ابریشم دریایی، ۵۰ میلیارد دلار برای بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و ۴۰ میلیارد دلار برای صندوق جاده ابریشم جدید می‌شود.

۳-۲-۱- جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم

یکی از عناصر اصلی طرح یک کمربند یک جاده که توسط چین در سال ۲۰۱۳ راه‌اندازی شد، مفهوم جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم است. هدف از این پروژه بزرگ ایجاد انقلابی در تجارت دریایی از جنوب شرق آسیا از طریق آفریقا تا اروپا و دخیل نمودن کشورهای شرکت‌کننده در طرح با هدف توسعه اقتصادی آن‌ها از طریق تحولات زیرساختی در امتداد خط ساحلی است. اگرچه اهمیت راه‌آهن‌ها و بزرگراه‌ها در این طرح غیرقابل تردید است، اما حمل‌ونقل دریایی همچنان نقش اصلی را در حجم حمل و نقل این طرح ایفا می‌کند. بنابراین، در یک مفهوم جهانی، جاده ابریشم دریایی حتی از «کمربند اقتصادی» که قاره‌ها را در بر می‌گیرد، اهمیت بیشتری دارد. این مسیر دریایی

طوری طراحی شده است که از سواحل چین به اروپا از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند در یک مسیر و از سواحل چین از طریق دریای چین جنوبی به اقیانوس آرام جنوبی در مسیر دیگر می‌رود. یعنی شامل یک شبکه دریایی از بنادر و سایر زیرساخت‌های ساحلی از جنوب و جنوب شرقی آسیا تا شرق آفریقا و شمال دریای مدیترانه است و از سمت دیگر نیز گسترش جنوبی مسیر، دسترسی به اقیانوس آرام جنوبی را فراهم می‌کند. با این اوصاف جاده ابریشم دریایی از طریق همکاری‌های منطقه‌ای مبتنی بر توسعه زیرساخت‌ها، یکپارچگی مالی، تجارت آزاد و مبادلات علمی و انسانی نقشی حیاتی برای توسعه دریایی ایفا خواهد کرد و الگوهای جدیدی را در تجارت و دیپلماسی منطقه‌ای به وجود خواهد آورد.

ساخت جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم با هدف توسعه تجارت دریایی و ادغام اقتصادی نیازمند ساخت تعداد زیادی از بنادر و توسعه یک گذرگاه دریایی امن و هموار بر مبنای همکاری دریایی است. این امر مستلزم همکاری با کشورهای طرح یک کمربند یک جاده در زمینه‌های دیگر از جمله علم و فناوری دریایی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، پیشگیری و کاهش بلایای دریایی و ایمنی در اجرای قوانین دریایی است. یک از بازیگران عملیاتی طرح جاده ابریشم دریایی که بر مبنای تجارت دریایی شکل گرفته است، ناوگان تجارت دریایی چین است. از نظر نیروی دریایی تجاری، چین، ناوگانی متشکل از ۵۶۰۰ کشتی با ظرفیت حمل و نقل ۲۷۰ میلیون تن بار را در اختیار دارد. ارزش افزوده صنعت کشتیرانی چین در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۰۳/۴ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. هدف نهایی چین این است که بخش قابل توجهی از تجارت دریایی خود را توسط کشتی‌های متعلق به دولت چین و متعلق به شرکت‌های چینی انجام دهد. رشد ناوگان کشتیرانی چین نگرانی‌هایی را نیز ایجاد کرده است. یکی از نگرانی‌ها این است که رشد بیش از حد ناوگان می‌تواند منجر به کاهش نرخ حمل و نقل شود. نگرانی دیگر این است که این ناوگان آنطور که می‌تواند دوستدار محیط‌زیست نباشد. دولت چین از این نگرانی‌ها آگاه است و اقداماتی را برای رفع آنها انجام می‌دهد. دولت در تلاش است تا نرخ رشد ناوگان کشتیرانی را کاهش دهد و از توسعه فناوری‌های کشتیرانی سبز حمایت می‌کند.

همچنین چین علاوه بر بهره‌برداری از ظرفیت عظیم بنادر خود، مدیریت بسیاری از بنادر دیگر کشورهای جهان را نیز به عهده گرفته است. برخی از تحلیلگران بر این باورند که این کنترل بر بنادر غیرنظامی در سراسر جهان در نهایت به چین اجازه می‌دهد تا در صورت لزوم از کشتی‌های نظامی خود پشتیبانی، تعمیر و نگهداری کند. تمام این رشد با حمایت مستقیم دولت چین از این صنعت رخ داده است که به این کشور برتری جهانی لجستیکی می‌دهد. به عنوان مثال، در جنوب آسیا، بندر استراتژیک آب‌های عمیق در

هامباتوتو در سریلانکا به مدت ۹۹ سال در ازای ۱/۱ میلیارد دلار به پکن اجاره داده شد تا به دولت سریلانکا در پرداخت بدهی‌های فزاینده خارجی کمک کند. در دست گرفتن مدیریت بنادر بحرانی، بخشی از استراتژی «رشته مروارید» چین است که به دنبال ایجاد یک پیوند دریایی بین شرق چین و قاره آفریقا است.

از دیگر پایه‌های اساسی طرح یک کمربند یک جاده و در رابطه با قدرت روز افزون چین در حوزه زیرساخت‌های دریایی، بسیار مفید است که به گزارش ۲۰۲۱ مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی مستقر در واشنگتن اشاره کنیم که نسبت به از دست دادن احتمالی رهبری ایالات متحده به عنوان تامین کننده کابل‌های زیردریایی در مقابل چین هشدار داده و تأکید کرده که بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۹، ایالات متحده از مدیریت نیمی از کل ترافیک اینترنت جهان به سهمی کمتر از ۲۵ درصد رسیده است. در حالی که شی جین پینگ برنامه‌هایی را برای ساخت و توسعه «جاده ابریشم دیجیتال» طراحی کرده است تا چین را در مرکز شبکه‌های دیجیتال جهانی قرار دهد. در این بخش شبکه‌های ارتباطی زیردریایی حیاتی هستند. زیرا تقریباً تمام ترافیک صوتی و اینترنت را بین قاره‌ها حمل می‌کنند. در این راستا، چین به یک ارائه‌دهنده کابل زیردریایی پیشرو در سطح جهانی تبدیل شده است.

گزارش تازه منتشر شده از مو

سسه فرانسوی مطالعات بین‌المللی در مورد ژئوپلیتیک کابل‌های زیردریایی در اقیانوس‌ها، به سیاسی شدن فزاینده این فناوری در سطح بین‌المللی اشاره کرده است. این گزارش خاطرنشان می‌کند که تا سال ۲۰۲۲، ۹۸ درصد از داده‌های بین‌المللی را ۴۵۰ کابل فیبر نوری که در سراسر جهان کشیده شده‌اند، حمل می‌کنند که برای جوامع دیجیتالی بسیار مهم است. این گزارش بر استفاده چین از کابل‌های بستر دریا به عنوان ابزاری برای سیاست‌گذاری و اعمال حاکمیت خود در دریا تأکید می‌کند. بر این مبنای، چین از بررسی و کاوش بستر دریا برای شناسایی بهترین مسیر ممکن برای کابل‌های فیبر نوری استفاده می‌کند که به چین اجازه می‌دهد فضای دریاها را بین‌المللی را اشغال کند. برای مثال، طبق گزارش‌ها، چین اخیراً، بدون اجازه توکیو، بررسی‌های بستر دریا را در منطقه اقتصادی انحصاری ژاپن، نزدیک جزایر مورد مناقشه سنکاکو/دیاثویو انجام داده است.

۳-۲-۳- صنعت شیلات چین

با توجه به آمارها، چین با دارا بودن بالغ بر ۸۰۰,۰۰۰ شناور صیادی، مسئول نیمی از صید آبیان جهان است که رشد آن تا حد زیادی به دلیل یارانه‌های دولتی است. همچنین چین با اختلاف زیاد بزرگترین مصرف کننده ماهی در جهان است و بیش از یک سوم مصرف کل آبیان را در جهان به خود اختصاص داده است. به عنوان بخشی از آرزوهای ژئوپلیتیکی تاریخی چین، ماهیگیران گاهی اوقات به عنوان پرسنل شبه نظامی (شبه نظامیان دریایی) خدمت می‌کنند و با بیرون راندن ماهیگیران کشورهای دیگر که ادعاهای سرزمینی چین را به چالش می‌کشند (به ویژه در دریای چین جنوبی) به تثبیت سلطه سرزمینی چین کمک می‌کنند. شیلات یک عنصر اساسی از اهداف امنیت غذایی ملی چین است، بنابراین حفاظت و گسترش حجم صیادی و ظرفیت ناوگان ماهیگیری جزئی از منافع ملی چین محسوب می‌شود.

۳-۲-۴- قدرت نظامی دریایی

پنجمین، آخرین و مهمترین عنصر قدرت دریایی، نیروی دریایی چین، گارد ساحلی آن و شبه نظامیان دریایی است. نیروی دریایی چین بخش قابل توجهی از قدرت دریایی چین است که تنها در چند سال از یک نیروی دریایی بسیار ساحلی در دریاهای نزدیک به نیروی دریایی با قابلیت عملیات در دریاهای دور تبدیل شده است و به صورت روز افزون در حال رشد است.

اگرچه این ارقام بسته به منابع مورد نظر کمی متفاوت است، اما این یک واقعیت ثابت شده است که چین در تعداد واحدهای دریایی از آمریکا پیشی گرفته است. چین حدود ۳۳۰ فروند کشتی دارد (با پیش بینی ۴۰۰ فروند تا سال ۲۰۲۴ و حدود ۴۴۰ فروند تا سال ۲۰۳۰)، در حالی که ایالات متحده حدود ۳۰۰ فروند دارد، هرچند که هنوز از نظر ظرفیت و تناژ، ناوگان ایالات متحده نسبت به چین دارای مزیت نسبی است.

پیشرفت‌های کیفی قابل توجه چین شامل دو ناو هواپیمابر عملیاتی و مهم‌تر از همه یک ناو هواپیمابر در حال ساخت (فوجیان) با جابجایی ۸۵۰۰۰ تن و منجنیق‌های الکترومغناطیسی است که آن را حداقل از نظر تئوری در سطح فناوری نزدیک به آمریکایی‌ها قرار می‌دهد و اجازه می‌دهد تا چین چشم‌اندازی از یک نیروی دریایی بین‌المللی ارائه کند. چین دارای بیش از ۸۰ ناوچه و ناوشکن کلاس جهانی، واحدهای آبی خاکی با قابلیت فزاینده و یک نیروی زیردریایی قابل توجه است که ۱۲ مورد از آن‌ها هسته‌ای هستند (۶ فروند با قابلیت پرتاب موشک بالستیک و شش مورد تهاجمی)، همچنین بیش از ۴۶ کشتی معمولی جنگی از این ناوگان حمایت می‌کنند. با این حال، در سایر زمینه‌های نیروی نظامی دریایی پیشرفت چین کمتر چشمگیر بوده است، مانند فناوری روز زیردریایی‌های هسته‌ای و سطح صدای بالای زیردریایی‌های چینی، که برخی

از نویسندگان، آن را با زیردریایی‌های شوروی دهه ۱۹۷۰ مقایسه می‌کنند. روسیه تاکنون از انتقال فناوری سکوت صوتی زیردریایی‌های خود به چین اجتناب کرده است. اگرچه وابستگی آن به چین به میزان قابل توجهی افزایش یابد، ممکن است در این سیاست تجدید نظر کنند که در شرایط بین‌المللی فعلی غیرقابل تصور نیست. اگرچه پیشرفت نیروی دریایی چین چشمگیر بوده است و توانسته است در برخی جهات از نظر کمی از نیروی دریایی ایالات متحده پیشی بگیرد، اما بررسی‌های دقیق تجهیزاتی بین چین و ایالات متحده نشان می‌دهد که نیروی دریایی چین از نظر کیفی با ایالات متحده هنوز فاصله زیادی دارد.

در انتها باید به گارد ساحلی چین نیز اشاره داشت. اهمیت این نیرو در مباحث مربوط به مناقشات دریایی چین به تصویر کشیده شد. این گارد با بیش از ۲۲۵ کشتی با ظرفیت حداقل ۵۰۰ تن جابجایی قادر به عملیات در دریا‌های آزاد و ۱۰۰۰ کشتی کوچکتر برای آب‌های ساحلی، بزرگترین گارد ساحلی جهان است.

۳-۲-۴-۱- توسعه و نوسازی نیروی دریایی چین

تلاش‌های چین برای نوسازی نیروی دریایی خود، که بخشی از یک تلاش گسترده‌تر برای نوسازی نظامی چین است، شامل چندین حوزه دیگر نظامی نیز می‌شود. این برنامه از حدود ۳۰ سال قبل (اوایل دهه ۱۹۹۰) تا کنون در حال انجام است و نیروی دریایی چین را به یک نیروی دریایی بسیار مدرن‌تر و توانمندتر تبدیل کرده است. نیروی دریایی چین یک نیروی نظامی قدرتمند در منطقه نزدیک دریای چین است و تعداد فزاینده‌ای از عملیات‌ها را در آب‌های دورتر از جمله آب‌های وسیع‌تر اقیانوس آرام غربی، اقیانوس هند و آب‌های اطراف اروپا انجام می‌دهد.

کشتی‌ها، هواپیماها و تسلیحات نیروی دریایی چین نسبت به آغاز دهه ۱۹۹۰ بسیار مدرن‌تر و توانمندتر هستند و از بسیاری جهات با نیروهای دریایی غربی قابل مقایسه هستند. وزارت دفاع آمریکا بیان می‌کند که «از سال ۲۰۲۱، نیروی دریایی خلق چین عمده‌تاً از کشتی‌های چندمنظوره مدرن با سلاح‌ها و حسگرهای پیشرفته ضد کشتی، ضد هوایی و ضد زیردریایی تشکیل شده است». بر این اساس می‌توان گفت که طراحی کشتی‌های نیروی دریایی چین و کیفیت مواد آن در بسیاری از موارد با کشتی‌های نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا قابل مقایسه است و چین به سرعت در حال کاهش شکاف خود در زمینه‌های گوناگون است.

تلاش برای نوسازی نیروی دریایی چین طیف گسترده‌ای از برنامه‌های دستیابی به کشتی‌های رزمی و انواع سلاح، از جمله موشک‌های بالستیک ضد کشتی (ASBM)، موشک‌های کروز ضد کشتی (ASCM)، زیردریایی‌ها، کشتی‌های سطحی، هواپیما، شناورهای بدون سرنشین UV۱۳ با قابلیت پشتیبانی از سیستم‌های C۴ISR (فرماندهی و کنترل، ارتباطات، کامپیوتر، اطلاعات، نظارت و شناسایی) است. تلاش برای نوسازی نیروی دریایی چین همچنین شامل بهبود در لجستیک، دکترین، کیفیت پرسنل، آموزش و تمرینات دریایی است.

چین یکی از صادرکنندگان عمده محصولات نظامی نیروی دریایی است که صادرات آن در سال‌های اخیر رو به افزایش بوده است. مشتریان اصلی محصولات نظامی نیروی دریایی چین کشورهای در حال توسعه آسیا، آفریقا و آمریکای لاتین هستند. برخی از محبوب‌ترین محصولات نظامی نیروی دریایی چین عبارتند از:

■ شناورهای سطحی: ناوچه‌ها، ناوها و کشتی‌های تهاجمی سریع.

■ شناورهای زیرسطحی: زیردریایی‌ها و زیردریایی‌های کوچک.

■ سیستم‌های تسلیحاتی: موشک‌ها، اژدرها و سایر تسلیحات دریایی.

اندازه نهایی و ترکیب نیروی دریایی چین به طور عمومی مشخص نیست، زیرا چین اهداف خود در سطح نیروی دریایی، نظیر تعداد خرید کشتی برنامه‌ریزی شده و برنامه بازنشستگی کشتی‌ها را منتشر نمی‌کند.

اگرچه تلاش‌های نوسازی نیروی دریایی چین به طور قابل توجهی توانایی‌های دریایی چین را بهبود بخشیده است، نیروی دریایی چین در حال حاضر دارای محدودیت‌ها یا ضعف‌هایی در زمینه‌های خاص است که این ضعف‌ها شامل عدم یکپارچگی عملیات مشترک با سایر بخش‌های ارتش چین، ضعف جنگ ضد زیردریایی، ضعف در سلاح‌های دریایی دوربرد، عدم دقت بالا در هدف‌گیری، ظرفیت محدود برای تامین مجدد کشتی‌های رزمی در دریا که دور از آب‌های داخلی فعالیت می‌کنند، تعداد محدود پایگاه‌های خارجی و امکانات پشتیبانی، نیاز به آموزش تعداد زیادی پرسنل برای خدمه کشتی‌های جدید و فقدان تجربه رزمی موثر است که چین برای کاهش یا غلبه بر چنین محدودیت‌ها و ضعف‌هایی تلاش می‌کند.

تلاش‌های مدرن‌سازی نظامی چین، از جمله تلاش‌های نوسازی دریایی آن، به عنوان تلاشی برای توسعه قابلیت‌های این کشور در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی قابل ارزیابی است. اهم اهداف چین عبارت‌اند از:

- رسیدگی نظامی به وضعیت تایوان، در صورت نیاز به مداخله نظامی
- دستیابی به درجه بیشتری از کنترل یا تسلط بر منطقه نزدیک دریاهای چین، به ویژه دریای چین جنوبی به منظور اعمال دیدگاه چین مبنی بر اینکه این کشور حق دارد فعالیت‌های نظامی خارجی را در منطقه انحصاری اقتصادی دریایی ۲۰۰ مایلی تنظیم کند.
- دفاع از خطوط ارتباطی دریایی تجاری چین، به ویژه خطوط ارتباطی چین به خلیج فارس

- جایگزینی نفوذ خود به جای نفوذ ایالات متحده در غرب اقیانوس آرام
 - تاکید بر جایگاه چین به عنوان قدرت پیشرو منطقه‌ای و یک قدرت بزرگ جهانی
- ماموریت‌های دیگر نیروی دریایی چین شامل انجام عملیات‌های امنیت دریایی (از جمله مبارزه با دزدی دریایی)، تخلیه اتباع چینی از کشورهای خارجی در صورت لزوم، و انجام عملیات کمک‌های بشردوستانه/پاسخ به بلایای طبیعی (HA/DR) است.
- ناظران بر این باورند که چین می‌خواهد قادر باشد تا به وسیله نیروی دریایی خود، به عنوان نیروی اصلی، سیاست ضد دسترسی/منع منطقه‌ای (AD/A2) را اعمال کند. به این معنی که بتواند به وسیله نیروی دریایی خود از مداخله ایالات متحده در درگیری منطقه نزدیک به دریای چین بر سر تایوان یا موارد دیگر جلوگیری کند و یا در صورت عدم موفقیت در اجرای کامل این سیاست، ورود نیروهای خارجی به منطقه را به تأخیر بیاورد یا اثربخشی نیروهای مداخله‌گر را کاهش دهد.

۳-۲-۴-۲- شبه نظامیان دریایی چین

چین دارای نیروهای به اصطلاح «شبه نظامیان دریایی» است، نهادی که هیچ تعریف رسمی مشخصی ندارد، اما نوعی نیروی نامنظم مبتنی بر کشتی‌های غیرنظامی است که به منظور دفاع اقیانوسی در جامعه ماهیگیری ادغام می‌شود. اگرچه این نیروها ناشناخته‌ترین نیروهای دریایی چین هستند و اعضای آن از لحاظ نظری غیرنظامی هستند، واقعیت این است که بسیاری از آن‌ها پرسنل نظامی (فعال یا بازنشسته) چین هستند که معمولاً تحت فرماندهی نظامی عمل می‌کنند و مأموریت‌ها و عملیات آن‌ها توسط ساختارهای رسمی چین طراحی می‌شود. در حالی که هیچ ارقام روشنی در دسترس نیست، تخمین زده می‌شود که این نیروهای شبه نظامی، بزرگترین نیروی شبه نظامی دریایی در جهان باشند.

از منظر عملیاتی، این نیروی شبه‌نظامی ابزاری با مزیت مشخص در تعامل با واحدهای خارجی است، زیرا در حالی که واحدهای خارجی باید در چارچوب‌های رسمی قانونی عمل کنند، این نیروها می‌توانند با آزادی عمل بسیار بیشتری نسبت به آن‌ها در عملیات مداخله کنند و موقعیت و فعالیت‌های آن‌ها را به سایر نیروهای چینی گزارش دهند. نقش این نیروها در دریای چین جنوبی کلیدی است، هم از نظر دفاع از جزایری که چین در سرتاسر منطقه ادعای مالکیت آن‌ها را دارد و هم در حفاظت از کشتی‌های ماهیگیری که در آب‌های غیرچینی فعالیت می‌کنند و ابزاری کلیدی برای نظارت و اقدامات نامتقارن در چارچوب منطقه خاکستری (نظامی) دریایی به شمار می‌آیند.

گارد ساحلی چین، همراه با شبه نظامیان دریایی، ابزاری هستند که برای اهداف سیاست خارجی مورد استفاده قرار می‌گیرند و اگرچه از نظر تئوری ابزاری برای جنگ نیستند، اما به‌شدت در فعالیت‌های منطقه خاکستری مورد استفاده قرار می‌گیرند، به‌ویژه در رابطه با ادعای حاکمیت در دریاهای مجاور آن از جمله دریای زرد، دریاهای شرقی و جنوبی چین. اهمیت این فعالیت‌ها زمانی به روشنی نمایان می‌شود که بدانیم، چین مدعی حاکمیت تقریباً ۹۰ درصد دریای جنوبی چین است.

فصل چهارم

دیپلماسی دریایی چین: از «توسعه
صلح آمیز» تا «دیپلماسی گرگ جنگ جو»

۴-۱- مقدمه

چین در تاریخ معاصر برای رسیدن به مرحله کنونی خود در عرصه جهانی چندین مرحله را پشت سر گذاشته است که پس از اتحاد سرزمینی توسط مائو آغاز شد. ضرب‌المثلی چینی وجود دارد که دنگ شیائوپینگ، جانشین مائو، آن را در یک سخنرانی مهم در کنگره حزب کمونیست چین نقل کرده است: «درخشندگی خود را پنهان کن و کارت را انجام بده». این ضرب‌المثل برای سالیان طولانی سیاست اصلی چین در عرصه بین‌المللی را شرح می‌دهد. رهبر فقید چین پیرو یکی از اصول اساسی از رهنمودهای استراتژیست نظامی معروف چینی سون تزو بود که از مخفی نگه داشتن نقاط قوت و توانایی‌های خود تا لحظه مناسب حکایت می‌کرد. دنگ ابتدا افزایش درآمد ملی و پیشبرد سیاست اقتصادی چین را با پرهیز کامل از ایجاد هرگونه تنش با قدرت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در اولویت قرار داد که تا سالیان متمادی توسط جانشینان وی نیز دنبال شد.

در سال ۲۰۰۳، ژنگ بیجیان، یک مقام ارشد چینی، مفهوم جدیدی را در سیاست خارجی پکن معرفی کرد: «ظهور صلح‌آمیز» (که بعداً به «توسعه صلح‌آمیز» تغییر یافت). سرانجام با تبدیل چین به یک قدرت بزرگ اقتصادی و فناوری بود که شی جین‌پینگ، رئیس جمهوری فعلی چین در سال ۲۰۱۳ تمایل خود را برای تبدیل شدن به یک کشور و قدرت بزرگ بیان کرد. گسترش قدرت منطقه‌ای و بین‌المللی چین با تثبیت تسلط دریایی این کشور در دریای شرقی و جنوبی چین همراه بود که پیامدهای استراتژیک عمیقی را به همراه داشته است. در تفسیری کاملاً منطبق با نظریه ماهان، شی معتقد است که قدرت دریایی چین باید بر سه عنصر اساسی مبتنی باشد: تولید، ناوگان تجاری دریایی و بازارها و پایگاه‌های خارج از کشور. در این فصل با استفاده از تحلیل‌های داخلی و بیرونی پیرامون مسئله دیپلماسی دریایی چین نکات قابل توجهی را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۴-۲- سیاست صبر راهبردی و دیپلماسی دریایی چین

اقتصاد کنونی چین بر اساس جریان منظم حمل و نقل کالا در مسیرهای دریایی (نفت و گاز، غلات و مواد خام عمدتاً از خاورمیانه، آفریقا و آمریکای جنوبی) و صادرات محصولات چینی به بازارهای خارجی است که در آن ناوگان تجاری دریایی نقش کلیدی ایفا می‌کند. آسیب پذیری اتصالات و مسیرهای دریایی، به ویژه آن‌هایی که از طریق تنگه مالاکا می‌گذرند، در تلاش چین برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی واقعی، چالشی کلیدی خواهند بود. در این چارچوب مفهومی، شی تبدیل چین به یک قدرت واقعی دریایی را دنبال می‌کند. در این راستا حزب کمونیست چین با رهبری شی سه هدف اصلی را در دریا برای خود تعیین کرده است:

■ هدف اول ایده توسعه قدرت ملی فراتر از قلمرو سرزمین اصلی چین است. زیرا شی معتقد است که در محدوده زنجیره جزیره اول و دوم دریایی خود، چین باید رهبری را بر

عده بگیرد و برتری تاریخی منطقه‌ای دریایی خود را بازسازی کند.

■ هدف دوم مبتنی بر این واقعیت است که دریاهای چین برای ملت چین منافع اساسی دارند، با توجه به اینکه چین برای رشد خود به واردات و در نتیجه به امنیت مسیرهای دریایی وابسته است و دریاهای اطراف منبع دو عنصر اساسی برای چین، یعنی منابع بالقوه انرژی و منابع شیلات و منابع معدنی برای تغذیه جمعیت آن هستند، چین باید تسلط و حاکمیت خود در دریاهای اطراف خصوصاً دریای جنوبی چین را تثبیت کند.

■ سومین هدف اما ماهیتی سیاسی دارد و به نوعی درسی آموخته شده از تاریخ است. دستیابی به یک قدرت بزرگ دریایی به عنوان راهی برای غلبه بر تحقیرهای ناشی از قدرتهای غربی در قرن ۱۹ که بر چین تحمیل شد و به عنوان شکل جدیدی از توازن قوا بین قدرتهای بزرگ، به ویژه با ایالات متحده آمریکا، به عبارت دیگر، هدف سوم چین در دستیابی به قدرت بزرگ دریایی بر این اصل استوار است که از این طریق باید راه را برای تحقیر دوباره چین توسط قدرتهای بزرگ دریایی غربی بست.

بر این مبنا و در راستای نیل به این اهداف ۳ گانه رئیس جمهور شی می‌خواهد چین به عنوان یک بازیگر دریایی مسئول به رسمیت شناخته شود. در این مسیر اما، ایالات متحده تلاش دارد چین را به عنوان یک قدرت قاره‌ای مهار کند و از این طریق از گسترش نفوذ سیاسی و نظامی آن بر کشورهای ساحلی همسایه جلوگیری کند. بر همین مبنا ایالات متحده برای حفاظت از منافع امنیتی دریایی خود در شرق آسیا و ایجاد چالش برای گسترش نفوذ روزافزون چین در دریاهای منطقه‌ای به تمامی ابزارهای موجود از جمله ابزارهای حقوقی متوسل شده است و تلاش می‌کند حریم دریایی کشورهای این منطقه را بر اساس قواعد کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها تثبیت و آن را جایگزین حقوق تاریخی مد نظر چین نماید. حقوق تاریخی مبتنی بر مرزهای دریایی است که بر اساس سلطه تاریخی چین در این مناطق در طول سلسله‌های مینگ، یوانگ و سونگ به دست آمده است. به همین دلیل چین برای تعیین مرزهای دریایی خود وارد یک چالش حقوقی جدی با همسایگانش شده و با ساختن تصویر چین به عنوان کشوری که مرزهای دریایی حقوقی همسایگانش را محترم نمی‌شمرد، سدی اساسی در مقابل هدف این کشور برای به رسمیت شناخته شدن به عنوان یک بازیگر دریایی مسئول ایجاد شده است.

شی اما در مقابل این چالش‌ها در مسیر اجرای ایده خود در مورد تبدیل چین یک قدرت بزرگ دریایی چه سیاست‌هایی را در پیش گرفته است؟ پاسخ از طریق چهار هدف اصلی در چارچوب دیپلماسی دریایی است:

۱. ایجاد ساختارهای جدید در سطح بالا که به سیاست و استراتژی دریایی اختصاص دارد (برای حفظ سیاست «توسعه صلح آمیز» به معنای روابط خوب با همسایگان)،
۲. توسعه توانمندی‌های دریایی برای تطابق با رقبای خود در منطقه (به ویژه ایالات متحده و ژاپن) یا فراتر از آن؛
۳. بازسازی سازمان‌های قانونی غیرنظامی و حل‌وفصل اختلافات مرزی با همسایگان

برای داشتن گزینه‌های بیشتر در اختلافات مرزی؛
 ۴. و در آخر، نشان دادن حسن نیت چین با شرکت در سازمان‌های منطقه‌ای، مانورهای مشترک دریایی و....

۴-۳- ابزار دیپلماسی دریایی چین

استفاده از ابزار دفاعی در ماموریت‌های دیپلماسی یکی از اهداف چین در گسترش اقدامات همکاری و نشان دادن حسن نیت است. شناورهای سطحی مانند ناوچه‌ها، ناوشکن‌ها، کشتی‌های آبی- خاکی، کشتی‌های بیمارستانی و کشتی‌های آموزشی متداول‌ترین ابزار مورد استفاده در دیپلماسی دریایی چین هستند. ناوهای هواپیمابر می‌توانند گزینه‌هایی را برای انجام ماموریت‌های دیپلماسی دریایی اجبارکننده ارائه دهند، اگرچه تعداد محدود آن‌ها و تعداد اندک پایگاه‌های چینی در دیگر کشورها و در نتیجه توان اندک در ایجاد پایگاه‌هایی با ماموریت‌های طولانی مدت همچنان محدوده جغرافیایی ناوهای چینی را محدود می‌کند. بالگردهای دریایی نیز می‌توانند قابلیت مفیدی برای برخی از ماموریت‌های غیرجنگی فراهم کنند.

ناوهای هواپیمابر: نظریه‌پردازان حاکم چینی به کیفیت بازدارندگی ناوهای هواپیمابر به ویژه در شرایط بحرانی توجه زیادی دارند. شو چی، محقق موسسه تحقیقات نیروی دریایی، در مقاله‌ای در یک مجله حزب خلق چین اذعان کرده است که در یک بحران بین‌المللی، «ناو هواپیمابر می‌تواند به سرعت در آب‌های بین‌المللی لنگر بیاندازد» و «وضعیت آمادگی جنگ را برای مدت طولانی حفظ کند». شو همچنین از ناوهای هواپیمابر به‌عنوان «نمادهای قدرت نظامی» که قادر به «گشت‌زنی و سفر در سراسر جهان» هستند نام برده است. در آینده، چین نه تنها می‌تواند ناوهای هواپیمابر در حال ساخت خود را از طریق دریاهای مورد مناقشه شرق و جنوب چین به منظور بازدارندگی رقبای عبور دهد، بلکه می‌تواند از آن‌ها برای تقویت حمایت سیاسی در سرتاسر اقیانوس آرام و احتمالاً آفریقا و خاورمیانه، از طریق ماموریت‌های بازدید حسن نیت استفاده کند.

ناوشکن‌ها و ناوچه‌ها: تعداد فراوان ناوشکن‌ها و ناوچه‌های مدرن چین، طیف وسیعی از فعالیت‌های دیپلماتیک دریایی را انجام می‌دهند. این تجهیزات نظامی به عنوان نمادهای قدرت نیروی دریایی خلق چین عمل می‌کنند و برای انجام تماس‌های بندری و ماموریت‌های حفاظتی در برابر تهدیدات فراملی مانند دزدان دریایی مناسب هستند. فقدان پایگاه‌های نظامی چین و تعداد اندک نفتکش‌های این کشور اما بزرگترین محدودیت پیش روی استقرار این کشتی‌ها در مسافت‌های طولانی ایجاد می‌کند.

کشتی‌های آبی- خاکی: شش فروند کشتی آبی- خاکی یوژائو ال‌پی‌دی چین، هر کدام می‌توانند حداکثر چهار بالگرد را استقرار دهند. از نظر دیپلماسی نظامی، اندازه آن‌ها امکان ذخیره مقادیر زیادی از تجهیزات امدادی را فراهم می‌کند و توانایی آن‌ها برای تحویل این

تجهیزات از طریق فرود بالگرد و به آب‌اندازی شناور بسیار مطلوب خواهد بود. شناورهای لجستیک: ظرفیت محدود پایگاه‌های خارج از کشور چین، کشتی‌های تکمیلی را به یک عامل حیاتی برای مأموریت‌های دیپلماتیک دریایی شامل سفرهای طولانی مدت، مانند عملیات گروه ویژه حفاظت در خلیج عدن، تبدیل کرده است. کشتی‌های بیمارستانی: کشتی بیمارستانی به عنوان یک انتقال دهنده مهم حسن نیت و دوستی سیاسی چین عمل می‌کند. کشتی صلح، تنها کشتی بیمارستانی هدفمند نیروی دریایی خلق چین است که مأموریت‌های بسیاری را در مسافرت‌های مکرر به کشورهای مختلف برای انجام خدمات درمانی، خصوصاً در کشورهای فقیر به انجام می‌رساند. کشتی‌های آموزشی: کشتی‌های آموزشی تایپ ۶۷۹ ژنگ هی و چی جیگوانگ (که در سال ۲۰۱۷ راه‌اندازی شد) به طور منظم تماس‌های بندری خارج از منطقه را انجام می‌دهند. کشتی تایپ ۶۷۹ معمولاً بیش از ۳۰۰ دانشجو از چندین دانشگاه وابسته به نیروی دریایی خلق چین را در مأموریت‌های مختلف همراهی می‌کنند. سایر ابزار: در بین دارایی‌های هوانوردی نیروی دریایی خلق چین، بالگردها نقش مهمی در حمل پرسنل و تدارکات برای عملیات‌های امداد و نجات و سایر مأموریت‌ها ایفا کرده و علاوه بر این، زیردریایی‌ها نیز می‌توانند در مأموریت‌های محدودی مانند گشت‌های بازدارنده خارج از منطقه فعالیت کنند، اما به طور کلی توان این ابزار برای اهداف دیپلماسی دریایی کمتر مورد استفاده است.

۴-۴- انواع فعالیت‌های دیپلماسی دریایی چین

در چارچوب دیپلماسی دریایی، بازیگران و ابزارهای موجود در نیروی دریایی خلق چین طیف وسیعی از عملیات، اقدامات و فعالیت‌ها را انجام می‌دهند. برخی به سادگی شامل مشارکت رهبران ارشد و کارکنان آن‌ها در نشست‌ها می‌شوند، در حالی که در موارد دیگر ممکن است کشتی‌ها یا هواپیماها نیز مشارکت داشته باشند. همانند انتخاب بازیگران و ابزار، انتخاب عملیات و فعالیت‌های مناسب نشان‌دهنده محاسبات سیاسی است، اما انتخاب و برنامه‌ریزی یک مأموریت خاص می‌تواند مستقیماً از اهداف عملیاتی و اهداف سیاست خارجی متعدد پشتیبانی کند. به عنوان مثال، استقرار کشتی صلح توسط نیروی دریایی خلق چین برای ارائه کمک‌های پزشکی در یک بلای طبیعی ممکن است هم با هدف تسکین رنج مردم آسیب‌دیده باشد و هم به صورت همزمان از اهداف سیاست خارجی گسترده‌تر مانند ایجاد نفوذ حمایت کند.

تعاملات سطح ارشد شامل جلسات بین افسران ارشد نیروی دریایی خلق چین و هم‌تایان آن‌ها، چه در چین و چه در خارج از کشور است. چنین بازدیدهایی به رهبران ارشد این امکان را می‌دهد تا با هم‌تایان خود ارتباط برقرار کنند، دیدگاه‌های سیاسی چین را پیش برده و به تقویت روابط دوجانبه کمک کنند. فرمانده نیروی دریایی خلق چین به

ندرت از چین خارج می‌شود و معمولاً یک تا دو سفر خارجی را انجام می‌دهد، اگرچه فرمانده نیروی دریایی خلق چین گهگاه میزبان همتایان و هیئت‌های بازدیدکننده از دیگر کشورها است. گزارش‌های رسانه‌های چینی از چنین بازدیدهایی بر مضامین همکاری و دستاوردهای عملی در ایجاد روابط بین‌المللی چین تأکید می‌کنند، بنابراین این بازدیدها ممکن است به‌عنوان فشارسنج کلی روابط دوجانبه دیده شود.

گفتگوهای امنیتی دریایی شامل گردهمایی‌های سازماندهی شده از رهبران ارشد برای بحث در مورد موضوعات مورد نگرانی است. نیروی دریایی خلق چین علاقه فزاینده‌ای به این گفتگوها به‌عنوان فرصت‌هایی برای نشان دادن رهبری بین‌المللی چینی، شکل دادن به قوانین و هنجارهای بین‌المللی، مدیریت تعارضات و ایجاد مشارکت بین‌المللی نشان داده است. در این چارچوب برخی از این نشست‌های امنیتی نیز به صورت دوجانبه انجام می‌شود. به‌عنوان مثال، از سال ۲۰۱۲، چین ده نشست امنیتی تحت عنوان «مشاوره در مورد امور دریایی» با ژاپن برگزار کرده است. از سال ۱۹۹۸، چین همچنین توافقنامه مشورتی دریایی نظامی (MMCA) را با نیروهای هوایی و دریایی ایالات متحده برای بحث در مورد مسائل ایمنی مربوط به تعاملات ایالات متحده و چین در دریا امضا کرده است. اما به صورت کلی تمایل چین بیشتر به مشارکت در گفتگوهای چندجانبه است. به‌عنوان مثال می‌توان به مشارکت چین در نشست نیروی دریایی اقیانوس آرام غربی با مشارکت ۲۵ کشور اشاره کرد.

مشارکت در چنین مکان‌هایی به نیروی دریایی خلق چین اجازه می‌دهد تا نفوذ چین را گسترش دهد، قوانین و هنجارها را شکل دهد و تعهد این کشور را به همکاری با سایر کشورها برای مقابله با تهدیدات را آشکار سازد.

تبادلات آکادمیک و آموزشی بین نیروی دریایی خلق چین و نیروهای نظامی خارجی فرصت‌هایی را برای نیروی دریایی این کشور فراهم می‌کند تا از سایر نیروهای دریایی اهداف درس‌آموزی، برقراری ارتباط و تقویت همکاری‌های دوجانبه را پیگیری نمایند. اعضای نیروی دریایی خلق چین همچنین ممکن است اطلاعات مربوط به کشورهای میزبان را از طریق چنین فعالیت‌هایی جمع‌آوری کنند.

مشارکت نیروی دریایی خلق چین در انواع ماموریت‌های امنیتی چندجانبه، هم در خدمت سیاست خارجی و هم در خدمت اهداف امنیتی است. مأموریت‌هایی مانند حفاظت از حمل سلاح‌های شیمیایی از سوریه در سال ۲۰۱۴ و تلاش‌های جستجو و نجات برای خطوط هوایی مالزی MH۳۷۰ در سال ۲۰۱۴، شهرت چین را به‌عنوان تامین‌کننده امنیت کالاهای عمومی و رهبری رویکردهای چندجانبه امنیتی افزایش می‌دهد.

از نظر دیپلماسی دریایی، مهمترین عملیات امنیتی چندجانبه که نیروی دریایی خلق چین در آن مشارکت دارد، فعالیت‌های ضد دزدی دریایی در نزدیکی خلیج عدن و ماموریت‌های بشردوستانه است. از سال ۲۰۰۸، نیروی دریایی خلق چین، یک نیروی ضد دزدی دریایی را در خلیج عدن تعیین کرده است که معمولاً از دو شناور رزمی سطحی و یک کشتی

پشتیبانی تشکیل شده است. استقرار دائمی این تجهیزات نه تنها سهم نیروی دریایی خلق چین از ارتقای امنیت دریایی در امتداد یک خط کشتیرانی مهم جهانی را برجسته می‌کند بلکه همچنین نیروهای ضربت نیروی دریایی خلق چین را قادر می‌سازد تا تماس‌های بندری متعددی انجام داده و عمدتاً رزمایش‌های نظامی ترکیبی غیرجنگی را با نیروی دریایی میزبان انجام دهند. این ماموریت‌ها تصویر چین به عنوان یک «قدرت بزرگ مسئول» را تقویت می‌کند. مطبوعات چین اذعان می‌کنند که گشت زنی در خلیج عدن با هدف جلوگیری از حمله دزدان دریایی به کشتی‌ها انجام می‌شود. با این حال، استقرار زیردریایی چین در سریلانکا در سال ۲۰۱۴ کاربرد کمی برای مقابله با دزدی دریایی داشت و به احتمال زیاد، هدف این استقرار به عنوان یک گشت بازدارنده علیه سایر نیروهای دریایی در منطقه، به ویژه نیروی دریایی هند بود. اگر نیروی دریایی خلق چین، نیروهای ضربت را در اقیانوس هند مستقر کند، چنین گشت‌زنی‌هایی می‌تواند با هدف بازدارندگی هند و سایر ناوگان دریایی در امتداد یک خط ارتباطی دریایی، حیاتی باشد.

در دریاهای دور، نیروی دریایی خلق چین رزمایش‌هایی را انجام می‌دهد که می‌تواند اهداف مختلف سیاسی و عملیاتی را برآورده کند. از نظر سیاسی، این رزمایش‌ها در خدمت اهداف سیاست خارجی ایجاد نفوذ، تقویت روابط دوجانبه و تقویت اعتبار بازدارندگی نیروی دریایی خلق چین است. نیروی دریایی خلق چین، رزمایش‌های دوجانبه و چند جانبه زیادی را انجام داده است. این رزمایش‌ها بر فعالیت‌های غیر نظامی، مانند رزمایش‌های جستجو و نجات تمرکز دارند. به عنوان مثال، یک ناوچه چینی با کشتی‌های نیروی دریایی از بنگلادش، ایران و هند هماهنگ شد تا در نوامبر ۲۰۱۷ به عنوان بخشی از نشست دریایی اقیانوس هند، جستجوی قایق‌های مفقود شده را تمرین کند.

«رژه دریایی» اگرچه از نظر فنی یک رزمایش محسوب نمی‌شود، اما با این حال نیروی دریایی خلق چین در آوریل ۲۰۱۹، یک رژه هماهنگ بین کشتی‌های ۱۳ کشور را برگزار کرد و بنابراین برخی از ویژگی‌های مشترک رزمایش‌های چندجانبه را به اشتراک گذاشت. پیچیده‌ترین رزمایش‌های بین‌المللی نیروی دریایی خلق چین با محوریت رزم، سری رزمایش‌های همکاری دریایی است که با نیروی دریایی روسیه برگزار می‌شود. در سپتامبر ۲۰۱۶، دو نیروی دریایی با کشتی‌های سطحی، نیروهای آبی-خاکی و بالگردها در بخش شمالی دریای جنوبی چین در نزدیکی جزیره هاینان آموزش دیدند. مرحله دوم تکرار این رزمایش‌ها در سال ۲۰۱۷ شامل ۱۱ کشتی، دو زیردریایی، چهار هواپیمای گشتی و چهار بالگرد دریایی بود. چین و روسیه در سال‌های اخیر این رزمایش‌های رزمی ترکیبی را تا حدی برای نشان دادن قدرت روابط دوجانبه برنامه‌ریزی کرده‌اند. به گفته سخنگوی وزارت دفاع چین، رزمایش دریایی روسیه و چین که در آوریل ۲۰۱۹ برگزار شد، با هدف «تثبیت و توسعه مشارکت جامع هماهنگی بین چین و روسیه» و «تعمیق همکاری‌های عملیاتی دریایی» انجام شد.

کشتی‌هایی که از بنادر خارجی بازدید می‌کنند، فرصت‌هایی را برای نیروی دریایی برای

انجام آموزش، ایجاد ارتباط با ملوانان سایر ناوگان دریایی و کمک به تقویت روابط کلی دوجانبه فراهم می‌کنند.

مقامات نیروی دریایی خلق چین و مطبوعات چین عموماً این بازدیدها را از منظر ایجاد روابط دوستانه با کشور میزبان توصیف می‌کنند. هدف اینگونه ماموریت‌های دیپلماسی دریایی چین را می‌توان در اظهارات فرمانده یک گروه ویژه حفاظت که یک ماموریت تماس بندری به فیلیپین انجام داد یافت. این فرمانده اظهار داشت که این دیدار «تقویت تبادلات نظامی و اعتماد متقابل، تعمیق دوستی و تقویت همکاری بین دو نیروی دریایی خواهد بود».

در پایان باید اظهار داشت، سیاست دیپلماسی دریایی چین همچنان متمرکز بر اهداف منطقه‌ای است که تا حد زیادی متأثر از کمبود تجهیزات و تعداد بسیار اندک پایگاه‌های چین در دیگر کشورها است. سیاست چین را می‌توان به عنوان نوعی نسخه چینی دکترین مونروئه تفسیر کرد که ایالات متحده در سال ۱۸۲۳ به کار گرفت تا قدرت‌های اروپایی را از مداخله در دریاهایی که ایالات متحده حوزه نفوذ طبیعی خود می‌دانست، منصرف کند. هدف چین بازپس‌گیری فضاهای دریایی با نفوذ تاریخی، تحت نوعی دکترین «آسیا برای آسیایی‌ها» است و به دنبال تبدیل دریای جنوبی چین به حوزه نفوذ طبیعی خود است. اگرچه این سیاست از سوی برخی کشورهای منطقه با اقبال مواجه شده است، اما به وضوح توسط کشورهای دیگری مانند ژاپن، کره جنوبی و استرالیا، رد شده و به چالش کشیده شده است که به اعتقاد برخی تحلیل‌گران باعث منصرف شدن چین از حرکت در راستای سیاست «توسعه صلح طلبانه» و پیگیری سیاست «دیپلماسی گرگ جنگجو» خواهد شد. تحلیل این واقعیت ژئوپلیتیکی بسیار پیچیده و چند وجهی است و به وضوح نتیجه ظهور چین به عنوان یک قدرت بزرگ دریایی است.

فصل پنجم

جمع بندی و نتیجه گیری: آیا
چین موفق خواهد شد؟

چین با اصلاحات ساختاری عمده‌ای که در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۲۳ در ساختار حکمرانی خود و به تبع آن در ساختار حکمرانی دریایی خود ایجاد کرده است به دنبال کاهش هزینه‌های خود، چابک و پویا سازی ساختاری و البته هرچه متمرکزتر کردن ساختارهای دولتی در ساختار حزب کمونیست چین به رهبری شی جین پینگ بوده و به سمت تمرکز هرچه بیشتر قدرت در حزب کمونیست چین و در راس آن رئیس جمهور شی در حال حرکت است. این تمرکز قدرت همانند یک شمشیر دو لبه عمل می‌کند که ممکن است در میان مدت و دراز مدت باعث پیشرفت ساختاری و یا کند و معیوب شدن ساختار حکمرانی چین عمل کند. برای روشن شدن نتایج این اصلاحات همچنان باید صبر کرد. امروز اما، واقعیت غیرقابل انکار تبدیل چین به یک قدرت بزرگ دریایی است. این کشور در تمام عناصر تشکیل دهنده این قدرت، از جمله ظرفیت کشتی سازی، ناوگان کشتیرانی تجاری، ناوگان صیادی و گارد ساحلی، شبه نظامیان دریایی و نیروی دریایی نظامی در حال قدرتمند شدن است.

این واقعیت زمانی بیشتر هویدا می‌شود که بدانیم چین با تمام تفاسیر توانسته است در بسیاری از موارد، خصوصاً در حوزه تجارت دریایی، قدرت دریایی ایالات متحده را به چالش بکشد، قدرتی که در ۷۵ سال گذشته بدون چالش باقی مانده بود. این ظهور چین به عنوان یک قدرت دریایی به قیمت تضعیف آن به عنوان یک قدرت قاره‌ای نبوده است، بلکه مکمل آن بوده است. چین با نفوذ فزاینده در «هارتلند» مکزیک، به ویژه بر روسیه و کشورهای آسیای مرکزی، یک قدرت قاره‌ای بزرگ باقی می‌ماند، و بعید نیست که آن را به اولین قدرت بزرگ ترکیبی قاره‌ای- دریایی تبدیل کند. در تایید این ادعا، باید به ابتکار «کمربند و جاده» اشاره کرد که بخش «کمربند» به دنبال ایجاد زیرساخت‌های زمینی است که چین را از طریق آسیای مرکزی به اروپا متصل می‌کند و بخش «جاده‌ای»

به دنبال جاده ابریشم دریایی است که چین را به آسیای جنوب شرقی، آفریقا، اقیانوس هند و اروپا وصل می‌کند. به این ترتیب، ما با یک استراتژی ترکیبی دریایی- قاره‌ای روبرو هستیم. یک کمربند همسو با اصول ایجاد امپراتوری قاره‌ای مکیندر و یک جاده منتهی به ایجاد امپراتوری دریایی مطابق با نظریه ماهان می‌شود. با این حال، این ابتکار به دلیل مشکلات متعدد از جمله بی‌اعتمادی چندین کشور مشارکت‌کننده به چین، به ویژه «تله بدهی»، به طور مستمر و نه با آن سرعتی که مطلوب چین بود، در حال پیشرفت است. مسیرهای مواصلاتی موجود در طرح کمربند و جاده در شکل ۱-۵ قابل مشاهده است.



شکل ۱-۵ نقشه مسیرهای مواصلاتی موجود در طرح کمربند و جاده.

با این وجود، در حالی که بحث حول این محور است که آیا چین یک قدرت قاره‌ای است یا یک قدرت دریایی و اینکه آیا به عنوان یک قدرت دریایی می‌تواند هژمون ایالات متحده را از بین ببرد یا نه، از منظر خود چین، همانطور که در شکل شکل ۲-۵ مشاهده می‌شود، آنچه که از نظر تنوریک در حال پیگیری است، بازگرداندن نظم دریایی سنتی چین در چارچوب نوعی بازگشت به پادشاهی میانه بزرگ (قدرت قاره‌ای) است. در این چشم انداز، چالش بر سر راه چین، کشورهایی مانند کره جنوبی و ویتنام هستند که نمی‌خواهند تحت نفوذ چین قرار گیرند، تا بار دیگر به خراج‌داران زیر چتر (نه سلطه سرزمینی) پادشاهی میانه بزرگ جدید تبدیل شوند.



شکل ۲-۵ نقشه نظم دریایی سنتی چین بر اساس مناطق تحت سلطه امپراتوری میانه چین.

فراموش نکنیم که در اسناد مختلف رسمی دولت چین در مورد استراتژی‌ها و سیاست‌های دریایی این کشور، یک عنصر اصلی بر سایرین غالب است، دفاع از حقوق و منافع چین در دریا. چین آماده است تا از حقوق تاریخی ادعایی خود دفاع کند. در مورد برخی فضاهای دریایی، به ویژه دریای جنوبی چین این کشور آماده است تا با اعمال حاکمیت فعال، هم به بهره‌برداری از منابع (مواد معدنی، هیدروکربن‌ها، ماهیگیری) پرداخته و هم با اعمال کنترل بر دریا از منافع خود دفاع کند. همچنین قصد چین برای به دست آوردن مجدد برتری خود بر سایر مناطق، مانند خروج از اقیانوس هند از طریق تنگه مالاکا، با هدف تضمین خطوط تجارت دریایی از دیگر اهداف راهبردی چین در این زمینه است. کاپلان توسعه دریایی چین را با ۱۰۰ سال پیش ایالات متحده مقایسه می‌کند. با توجه به اینکه چین هیچ آرزوی توسعه زمینی ندارد و در مرزهای زمینی خود به ثبات رسیده است، این موضوع به چین اجازه می‌دهد تا به دریا نگاه کند. به همین ترتیب، برخی تحلیل‌گران نیز معتقدند که تفکر ژئوپلیتیک چین، آرمان‌های هژمونیک ندارد و از این ایده حمایت می‌کنند که چین تنها در جستجوی جایگاه مناسب خود در نظم جدید و حفاظت از «حقوق و منافع» خود است و واقعاً قصدی برای رویارویی با آمریکا ندارد. با این حال، در حال حاضر با توجه به موضوع تایوان، مدیریت تعارض بین این دو کشور آسان نیست.

این تفاسیر با آنچه قبلاً در مورد اسناد رسمی چین در مورد اصول ۴ گانه دیپلماسی دریایی این کشور و اظهارات در مورد توسعه صلح آمیز این کشور ذکر کردیم، بسیار

سازگار است. شاید نحوه انجام این توسعه دریایی، از طریق نوعی «ابهام استراتژیک» حساب شده و عمدی، همان چیزی باشد که باعث ایجاد عدم اطمینان و بی‌اعتمادی در کشورهای همسایه و به ویژه در ایالات متحده نسبت به اهداف چین می‌شود که بر اساس آن شاید چین به صورت عمدی با اجازه ندادن به حل و فصل اختلافات اساسی، با دوری از تعارض جدی با دیگر کشورها، به ویژه ایالات متحده، به گسترش حاکمیت خود ادامه دهد، علیرغم این واقعیت که اهداف و دامنه این گسترش همچنان نامشخص است.

در این سناریوی عدم اطمینان در مورد عواقب افزایش قدرت دریایی چین، صداهایی شنیده می‌شود که فکر می‌کنند ممکن است سوخت چین حتی قبل از رسیدن به مقصد تمام شود. در این سناریو، چین ممکن است قدرتی باشد که قبلاً به اوج خود رسیده است و افول خود را بدون رسیدن به آمریکا آغاز می‌کند. در این چارچوب، برخی از نویسندگان استدلال می‌کنند که خطر واقعی برای ایجاد تعارض منجر به جنگ بین چین و آمریکا در واقع جایی است که قدرت تجدید نظرطلب در تله اوج‌گیری قدرت قرار می‌گیرد، جایی که قدرت تجدید نظرطلب بدون غلبه بر قدرت غالب، آگاه است که به اوج خود رسیده است و در حال شروع زوال نسبی خود است و باعث می‌شود که در تلاش برای رسیدن به موقعیت مسلط، قبل از پایان زمان، ناامیدانه دست به عملی انتحاری بزند و از این طریق از تحمل پیامدهای دردناک زوال قدرت خود اجتناب کند. این احتمال می‌تواند یکی از بزرگترین ترس‌های شی جین پینگ باشد: ادامه دادن به سیاست ظهور قدرت بزرگ دریایی چین به قیمت تبدیل شدن به رئیس‌جمهور چین رو به زوال. فارغ از سناریوهای احتمالی پیش رو، واقعیت امروز این است که چین به یک قدرت دریایی بزرگ تبدیل شده است و به دنبال تحمیل نظم دریایی خود در حوزه منطقه‌ای نفوذ تاریخی خود است. این کشور در سطح جهانی، به دنبال ایمن کردن خطوط ارتباطی دریایی است. عواملی مانند جغرافیای مطلوب اما نه چندان سودمند و محدود از لحاظ

- "China, Russia to Conduct Joint Naval Exercise," Xinhua, December 11, 2019.
- "Chinese Naval Escort Fleet Pays Friendly Visit to Philippines," Xinhua, January 17, 2019.
- "Chinese Naval Ship Arrives at Bangladesh for International Naval Exercise," China Military Online, November 27, 2017, http://english.chinamil.com.cn/view/2017-11/27/content_7845199.htm.
- "Chinese Naval Training Ship Qi Jiguang Completes Ocean-Going Mission," China Military Online, December 8, 2017, [http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-12/08/content_7860659.htm#:~:text=8%20\(ChinaMil\)%20%2D%2D%20The%20Chinese,nautical%20miles%20in%082%20days](http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-12/08/content_7860659.htm#:~:text=8%20(ChinaMil)%20%2D%2D%20The%20Chinese,nautical%20miles%20in%082%20days).
- "PACFLT Holds MMCA Talks, Enhances Cooperation with PLA," U.S. Navy website, May 26, 2016, https://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=94868.
- "Russia-China Drills to Strengthen Regional Stability: Russian Foreign Ministry," Xinhua, September 15, 2016, http://english.pladaily.com.cn/view/2016-09/15/content_7259695.htm. And "Second Stage of Russian-Chinese Naval Exercise to Involve 11 Ships, 2 Submarines," Russian News Agency, September 18, 2017, <https://tass.com/defense/966020>.
- "Sustained Support: the PLAN Evolves Its Expeditionary Logistics Strategy," Jane's 360, March 29, 2016.
- 2022 Handbook of Statistics. <https://unctadstat.unctad.org/>
2022. https://www.gov.cn/lianbo/202304/14/content_5751417.htm
2023. <https://m.by56.com/news/28317.html>
- Abel Romero Junquera, The rise of China as a maritime power, IEEE, <https://www.atelayar.com.25/JUL/2023>.
- Analysis, in IMPLEMENTATION OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA 81 (Dai Tamada & Keyuan Zou eds., 2021).
- Andrew Erickson and Austin Strange, Six Years at Sea... and Counting: Gulf of Aden Anti-Piracy and China's Maritime Commons Presence (Washington, DC: Jamestown Foundation Press, 2015).
- Artur Victoria, Maritime Power, International Association of HR Experts (IAHRE). December 2019
- AXE, David. "Has China become the World's Greatest Maritime Power?" The National Interest (30-12- 2021). <https://nationalinterest.org/blog/reboot/has-china-became-worlds-greatest-maritime-power-198680>
- BAQUÉ, J. (2019) The sea as a catalyst for geopolitics: from Mahan to the rise of China. Journal International Security Studies, Vol.5, No.1 (2019), pp. 119-139. <http://www.seguridad internacional.es/resi/index.php/revista/article/view/117/203>
- BKLEY, M and BRANDS, H. China is a declining power and that's the problem. Foreign Policy, 24 Sept 2021. <https://foreignpolicy.com/2021/09/24/china-great-power-united-states/>
- Ben Noon and Chris Bassler, "Schrodinger's Military? Challenges for China's Military Modernization Ambitions," War on the Rocks, October 14, 2021.
- Bill Birtles, "China Celebrates 70th Anniversary of its Navy with Huge Parade as it Challenges US Supremacy at Sea," ABC Online, April 23, 2019, www.abc.net.au/news/2019-04-24/china-flaunts-escalating-military-strength-with-navalparade/11037724
- Cai P. (2017), Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute for International Policy.
- Cheng A., Lim H., (2015), Africa and China's 21st Century Maritime Silk Road, The Asia-Pacific Journal, Japan Focus, Volume 13, Issue 11, Number 3, Mar 16, 2015.
- China's marine governance reshuffle, three years on. <https://chinadialogueocean.net/en/climate/18692-china-marine-governance-reshuffle-three-years-on/>
- China's shipbuilding industry sees large growth. <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-shipbuilding-industry-sees-large-growth/>. and Shipbuilding production, orders surge. http://english.www.gov.cn/news/202309/21/content_WS-650bac18c6d0868f4e8dfa1e.html. And Orders for new vessels put China's shipbuilders on robust growth path. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202306/27/WS649a1463a310bf8a75d6bb93.html>. Nation's shipbuilding industry continues to lead global race. <https://www.globaltimes.cn/page/202308/1297054.shtml>. And National bureau of statistics of china: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/index_1.html
- Chinese Academy of Social Sciences (2015) 'Vision and actions on jointly building the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road' document (March 28, 2015),

Clemens M. (2017) The Maritime Silk Road and the PLA, „Maritime Power“ conference, July 28-29, 2015., Arlington Virginia USA Coast Guard Law of the People's Republic of China art. 84 (promulgated by Stand-ing Committee, 13th Nat'l People's Cong., Jan. 22, 2021, effective Feb. 1, 2021), XINHUA NEWS AGENCY (Jan. 22, 2021), <http://politics.people.com.cn/n1/2021/0123/c1001-32009344.html>.

Congressional Research Service . China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities. May 15, 2023. <https://crsreports.congress.gov>

Department of Defense, Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2022, Annual Report to Congress, released on November 29, 2022. Hereinafter 2022 DOD CMSD.

Department of Defense, Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2022, Annual Report to Congress, released on November 29, 2022. Hereinafter 2022 DOD CMSD.

Ekman A., Nicolas F., Seaman J. et al. (2017) „Three Years of China's New Silk Roads: From Words to (Re)action?“, Institut Fran-cais des relations internationales, February 2017.

ERIKSON, A and KENNEDY, C. China's Maritime Militia. What is it and how to deal with it. Foreign Affairs. 23 June 2016. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-06-23/chinas-maritime-militia>

European Parliament (2017), Challenges to freedom of the seas and maritime rivalry in Asia, Policy Department, Directorate-General for External Policies, March 2017 - PE 578.014, ISBN: 978-92-846-0736-5 (pdf)

FANELLI, James. "China: Growing and Going to Sea". Proceedings, May 2023. <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/may/china-growing-and-going-sea>

Felix K. Chang, "Sustaining the Chinese Navy's Operations at Sea: Bigger Fists, Growing Legs," Foreign Policy Research Institute, May 3, 2023; Will Mackenzie, "Commentary: It's the Logistics, China," National Defense, June 10, 2020

Ghiasi R and Zhou J. (2017) "The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects", Stockholm International Peace Research Institute, February 2017, 51 u <https://www.sipri.org/publications/2017/other-publications/silk-road-economic-belt>.

Hellenic Shipping News Worldwide; China ports container volume rises 7.0% in 2021, Ningbo Containerized Freight Index Remains stable in January 2022; <https://www.hellenicshippingnews.com/s>

Hong P. (2017) Strengthening national policy capacity for jointly building the Belt and Road towards the Sustainable Development Goals, Department of Economic and Social Affairs (DESA) United Nations, Belt and Road Forum for International Cooperation, 14-15 May, 2017, Beijing, China

<https://www.worldometers.info/world-population/china-population/#:~:text=The%20current%20population%20of%20China,%20the%20total%20world%20populati>.

Keyuan Zou, Historic Rights in the South China Sea, in UN CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA IN THE SOUTH CHINA SEA 245–46 (Shicun Wu et al. eds., 2015).

Kyle Mizokami, "Peace Ark: Onboard China's Hospital Ship," USNI News, July 23, 2014, <https://news.usni.org/2014/07/23/peace-ark-onboard-chinas-hospital-ship>.

Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the People's Republic of China, Feb. 25, 1992, https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf.

McDevitt, M. Becoming a Great "Maritime Power"; A Chinese Dream. June 2016. CNA (Analysis and Solutions). <https://www.cna.org/reports/2016/china-becoming-a-maritime-power>

Minnie Chan, "China's Navy Goes Back to Work on Big Ambitions but Long-Term Gaps Remain," South China Morning Post, August 22, 2020.

MITCHELL, M. (2020) Using the principles of Halford J. Mackinder and Nicholas JohnSpykman to reevaluate a twenty-first-century geopolitical framework for the United States. COMPARATIVE STRATEGY 2020, VOL. 39, NO. 5, 407–424, p 411. <https://doi.org/10.1080/01495933.2020.1803709>

Note Verbal, Permanent Mission of the People's Republic of China to the United Nations, Ref. No. CML/18/2009 (May 7, 2009), https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf

- Paul D. Scott and Mark S. Cogan, *Containing China's Maritime Power: A Question of Capability and Internt*. <https://thediplomat.com>. September 28, 2022
- REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023. UNCTAD/RMT/2023. <https://shop.un.org/>.
- Roderick Lee, "The PLA Navy's ZHANLAN Training Series: Supporting Offensive Strike on the High Seas," *China Brief*, April 13, 2020.
- Roel P. (2017), *The 21st Century Maritime Silk Road – A view from Europe*, Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung IPSW, Issue No.518 Nov 2017.
- Rosolimi M. (2016) *The 21st Century Maritime Silk Road*, Master's Degree programme – Final Thesis, Universita Ca Foscari Venezia, 2016.
- Ryan D. Martinson, "Deciphering China's 'World-class' Naval Ambitions," *U.S. Naval Institute Proceedings*, August 2020.
- Shigeki Sakamoto. *Anatomy of China's Maritime Strategy: Threatening the Maritime Order Through Its National Legislation and Self-Centered Interpretation of UNCLOS*. *International Law Studies*.(2023)
- Shihar Aneez and Ranga Sirilal, "Chinese Submarine Docks in Sri Lanka Despite Indian Concerns," *Reuters*, November 2, 2014, [https://www.reuters.com/article/sri-lanka-china-submarine/chinese-submarine-docks-in-sri-lanka-despite-indianconcern-sidINKBNOIM0LU20141102#:~:text=COLOMBO%20\(Reuters\)%20%2D%20Sri%20Lanka,the%20Indian%20Ocean%20island%20nation](https://www.reuters.com/article/sri-lanka-china-submarine/chinese-submarine-docks-in-sri-lanka-despite-indianconcern-sidINKBNOIM0LU20141102#:~:text=COLOMBO%20(Reuters)%20%2D%20Sri%20Lanka,the%20Indian%20Ocean%20island%20nation).
- Taisaku Ikeshima, *China's Dashed Line in the South China Sea: Legal Limits and Future Pro-spects*, 10 *WASEDA GLOBAL FORUM* 17, 32–33 (2013).
- THE CHINESE FISHING INDUSTRY: A GLOBAL THREAT TO FISHING RESOURCES THAT MUST BE CONTAINED. <https://www.reneweu-ropegroup.eu/news/2023-09-20/the-chinese-fishing-industry-a-global-threat-to-fishing-resources-that-must-be-contained>.
- And Fisheries and aquaculture in China - statistics & facts, <https://www.statista.com/topics/10103/fishing-industry-in-china/>.
- And China's fisheries policy makes a belated shift to sustainability. <https://www.eastasiaforum.org/2023/04/07/chinas-fisheries-policy-makes-a-belated-shift-to-sustainability/>. And National bureau of statistics of china: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/index_1.html.
- Tiezzi, S., (2014) *The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls*. In: *The Diplomat*, February 13, 2014. <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-roadvs-the-string-of-pearls/>
- Till, Geoffrey. *Seapower. A guide for the Twenty-First Century*. Second Edition. Routledge, New York. 2009.
- U.S. Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, 2018, p. 22, <https://media.defense.gov/2018/Aug/16/2001955282/-1/-1/1/2018-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT.PDF>.
- Unclassified ONI information paper prepared for Senate Armed Services Committee, subject "UPDATED China: Naval Construction Trends vis-à-vis U.S. Navy Shipbuilding Plans, 2020-2030," February 2020, p. 3. Provided by Senate Armed Services Committee to CRS and CBO on March 4, 2020, and used in this CRS report with the committee's permission.
- Understanding the Geography of China. <https://asiasociety.org/education/understanding-geography-china>. And <https://persian.cri.cn>
- United Nations Convention on the Law of the Sea, Dec. 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397.
- WEI, Z. and AHMED, S. *A general review of the History of China's Sea-Power Theory Development*. *Naval War College Review*. Vol. 68. № 4 Autumn. Article 8 (2015). <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss4/8>
- YOON, S. *Implications of Xi Jinping 's "True Maritime Power": Its Context, Significance, and Impact on the Region*. *Naval War College Review*. Vol. 68. No. 3, Summer. Article 4 (2015) <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1220&context=nwc-review>
- Zou Keyuan, *South China Sea Studies in China: Achievements, Constraints and Prospects*, 11 *SINGAPORE YEARBOOK OF INTERNATIONAL LAW AND CONTRIBUTION* 85–98 (2007).



CHINA'S MARITIME POWER AND GOVERNANCE



اندرشکده
پیشرفت دریایی



پژوهشکده
مطالعات فناوری

