



مطالعه و تبیین نگاه راهبردی چین به تنگه باب‌المنذب

محمدجواد فتحی^۱، اکبر غفوری^۲، کمند بهرامی یاراحمدی^۳

چکیده

اهمیت ژئواستراتژیکی تنگه‌های بین‌المللی باعث شده است که قدرت‌های جهانی تلاش جهت کسب میزانی از نفوذ در چنین شریان‌های حیاتی را اجتناب‌ناپذیر قلمداد کنند. چین متعاقب رشد اقتصادی فراگیر و مترقی، کنش برون-مرزی معطوف به نیل به منافع تجاری از طریق تسلط بر بازارهای خارجی را در دستور کار راهبردی خود قرار داده است. در همین راستا ابتکار «جاده ابریشم دریایی» به مثابه یکی از محورهای طرح موسوم به «ابتکار کمربند و جاده» پیشران اصلی این کشور جهت دستیابی به چنین هدفی است. عنصر بنیادین و قوام‌بخش مسیر دریایی نیز گذرگاه‌های آبی نظیر باب‌المنذب است که به مثابه راهی میان‌بر، پکن را قادر می‌سازد تا با بنادر و بازارهای هدف پیوند مستقیمی برقرار کند. پژوهش حاضر با بهره‌گیری از روش کیفی و رویکرد توصیفی تحلیلی درصدد پاسخ به این پرسش است که تنگه باب‌المنذب چه جایگاهی در نگاه راهبردی کشور چین دارد؟ فرضیه مقاله این است که تنگه باب‌المنذب از نگاه راهبردی چین ذیل حوزه کلان سیاسی و امنیتی با هدف دفاع از تجارت دریایی و تسریع در فرایند تکمیل جاده ابریشم جدید از رهگذر موازنه‌سازی در مقابل آمریکا، قابل تحلیل و تبیین است. باید گفت که طرح‌های سخت-افزارانه یا نظامی و تلاش‌های نرم‌افزارانه و توسعه محور چین در دو کشور مجاور باب‌المنذب یعنی جیبوتی با محوریت توسعه بندر چندمنظوره اقتصادی و نظامی دوراله و یمن با محوریت تقویت زیرساخت‌های بنادر عدن، المخاء و تلاش جهت نفوذ در جزیره پریم از یک سو و اجتناب از ورود به بحران‌های منطقه‌ای از جانب دیگر، در راستای تضمین و تحکیم اهداف اقتصادی و سیاسی قابل ارزیابی است.

واژگان کلیدی: تنگه باب‌المنذب، جاده ابریشم جدید، رقابت‌های بین‌المللی، ژئوپلیتیک انتقادی

۱. دانش آموخته دکتری علوم سیاسی، گرایش آینده‌پژوهی مطالعات سیاسی انقلاب اسلامی، دانشگاه شاهد (نویسنده مسئول)

F.Mjavad@Yahoo.Com, <https://orcid.org/0000-0002-8879-0910>

۲. استادیار گروه علوم سیاسی دانشگاه یزد

A.Ghafoori0913@Gmail.Com, <https://orcid.org/0000-00029585-5188>

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل دانشگاه تهران

K.Bahrami@ut.ac.ir, <https://orcid.org/0009-0003-0641-9419>



China's Strategic Vision of the Bab al-Mandab Strait

Mohammad Javad Fathi¹, Akbar ghafoori², kamand Bahrami Yarahmadi³

Abstract

The geostrategic importance of international straits has made the world powers consider it inevitable to try to gain some influence in such vital arteries. Following the inclusive and progressive economic growth, China has placed overseas action aimed at achieving commercial benefits through dominating foreign markets in its strategic agenda. In this regard, the "Maritime Silk Road" initiative, as one of the axes of the so-called "Belt and Road Initiative", is the main driver of this country to achieve such a goal. The fundamental and reinforcing element of the maritime route is the waterways such as Bab al-Mandeb, which as a shortcut, enables Beijing to establish direct links with the ports and target markets. The current research, using the qualitative method and the analytical descriptive approach, seeks to answer the question of what is the position of the Bab al-Mandeb Strait in China's strategic view. The hypothesis of the article is that the Bab al-Mandeb strait can be analyzed and explained from China's strategic point of view under the macro-political and security sphere with the aim of defending maritime trade and accelerating the process of completing the New Silk Road through balancing against the United States. It should be said that China's hardware or military plans and software efforts and development are centered on the two countries adjacent to Bab al-Mandab, namely Djibouti with the focus on the development of the multi-purpose economic and military port of Doraleh and Yemen with the focus on strengthening the infrastructure of the ports of Aden and Al-Mukha and trying to infiltrate In Prim Island, on the one hand, and avoiding entering into regional crises, on the other hand, it can be evaluated in order to guarantee and consolidate economic and political goals.

Key words: Babalmandb Strait, New Silk Road, international competition, critical geopolitics.

1. Phd graduate Of Political Science (Futurism Of Political Studies Of The Islamic Revolution), Faculty Of Humanities ,Shahed University,Tehran,iran

F.Mjavad@Yahoo.Com, <https://orcid.org/0000-0002-8879-0910>

2. Assistant Professor of the Department of Political Science, Faculty of law, political science and history, yazd University,yazd,iran

A.Ghafoori0913@Gmail.Com, <https://orcid.org/0000-00029585-5188>

3. Master's student of International Relations, University of Tehrn,iran

K.Bahrami@ut.ac.ir, <https://orcid.org/0009-0003-0641-9419>



۳۰۲

پژوهش‌نامه ایرانی
سیاست بین‌الملل،
سال ۱۳، شماره ۱، شماره
پیاپی ۲۵، پاییز و زمستان
۱۴۰۳

تنگه باب‌المنذب از جمله شریان‌های آبی کلیدی به‌شمار می‌رود که جایگاه برجسته‌ای در تجارت دریایی جهان و بینش استراتژیک قدرت‌های بزرگ اقتصادی و نظامی دارد. این تنگه هر چند خارج از جغرافیای سرزمینی قدرت‌های اقتصادی جهان و با فاصله زمانی و مکانی زیاد از آنها قرار دارد، منتها به جهت موقعیت پیوند دهنده‌گی بین بازارهای تولیدی و مصرفی، ناگزیر از توجه و کسب سطحی از قدرت چانه‌زنی در تعیین امورات آن هستند. چین یکی از کشورهای است که تداوم رشد اقتصادی خزننده و پیش‌رونده آن پیوند تنگاتنگی به تجارت دریایی دارد. این کشور بیش از پیش در جستار برای پیدا کردن بازارهای مصرفی جدید در تمامی نقاط دنیا به ویژه در بازارهای مصرفی کشورهای غرب آسیا، قاره آفریقا و اروپا است. مطابق با راهبرد احیای جاده ابریشم قدیم در قالب طرح ابتکار یک کمربند و یک راه^۱ این کشور تمرکز ویژه‌ای روی گذرگاه‌هایی دریایی از جمله باب‌المنذب دارد که کشتی‌های تجاری این کشور را با صرف مدت زمان کم و در نتیجه متقبل شدن هزینه‌ی به مراتب کمتر به بازارهای مصرفی وصل می‌کند. شاخه دریایی ابتکار جاده ابریشم جدید با عبور از پهنه‌های دریایی عظیم و سپس ورود به خلیج عدن از تنگه باب‌المنذب عبور کرده و با عبور از دریای سرخ و کانال سوئز وارد دریای مدیترانه و سپس به سواحل کشورهای اروپایی می‌رسد. تحولات اخیر حادث در یمن و تحرکاتی که از جانب بسیاری از کشورها از جمله عربستان، امارات و هم‌پیمانان غربی آنها همچون آمریکا، اسرائیل، فرانسه و انگلستان عینیت میدانی پیدا کرده است، مقامات پکن را ناگزیر به ایفای نقش کارآمد، کنشگری بیشتر و عملیاتی‌تر به منظور تحکیم و نهادینگی قدرت چانه‌زنی خود در امورات این تنگه بین‌المللی کرده است. پرسش اصلی پژوهش حاضر این است که تنگه بین‌المللی باب‌المنذب چه جایگاهی در نگاه راهبردی کشور چین دارد؟ روش پژوهش کیفی با رویکرد توصیفی تحلیلی است. سعی می‌شود با بهره‌گیری از رویکرد تحلیل اسنادی و ضمن مراجعه به کتب، مقالات، اسناد، گزارش‌های راهبردی و موضوع‌گیری نخبگان و متولیان امور، داده‌های مورد نیاز جمع‌آوری، تحلیل، تبیین و پردازش شود، تا اینکه در نهایت پاسخ مناسبی برای پرسش اصلی ارائه شود. فرضیه مقاله این است که تنگه باب‌المنذب از نگاه راهبردی چین ذیل حوزه کلان سیاسی و امنیتی با هدف دفاع از تجارت دریایی و تسریع در فرایند تکمیل جاده ابریشم جدید از رهگذر موازنه-سازی در مقابل آمریکا، قابل تحلیل و تبیین است.

۱. پیشینه پژوهش

هنگامی که مقالات یا کتاب‌هایی پیرامون موضوع مطالعه می‌شود، ممکن است آشکار شود که برخی زمینه‌ها وجود دارد که قابلیت زیادی برای تحقیقات بیشتر دارند، اما محققان دیگر روی آن کار نکرده‌اند. شکاف پژوهشی به چنین حوزه‌های ناشناخته‌ای اطلاق می‌شود که زمینه برای تحقیقات بیشتر دارند (Qureshi, 2019). آشکارسازی شکاف تحقیقاتی^۱ و خلاءهای پژوهشی که در یک حوزه علمی وجود دارد کمک شایانی به تحقیق می‌کند. ادبیات پژوهش با این هدف نگاشته می‌شود که پژوهشگر نشان دهد در حال حاضر قطعات گمشده^۲ از یک پازل بزرگتر^۳ نیز وجود دارد و تحقیق پیش روی یکی از این شکاف‌ها را پر می‌کند^۴. در واقع قصد این است که با انجام این کار، نشان داده شود موضوع تحقیق اصیل است و به مجموعه دانش کمک می‌کند. به عبارت دیگر، بررسی ادبیات پژوهش به توجیه موضوع تحقیق کمک می‌کند (Jansen And Warren, 2020:4). در ذیل سعی بر آن است که کارهای تحقیقاتی مرتبط با موضوع پژوهش احصاء و تشریح شود.

آنا آگیلرا راگا^۵ (۲۰۲۰)، در مقاله‌ای تحت عنوان "تنگه باب‌المنذب: ملاحظات ژئوپلیتیکی گلوگاه استراتژیک"^۶ بر این باور است که تضمین امنیت و ثبات مسیرهای دریایی و ترانزیتی برای اقتصاد جهانی بسیار مهم و حیاتی است و دقیقاً از این نقطه است که تنگه باب‌المنذب که قاره‌های آفریقا و آسیا را از طریق دریای سرخ جدا می‌کند اهمیت پیدا می‌کند. این تنگه به عنوان یکی از ناپایدارترین و خطرناک‌ترین آبراه‌های جهان در نظر گرفته می‌شود. موقعیت جغرافیای مهم تنگه آن را به میدان نبرد قدرت‌های بزرگ تبدیل کرده است. نگارنده نتیجه می‌گیرد که تشدید تنش بین آمریکا و ایران، رقابت آمریکا با چین برای مبارزه بر سر هژمونی^۷ در آفریقا یا جنگ نیابتی ایران و عربستان سعودی جهت کسب موقعیت هژمونی منطقه‌ای در خاورمیانه، برخی از دلایلی هستند که این تنگه را درگیر ساخته است (Aguilera, 2020:1).



۳۰۴

پژوهش‌نامه ایرانی
سیاست بین‌الملل،
سال ۱۳، شماره ۱، شماره
پیاپی ۲۵، پاییز و زمستان
۱۴۰۳

1. Reveal The Research Gap
2. Missing Pieces
3. Bigger Puzzle
4. Fill One Of Those Gaps
5. Ana Aguilera Raga
6. The Bab El-Mandeb Strait: Geopolitical Considerations Of The Strategic Chokepoint
7. Hegemony

ساناتان کولشرستا^۱ (۲۰۱۷)، در مقاله‌ای تحت عنوان "سه بندر زیر نگاه چین"^۲ این فرض را مطرح می‌کند که چین نگاه جدی به تسلط بر بنادر، جزایر و تنگه‌های واقع مسیرهای جاده ابریشم جدید دارد. وی در این مقاله به سه بندر راهبردی گوادر در پاکستان، چابهار در ایران و بندر دوراله در جیبوتی اشاره می‌کند. نگارنده این فرض را مطرح می‌کند که عمده اهمیت جیبوتی و شاخ آفریقا برای چین منبث از موقعیت ژئوپلیتیکی آن در کرانه‌های تنگه باب‌المنندب و دریای سرخ است (Kulshrestha, 2017:6).

کامیل لونس و همکاران^۳ (۲۰۱۹) در مقاله‌ای تحت عنوان "بازی بزرگ چین در خاورمیانه"^۴ این فرض را مطرح می‌کند که چین به رغم تلاش فراوان جهت تنوع بخشیدن به منابع نفت مورد نیاز در دهه گذشته، برای تأمین حدود دو سوم کل واردات به خاورمیانه و آفریقا وابسته است. بنابراین، پکن همچنان به خطوط ارتباطی دریایی مانند باب‌المنندب، دریای چین جنوبی، تنگه هرمز، تنگه مالاکا و کانال سوئز برای واردات و تجارت انرژی به صورت مستمر متکی است. علاوه بر این، ایجاد اولین پایگاه نظامی خارج از کشور چین، در جیبوتی، و همچنین نظامی‌سازی احتمالی بندر گوادر^۵ پاکستان، به رشد حضور نظامی این کشور در نزدیکی تنگه هرمز و باب‌المنندب کمک می‌کند (Lons And Et Al, 2019:4).

یافته‌های منتج از مرور ادبیات نشانگر این است که پژوهش‌های انجام شده به رغم ارائه و پردازش برخی داده‌ها و ایجاد آگاهی مناسب پیرامون سیاست راهبردی چین در غرب آسیا، حائز برخی شکاف‌های برجسته نیز هستند. از جمله اینکه تاکنون در منابع داخلی و خارجی پژوهشی منسجم و دقیق در راستای تحلیل چرایی نگاه راهبردی چین به تنگه باب‌المنندب و نحوه کاربست رویکرد و اهداف استراتژیک در تنگه نگارش نشده است. منابع مطالعاتی که سعی در تحلیل حضور چین در کشور جیبوتی و آفریقا را داشته‌اند بدون واکاوی اصل مسئله صرفاً اشاره‌ای گذرا به تنگه باب‌المنندب داشته‌اند. به تعبیری مسئله و موضوع اصلی آنها تنگه باب‌المنندب نبوده است و رویکرد استراتژیک چین در این شریان راهبردی موضوعیت نداشته است. بنابراین آنچه‌ی که مقاله حاضر قصد دارد به ادبیات موجود اضافه کند، مطالعه، تحلیل، تبیین و ارزیابی نگاه استراتژیک کشور چین به گذرگاه آبی باب‌المنندب است.

1. Sanatan Kulshrestha
2. Three Ports Under China's Gaze
3. Camille Lons And Et Al
4. China's Great Game In The Middle East
5. Port Of Gwadar
6. Strait Of Hormuz

۲. مبانی نظری: ژئوپلیتیک انتقادی

رویکرد انتقادی، کوششی منتقدانه جهت کشف ساختارهای جامعه معاصر است که ضمن نقد زیربنایی رویکردهای رایج در شناخت جامعه، به تبیین کاستی‌های روش‌شناسی آنها می‌پردازد و شیوه‌های اثبات‌گرایی (پوزیتیویستی) را در مطالعه نقد می‌کند و بر این انگاره استوار است که صرف تجربه کافی نیست و نباید مطالعه جامعه را همسان با مطالعه طبیعت انگاشت. از این رو اثبات‌گرایی، عینی‌گرایی، تجربه‌گرایی روش علمی واحدی را برای دستیابی به واقعیات علمی نمی‌پذیرد و بر راهبردهای تفسیری تأکید دارد (kavianirad, 2011: 390). علم ژئوپلیتیک نیز از چنین دگردیسی‌های اندیشه‌ای و رویکردی به دور نبوده است. ژئوپلیتیک انتقادی در واقع واکنشی انتقادی به ژئوپلیتیک سنتی و یکی از رویکردهای انتقادی متأخر در حوزه ژئوپلیتیک است که در دهه ۱۹۷۰ مطرح شد (Otuathail, 1996: 4). در چنین شرایطی اولین بار مجموعه نظریات مرتبط با ژئوپلیتیک انتقادی در آثار آگنیو کوربریج در سال ۱۹۸۹ و دالبی در سال ۱۹۹۱ متولد شد و نمود خود را در قالب مفهوم قلمروسازی گفتمانی نشان داد که در تعریف آن گفته شده: «فرایندی که بر مبنای آن، افراد، گروه‌ها یا کشورهای مسلط برای کنترل و مدیریت فضای جغرافیایی در راستای نظم سیاسی و ژئوپلیتیکی مطلوب خود، گفتمان‌هایی را تولید می‌کنند که در آن از اعمال قدرت صرف یا مستقیم برای کنترل فضا فراتر می‌روند. با این تعریف قلمروسازی گفتمانی در نظریه ژئوپلیتیک انتقادی شامل روابط عملی میان فضا، قدرت و هویت است» (sadehi and et al, 2019: 5).

پایان جنگ سرد، زمینه تغییر مرجع و بن‌مایه تهدیدات ژئوپلیتیکی را فراهم کرد. در این بخش، تهدید و امنیت در قالب جستارهایی همانند منابع طبیعی و کمبود آن، کنترل آن توسط واحدهای غیردوست و کاهش دسترسی به منابع با توجه به تقاضاهای فزاینده ناشی از رشد جمعیت نمود یافت (Krivilev, 2009: 491). در این معنا، رویکرد انتقادی به معنای طرد آشکار چیزی نیست. گزاره قابل توجه در این زمینه این است که نظریات قدیمی و کلاسیک ژئوپلیتیکی به صورت واقع‌گرایی فلسفی (استقلال واقعیت از ذهن) و واقع‌گرایی سیاسی (محوریت دولت و منافع ملی و امنیت و مسئله جنگ) عمل می‌کردند، ولی نظریات جدید با تأکید بر ایده آلزم فلسفی (ذهن‌گرایی و وابستگی واقعیت به ذهن) و ایده-آلزم سیاسی (برتری نهادها و گفتمان) موج جدیدی از اعتقادات علمی را سبب شدند (Motaghi and Rashidi, 2015: 108). در واقع بر خلاف ژئوپلیتیک کلاسیک، هرگونه رابطه علی ساده بین فضای جغرافیایی و سیاست جهانی را زیر سؤال می‌برد. در عوض، ساختار اجتماعی فضا را بررسی می‌کند، مسئله-ای که در آن فضا توسط طیف وسیعی از بازیگران ژئوپلیتیک و ایده‌های آنها معنا پیدا می‌کند. از منظر شارحین ژئوپلیتیک انتقادی به جای اینکه انسان و دولت‌ها قربانیان جغرافیا و ژئوپلیتیک باشند خود منبع آن



- هستند (Klinke, 2015). شارحین و قائلان به ژئوپلیتیک انتقادی چهار پیش فرض ذیل را دارند:
- مطالعه ژئوپلیتیک نیاز به مطالعه ادراکی از فعالیت‌های اجتماعی سیاستگذاران دولتی با توجه به سیاست‌های بین‌المللی دارد؛
 - قدرت استدلال ژئوپلیتیکی از طبیعت آن، یعنی پیش‌فرض‌های یکنواخت و تقلیدی مورد قبول همه در مورد مکان‌ها و ویژگی‌های آنها مشتق می‌شود؛
 - مطالعه استدلالی ژئوپلیتیکی، نیازمند مطالعه یافته‌های جغرافیایی در مباحث مختلف است؛
 - از آنجا که استدلال ژئوپلیتیکی سیاست‌های دولتی، همواره در یک سیستم جهانی تاریخی عمل می‌کند و قدرت‌های آنها عمدتاً ناشی از موقعیت مکانی آنها در اقتصاد سرمایه‌داری جهان است، دولتی که در اقتصاد جهانی برتری می‌یابد، قانونگذار حکومت‌های دیگر در سیستم جهانی می‌گردد (Ahmadipour and Badiei, 2002:6).

برخی معتقدند که ژئوپلیتیک انتقادی در جستجوی آشکار کردن سیاست‌های پنهان دانش ژئوپلیتیک است. از سوی دیگر محققان متأخر این رویکرد مثل «اتوا» و «گنیو» مبنای فلسفی ژئوپلیتیک مکیندری که واقع‌گرایی قدرت و جبر محیطی بود را مورد انتقاد قرار داده و به فلسفه فراواقع‌گرایی^۱ معتقدند. در فراواقع‌گرایی، واقعیت مرجعیت خود را از دست می‌دهد و برداشت از واقعیت، اساس تصمیم‌گیری و عملکردها را تشکیل می‌دهد (mohammasi, 2015:22). ذیل این رویکرد روشنفکران ایده‌هایی را درباره مکان‌ها می‌سازند. در این نگاه سیاست یک دولت قدرتمند نسبت به یک دولت ضعیف در برگیرنده مجموعه‌ای از گفتمان‌ها است و سیاست خارجی به صورت فیلمنامه و سناریو تنظیم می‌شود. داستان‌ها هرچند خیالی ولی همزمان واقعی هستند. طبق این فرضیه اتوا بر این باور است که: «سناریوهای رفتاری و استعاراتی که آنها را تنظیم می‌کنند باید در چارچوب اقتصاد جهانی قرار داده شود؛ نه فقط به این علت که طبقه‌بندی‌های اقتصاد سیاسی لزوماً دسترسی بهتری را به تصویرهای صحیح‌تر از واقعیت فراهم می‌کنند، بلکه به این علت که سناریوهای رفتاری ژئوپلیتیک کشورداری سنتی، هرگز نمی‌توانند چنین کنند» (Mir Haidar, 2005:90). با وجود این باید توجه داشت که نظام ژئواستراتژیک پس از جنگ سرد نشانگر این است که کسب قدرت، جوهره‌ی تمام پارادایم‌های ژئوپلیتیک سنتی تا انتقادی است (Sheikh al-eslaam and Shiravand, 2020:90). روی هم رفته ژئوپلیتیک انتقادی چند



بینش جدید و بسیار مهم را برای تحلیل روابط بین‌الملل به ارمغان می‌آورد؛ از جمله اینکه امکان وجود واقعیت عینی را انکار کرده و تصدیق می‌کند که واقعیت اگر چه وجود دارد اما به عنوان یک سازه اجتماعی است که بر اساس منافع بازیگران نظام بین‌الملل ساخته شده است. در اینجا چگونگی بازنمایی جهان خیلی مهم است. واقعیتی در جهان وجود ندارد، فقط تصور واقعیت وجود دارد و این نقطه آغازین اصلی برای تجزیه و تحلیل نظام بین‌الملل است (fathi and jahanbin,2019:199).

پیرامون چرایی و دلیل‌گزینش و تلاش جهت کاربست این نظریه در مقاله حاضر باید به یک گزاره و دلیل محوری اشاره داشت. به واسطه اینکه چینی‌ها امروزه امنیت و ثبات در فضاهای جغرافیایی حیاتی را بسیار ضروری می‌پندارند، عمدتاً برداشت و خوانش تهدیدمحور از تحركات دیگر رقبای دیرینه خود نظیر آمریکا دارند، به باور آنها مناطق ژئوپلیتیکی به مثابه یک عنصر ثابت و واقعیت عینی تولید‌ناامنی نمی‌کند بلکه مسئله خطر ساز کنش و نقش رقبا در گلوگاه‌هایی - نظیر تنگه باب‌المندب که حکم پل برای ایجاد ارتباط با دیگر بازارها و ریه‌های تنفسی اقتصادی می‌شود - است که این ذهنیت را نزد چینی‌ها ایجاد می‌کند در صورت عدم ایفای نقش مناسب و به موقع در چنین فضاهایی امنیت اقتصاد و تجارت برون-مرزی آنها با تهدید جدی و اساسی مواجه می‌گردد.

۳. تنگه باب‌المندب: مختصات و اهمیت راهبردی

تنگه به عنوان یک پدیده جغرافیایی به آبراهی باریک اطلاق می‌شود که به طور طبیعی دو قسمت بزرگ آب را به هم پیوند می‌دهد. مطابق تعریف دیوان بین‌المللی دادگستری، تنگه‌ها آبراه‌های طبیعی هستند که دو دریای آزاد را به هم متصل کرده و برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند (Kamran And Hosseini,2020:267). در شرایط کنونی جریان آزاد نفت برای رونق تجارت و اقتصاد جهانی حیاتی است. تجارت نفت مستلزم استفاده از مسیرهای تجاری دریایی است که می‌تواند از صدها تا هزاران مایل را در برگیرد. از این رو، تانکرهای نفت اغلب از طریق تنگه‌ها و کانال‌ها جهت کاهش هزینه‌های حمل و نقل استفاده می‌کنند. این گذرگاه‌ها در امتداد پر استفاده‌ترین مسیرهای دریایی جهانی هستند. به لحاظ تاریخی تنگه‌ها همواره اهمیت استراتژیکی زیادی داشته‌اند. در همین رابطه ناپلئون بناپارت^۱ درباره اهمیت و نقش حساس تنگه‌های استراتژیکی در سال ۱۸۰۴ اینگونه اشاره می‌کند: «چنانچه شش ساعت بر تنگه‌های جهان مسلط بودیم، ارباب جهان می‌شدیم» (Ayorloo And Turk,2014:85). جکی فیشر نیز بر این باور است که:

1. Napoleon Bonaparte

«سنگاپور، کیپ یا دماغه، اسکندریه یا سوئز، جبل الطارق و دوور^۱ پنج کلید هستند که دنیا را قفل می‌کنند»^۲ (Quotulatiuousness,2020). با این وجود اکنون بایستی شریان‌های راهبردی هرمز، باب‌المنذب، مالاکا و بسفر و داردائل را نیز اضافه کنیم.

هر چند بحران کنونی یمن، شناخت افکار عمومی و محافل دانشگاهی نسبت به کشور یمن را بالا برد، با این حال کماکان در مورد مختصات، ویژگی‌ها و اهمیت استراتژیک تنگه باب‌المنذب، داده‌های به نسبت کمتری تولید شده است. به واسطه اینکه سرنوشت این تنگه می‌تواند بر اقتصاد و زندگی جوامع انسانی در بسیاری از نقاط جهان تأثیر بگذارد، لذا شناخت دقیق آن اهمیت و ضرورت پیدا می‌کند. تنگه باب‌المنذب که نام آن از یک افسانه عربی گرفته شده و به معنای دروازه اشک^۳ یا دروازه حیاط شیون^۴ است (به دلیل خطرات ناوبری آن در گذشته) یک پیوند استراتژیک^۵ حیاتی در مسیر تجارت دریایی بین دریای مدیترانه و اقیانوس هند از طریق دریای سرخ و کانال سوئز برقرار می‌کند. در یک طرف تنگه شبه جزیره عربستان قرار گرفته و در سوی دیگر تنگه شاخ آفریقا به عنوان منطقه‌ای شکننده‌ای^۶ واقع شده است. باب‌المنذب از شمال شرقی با یمن و از جنوب غربی با جیبوتی همسایه است. این تنگه توسط جزیره پریم به دو کانال تقسیم می‌شود. کشتی‌های بزرگ‌تر از کانال غربی استفاده می‌کنند که وسعت و عمق بیشتری دارد. عرض این تنگه ۲۰ مایل (۳۲ کیلومتر) است و توسط جزیره پریم به دو کانال تقسیم می‌شود. عرض کانال غربی یا دکه المیعون^۷ ۱۶ مایل (۲۶ کیلومتر) و عمق آن ۳۱۰ متر است و عرض کانال شرقی که تنگه اسکندر (باب اسکندر)^۸ نامیده می‌شود، ۲ مایل (۳.۲ کیلومتر) و عمق آن ۳۰ متر است (Pandya And Others,2011:148). این تنگه کوتاه‌ترین مسیر تجاری بین منطقه مدیترانه، اقیانوس هند و گستره شرق آسیا است. از طریق این تنگه می‌توان مستقیماً از دریای سرخ به دریای مدیترانه رفت، بنابراین فاصله بنادر آسیایی تا بنادر اروپایی تا دو سوم کاهش یافته است. صادرات نفت خلیج فارس که از طریق کانال سوئز و خط لوله سومد (سوئز - مدیترانه) انجام می‌شود از باب‌المنذب می‌گذرد. عرض و عمق آن به کشتی‌ها و



۳۰۹

بررسی محیط منطقه‌ای
دریای خزر؛ شناخت
الگوهای منازعه و همکاری
امنیتی

1. Singapore,The Cape,Alexandria[Suez],Gibraltar,Dover
2. Five Keys[That]Lock Up The World
3. Gate Of Tears
4. The Gate Of The Wailing Yard
5. Strategic Link
6. Fragile Region
7. Dact-El-Mayun
8. Alexander's Strait(Bab Iskender)



نفتکش‌ها با اندازه‌ها و سازه‌های مختلف اجازه می‌دهد که از جهات مختلف تنگه عبور کنند. به علاوه بسته شدن این تنگه منجر به تاخیر شدید در مسیریابی مجدد ذخایر در فواصل بسیار بزرگتر از طریق دماغه جنوبی آفریقا می‌شود. در نتیجه مسیر عبوری از طریق باب‌المنندب به برتری آشکاری در قیاس با دیگر مسیرها دارد.

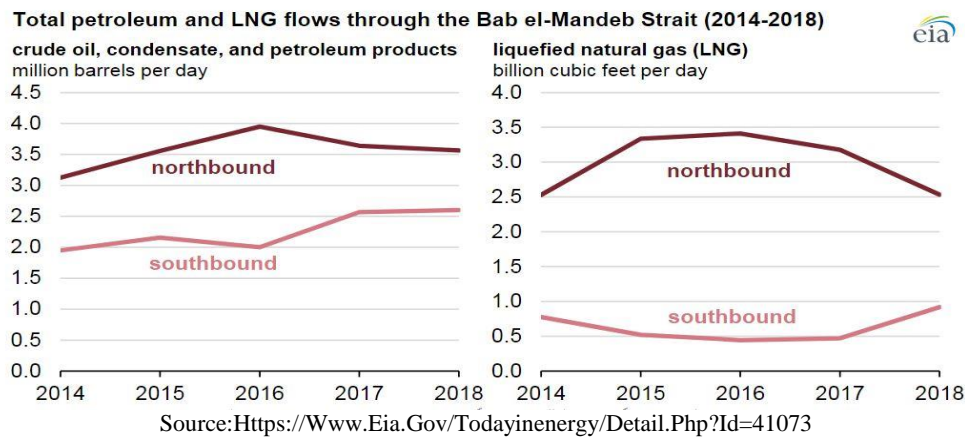
این منطقه از دیرباز محل عبور تجار در حد فاصل دریای مدیترانه و اقیانوس هند بوده است. کاشفان و بازرگانان مصر فرعونی از این مسیر به منظور ارتباط با دیگر مناطق استفاده می‌کردند. اسکندر مقدونی به ناوگان یونانی دستور داد تا از دریای سرخ پایین بیایند، تا از طریق باب‌المنندب به اقیانوس هند برسند. به علاوه ایرانیان، رومی‌ها و اعراب همگی در دوران باستان به صورت مستقیم در این منطقه حضور داشتند. با ساخت کانال سوئز^۱ در سال ۱۸۶۹ مسیر ارتباطی بین دریای سرخ و دریای مدیترانه ایجاد شد، از زمان افتتاح این کانال، بریتانیایی‌ها، فرانسوی‌ها، ایتالیایی‌ها، آمریکایی‌ها و شوروی‌ها همگی برای کنترل باب‌المنندب مبارزه کردند (Egyptoil, 2015). افتتاح کانال بر رشد حجم تجارت بین‌المللی دریایی افزود، اروپا و آسیای جنوب شرقی نزدیک‌تر شدند. کشف نفت در شبه جزیره عربستان و افزایش تجارت از شرق آسیا، پیشران‌هایی بود که اهمیت تنگه را دوباره افزایش داد. این آبراه حیاتی اکنون شریان اصلی جهانی شدن است؛ زیرا اروپا را به اقیانوس هند و شرق آسیا و آفریقا متصل می‌کند. در نتیجه این مسائل باب‌المنندب اهمیت استراتژیک و اقتصادی زیادی پیدا کرد و اکنون یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های حمل و نقل دریایی به شمار می‌رود.

در حال حاضر حدود ۸۰ درصد کل تجارت جهانی از طریق ترانزیت دریایی انجام می‌شود (Narbone And Widdershoven, 2021:6). تنگه باب‌المنندب در این چرخه نقش بسیار راهبردی ایفا می‌کند. امروزه تقریباً تمام تجارت دریایی بین اروپا و آسیا، از جمله تجارت انرژی، معادل تقریباً ۷۰۰ میلیارد دلار آمریکا از این تنگه عبور کرد. در سال ۲۰۲۰، حدود ۶.۲ میلیون بشکه در روز نفت خام، میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی تصفیه شده از طریق تنگه باب‌المنندب به سمت اروپا، ایالات متحده و آسیا جریان یافت که در قیاس با ۵.۱ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۴ روند افزایشی داشته است. مجموع جریان نفت از طریق تنگه باب‌المنندب حدود ۹ درصد از کل نفت تجارت دریایی (نفت خام و فرآورده‌های نفتی تصفیه شده) را تشکیل می‌داد (Wuthnow, 2020:2). در این سال حدود ۳.۶ میلیون بشکه نفت در روز به سمت

1. Suez Canal

شمال یعنی به سمت اروپا حرکت کرد و ۲.۶ میلیون بشکه دیگر در روز در جهت مخالف یعنی جنوب و عمدتاً به بازارهای آسیایی مانند سنگاپور، چین و هند سرازیر شد (Energy Information Administration, 2020). نمودار ذیل نشانگر جریان نفت و گاز از تنگه باب‌المندب بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ است.

نمودار(۱): جریان نفت و گاز از تنگه باب‌المندب بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸



صادرات نفتی که از تنگه باب‌المندب می‌گذرد عمدتاً به سمت شمال است. این نفت می‌تواند از طریق خط لوله شرق - غرب برای دور زدن تنگه باب‌المندب منتقل شود. با این حال، خط لوله فوق ظرفیت کافی جهت انتقال تمام نفتی که به صورت منظم از طریق این تنگه ترانزیت می‌شود، نخواهد داشت (Komiss And Huntzinger, 2011:20). همچنین کشتی‌های تجاری می‌توانند با سفر در نواحی جنوبی آفریقا از عبور از گذرگاه دریایی باب‌المندب جلوگیری کنند، اما افزایش مسافت‌ها به هزینه‌های حمل و نقل و سوخت می‌افزاید و در نتیجه روند عرضه را مختل می‌کند. سفر از عربستان به روتردام حدود ۲۲ روز از طریق باب‌المندب و کانال سوئز طول می‌کشد، در صورتی که همین مسیر از طریق آفریقای جنوبی حدود ۳۹ روز به طول می‌انجامد.

با وجود این امروزه تنگه باب‌المندب و مناطق مرزی ناپایدار آن، میزبان رقابت استراتژیک فزاینده‌ای میان برخی بازیگران است. به نفع یک قدرت دریایی است که کنترل این تنگه را در اختیار داشته، یا حداقل تأثیر زیادی بر نحوه استفاده از آن داشته باشد. همین مسئله باعث شده که باب‌المندب اکنون در مرکز رقابت‌های تجاری و نظامی متعدد قرار بگیرد. لذا این شائبه مطرح شود که آیا باب‌المندب دروازه‌ای به

سوی ثبات و رفاه مشترک است یا نهادینگی استعاره اشک‌ها به مفهوم بی‌ثباتی، تنش و یا رقابت میان کشورهای ذی‌نفع گزینه بهتری برای آن است.

۴. جایگاه تنگه باب‌المنذب در سیاست خارجی چین

هنگامی که چین در تقسیم‌بندی تنگه‌ها، باب‌المنذب را ذیل شریان‌های حیاتی و راهبردی قرار می‌دهد، نشانگر اهمیت فراوان این تنگه برای آنها است. چین در شرایط کنونی ارزش و اعتبار فضای محیطی این تنگه را از لحاظ اقتصادی و سیاسی مورد ارزیابی قرار می‌دهد. در ذیل سعی بر آن است این دو مقوله مورد مذاقه و امعان نظر قرار بگیرد.

۴-۱. اقتصادی

آبراه‌های بین‌المللی به ویژه نقاط کلیدی ترانزیتی، ضمن اینکه به متابه پیشرانی جهت گردش و تسهیل تجارت جهانی عمل می‌کنند، همزمان دستور کار استراتژیک و سیاسی کشورهای قدرتمند را نیز شکل داده‌اند و هنوز هم قادر هستند چرایی رفتار قدرت‌های بزرگ در عرصه سیاست‌های خارجی را توضیح دهند (Aguilera Raga, 2020:2). نقش اقتصادی تنگه‌ها به میزانی بوده که به عنوان شریان حیاتی جوامع شناخته شده است؛ زیرا بخش عمده تجارت بین‌المللی از طریق دریاها و تنگه‌ها انجام می‌شود و در واقع گذرگاه‌های آبی به عنوان مؤلفه محوری و تسهیل‌کننده تجارت جهانی عمل می‌کنند. اهمیت روزافزون تجارت دریایی باعث رقابت بیشتر بین قدرت‌ها برای حفاظت و کنترل تنگه‌های استراتژیک شده است. در دوران جنگ سرد بیشتر دیدگاه‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی بر تنگه‌ها حاکم بود، اما اکنون نقش ژئواکونومیکی آنها برجسته است (Ayorloo And Turk, 2014:85).

تنگه باب‌المنذب به لحاظ ژئواکونومیکی در منظومه فکری نخبگان چینی اهمیت به مراتب بیشتری در قیاس با دیگر ابعاد دارد. مدیریت اقتصادی چینی به نحوی است که وارد هیچ منطقه جغرافیایی نمی‌شوند که آورده مالی و اقتصادی آن در قیاس با هزینه کرد، چندین برابر باشد. سرمایه‌گذاری برون‌مرزی این کشور شامل مناطقی می‌شود که به لحاظ اقتصادی و نه صرفاً سیاسی و نظامی اهمیت فراوانی داشته باشد. پس از قرن‌ها انزوای و درگیری‌های داخلی متعدد، چین وارد چرخه‌ای از رشد اقتصادی قوی شد و در قرن حاضر، به‌ویژه از سال ۲۰۰۳، با ریاست جمهوری هو جین‌تائو، درگیر فرایند توسعه چندبعدی جهانی شده که در دوران شی جین‌پینگ به اوج خود رسیده است. به نظر می‌رسد که چینی‌ها همواره جمله مشهور دنگ شیائوپینگ را به یاد دارند که می‌گفت: «مهم نیست که گربه سیاه یا سفید باشد، مهم این



است که بتواند موش بگیرد» (Hasmath, 2014:6). مقصود معمار اصلاحات اقتصادی چین این است که متولیان امور داخلی و خارجی - با هر گونه ایده و رویکرد فکری - بایستی کارویژه‌های خود به خصوص در بحث توسعه اقتصادی را به بهترین نحو ممکن انجام دهند. همین مسئله یک محرک جدی برای دفاع از منافع اقتصادی چین در عرصه‌های خارجی نیز به شمار می‌رود.

اهمیت اقتصادی تنگه باب‌المنذب برای چین را می‌توان بیش از هر چیزی در سپهر طرح جاده ابریشم جدید تحلیل کرد. ابتکار کمربند و جاده^۱ چشم‌انداز توسعه‌ای چین جهت بازسازی اقتصاد جهانی است. این طرح به عنوان بزرگ‌ترین کریدور اقتصادی برنامه‌ریزی شده جهان، ۶۰ کشور را در بر می‌گیرد و چین را از طریق بنادر، بزرگراه‌ها، پل‌ها، تونل‌ها، شبکه‌های ارتباطی و خطوط ریلی در امتداد دو مسیری که از چندین منطقه عبور می‌کند، به اروپا متصل می‌کند. کمربند (کمربند اقتصادی جاده ابریشم)^۲ از غرب چین تا اروپا از طریق آسیای مرکزی امتداد دارد. جاده (جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم)^۳ چین را از طریق دریای چین جنوبی، اقیانوس هند و دریای سرخ به اروپا متصل می‌کند. این پروژه این امکان را برای چین فراهم می‌سازد که بتواند دامنه‌ی نفوذ خود را از پکن تا اروپا و آفریقا و آسیا بیفزاید و بر دو حوزه‌ی زمینی و دریایی تسلط پیدا کند. مهمترین خطوط ارتباط دریایی چین نیز از سرزمین اصلی در سراسر دریای چین جنوبی، از طریق تنگه مالاکا، و از مسیر تنگه شرق به غرب اقیانوس هند عبور می‌کنند. با عبور از اقیانوس هند غربی، خط حیات دریایی^۴ چین به دو قسمت تقسیم می‌شود. یکی از مسیرها از طریق تنگه هرمز به سمت شمال غربی و به خلیج فارس، که منبع حدود ۴۰ درصد نفت وارداتی چین است، می‌رود. دیگری نیز به سمت غرب تا تنگه باب‌المنذب، با جیبوتی در ورودی آن و فراتر از آن، دریای سرخ، کانال سوئز، و بازارهای اصلی مدیترانه و اروپا ادامه می‌یابد (A. Dutton And Others, 2020:3). در ماه مه ۲۰۱۷ شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین در اجلاس جاده ابریشم برای همکاری بین‌المللی در پکن به منظور پیگیری حمایت بین‌المللی بیشتر از چنین پروژه‌ای سخنرانی کرد. وی متعهد شد ۱۲۴ میلیارد دلار بودجه اضافی برای طرح، که شامل وام و کمک‌های مالی به کشورهای است که در ابتکار مشارکت دارند، اختصاص می‌دهد. به گفته رسانه‌های دولتی چین، این کشور در حال حاضر یک تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در نظر



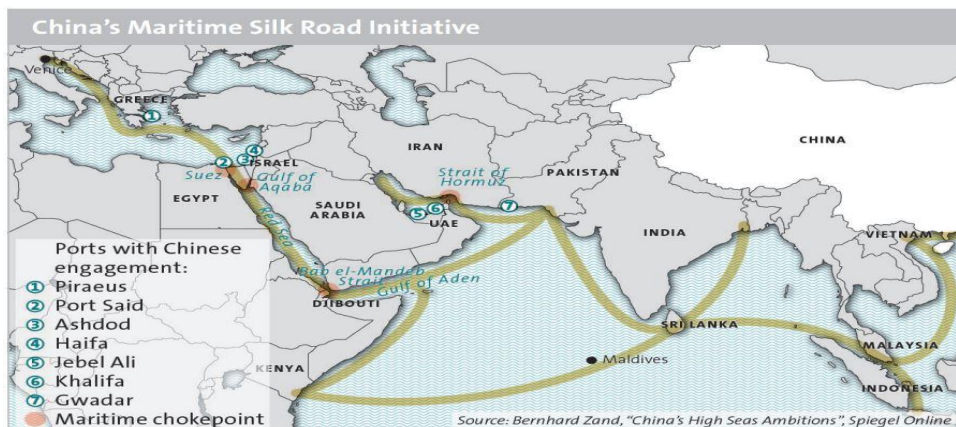
۳۱۳

بررسی محیط منطقه‌ای
دریای خزر؛ شناخت
الگوهای منازعه و همکاری
امنیتی

1. One Belt, One Road (Obor)
2. Silk Road Economic Belt
3. The 21st Century Maritime Silk Road
4. Maritime Lifeline

گرفته و چندین تریلیون دیگر نیز در دهه آینده اختصاص می‌دهد (Cafiero And Wagner, 2017). هدف چین جهت بازسازی مسیرهای تجاری پررونق قرن‌های گذشته دیگر یک جاه‌طلبی عجیب و غریب نیست، بلکه یک واقعیت است و تحت عنوان ابتکار کمربند و جاده عینیت پیدا کرده است. هدف جاده ابریشم دریایی ایجاد یک سیستم تجارت جهانی و تجارت جهانی با الهام از چین است که بنادر چین را با بنادر آسیایی، آفریقایی و اروپایی پیوند می‌دهد. اکنون شبه قاره^۱، شبه جزیره عربستان، دریای سرخ و سوئز تا بندر پیرائوس^۲ در یونان، تحت قرارداد یک شرکت چینی به نام شرکت کشتیرانی اقیانوس چین موسوم به کوسکو^۳ اداره می‌شوند (Aronson, 2015). در این میان تنگه باب‌المنندب برای پکن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ زیرا بخش بزرگی از تجارت چین با اتحادیه اروپا (بزرگترین شریک تجاری چین، با جریان تجاری حدود ۱.۵ میلیارد یورو در روز) و همچنین عرضه نفت از غرب عربستان سعودی و سودان جنوبی انجام می‌شود. آینده اقتصادی آسیای جنوب شرقی، چین، ژاپن، کره جنوبی، هند و اتحادیه اروپا تا حدی به دسترسی آزاد و بدون مانع و آزادی دریانوردی از تنگه‌هایی نظیر باب‌المنندب بستگی دارد (Narbone And Widdershoven, 2021:6).

نقشه (۱): ابتکار جاده ابریشم دریایی چین



1. Subcontinent
2. Piraeus
3. China Ocean Shipping Company



تنگه باب‌المنذب به مثابه پلی ایفای نقش می‌کند که چندین کشور را به هم متصل می‌کند و بستر توسعه اقتصادی پکن را در مقیاس جهانی فراهم می‌کند. با این حال باید در نظر داشت که چین تنها برای اهداف صرفاً ژئواکونومیک یا امنیتی در تنگه باب‌المنذب به ایفای نقش نمی‌پردازد. بلکه باب‌المنذب گذرگاهی است که این کشور را وارد دریای سرخ می‌کند، ورود این کشور به دریای سرخ به منزله ارتباط با سواحل کشورهای ساحل شرقی و شاخ آفریقا است.

همچنین باید در نظر داشت که در حوزه تجارت دریایی به میزانی که زمان و مسافت تردد میان مبدأ و مقصد کاهش پیدا کند، به همان میزان هزینه‌ها تقلیل پیدا می‌کند و نیازهای وارداتی و ارزهای حاصل از صادرات به نحو سریع‌تری بازگشت می‌خورند. در نتیجه کوشش متولیان بخش‌های اقتصادی فعال در حوزه تجارت دریایی چین روی این اصل متمرکز بوده که تقلیل مسافت و کاهش مدت زمان حرکت کشتی‌ها جهت رسیدن به مقصد و بالعکس اجتناب‌ناپذیر است. تنگه باب‌المنذب یک راه میانبر^۱ محسوب می‌شود که چین را هم با ساحل شرقی قاره آفریقا از طریق دریای سرخ پیوند می‌دهد و هم اینکه پیوند دهنده این کشور با کشورهای اروپایی است. در این خصوص هر چند تنگه باب‌المنذب برای چین کم‌نظیر است اما بی‌بدیل نیست. در واقع راه جایگزین دیگری نیز جود دارد. اما تجارت دریایی این کشور را به شدت هزینه‌زا می‌کند. در حقیقت مسیر جایگزین همان دماغه امیدنیک^۲ در آفریقای جنوبی است. استفاده از این مسیر مقدار و مدت دریانوردی را برای رسیدن از آسیا و خاورمیانه به قاره اروپا در یک دور رفت و برگشت ۳۵۰۰ مایل یا به بیانی ۹ الی ۱۲ روز طولانی‌تر می‌سازد (Greyling, 2021). طولانی شدن مسیرهای تجارت دریایی چه برای صادرات کالاهای ساخت چین به جهان خارج و چه برای واردات انرژی از اقصای نقاط دنیا هزینه را مضاعف می‌کند. افزایش فاصله و زمان ترانزیت، هزینه‌های حمل و نقل را افزایش می‌دهد. از این نظر گاه به لحاظ اقتصادی چین نمی‌تواند از باب‌المنذب چشم‌پوشی کند.

در جمع‌بندی این فراز می‌توان گفت که منافع کلیدی این کشور شامل حمایت از اقتصاد و امنیت ملی از طریق پیشبرد ابتکار جاده ابریشم و تضمین جریان پایدار تجارت و منابع انرژی و سرمایه‌گذاری اقتصادی در منطقه است. هیچ کدام از این اهداف بدون وجود تنگه باب‌المنذب میسر نمی‌شود. چینی‌ها نمی‌خواهند چهارمین آبراه شلوغ جهان با یک هرج و مرج روبرو شده و در نتیجه سیستم تجارت دریایی و اهداف اقتصادی آنها با چالش مواجه شود.

1. Bypass
2. Cape Of Good Hope

عصر کنونی به مانند قرون قدیم شاهد چرخه بی‌پایان رشد شدید اختلافات ژئوپلیتیکی در مناطق حیاتی میان قدرت‌های بزرگ است. رقابت میان قدرت‌های بزرگ در حوزه‌های ژئوپلیتیکی و حیاتی بیشتر جلوه‌نمایی می‌کند. کسب سطح بسیار بالایی از نفوذ و قدرت تعیین‌کنندگی در یک تنگه از جمله مصادیق آشکار این رقابت است. تداوم توسعه اقتصادی چین و آمریکا پیوند معنادار و مستقیمی با حضور در مناطق استراتژیکی نظیر تنگه باب‌المندب دارد. هر چند با ارزیابی اهداف در نگاه اول بتوان میان حضور دو قدرت مبنی بر کمک به برقراری امنیت دریانوردی نوعی حاصل جمع برقرار کرد، اما منافع آنها در بسیاری از مواقع بیش از اینکه در طول همدیگر باشد در عرض قرار می‌گیرد. نیات بدبینانه آنها نسبت به همدیگر کماکان برقرار است و طرفین همواره به ابراز وجود و نمایش قدرت دریایی خود در نزدیکی تنگه و فضاهای مجاور آن اقدام می‌کنند. فعالیت دائمی پایگاه‌های چین و آمریکا در فاصله نچندان دور از همدیگر در کشور جیبوتی ناظر بر این گزاره است (Dalton and Hunt Friend, 2018: 1-3).

میزان نفوذ امنیتی و نظامی آمریکا در غرب آسیا به صورت کلان و باب‌المندب در مقیاس خرد، به مراتب بیشتر از دولت چین است؛ چرا که چین به لحاظ زمانی با تأخیر بسیار زیادی وارد منطقه شده است. نظر به اینکه یک رقابت جدی میان چین و آمریکا در دریای جنوبی چین برقرار است و در آینده محتمل است نبرد حالت مستقیم‌تری به خود بگیرد به همین دلیل چنین سناریویی وجود دارد که در صورت وقوع بحران، آمریکا مسیرهای تجاری چین را با چالش جدی مواجه سازد. با توجه به اینکه چین، وابسته‌ترین کشور به نفت در گستره جهانی است (Chaziza, 2013: 78) در نتیجه آمریکا همواره ایجاد اختلال در مسیرهای صادرات نفت به چین را یکی از بدیل‌های اصلی جهت ضربه‌زنی به این کشور می‌داند. با توجه به اینکه پایگاه‌های نظامی آمریکا در سطح گسترده در منطقه غرب آسیا پراکنده شده‌اند و می‌توانند در مواقع ضرورت از تحرکات آمریکا در شریان استراتژیکی باب‌المندب حمایت به عمل آورند، همین مسئله نگرانی جدی برای مقامات پکن ایجاد کرده است. در آینده اگر بحرانی در دیگر نقاط جهان بین پکن و واشینگتن رخ بدهد، بدون تردید ایجاد تنش بین این دو قدرت در تنگه باب‌المندب و مناطق اطراف آن اجتناب‌ناپذیر است.

چنین گزاره‌ای به وضوح در اطراف تنگه باب‌المندب مشاهده می‌شود. تا مدت‌ها چین و ایالات متحده بدون مرز مشترک، عمدتاً از راه دور دور و با تکیه بر ماهواره‌ها و جاسوسی‌های سایبری برای زیر نظر گرفتن عملکرد ماشین‌های جنگی یکدیگر، فعالیت می‌کنند. اما این دو رقیب استراتژیکی در آستانه تبدیل شدن به همسایه در یک ناحیه از صحرای شرق آفریقا یعنی جیبوتی هستند. با افزایش تنش‌ها بر سر



تلاش‌های جزیره‌سازی چین در دریای چین جنوبی، استراتژیست‌های آمریکایی نگران هستند که یک بندر دریایی بسیار نزدیک به کمپ لمونیر بتواند باعث ایجاد چالش‌هایی برای آنها شود. آمریکا که در طول سالیان متمادی حضور منظم و هژمونیک داشته است، اکنون با نگرانی عمیقی به چین توسعه یافته و با منافع رو به رشد اقتصادی و نظامی در منطقه می‌نگرد. به باور چینی‌ها آمریکا قصد دارد کمپ نظامی موسوم به لمونیر^۱ - پایگاه نظامی سابق فرانسه و محل استقرار ۵۰۰۰ پرسنل و هواپیماهای بدون سرنشین واقع در خاک کشور جیبوتی - برتری فزاینده‌ای را برای آنها ایجاد کند، از سوی دیگر از نقطه نظر مقامات آمریکایی این مسئله نه تنها کنترل تنگه‌ای حیاتی برای تجارت دریایی بین‌المللی، به ویژه در بحث انرژی، مانند باب‌المنندب را تضمین کند، بلکه به عنوان راهی جهت مهار هرگونه تلاش توسعه‌طلبانه چین در منطقه است، به ویژه پس از اینکه پکن موفق شد اولین پایگاه نظامی خود را در خارج از مرزها، دقیقاً در قلمرو جیبوتی ایجاد کند.

اقدامات چین برای ایجاد زیرساخت‌های نظامی زنگ خطر را در آمریکا به صدا درآورده است. از یک سو چون این اقدام منافع راهبردی آنها را تضعیف می‌کند و سلطه دیرینه آن را در منطقه چه از نظر اقتصادی و چه از نظر نظامی زیر سوال می‌برد. از سوی دیگر آمریکا نقش محدود کنونی چین در منطقه را به عنوان انگیزه‌ای برای حضور نظامی مهم‌تر در آینده درک می‌کنند. در واقع مقامات آمریکایی انتظار دارند که این اتفاق بیفتد؛ زیرا حضور قدرتمند چین در شاخ آفریقا اهداف دوگانه‌ای شامل (۱) تضمین ایمنی مسیر دریایی ابتکار کمربند و جاده، که از خلیج عدن، تنگه باب‌المنندب و دریای می‌گذرد و (۲) ایجاد موازنه در حوزه نفوذ سنتی واشنگتن در منطقه را دنبال می‌کند. از این نظر، اقدامات چین در جیبوتی مطمئناً بر جاه‌طلبی‌های این کشور برای افزایش قدرت در منطقه تأثیر خواهد گذاشت، به ویژه زمانی که قصد دارد خود را به عنوان یک قدرت دریایی مرتبط فرض کند (Alexandre, 2021: 71).

مقامات آمریکا ضمن احساس تهدید از حضور نظامی چین و با استناد به میلیاردها دلار وام به دولت شدیداً بدهکار جیبوتی با هدف جلوگیری از همکاری کشورهای آفریقایی با چین به شدت نسبت به طرح‌های اقتصادی این کشور هشدار داده‌اند. چین بیش از ۷۰ درصد از بدهی جیبوتی را در اختیار دارد که به گفته برخی ناظران، حاکمیت این کشور آفریقایی را تهدید می‌کند. آنها هشدار می‌دهند که ممکن است





جیپوتی به سرنوشت سربلانکا دچار شود؛ زیرا این کشور مجبور شد کنترل بندر هامبانتوتا^۱ را به شرکت‌های چینی واگذار کند؛ چونکه نمی‌توانست وام‌هایی را که از چین دریافت کرده بود، بازپرداخت کند (France24, 2021). جان بولتون مشاور سابق امنیت ملی دولت آمریکا در خصوص سرمایه‌گذاری چینی‌ها در جیپوتی و دیگر کشورهای همجوار می‌گوید: «آنها عمداً و به گونه‌ای تهاجمی سرمایه‌گذاری‌های خود را در منطقه گسترش می‌دهند تا به مزیت رقابتی نسبت به ایالات متحده دست یابند. چین از رشوه، قراردادهای غیرشفاف و بهره‌گیری استراتژیک از ترفند بدهی استفاده می‌کند تا کشورهای آفریقایی را اسیر خواسته‌های خود کند» (Bolton, 2018). گزارش‌های رسمی چین تنها بر دلایل اقتصادی مشارکت پکن و تقویت نظامی در دریای سرخ و اطراف آن تاکید می‌کنند. با این حال، چین نیز ممکن است علاقه‌مند به محدود کردن فعالیت‌های نظامی و دریایی غرب باشد. به باور چینی‌ها اگر نتوانند قدرت و کنترل لازم را در تنگه باب‌المنندب به دست بیاورند، پس بایستی فضا به نحوی باشد که از تسلط آمریکا به عنوان یک رقیب جدی بر تنگه نیز جلوگیری کنند. بدون تردید ایده پایگاه‌سازی ساحلی در نزدیکی تنگه علاوه بر اینکه به منظور مقابله با تحرکات دزدان دریایی و حفاظت از امنیت دریانوردی کشتی‌های چینی است، نوعی اعلام جدی مبنی بر حضور این کشور است و اینکه دیگر قدرت‌های بزرگ نیز باید منافع سیاسی و اقتصادی آنها را در امنیت گذرگاه‌های بین‌المللی آبی لحاظ کنند

۵. چین و الگوی کسب قدرت و بسط نفوذ در تنگه باب‌المنندب

آنچه که تاکنون ذکر شد ناظر بر احصاء و تحلیل دلایل اهمیت تنگه باب‌المنندب برای چین است، در این فراز سعی بر آن است راهبردهای این کشور جهت حضور میدانی به منظور دفاع از منافع حیاتی تحلیل شود.

۱-۵. نوم‌افزایی

در فرهنگ استراتژیک چین احتیاط کردن و عدم برانگیختن حساسیت‌های سیاست‌مداران و مردم بومی مناطق هدف یک اصل راهبردی است. یکی از ضرب‌المثل‌های معروفی که در چین به طور گسترده استفاده می‌شود این است که: «یک پای محتاط می‌تواند هر جایی راه برود» (Meester And Lanfranchi, 2021: 2). این جمله حاکی از این است که یک کشور محتاط در عرصه سیاست خارجی

1. Hambantota
2. A Careful Foot Can Step Anywhere

می تواند هر موقعیت نامناسبی را اداره کند. به طور کلی چین به لحاظ نرم افزاری در اطراف تنگه اقدامات ذیل را انجام داده است.

۱-۱-۵. مشارکت اقتصادی

۱-۱-۵-۱-۱-۱

همانطور که حضور چین در کانال پاناما و کانال سوئز مصر آشکار می سازد آنها برای تقویت جای پای خود در نقاط ارتباطی استراتژیک و تجاری در سراسر جهان یا نزدیک به آن اهمیت ویژه ای قائل هستند، موقعیت یمن با این الگوی بزرگ تفکر استراتژیک چین مطابقت دارد. موقعیت جغرافیایی یمن آن را به کشوری حیاتی برای چین تبدیل می کند؛ زیرا این کشور را قادر می سازد یک مکان دیده بان بر روی سه نقطه راهبردی منطقه ای یعنی خلیج عدن، دریای سرخ و شاخ آفریقا داشته باشد. یمن می تواند به مثابه پل بین آسیا و آفریقا، و بین اقیانوس هند و مدیترانه، جزء حیاتی از استراتژی جاده ابریشم چین تبدیل شود. کانگ یونگ^۱، سفیر چین در یمن، در مصاحبه ای با شبکه خبری المصنر یمن اشاره می کند که: «یمن از موقعیت جغرافیایی ممتازی برخوردار است؛ زیرا مشرف به دریای سرخ، دریای عرب و باب المندب است. یمن مطمئناً شریک و همکار چین برای ساخت کمربند و جاده خواهد بود. چین بزرگ ترین شریک تجاری یمن و کشور اصلی سرمایه گذار و کمک کننده به یمن قبل از جنگ بود. جاده تغییر نخواهد کرد؛ زیرا یمن از موقعیت ممتاز و ثروت طبیعی غنی و منابع انسانی فراوان برخوردار است. چین مطمئن است که جنگ یمن دیر یا زود پایان خواهد یافت و ما در ساخت ابتکار کمربند و جاده یمن را فراموش نمی کنیم. با اینکه چنین ابتکاری توسط چین پیشنهاد شده، اما متعلق به همه کشورهای واقع در مسیر جاده ابریشم است» (Almasdaronline:2020). اگرچه چین منافع مشخصی برای تقویت همکاری با کشورهای منطقه اطراف باب المندب دارد، با این وجود ابتکار جاده ابریشم دریایی را به عنوان یک ابتکار برد - برد^۲ در نظر گرفته است که نه تنها در خدمت چین است، بلکه به نفع شرکای منطقه ای محاصره کننده تنگه نیز است (Watanabe, 2019:2). از جمله از فعالیت های اقتصادی چین در یمن پس از اتحاد می توان به فعالیت گول مخابراتی چینی هوآوی از سال ۱۹۹۹، قرارداد ۷۲ میلیون دلار برای اکتشاف و تولید نفت در بلوک ۶۹ در شبه و بلوک ۷۱ در حضرموت در سال ۲۰۰۵، سرمایه گذاری ۴۶۵ میلیون دلاری سینوشم در بلوک ۱۰



۳۱۹

بررسی محیط منطقه ای
دریای خزر؛ شناخت
الگوهای منازعه و همکاری
امنیتی

1. Kang Yong
2. Win-Win



منطقه توسعه شرق شهبوا در سال ۲۰۰۸، موافقت شرکت ملی چین برای همکاری‌های اقتصادی خارج از کشور با توسعه سه نیروگاه گاز طبیعی در یمن در سال ۲۰۱۲، کمک به ساخت چهار نیروگاه ۵۰۰۰ مگاواتی و دو نیروگاه دیگر با ظرفیت ۶۰۰ مگاوات با استفاده از زغال سنگ و گازوئیل در شهرهای بلحاف و معابر (Almotamar, 2013)، کمک ۵ میلیون یوانی به آوارگان یمنی در سال ۲۰۰۹، کمک ۵ میلیون دلاری جهت تأمین تجهیزات پزشکی بیمارستان دوستی یمن و چین (Saba, 2013) کمک مالی ۸ میلیون دلاری به وزارت دفاع به همراه کمک هزینه عمومی ۱۶.۴ میلیون دلاری و وام بلندمدت بدون بهره ۳۰ میلیون دلاری در سال ۲۰۱۳ اشاره کرد. دو کشور در سال ۲۰۱۳ توافق کردند که دو بندر کانتینری را در شهرهای جنوبی عدن و الموخا با هزینه ۵۰۸ میلیون دلار توسعه دهند (Trtworld, 2019).

چینی‌ها به جزیره پریم نگاه راهبردی دارند. این جزیره اهمیت بسیار بالایی در برقراری امنیت در تنگه دارد. لازم به ذکر است جزیره پریم در وسط تنگه واقع شده است. پریم با وسعت پنج مایل مربع، کلید کنترل باب‌المنندب است. چینی‌ها آگاهی دارند که جزیره پریم قابلیت زیادی جهت وقفه و یا ممنوعیت کشتیرانی در تنگه باب‌المنندب از یک سو و همچنین کمک به امنیت دریانوردی از جانب دیگر می‌کند. جاده ابریشم در یمن پس از جنگ می‌تواند کاتالیزوری برای افزایش همکاری‌های تجاری و اقتصادی دوجانبه باشد، موقعیت جغرافیایی یمن پس از جنگ همچنان استراتژیک خواهد ماند و با یکی از مهم‌ترین کریدورهای کشتیرانی بین‌المللی در نزدیکی تنگه باب‌المنندب هم‌مرز است. بانک جهانی گفته که بازسازی پس از جنگ به کمک خارجی گسترده نیاز دارد (Worldbank, 2019: 181) و سابقه چین در اجرای پروژه‌های توسعه در یمن، این کشور را برای چنین کارهایی در آینده مناسب می‌سازد. برقراری ثبات مجدد در یمن منجر به تقویت ابتکار جاده ابریشم دریایی می‌شود. در همین رابطه ژانگ جون^۱، فرستاده چین در سازمان ملل در نوامبر ۲۰۱۹، اشاره می‌کند که: «اگرچه یمن اهمیت مستقیمی برای اهداف کلی سیاست خارجی چین ندارد، اما این کشور همچنان موقعیت ژئواستراتژیکی مهمی را در بین خطوط کشتیرانی بین‌المللی دارد. چینی‌ها مایل است صلح و ثبات در یمن برقرار شود تا شرکت‌های چینی بتوانند سرمایه‌گذاری‌ها و تجارت قبل از سال ۲۰۱۱ را از سر بگیرند و نقش مهمی در بازسازی یمن پس از جنگ ایفا کنند. یمن از نظر اقتصادی نقش فعال‌تری در طرح کمر بند و جاده پکن ایفا می‌کند» (Jun, 2019). پروژه‌های بازسازی پس از جنگ در بخش انرژی و زیرساخت با اهداف چین تلاقی می‌کنند، به ویژه

1. Zhang Jun

احیای پروژه توسعه بندر کانتینری عدن و موخا، که پیوندهای بیشتری را در بخش جاده ابریشم دریایی طرح کمربند و جاده پکن ایجاد می‌کند (Al-Khawlani, 2021:21).

۲-۱-۵. جیبوتی

جیبوتی اولین کشور واقع در شاخ آفریقا است که اهمیت ویژه‌ای برای چین دارد. جیبوتی در ورودی جنوبی دریای سرخ در مسیر کانال سوئز قرار دارد. این کشور کوچک بین اتیوپی، اریتره و سومالی قرار گرفته است. مرز غربی جیبوتی در باریک‌ترین قسمت تنگه باب‌المنندب قرار دارد که دریای سرخ و خلیج عدن را به هم متصل می‌کند. این مرز از اهمیت اقتصادی و استراتژیک بالایی برخوردار است. تمام کشتی‌های اروپایی که از دریای سرخ وارد دریای مدیترانه می‌شوند، از طریق کانال سوئز و به سمت شرق و جنوب آسیا، و همچنین استرالیا، از ناحیه غربی با وسعت ۲۶ کیلومتری عبور می‌کنند. چینی‌ها با علم به اینکه نفوذ در سمت شرقی تنگه یعنی ناحیه یمن مقداری زمان‌بر است، سعی بر این دارند که ۱۴ مایل دورتر یعنی در راس سیان^۱ از طریق ساخت تأسیسات و زیرساخت‌های ضروری، حضور خود را نهادینه کنند. چینی‌ها در تلاش هستند که نفوذ زیادی در ناحیه غربی باب‌المنندب داشته باشند تا در صورت اعمال هر گونه تهدید علیه منافع این کشور در تنگه به سرعت وارد عمل شوند. چین جیبوتی را به واسطه موقعیت ارزشمند آن به عنوان یک دژ استراتژیک^۲ در شاخ آفریقا می‌داند. چنین موقعیت ارزشمندی با وجود اندازه کوچک و موقعیت جهان‌سومی آن، بیش از پیش موجب جلب نظر پکن شده است. این کشور کوچک واقع در شرق آفریقا به عنوان محل اولین پایگاه نظامی ارتش آزادی‌بخش خلق در خارج از کشور است، اما همچنین به عنوان یک مرکز تجاری بزرگ برای شرکت‌های چینی به ویژه در صنعت حمل و نقل و لجستیک عمل می‌کند.

مانند بسیاری از مکان‌هایی که در امتداد طرح کمربند و جاده چین واقع شده‌اند، پکن به طور قابل توجهی در زیرساخت‌های جیبوتی سرمایه‌گذاری کرده است و از طریق بستن قراردادهای مجذوب که منافع ژئوپلیتیکی چین را ارتقا می‌دهد، سرمایه‌گذاری کرده است. به عنوان مثال، جیبوتی با حجم زیادی از چین وام می‌گیرد و سهم پکن از بدهی جیبوتی ۹۱٪ درصد است (Coffey, 2018). چین سعی کرده که توسعه-طلبی دریایی خود در مقیاس جهانی خود را با دستور کار جیبوتی برای تبدیل خود به یک مرکز تجاری

1. Ras Siyyan
2. Strategic Stronghold



۳۲۱

بررسی محیط منطقه‌ای
دریای خزر؛ شناخت
الگوهای منازعه و همکاری
امنیتی



تجاری برای منطقه شاخ آفریقا ترکیب و جمع کند. در سال ۲۰۱۵، چین توافقی با دولت جیبوتی برای ایجاد بندر چند منظوره دوراله امضا کرد. بندر دوراله به مالکیت شرکت چینی موسوم به مرچنتس پورت هلدینگز^۱ در آمده است که ۲۳/۵ درصد از سهام آن را تحت اختیار قرار داده است. این شرکت بندر چند منظوره دوراله و منطقه آزاد تجاری بین‌المللی جیبوتی را توسعه داده است (Cabestan, 2012:54).

جیبوتی پس از اینکه نتوانست منابع مالی مورد نیاز خود را از ایالات متحده و دیگر منابع غربی تضمین کند، جهت جذب منابع سرمایه‌گذاری به چین روی آورد. منطقه آزاد تجاری بین‌المللی جیبوتی با پروژه-ای به ارزش ۳.۵ میلیارد دلار در زمینی به مساحت ۴۸۰۰ هکتار در نظر گرفته شده است. اولین مرحله پروژه مورد بحث در سال ۲۰۱۸ افتتاح شد (Caslin, 2021). بیشتر پروژه‌های زیربنایی به ارزش ۱۴.۴ میلیارد دلار در این کشور توسط بانک‌های چینی تامین مالی می‌شوند، هنگامی که پروژه‌ها تکمیل شود، جیبوتی ضمن تقویت موقعیت خود به عنوان یک مرکز تجاری، به بزرگترین منطقه آزاد تجاری در آفریقا تبدیل خواهد شد. علاوه بر این قرار است تا سال ۲۰۲۵ بیش از ۵۰۰۰۰ شغل برای مردم جیبوتی ایجاد شود (Jincui, 2021). پول و کمک‌های مالی چین به رویای دولت جیبوتی برای توسعه سریع و تبدیل شدن به سنگاپور آفریقا^۲ دامن زده است. به همین دلیل رویکرد دولت و مردم جیبوتی نسبت به چین برخلاف نگاه آنها به قدرت‌های غربی بسیار مثبت است. تا جایی که عبدالرحمان احمد^۳ مدیر یک پروژه بین‌المللی در جیبوتی می‌گوید: «بسیاری از مردم با توجه به اندازه کوچک کشورشان، کمبود منابع و تهدیدات بالقوه همسایگانی مانند اتیوپی، سومالی و اریتره، به ارتش‌های خارجی به عنوان یک نیروی ثبات‌آفرین نگاه می‌کنند. ما هیچ مشکلی برای حضور چینی‌ها در اینجا نمی‌بینیم. آنها منابع مالی را فراهم می‌کنند و به ایجاد بازدارندگی در مقابل کسانی که دوست دارند جیبوتی را ضمیمه خود کنند، کمک می‌کنند» (Jacobs And Perlez, 2017).

۲-۱-۵. بی‌طرفی و تعامل چندجانبه

پکن عمدتاً روابط خود کشورهای خاورمیانه را اقتصادی می‌بیند و علاقه‌مند به حفظ بی‌طرفی در تنش‌های منطقه‌ای هستند. آنچه‌چیزی که به چینی‌ها جهت نیل به این راهبرد کمک می‌کند سیاست تعادل‌محور آنها

1. Port Merchants China Holdings

3. Abdirahman M. Ahmed

مبنی بر عدم اتحاد با هیچ یک از طرفین فعال و به بیان بهتر گردانندگان جناح‌های اصلی مناقشات منطقه‌ای است؛ چنین مسئله‌ای باعث شده که در بحران اخیر یمن نقش مستقیم و مخرب چین را نتوان مشاهده کرد، با حمله عربستان و متحدان در ۲۶ مارس ۲۰۱۵ به یمن جهت بازگردان مجدد عبدربه منصور هادی^۱ به قدرت (Darwich, 2018:7)، چین موضع خود را آشکارا اعلام نکرد و ملاحظیات و منافع اقتصادی را بیش از هر چیزی در اولویت قرار داد. با ادامه بحران این کشور همزمان که حملات به زیرساخت‌های نفتی کشور عربستان را محکوم می‌کند، ارسال کمک‌های بشردوستانه به یمن را در دستور کار قرار می‌دهد و به موازات نیز با هیئت‌های حوثی در عمان دیدار کردند. همچنین سفیر این کشور در یمن دیپلماسی عمومی و ذهنیت‌سازی مثبت مردم یمن نسبت به چین را در دستور کار قرار داد. در همین رابطه کانگ یونگ^۲، سفیر چین در یمن، می‌گوید: «آیا چین در تاریخ یمن را اشغال کرده است؟ آیا چین به یمن حمله کرد؟ آیا چین از جنگ یمن برای به دست آوردن منافع خود استفاده کرد؟ کدام کشور ۱۰۰ سال پیش ناوگان را به عدن فرستاد و صلح، رفاه و توسعه را به ارمغان آورد؟ و کدام کشور تیم مهندسی، پزشکی و آموزشی را در قرن گذشته برای ساختن جاده‌ها و پل‌ها، درمان بیماران، نجات جان‌ها و آموزش مردم در یمن فرستاد؟ کدام کشور شهروندان خود را برای کمک به یمن قربانی کرد و برخی از آنها در تنها قبرستان شهدا در صنعا خوابیدند؟ کدام کشور در حال حاضر بسیاری از کالاها را با کیفیت خوب، قیمت ارزان و ارتباطات راحت و سریع برای کاهش درد و رنج مردم یمن در اختیار یمنی‌ها قرار می‌دهد؟» (Almasdaronline:2020).

۲-۵. سخت‌افزاری

۱-۲-۵. نظامی

با افزایش تقاضاها از ارتش چین برای حفاظت از امنیت منافع برون‌مرزی به ویژه مسیرها و تنگه‌های حیاتی، نیاز به انجام عملیات در خارج از منطقه، استقرار پایگاه خارجی این کشور عملاً اجتناب‌ناپذیر شده است. چین به طور پیوسته در حال افزایش توانایی خود برای ایجاد قدرت و ایمن‌سازی انتهای غربی این خط حیاتی است. در واقع نیازهای رو به رشد چین به انرژی و خاورمیانه به عنوان بازاری برای رفع این نیازها، تامین امنیت تنگه باب‌المندب را برای این کشور مهم ساخته است (Guroi And

1. Abd Rabbo Mansour Hadi
2. Kang Yong



Shahmohammadi, 2019:12). نگرانی‌های چین در این زمینه در سال ۲۰۰۸ مشخص شد؛ زمانی که پکن تصمیم گرفت با اعزام مستقیم کشتی‌های جنگی به این منطقه به تلاش‌های بین‌المللی ضد دزدی دریایی در خلیج عدن بپیوندد. با گذشت زمان، به دلیل تداوم حضور نیروی دریایی پکن و همچنین در پرتو استقرار گسترده نیروهای حافظ صلح چین در سودان جنوبی و جمهوری آفریقای مرکزی، ردپای نظامی چین در منطقه حتی بیشتر شده است. این امر به تدریج ابعاد امنیتی مرتبطی را به منافع چین در شاخ آفریقا اضافه کرده است و در نهایت منجر به ایجاد اولین پایگاه دریایی نظامی برون‌مرزی دائمی در جنوب دریای سرخ و بندر چند منظوره دوراله^۱، در مجاورت پایگاه دریایی در سال ۲۰۱۷ در جیبوتی شد (Meester And Lanfranchi, 2021:5). بر اساس توافق با جیبوتی چین تا سال ۲۰۲۶ با تعداد ۱۰۰۰۰ سرباز در این کشور حضور دارد. به دنبال آن در سال ۲۰۱۷ کشتی‌های جنگی از ژانجیانگ^۲ در جنوب چین برای ایجاد یک پایگاه پشتیبانی^۳ در کشور شاخ آفریقا به حرکت در آمدند. چین بر این اعتقاد است که این پایگاه عملکرد آنها در مأموریت‌هایی مانند اسکورت، حفظ صلح و کمک‌های بشردوستانه در آفریقا و غرب آسیا را تضمین می‌کند (Aljazeera, 2017).

ساخت اولین پایگاه نظامی پکن در خارج از کشور از نظر سیاسی به چین اطمینان می‌دهد که عمق استراتژیک لازم برای دریاهای اطراف خود از جمله دریای زرد، دریای چین شرقی و دریای چین جنوبی را در اختیار داشته باشد و دیگر محدود به مرزهای آبی خود نیست. این موضوع برای چین اهمیت راهبردی دارد؛ زیرا یک مزیت تاکتیکی احتمالی را در صورت درگیری در آینده از هم اکنون تضمین می‌کند؛ چرا که هم زیرساخت‌ها با پشتیبانی لجستیکی بیشتر از ناوگان خود در منطقه‌ای دور از سرزمین اصلی چین قرار دارند و هم در زمان صلح، به افزایش امنیت دریایی در منطقه کمک می‌کنند. منطقه‌ای که در آن تهدیدهای زیادی از جمله درگیری بین گروه‌های مخالف (مانند موردی که در یمن و سومالی وجود دارد) و دزدی دریایی وجود دارد. چینی‌ها قصد دارند که هیچگونه باج‌راهی در مسیر تجارت دریایی این کشور در فراسوی مرزها وجود نداشته باشند. پدیده دزدی دریایی یک تهدید عمده برای چین است. دزدان دریایی که کشتی‌های چینی را در خلیج عدن و اقیانوس هند تهدید می‌کند عمدتاً با منطقه پانتلند^۴

1. Doraleh
2. Zhanjiang
3. Support Base
4. Puntland

سومالی - به عنوان مرکز ثقل پایگاه‌های دزدی دریایی - مرتبط است (Love, 2009:4). از نظر اقتصادی امنیت خطوط ارتباطی دریایی در سراسر اقیانوس هند غربی برای واردات انرژی مورد نیاز چین، وارداتی از کشورهای تولیدکننده خلیج فارس و همچنین از آفریقا، حیاتی است؛ زیرا پکن به وضوح متعهد به تنوع بخشیدن به عرضه خود است. بنابراین، ساخت پایگاه نظامی در جیبوتی، به طور دقیق در راستای تضمین امنیت انرژی است که چین برای واردات انرژی و مواد خام و امنیت اقتصادی برای صادرات محصولات خود به آن نیاز دارد، که برای رشد اقتصادی و ثبات اجتماعی چین بسیار مهم است. از نظر نظامی، پایگاه جیبوتی به پکن اجازه می‌دهد تا قدرت و توانایی‌های دریایی خود را برای رقابت نزدیک با قدرت‌های بزرگ رقیب ارائه دهد. این قدرت رقیب ایالات متحده است که امکانات نظامی قابل توجهی تنها در چند کیلومتری چین مستقر ساخته است (Alexandre, 2021:65).

با وجود این تأسیس پایگاه پشتیبانی ارتش آزادیبخش خلق چین^۱ در سال ۲۰۱۷ در جیبوتی زنگ خطر را در واشینگتن به صدا درآورده است. در همین رابطه مؤسسه صلح ایالات متحده^۲ اشاره می‌کند که: «افتتاح اولین پایگاه نظامی خارج از کشور چین در جیبوتی، در امتداد یکی از شلوغ‌ترین و حیاتی‌ترین آبراه‌های جهان و در مجاورت پایگاه‌های نظامی ایالات متحده و سه کشور دیگر، مخاطرات ژئوپلیتیکی^۳ در منطقه را بیشتر افزایش داده است. چالش‌های فوری ناشی از نزدیکی پایگاه نظامی چین با مسافت حدود ۸ کیلومتر از پایگاه نظامی ایالات متحده موسوم به کمپ لمونیر^۴ و چالش‌های بلندمدت ناشی از حضور چین در تنگه باب‌المنندب و توانایی رو به رشد آن برای اعمال کنترل بر آبراه‌های استراتژیک، نگرانی‌هایی را در واشینگتن ایجاد کرده است» (United States Institute Of Peace, 2020:۴). لیانگ فانگ^۵، استاد دانشگاه دفاعی ملی چین با محکوم کردن موضع‌گیری اندیشکده‌ها و مقامات آمریکایی می‌گوید: «کانال سوئز و باب‌المنندب در میان ۱۶ نقطه گلوگاه دریایی جهانی قرار دارند که ایالات متحده می‌خواهد آنها را کنترل کند. این مسئله تهدیدی بزرگ برای فعالیت‌های نظامی و اقتصادی چین است» (Fang, 2011:23). چین در شرایط کنونی بیش از اینکه اقتصاد را در خدمت مقوله‌های نظامی قرار بدهد، تحرکات نظامی را پیشروانی مهم جهت قوام‌بخشی هر چه بیشتر به منافع اقتصادی و تجاری برون‌مرزی به شمار می‌آورد. البته



1. Chinese People's Liberation Army(Pla)
2. United States Institute Of Peace
3. Geopolitical Stakes
4. Camp Lemonnier
5. Liang Fang

مقصود این نیست که تقویت قدرت نظامی جایگاهی در منظومه فکری چینی‌ها نداشته باشد، بلکه این کشور نوعی درهم تنیدگی بین قدرت اقتصادی و توانمندی‌های نظامی می‌بیند، به واقع اقتصاد قوی را دریچه‌ای به سمت تبدیل شدن به ابرقدرتی نظامی و حضور فراسرزمینی می‌نگرد. لذا امروزه ملاحظه می‌شود که قدرت اقتصادی چین پشتوانه مناسبی برای دائر شدن پایگاه نظامی در شاخ آفریقا است و ضمن کسب چنین منزلت نظامی، اقدام به دفاع از منافع مالی در فراسوی مرزها می‌کند.

نتیجه‌گیری

تنگه باب‌المندب هر چند میان دو کشور عربی با ساختارهای سیاسی شکننده، سیستم اقتصادی معیوب و قدرت نظامی ضعیف قرار گرفته است، اما رونق تجارت جهانی پیوند تنگاتنگی با آن دارد و در تاریخ برهه‌ای وجود ندارد که بی‌اهمیت شده باشد. پویایی‌شناسی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا حاکی از این است که این تنگه نقطه‌ای ذاتاً بین‌المللی است. یک سیستم سیاسی و حکمرانی درست و مطلوب را می‌توان با اتکا به فکر درست و نظریات مناسب دائر کرد، اما لزوماً این مسئله به تنها مؤلفه‌ی نقش‌آفرین در قدرتمندی یک کشور منتهی نمی‌شود، در نتیجه کشورها به منظور قدرتمندی به ناگزیر به دنیای بیرون روی می‌آورند. این ورود می‌تواند ناظر بر کسب بازارهای خارجی، تسخیر منابع فسیلی و زیرزمینی حیاتی یا نظامی مبنی بر ایجاد پایگاه‌های زمینی و دریایی، یا تسلط بر جزایر، بنادر و تنگه‌های راهبردی باشد. چین اکنون یک قدرت بین‌المللی است که چشم‌انداز حضور تدریجی این کشور در نواحی برون‌مرزی برجستگی خاصی یافته است و در این راستا نگاه جدی به بنادر، جزایر و تنگه‌های بین‌المللی دارد. ماهیت و هدف پژوهش حاضر نیز این بود که ضمن پرداختن به دلایل اهمیت راهبردی تنگه باب‌المندب برای چین، طرح‌های میدانی که این کشور به منظور پاسداشت از منافع‌اش در مجاور تنگه انجام داده است، مورد موشکافی و تبیین قرار گیرد. نظام سیاست‌پردازی چین به گونه‌ای است که در منطقه‌شناسی و هزینه‌کرد برون‌مرزی، دقت نظر بسیار زیادی می‌شود. معمولاً مناطقی که در نگاه آنها حائز اولویت باشد، با تمرکز بر جنبه نرم قدرت و برنامه‌های اقتصادی و توسعه محور حضور همه‌جانبه در آن گستره پیدا می‌کنند. پیرامون اهمیت تنگه می‌توان گفت که باب‌المندب بواسطه ایجاد پیوند استراتژیک در مسیر تجارت دریایی بین دریای مدیترانه و اقیانوس هند از مسیر دریای سرخ و کانال سوئز، از عمده نقاط ژئواستراتژیکی است که - همراه با تنگه هرمز و مالاکا - در گرانیگاه^۱ جاده ابریشم دریایی چین قرار دارد. ابرپروژه جاده ابریشم



دریایی نیازمند پشتوانه‌سازی برون‌مرزی است، پتانسیل بسیار قوی مالی چین هر چند شرط لازم جهت کاربست اهداف اقتصادی باشد، اما به تنهایی کفایت لازم را ندارد. در این راستا نفوذ در تنگه‌های بین-المللی و آب‌های مجاور تسریع‌کننده جاده ابریشم دریایی است. این تنگه به مثابه پلی ایفای نقش می‌کند که چندین منطقه را به هم متصل می‌کند و بستر توسعه اقتصادی پکن را در مقیاس جهانی فراهم می‌سازد، در نتیجه تجارت ارزان چین با دنیا پیوند معنادار و مستقیمی با نفوذ در تنگه دارد. چین نیز به عنوان یک قدرت جهانی از طریق کسب سطح مناسبی از نفوذ در باب‌المنذب ضمن اینکه می‌خواهد از امنیت انرژی و تجارت دریایی خود حمایت کند، به دنبال تحکیم حضور خود در کشورهای شاخ آفریقا و خلیج عدن است. شناخت بیشتر اهمیت باب‌المنذب در نگاه چین با بررسی اقدامات عملی آنها در اطراف تنگه بیش از پیش آشکار می‌شود. کسب سطح مناسبی از قدرت چانه‌زنی در یک تنگه از طریق نفوذ در جزایر و کشورهای مجاور آن برای چینی‌ها میسر می‌شود، به همین خاطر دو کشور یمن و جیبوتی عناصر کلیدی نفوذ چین در تنگه خواهند بود. از آنجا که باب‌المنذب میان این دو کشور قرار گرفته، لذا چینی‌ها با استفاده از اهرم‌های مختلف و سازگار با جغرافیا و فضای سیاسی و اقتصادی دو واحد سیاسی فوق، سعی کرده موقعیت باثباتی برای خود ایجاد کند. با توجه به اینکه یمن اکنون درگیر یک بحران فرسایشی شده و طیف وسیعی از متحدان عربی چین از جمله عربستان و امارات در یک سوی بحران هستند لذا چین سعی بر این داشته تا رویکرد سیاسی را اتخاذ کند که منافع بلندمدت استراتژیکی این کشور در خلیج و بندر عدن، تنگه باب‌الندب، بنادر یمنی واقع در دریای سرخ از جمله المخا در معرض تهدید نباشد. به همین خاطر عمده طرح‌های اقتصادی در سمت یمنی تنگه تعطیل شده است. تحت چنین شرایطی تمرکز چین بر سوی دیگر تنگه یعنی رأس سیان و مشخصاً کشور جیبوتی گذاشته شده است.

طرح توسعه بندر چند منظوره دوراله با کاربری‌های تجاری و نظامی، همزمان که باعث تقویت جایگاه چین در شاخ آفریقا و سپس در نواحی دیگر این قاره می‌شود، موقعیت بی‌نظیری به لحاظ نفوذ در تنگه در اختیار پکن قرار داده است. به نظر می‌رسد چین در وهله اول روی موفقیت‌الگوی نفوذ اقتصادی خود در اطراف تنگه حساب می‌کند تا اینکه چنین موفقیتی به حضور نظامی و نفوذ استراتژیکی بلندمدت تبدیل شود. چین می‌داند که اقتصاد آن‌ها به تجارتی که از تنگه می‌گذرد وابسته است و به همین دلیل تصمیم گرفته تا حضور نظامی خود را در منطقه تقویت کند تا در نهایت دسترسی خود را به این مسیر تجاری مهم تضمین کند. در پایان می‌توان گفت که چین نگاه ایجابی و سلبی به تنگه باب‌المنذب دارد. نگاه ایجابی ناظر بر قدرت‌آفرینی و ظرفیت‌سازی در سپهر نفوذ بیشتر در بنادر احاطه‌کننده‌ی تنگه یا در نزدیکی و

مجاورت آن از طریق سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها است، از سوی دیگر نگاه سلبی نیز ناظر بر جلوگیری از تسلط قدرت‌های رقیب بر تنگه، خنثی‌سازی اثر بحران‌های منطقه‌ای بر امنیت تردد دریایی و همچنین مقابله با تهدید دزدان دریایی است.

References

- Ajorloo, M J ؛ Turk, R (2014). The Strategic Importance Of The Strait Of Tiran In The Conflict In South West Asia, *Geopolitics Quarterly*, Volume:10(4), Pp 70-92. (in persian)
- Alexandre, A (2021). The Strait Of Bab El-Mandeb: Stage Of Geopolitical Disputes, , *E-Journal Of International Relations*, 12(2), Pp. 58-74.(in English)
- Al-Khawlani, H (2021). China Prioritizes Gulf Economic, Oil Relationships; Yemen Can Wait, *The Sana'a Center For Strategic Studies* .(in English)
- Cabestan, j(2012). China And Ethiopia: Authoritarian Affinities And Economic Cooperation, *China Perspectives* .(in English)
- Darwich, M (2018).The Saudi Intervention In Yemen: Struggling For Status, *Insight Turkey*, 20(2), Pp. 125- 142.(in English)
- Dutton, p and et al(2020).China Maritime Report No. 6: Djibouti: China's First Overseas Strategic Strongpoint, *U.S. Naval War College Digital Commons*, Reports. 6. (in English)
- Dalton, M ؛ Hunt Friend ,A (2018). Blowing the Horn: How the United States Can Reclaim the Strategic Initiative in the Bab al Mandeb, *Center for Strategic & International Studies*. (in English)
- Eini, N (2020). Role Of Malacca Strait With A Geopolitical And Strategic Approach, *Geopolitics Quarterly*, 16(4). Pp 264-287(in persian).
- Fang, L (2011). On Maritime Strategic Access, Beijing: *Current Affairs Press*. (in English)
- Gurul, J؛ Shahmohammadi, P (2019). China's Maritime Strategy In The Arabian Sea And Its Potential Ramifications For The Region, Projecting Power Westwards, *Center For Applied Research In Partnership With The Orient*, Study7. (in English)
- Greyling, W (2021). Suez Canal blockage: Supply chain vulnerability, *spglobal* , available at: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/suez-canal-blockage-supply-chain-vulnerability.html>(in English)
- Kamran, H؛ Hoss Hasmath, R (2014). White Cat, Black Cat Or Good Cat: The Beijing Consensus As An Alternative Philosophy For Policy Deliberation? The Case Of China , Department Of Social Policy And Intervention University Of Oxford, *Barnett Working Paper* ,14-02. (in English)
- Krivilev, V (2009). Geopolitics And Environmental Security, *Nato Science For Peace And Security Series C: Environmental Security*, <https://Springerlink3.MetapressCom/Content/G4071444683837mw/Resource-Secured>(in English)
- Lons, C And Et Al(2019), China's Great Game In The Middle East, The European Council On Foreign Relations (Ecfr), Policy Brief. (in English)
- Lott, A (2021). Maritime Security Threats And The Passage Regime In The Bab El-Mandeb, *Online The Nclos Blog*, Available At: <https://Site.Uit.No/Nclos/2021/06/21/Maritime-Security-Threats-And-The-Passage-Regime-In-The-Bab-El-Mandeb>(in English)



Meester, J ؛ Guido,L (2021).The Uae And China In The Horn Of Africa: Implications For Eu Engagement,Netherland Institute Of International Relations ,*Clingendael Policy Brief*. (in English)

Monnie, A (2019). Strategic Implications For The United States Of The Belt And Road Initiative In Africa, *Independent Study Project (Isp) Collection*. 3127. (in English)

Ploberger,C (2017). One Belt, One Road – China’s New Grand Strategy, *Journal Of Chinese Economic And Business Studies*, 15(3). Pp289-305. (in English)

Narbone, L ؛ Widdershoven, C (2021). The Red Sea Link. Geo-Economic Projections, Shifting Alliances, And The Threats To Maritime Trade Flows, *European University Institute*, Research Project Report Rscas/Middle East Directions. (in English)

O’hanlon, M (2020). A Conversation With Chairman Of The Joint Chiefs Of Staff General Mark Milley, *The Brookings Institution*. (in English)

Worldbank(2019). Yemen’s Economic Update , Available At: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/365711553672401737-0280022019/original/yemenmeuapril2019eng.pdf>(in English)

Wuthnow, J (2020). The Pla Beyond Asia: China’s Growing Military Presence In The Red Sea Region, *Center For The Study Of Chinese Military Affairs*, Strategic Forum National Defense University, No. 303. (in English)

Jun, Zhang(2019), What Is China Doing In Yemen?, Trtworld, Available At:<https://www.trtworld.com/middle-east/what-is-china-doing-in-yemen-32183>

