

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



فهرست مطالب

- ادبیات امنیت انرژی روسیه و راهبردهای آینده
شهاب‌الدین شکری/ مهدی سنایی ۳
- همگرایی اتحادیه اقتصادی اوراسیا: روندها و پویایی‌ها (۲۰۲۲-۲۰۱۵)
سمیه مختاری/ سید محمدکاظم سجادیپور ۳۵
- دیرینه‌شناسی رویکرد چین به خلیج فارس: از سفرهای چنگ‌ها تا شی جین‌پینگ
ابراهیم آقامحمدی/ مرضیه فتاحی ۶۷
- ایران و بریکس: مهاریک‌جانبه‌گرایی در عصر‌گذار
کامران لطفی ۹۵
- جنگ دوم قره‌باغ و ساختار قدرت در قفقاز جنوبی
احمد رسولی/ دکتر علیرضا سلطانی ۱۲۵
- دیپلماسی انرژی ترکیه: راهبرد توسعه حزب عدالت و توسعه
صیاد صدری علی‌بابالو ۱۵۳
- ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا: فرصت‌های مقابله با تحریم‌ها
محمدصادق غلامی/ بهاره سازمند ۱۷۷
- قدرت هوشمند روسیه و مناقشه رژیم صهیونیستی و فلسطین (۲۰۲۴-۲۰۱۲)
علی اکبرپور آلمه جوقی ۲۰۱
- نظم امنیتی اوراسیا: از ایده تا عمل
عسگر صفری/ سعیده مرادی‌فر ۲۲۹
- موازنه‌سازی چین در آسیای مرکزی: پیش‌ران‌ها و پس‌ران‌ها
محسن جمشیدی/ احمد شوهانی ۲۵۹

دیرینه‌شناسی رویکرد چین به خلیج فارس:

از سفرهای چنگ‌هه تا شی جین‌پینگ

ابراهیم آقامحمدی^۱

مرضیه فتاحی^۲

چکیده

روابط ایران و چین در طول تاریخ، در یک سیر پیوسته، از فراز و فرود بسیاری برخوردار بوده است. این روابط، چه در دریا و چه خشکی، تحت تأثیر عوامل داخلی یا خارجی قرار گرفته که از دیدگاه‌های گوناگونی قابل بررسی است. پژوهش حاضر به طور ویژه دو بعد را در تاریخ میانه و معاصر در نظر گرفته و به این پرسش می‌پردازد که چه عواملی سبب شده است تا دو دولت هژمونی طلب مینگ و شی جین‌پینگ در قرن پانزدهم و بیست و یکم به خلیج فارس و تنگه هرمز روی آورند. فرضیه اصلی پژوهش بر این باور است که خلیج فارس و تنگه هرمز در ابعاد گوناگون این توانایی را دارند تا در پیشبرد و تحقق یک طرح جهانی از اثرگذارترین عوامل باشند. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که دولت مینگ با استفاده از موقعیت تجاری و ارتباطی خلیج فارس و تنگه هرمز در پی انحصار تجارت جهان برآمده بود و دولت شی جین‌پینگ نیز در اجرای دکترین خود، علاوه بر کارکردهای پیشین این منطقه، در مناسبات جهان امروز از نفت خلیج فارس نیز برخوردار است. پژوهش حاضر در گردآوری مطالب خود از روش توصیفی - تحلیلی استفاده کرده است.

▪ واژگان کلیدی:

خلیج فارس، تنگه هرمز، چین، چنگ‌هه، مینگ، شی جین‌پینگ.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۰۹/۰۳

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۲/۱۹

۱. دانشیار روابط بین‌الملل، گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه اراک، اراک، جمهوری اسلامی ایران.

e-aghamohammadi@araku.ac.ir

۲. فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد تاریخ، دانشگاه اراک، اراک، جمهوری اسلامی ایران. marziyehfattahi60@gmail.com

مقدمه

بخش بزرگی از تاریخ بشر متأثر از روابط بین‌الملل است که در طول تاریخ، بنا به دلایل گوناگون، مسیرهای متفاوتی را تجربه کرده است. نگاهی کوتاه به جهان معاصر نشان می‌دهد که در طول جنگ سرد، ایالات متحده و اتحاد جماهیر شوروی معرف قدرت در قالب نظام دوقطبی بودند، همان‌گونه که ساموئل هانتینگتون معتقد است، پس از آن سیاست جهانی از نظم دوقطبی عبور کرده و اکنون در عصر تک چندقطبی به سر می‌برد و سپس وارد دوران چندقطبی خواهد شد. اکنون این تمرکز قدرت را می‌توان مشخصاً در آسیا یافت که با دکتربین شی جین‌پینگ تعریف می‌شود که در این میان بر حسب نیازهای متقابل چین و ایران، دو کشور جهت دهنده نظم منطقه خلیج فارس را به یکدیگر نزدیک کرده است. تلاش‌های چشمگیر شی جین‌پینگ در راستای تغییر نظم جهانی از طریق ارتباط با سایر مناطق و کشورها تأثیر مستقیمی بر وضعیت سیاسی و اقتصادی خلیج فارس می‌گذارد. ارزیابی روابط سیاسی - تجاری چین با خلیج فارس از این جهت حساس‌تر می‌شود که با نگرش تاریخی به دیپلماسی شی جین‌پینگ، می‌توان گفت که او میراث‌دار سفرهای گسترش‌گرایانه دریاسالار چنگ‌هه است. او در سده پانزدهم میلادی مدلی را در دیپلماسی سیاسی چین تعقیب کرد که امروزه اساس دکتربین شی جین‌پینگ قرار گرفته است.

اگر چه اساس روابط بین‌الملل بر پایه موازنه قوا و نه پیشینه تاریخی است، اما نگرش تاریخی مثبت انگاری منابع متعدد داخلی نسبت به حضور چین در خلیج فارس، به واسطه عدم وجود پیشینه استعماری آن کشور را نفی می‌کند؛ لذا پژوهش حاضر به این پرسش می‌پردازد که چه عواملی سبب شده است تا دو دولت هژمونی‌طلب مینگ و شی جین‌پینگ در قرن پانزدهم و بیست و یکم به خلیج فارس و تنگه هرمز روی آورند. فرضیه اصلی این است که خلیج فارس و تنگه هرمز در ابعاد گوناگون این توانایی را دارند تا در پیشبرد و تحقق یک طرح جهانی از اثرگذارترین عوامل باشند. پژوهش حاضر در گردآوری مطالب خود از روش توصیفی - تحلیلی استفاده کرده است. با این مقدمه، پس از بررسی دیرینگی روابط سیاسی - تجاری چین با خلیج فارس و ایران، به جایگاه و کارکردهای خلیج فارس و تنگه هرمز در طول تاریخ و در نظام جهانی حاضر پرداخته می‌شود، سپس عملکرد چنگ‌هه در طول سفرهایش به خلیج فارس و دیگر نواحی مورد بررسی قرار می‌گیرد، بعد از آن راهبرد دریایی دولت مینگ در خلیج فارس و تنگه هرمز با دولت شی جین‌پینگ مورد مقایسه قرار گرفته و در نهایت نتیجه‌گیری ارائه می‌گردد. به عبارتی دیگر، پژوهش حاضر همگام با بررسی روابط درازمدت ایران و چین این مسئله را در نظر گرفته است که کارکردهای متفاوت و مشابه خلیج فارس و تنگه هرمز در تعیین سیاست جهانی قرن پانزدهم و بیست و یکم چگونه است. مباحث مطرح شده از دو نظر حائز اهمیت است: نخست آنکه پیشینه تاریخی هژمونی دریایی شی جین‌پینگ را ارزیابی می‌کند و دوم آنکه در مطالعات روابط

بین‌المللی کنونی مبحث مغفول مانده‌ای از تاریخ خلیج فارس در سده پانزدهم را ارائه می‌نماید. شفاف‌سازی این موضوع می‌تواند در نگرش دستگاه دیپلماسی نسبت به ارتقای رابطه با چین و مدیریت روابط دوجانبه تأثیرگذار باشد.

پیشینه پژوهش. کتاب‌ها و مقالات بسیاری به جایگاه فعال خلیج فارس در سیاست خارجی چین پرداخته‌اند. در واقع این امر بدیهی است که مسائل مرتبط با خلیج فارس و تنگه هرمز پژوهش‌های گسترده‌ای را از مناظر گوناگون به همراه خواهند داشت؛ اما با توجه به پژوهش‌های صورت گرفته، موضوع حاضر که تکامل نقش آفرینی خلیج فارس و تنگه هرمز در دو دوره هژمونی طلبی در تاریخ چین را پیگیری می‌کند، در منابع خارجی مورد غفلت قرار گرفته و در منابع داخلی به‌طور کلی مسکوت مانده است؛ بنابراین پژوهشی که به‌صورت مستقیم به موضوع حاضر پرداخته باشد یافت نشد. با این حال به ذکر چند نمونه که به لحاظ محتوا و زمان به پژوهش حاضر نزدیک هستند اشاره می‌شود.

بیدگلی و رجبی ده برزویی (۱۴۰۲) در مقاله «واکاوی حضور چین در قبال آمریکا از دیدگاه سیاست موازنه‌گرایی نرم رابرت پیپ» به نیاز فزاینده چین نسبت به منابع خلیج فارس پرداخته و چنین نتیجه‌گیری می‌کنند که به افول گراییدن قدرت آمریکا به منزله حضور قدرتمندتر چین در نظام بین‌الملل است. از دیدگاه پژوهش ما دچار یک اشتباه پرتکرار تاریخی شده‌اند، به طوری که با در نظر گرفتن نقش مهم حافظه تاریخی در پیدایی تصمیمات حاکمان، چین را از این نظر قدرت مورد اعتمادی برای کشورهای خلیج فارس می‌دانند که پیشینه‌ای عاری از سوابق نظامی در منطقه دارد. در حالی که ما با بررسی سفرهای چنگ‌هه این موضوع را نفی کرده‌ایم.

همچنین، سانجا استوشیچ^۱ (۲۰۲۳) در مقاله «ابعاد ژئوپلیتیکی جاده ابریشم قدیم و مدرن» اشاره‌ای به گسترش روابط چین با اقیانوس هند، خلیج فارس و دریای سرخ در اثر سفرهای چنگ‌هه دارد و دورنمایی از ارتباط ایران و چین و اعراب و... در جاده ابریشم را ترسیم کرده است. وی بر این باور است که چین در قرن بیست و یکم دوباره به‌عنوان یک قدرت بزرگ جهانی ظاهر شده که در پی گسترش نیروی دریایی خود است. همچنین منابع نفتی ایران و نقش تنگه هرمز در سیستم حمل‌ونقل دریایی چین از نظر وی دور نمانده است. در واقع سانجا استوشیچ تلویحاً بیان می‌کند که چین در حال بازیابی جاده ابریشم قدیم و قدرت گذشته خود برآمده است. تمایز پژوهش خود را با این اثر در واکاوی کیفیت حضور ناوگان چنگ‌هه در خلیج فارس و تنگه هرمز و نقاط مشابه و متفاوت حضور دولت شی جین‌پینگ در منطقه مذکور می‌دانیم.

^۱. Stosić

در اثری دیگر، حاجی‌زاده و همکارانش (۱۴۰۰) در مقاله «تبیین تأثیر طرح ابتکار کمر بند - جاده چین بر ژئواکونومی ایران» مطالب خود را بر مبنای طرح یک کمر بند - یک جاده ارائه کرده و بر این باور هستند که هدف طرح مذکور رونق بخشیدن به اقتصاد جامعه جهانی است که تمامی کشورهای شرکت‌کننده را به سبک برد - برد بهره‌مند خواهد کرد. از سوی دیگر، با در نظر گرفتن رقابت چین و آمریکا در حاکمیت سیاست جهانی، آنها معتقدند که اگرچه چین ادعا می‌کند طرح کمر بند و جاده آن هدف غایی را دنبال می‌کند که به منافع اقتصادی و خیر جمعی برسد اما با چرخش به غرب آسیا در واقع به دنبال این است تا جای تهی آمریکا را در منطقه پر کند که با راهبرد چرخش به شرق آسیا و اتحاد با هند در راستای مهار جبهه طلبی چین حرکت کرده است. با در نظر گرفتن رقابت چین و آمریکا این موضوع را مطرح می‌کنند که چون تولیدکنندگان نفت اکثراً از متحدان آمریکا هستند، چین در منطقه خلیج فارس به ایران روی آورده که خارج از نفوذ آمریکا می‌باشد. این مقاله تا به اینجا به پژوهش ما نزدیک می‌شود که از یک طرف حضور چین در خلیج فارس را در پیوند با نیازهای صنعتی‌اش می‌داند و از طرف دیگر تلاش شی جین پینگ در ایجاد یک نظم نوین جهانی و کنار زدن قدرت آمریکا را معرفی می‌کند و از آنجا ارتباط خود را با محور پژوهش ما قطع می‌کند که به توصیف جایگاه ایران در طرح جاده و کمر بند اتکا کرده و در این که خلیج فارس چطور می‌تواند چین را در برابر آمریکا، جدا از بُعد صنعتی، در راستای پیشبرد اهدافش یاری رساند سکوت می‌کند. در حالی که ما با رویکردی تحلیلی جایگاه خلیج فارس و تنگه هرمز را در دو دوره هژمونی چین مورد تطبیق قرار داده ایم و با ریشه‌یابی سیاست‌های جهان‌گرایانه فعلی چین، امکان وجود سبکی به نام برد - برد در نگاه اقتصادی آن کشور را نمی‌پذیریم.

همچنین این مقاله، با اینکه به طور کل در جبهه موافق طرح کمر بند - جاده قرار دارد، بعضاً هشدارهایی می‌دهد که سیاست خارجی ایران باید در مقابل تهدیدها و خطرهای ناشی از آن طرح آگاهانه عمل کند. اما جهت و تعریف چندان واضحی از این هشدارها ارائه نمی‌کند؛ پژوهش ما در رویکرد تطبیقی خود از این ویژگی برخوردار است که مخاطرات روابط ایران و چین را در ابعاد سیاسی و اقتصادی مورد تحلیل قرار داده است.

به‌طور کلی، وجه تمایز پژوهش خود نسبت به آثاری که پیرامون سیاست‌های شی جین پینگ در خلیج فارس به نگارش درآمده را در این می‌دانیم که دیرینگی روابط سیاسی - تجاری چین با خلیج فارس و ایران را مورد بررسی قرار داده و هم‌راستا با معرفی دریاسالار چنگ‌ها به عنوان نماد سیاست خارجی چین و ریشه‌یابی نگاه سیاسی چین نسبت به جهان، عملکرد چنگ‌ها را در سفرهایش به خلیج فارس و دیگر نواحی بررسی کرده و آن را با راهبرد دریایی دولت مینگ در خلیج فارس و تنگه هرمز تطبیق داده‌ایم؛ یک رویداد ژرف و درعین حال مغفول مانده تاریخی از روابط خلیج فارس و تنگه هرمز در سده پانزدهم را به مباحث امروزی وارد کرده‌ایم.

نظریه سیاست خارجی در روابط بین‌الملل. به‌طور کل می‌توان روابط بین‌الملل را در سه سطح مورد مطالعه قرارداد؛ نخست سطح داده‌ها که تاریخ روابط بین‌الملل به آن می‌پردازد، دومین سطح که جمع‌بندی داده‌ها است را جامعه‌شناسی روابط بین‌الملل مورد مطالعه قرار می‌دهد و سوم که شناخت ماهیت این روابط است در حیطه نظریه و نظریه‌پردازی پیگیری می‌شود. بدیهی است که یک پژوهش تاریخی در چارچوب روابط بین‌الملل ارتباط تنگاتنگی با هر سه سطح مذکور خواهد داشت. تمامی نظریات روابط بین‌الملل به مقتضای ماهیت آن با رویکردی سیاسی از یک بعد تحلیلی نسبت به سیاست خارجی نیز برخوردار هستند. بی‌گمان امروزه تصمیم‌گیران سیاست خارجی برای اقدامی مؤثر و مثبت ناگزیر از تسلط بر تحلیل نظریات سیاست‌گذارانه هستند؛ بنابراین با توجه به کلیت پژوهش که روابط ایران و چین را در نظر دارد، نظریه سیاست خارجی در روابط بین‌الملل را به‌عنوان مبانی نظری در نظر گرفته‌ایم که علاوه بر تعریف اهداف بین‌المللی، موضع‌گیری دولت‌ها را نیز جهت می‌دهد.

در خصوص شکل‌گیری نظریه سیاست خارجی باید که گفت انقلاب رفتاری در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ یک شکاف درون رشته‌ای در رشته روابط بین‌الملل به وجود آورد و آن را به دو بخش سیاست بین‌الملل و تجزیه و تحلیل سیاست خارجی تقسیم کرد. اگرچه دولت در مرکز این تقسیم‌بندی قرار دارد، اما در تجزیه و تحلیل سیاست خارجی تحلیل‌ها از پایین به بالا صورت می‌گیرد در حالی که در سیاست بین‌الملل از بالا به پایین تحلیل‌ها مورد ارزیابی قرار می‌گیرد؛ بنابراین انقلاب رفتاری سیاست خارجی را پدید آورد و فضایی علم‌گرا، خردگرا و کمی‌گرا بر آن حاکم کرد که در عین بررسی روابط دولت‌ها وسایل نیل به آن‌ها را نیز بررسی می‌کند (هادیان، ۱۳۸۲: ۴۱-۵۹).

بنا بر اجماع تعاریف پژوهشگران روابط بین‌الملل، می‌توان اهداف سیاست خارجی را دورنمایی از آینده یا مجموعه شرایطی که تلاش دولت در راستای دستیابی به آن باشد، ارزیابی کرد. اهداف سیاست خارجی دولت‌ها را هالستی در سه دسته حیاتی، میان‌مدت و بلندمدت از هم تفکیک می‌کند (اسلامی و صحرايي، ۱۳۹۷: ۵). به مناسبت پیچیده بودن نظریه سیاست خارجی دیدگاه‌ها و نظریات گوناگونی از مناظر متفاوت به آن پرداخته‌اند، در این که آیا می‌توان این دیدگاه‌های متعدد را در کنار هم قرار داد و به چارچوب منسجمی در نظریه سیاست خارجی رسید طرح هلیس و اسمیت قابل توجه است که دو وجهی‌های معرفت‌شناختی و هستی‌شناختی همچون روش تبیینی، عینی‌گرایی و کل‌گرایی را به ترتیب در برابر روش‌های تفهیمی، تأویل‌گرایی و خاص‌گرایی قرار داده‌اند. آنها بر این باورند که روش‌ها قابل جمع نبوده؛ بلکه هر یک از آن‌ها اصول و مبانی مختص خود را ارائه می‌دهند. سازه‌انگاری از مهم‌ترین نظریات روابط بین‌الملل که به‌عنوان راهی میانه تلاش دارد نوعی پیوند بین جریان پست‌مدرن با جریان اصلی ایجاد کند بر این باور است که در روابط دولت‌ها

منافع از پیش تعیین شده‌ای وجود ندارد؛ بلکه آنچه در جهت‌گیری سیاست خارجی دولت‌ها نقش مهمی ایفا می‌کند هویت است که تکوین آن متأثر از قواعد و هنجارهای داخلی و بین‌المللی است (اسلامی، ۱۳۹۹: ۱۷). درعین حال می‌توان گفت با آنکه در انگیزه‌های دولتمردان یافتن سرنخی از سیاست خارجی کاری بیهوده و فریبنده است، یک سیاست خارجی شایسته، سیاست خارجی عقلانی است که منافع را به حداکثر و مخاطرات را به حداقل رساند.

۱. دیرینگی روابط سیاسی - تجاری چین با خلیج فارس

دوره باستان و میانه. دیرینگی روابط دو تمدن کهن ایران و چین با آغازین روزگار تقسیم جهان ایرانی پیوند خورده است و آن چنین است که شاهنامه فردوسی چین را بخشی از ایران می‌داند که بنا به سرکشی تور پسر فریدون شاه، از موطن اصلی خود استقلال می‌یابد (علی‌بابایی، ۱۳۷۵: ۱۲۲). همچنان که کی گشتاسب به سبب هم‌زمانی با اشوزرتشت و پشتیبان ایشان بودن، یک پادشاه حقیقی و نه اسطوره‌ای است، رویدادهای اساطیری بین ایران و چین نیز بازنگری دقیق‌تری جهت همسان‌یابی تاریخی آن‌ها را می‌طلبند. این دو سرزمین در عصر روشن‌تری از تاریخ، پیش از آن که جاده ابریشم برپا شود، از طریق عناصر گوناگون تمدنی، که یکی از آن‌ها مناسبات فرهنگی است، به یکدیگر رسیده بودند. اسناد تاریخی در خصوص روابط ایران و چین، پس از ایجاد جاده ابریشم، حاکی از آن است که فرهنگ ایرانی بیش و پیش از آن که از چین متأثر شود بر روند شکل‌گیری و غنای آن تأثیر گذاشته است (همایون فرخ، ۱۳۵۱: ۴۷، تجدد، ۱۳۶۸: ۲۶۲، تشکری، ۲۵۳۶: ۹۵، اقبال آشتیانی، ۱۳۴۷: ۵۵۷، آذری، ۱۳۶۷: ۲۱).

نخستین برخورد دیپلماتیک بین ایران و چین با کشف دو استخوان اسب در بیابان تنگوت^۱ چین که بخشی از کتیبه کورش بزرگ بر آن‌ها حک شده است، استناد به گزارش‌ها منابع پیشین که نخستین برخورد مذکور را به روزگار پادشاهی مهرداد دوم اشکانی (۱۲۴-۹۱ پ.م) و وودی^۲ امپراتور چین (۸۷-۱۵۶ پ.م)، مبنی بر عقد اتحادی در برابر یوئه‌چی‌ها دانسته‌اند را با تردید مواجه می‌کند (گیرشمن، ۱۳۴۴: ۲۹۳، ۲۹۴، مهمید، ۱۳۶۱: ۴۷، آذری، ۱۳۶۷: ۲۰) و این گمان را مطرح می‌سازد که حتی پیش از آنکه داریوش بزرگ امپراطوری چین را خراج‌گذار ایران کند بنیان‌گذار شاهنشاهی هخامنشی نیز روابطی با ایشان داشته است. اگرچه این ادعا نیازمند پژوهش‌هایی است، اما آشکار می‌کند که در انتساب نخستین برخورد دیپلماتیک بین ایران و چین به زمان و دولتی مشخص هنوز ابهاماتی وجود دارد. پیش از حمله مسلمانان به شاهنشاهی ساسانی، روابط ایران و چین در

^۱. Tunggut Desert

^۲. Wudi

نهایت گستردگی بود و گمان می‌رود که دولت ساسانی تجارت مستقیم دریایی اشکانیان با چین را با پیوند خلیج فارس به بندر کانتون چین توسعه بخشید. سالنامه‌های رسمی چینی سفارت‌های منظم و دائمی ساسانیان در دربار تانگ و محبوبیت «غذاها، مد و سرگرمی‌های» ایرانی را، درست قبل از فتح امپراتوری ساسانی توسط اعراب، ثبت کرده‌اند. سکونتگاه‌های ایرانیان در چین به اندازه‌های بزرگ بودند که چینی‌ها قوانین خاصی را برای تفکیک و اداره شرایط مبادلات تجاری و اجتماعی خود وضع کرده بودند. هوئی‌های چین، نوادگان احتمالی بازرگانان مسلمانی هستند که در این دوره شروع به ورود به چین کردند (مارکی، ۱۴۰۱: ۲۸۸-۲۸۹).

آنچه از گزارش‌ها تاریخی سلسله تانگ بر می‌آید در سده‌های سوم تا ششم میلادی، حضور کشتی‌های چینی در خلیج فارس کاهش نیافته است (Lee, ۱۹۹۷: ۴). پس از حمله مسلمانان به ایران، امپراتور تای تسونگ در یک اشتباه سیاسی برای تقویت ماهوی سوری و عدم پذیرش درخواست کمک یزدگرد سوم (معین، ۱۳۸۴: ۱۷، باستانی پاریزی، ۱۳۸۰: ۲۲۶) به امید توقف اعراب در ایران کامیاب نبود و ایشان با پیروزی‌هایی در ترکستان و ماوراءالنهر روابط با چین را گسترش دادند. منابع چینی قرن اول و دوم هجری و منابع اسلامی اشاراتی به برخوردهای تجاری دو گروه کرده‌اند (طبری، ۱۹۶۴-۱۹۶۵، ج ۵: ۲۳۸۳، مسعودی، ۱۳۶۵، ج ۱: ۱۳۵، هادی، ۱۳۷۳: ۱۵۸، ۱۶۵) و چنین بر می‌آید که از نخستین قرون اسلامی که سیراف لنگرگاهی برای کشتی‌های چین بود، تا پایان قرن ششم یا اوایل قرن نهم کشتیرانی مستقیم از خلیج فارس به چین، به‌ویژه برای تأمین ابریشم و کالاهای تجاری دربار عباسیان، دایر بود. این ارتباطات تا زمان هجوم مغول‌ها به ایران کمابیش ادامه داشت (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۱: ۴۵۲). شبکه تجاری گسترده‌ای که قلمرو غزنویان ایجاد کرد، باوجود اوضاع آشفته چین در آغاز قرن دهم میلادی، سفیران و بازرگانان را از طریق راه‌های دریایی وارد رابطه با چین کرد. گزارشی که چائو و نسوی ارائه می‌کنند، نشان می‌دهد که پیش از رویداد اترار تبادل سفرا و مناسبات بازرگانی برقرار بوده است و در پی آشفتگی‌هایی که رویداد مذکور ایجاد کرد در ۱۲۱۹ میلادی، مغولان بر ایران مسلط شدند و حکام هم‌تبار دو سرزمین ایران و چین مناسبات گسترده‌ای را بین خود ایجاد کردند.

سیاست مذهبی قوبیلای قاآن (خواندمیر، ۱۳۳۳، ج ۳: ۶۶، ۶۵) در دستگاه مغولی چین به پیروزی سیاسی عنصر ایرانی انجامید و حضور گسترده بازرگانان ایرانی در آن سرزمین، تجارت چین را از قوانین تجارت ایران متأثر کرد و نیز سپردن فتوحاتی در چین شمالی به محمود یلواج خوارزمی منجر به نقش‌آفرینی ایرانیان در روند حکومت‌داری چین شد (بیانی، ۱۳۸۶: ۸۱). در داخل ایران نوادگان چنگیزخان با رونق به تجارت مناطق شرقی آسیا، بعضاً پذیرای کشتی‌های چینی نیز بودند (گروسه، ۱۳۷۹: ۵۱۳). همچنین طی سال‌ها

دست‌اندازی شیخ جمال‌الدین ابراهیم ابن محمد ابن طیبی بر بنادر خلیج فارس بازرگانی گسترده‌ای از خلیج فارس تا سواحل چین ایجاد شد (زرکوب شیرازی، بی تا: ۹۹ - ۱۰۱). با ورود به عصر تیموری روابط مسالمت‌آمیز امیر تیمور با چین در برابر خراج خواهی دولت مینگ چندان پایدار نماند و مرگ او خواسته فتح چین و جهاد در برابر سومین امپراتور مینگ‌ها، یونگل، را نافرجام گذاشت. در گزارشی که مظاهری بر پایه یک سیاست خارجی ملایم ارائه می‌نماید روابط شاهرخ شاه و امپراتور یونگل را عاری از خشونت می‌داند (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۱: ۴۸) که با سیاست امپراتور یونگل که در ادامه خواهد آمد، چندان سازگاری ندارد و لازم است که دلایل اغماض شاهرخ شاه در مبحث دیگری مورد بررسی قرار گیرد. گویا تحت‌تأثیر آشفته‌گی‌های سیاسی گزارش‌های چندان‌ی از رکود روابط بازرگانی عصر تیموری و چین ارائه نمی‌شود. در این میان نامه بایسنقر نوه شاهرخ شاه به یونگل در سال ۱۴۴۷ (نویسی، ۱۳۷۰: ۱۹۸) گواه این مطلب است که با گسستگی کامل روابط بازرگانی مواجه نیستیم.

از منظر اقتصادی نکته درخور توجه عصر تیموری این است که در حالی که آن‌ها پویایی حیات اقتصادی خود را در جاده ابریشم می‌جستند، چین در حوزه تجاری دروازه‌نوینی را در دریا گشوده و تا خلیج فارس پیش می‌آید و همچنین در این عصر شاهد استقلال به‌ویژه در حوزه بازرگانی در دو بخش خشکی و دریا هستیم. به هر روی آنچه مظاهری ارائه می‌دهد حاکی است که تیموریان کوشیده‌اند مینگ‌ها را به اسلام متمایل کنند و آن‌ها نیز از آن دین به‌عنوان ابزاری جهت حکمرانی بر تمامی قاره آسیا استفاده کرده‌اند (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۱: ۱۷۰). همچنان که امپراتور یونگل با انتخاب دریاسالاری مسلمان به ریاست ناوگان که بدان بازخواهیم گشت، به این استدلال صورت موجه‌تری بخشیده است. در پی افول مینگ و تیموریان، حضور قدرت‌های استعماری در ایران و دست‌اندازی به راه‌های دریایی دو کشور روابط میان ایران و چین از مواردی همچون مبادلات اندک عصر شاه‌عباس اول (آذری، ۱۳۶۷: ۱۳۶)، اعزام تعدادی کشتی تجاری از بندر گنگ به چین در عصر ناصری و اطاعت‌پذیری کی‌ین لونگ^۱ در برابر نادرشاه (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۱: ۵۴۲-۵۵۷) فراتر نمی‌رود.

دوره معاصر. در دوره متأخرتر در سال ۱۹۴۲ در دوره کیان کای شک^۲ پس از چندین سده از هم گسیختگی روابط ایران و چین از سرگرفته شد (علی‌بابایی، ۱۳۷۵: ۲۰۶) و در سال ۱۹۷۲ با سفر شهبانو فرح و امیرعباس هویدا به چین گام‌های مؤثری در توسعه روابط تجاری برداشته شد، به‌علاوه در این عصر شاهد نوعی همگرایی سیاسی با نقش‌آفرینی ایران در مسائل خلیج فارس هستیم که نفوذ رقبای چین یعنی آمریکا و شوروی را در این منطقه متعادل می‌کرد و همچنین از حضور چین در برابر نفوذ آن‌ها استفاده می‌نمود (نهایندی و

^۱. Ki Yen Long

^۲. Kian kai- shek

بوماتی، ۱۳۹۲: ۶۰۰). به باور محمدرضا شاه روابط چین با دولت پهلوی تا روزهای پایانی استوار ماند و این دولت تنها قدرت جهانی علاقه‌مند به پایداری شاه در برابر انقلاب بود. در دوران جمهوری اسلامی، دولت هاشمی رفسنجانی در خصوص تأسیسات تبدیل اورانیوم و تجهیزات غنی‌سازی از طریق لیزر مذاکراتی با چین انجام داد (قاسمی: ۱۳۹۵، ۳۰۰). در طول زمان سیاست خارجی دولت‌ها به‌ویژه از دوران هاشمی رفسنجانی و خاتمی به‌جانب شرق برگشت و در این راستا اهمیت ارتباط با چین بیشتر شد. دولت احمدی‌نژاد سیاست فعال برون‌گرایی چین برای تأمین راهبرد شی جین‌پینگ در ابتکار کمربند و جاده و به چالش کشیدن قدرت و نفوذ آمریکا را اتخاذ کرد که با معاهده‌ای که مقدمات آن از سال ۲۰۰۸ آغاز شده و ایران را به فروش گاز مایع به چین به مدت ۲۵ سال ملزم می‌کرد همراه بود و علاوه بر آن با قرارداد دیگری به دولت چین اجازه می‌داد که تا ۳۰ سال آینده گاز مایع طبیعی را از ایران خریداری کند.

علاوه بر این در سال ۱۴۰۲، محمد حسینی معاون رئیس‌جمهور از انعقاد اسناد متعددی بین ایران و چین در سفر آقای رئیسی در فوریه ۲۰۲۳ به آن کشور خبر داد و همکاری جامع ۲۵ساله را محصول اهداف و نگاه مشترک ایران و چین دانست (پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، ۱۴۰۲). در واقع چین از بحران هسته‌ای جمهوری اسلامی و تحریم‌های سنگین علیه کشوری بهره می‌برد که با در اختیار داشتن منابع سرشار طبیعی توان حضور در تجارت و سیاست جهانی را ندارد، لذا چین با برخورداری از تخفیفات عمده به‌عنوان پایدارترین شریک تجاری ایران محسوب می‌شود. سیاست اجرایی این قراردادها متکی به منابع خلیج فارس است. به‌صورت کلان کیفیت عملکرد چین در عصر حاضر، اعتراضاتی را در جامعه جهانی در پی داشته است که این کشور را ملزم به اعتبارگیری از سفرهای دریاسالار چنگ‌هه در راستای صلح‌آمیز بودن اهدافش می‌کند. به عبارتی دیگر چین با روایت یک پشتوانه تاریخی در نظر دارد دیپلماسی نوین خود را در راستای احیای سنت‌های دیرینه خود به جامعه جهانی معرفی کند؛ اما آیا سفرهای مذکور در آیین صلح انجام شده یا نوعی امپریالیسم را دنبال کرده است؟

۲. جایگاه سیاسی - اقتصادی و کارکردهای خلیج فارس و تنگه هرمز

شناخت علل تمایل دولت‌های هژمونی‌طلب برای سلطه به خلیج فارس و تنگه هرمز، نیازمند نگاهی اجمالی به جایگاه راهبردی و اقتصادی این منطقه در طول تاریخ است. در یک نگاه کلی، می‌توان گفت که اکثر منابع تاریخی نقش‌آفرینی این منطقه را به دوران پیش از پیدایی نفت و پس از آن تفکیک می‌کنند. نوشتار پیش رو بر آن است تا در کنار انحصالات معمول عملکرد خلیج فارس و تنگه هرمز، اهم رویدادهای رفته بر آن را در یک نگاه مختصر و پیوسته تاریخی معرفی کند. با توجه به این که موجودیت خلیج فارس در پیوند با اساطیر

است و در یک بافت هویتی تنیده شده است، دیرینگی تاریخی آن ما را به زمانی دور می‌برد، یعنی دورانی که بقایای یافت شده در تمدن‌های پیش از تاریخ آن را نشان می‌دهد که گواهی بر روابط بازرگانی خلیج فارس با جنوب شرق آسیا، اروپا و آفریقا است. می‌توان شواهدی از حضور کشتیرانی دولت ایلام در خلیج فارس (شاملو، ۱۳۴۷: ۲۵) و سپس دولت ماد را آورد که این آبراه را به‌عنوان مرکز ثقلی در دگرگونی‌های آسیا در آورد که تا افول ساسانیان جایگاه بازرگانی خود را نگاه داشت (چمن‌کار، ۱۳۸۸: ۸۶، ۸۹). ناخشنودی امپراتوری روم از نیرومندی اشکانیان در خلیج فارس و تنگه هرمز که از جمله علل جنگ‌های طولانی بین ایشان بود (حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۲۱۰) بیانگر آن است که از کهن‌ترین روزگار جایگاه آن برای ملل و فرمانروایان آشکار بوده و تا به امروز هیچ دریایی را نمی‌توان یافت که تا بدین پایه توجه سیاست‌مداران و مورخین را برانگیخته و اندیشه دست‌اندازی بر آن را از ذهن هیچ یک از ملل و اقوامی که به درجه‌ای از اقتدار رسیده‌اند دور نکرده است (مقتدر، ۱۳۳۳: ۴، رسایی، ۱۳۴۵: ۱۸۷، ۱۸۸).

در طول تاریخ مدون نیز شاهد جایگاه ویژه خلیج فارس در سیاست‌های منطقه و بین‌المللی هستیم (الهی، ۱۳۷۸: ۱۶). به بیان دقیق‌تر و از دریچه جهان امروزی خلیج فارس را می‌توان از دیدگاه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی بین‌المللی‌ترین منطقه‌ای دانست که منابع انرژی و ژئواکونومیک و فضای ژئوپلیتیکی آن جوامع جهانی را در قالب نزاع، همکاری یا رقابت متوجه خود می‌کند. (Klare, 2008: 44). این منطقه با در اختیار داشتن منابع عظیم انرژی در یک جایگاه راهبردی بر اقتصاد جهانی تأثیر می‌گذارد. شاید مهم‌ترین اهمیت خلیج فارس را بتوان در موقعیت جغرافیایی آن دانست که از دو منظر تجاری و نظامی به آن جایگاه ویژه‌ای می‌بخشد (الهی، ۱۳۷۸: ۱۶)، به طوری که تجارت بین هند و اروپا و خاور دور را میسر می‌کند و از نظر دسترسی به کشورهای آسیایی و دستیابی به سرزمین‌های خاورمیانه در جایگاه نظامی خاصی قرار می‌گیرد. همچنین با قرار داشتن دو جزیره هرمز و هنگام بر دهانه آن می‌توان به آسودگی اداره خلیج را در دست گرفته و تا اقیانوس هند را پاسداری نمود (شاملو، ۱۳۴۷: ۱۰). از دیگر کارکردهای خلیج فارس بازار منطقه‌ای آن است که در طول تاریخ ارزش خود را نگاه داشته است به طوری که با ورود و خروج سرمایه به اشکال گوناگون در تراز پرداخت‌های خارجی کشورهای جهان، به ویژه غرب نوعی تعادل ایجاد می‌کند و چنانچه در پیش خواهیم دید نفت در قرن بیستم بر تأثیر این کارکرد اهمیتی چندبرابر می‌افزاید (الهی، ۱۳۷۸: ۱۱۲).

پرداختن به اهمیت خلیج فارس بدون توجه به کارکرد تنگه هرمز تکمیل نخواهد بود، چرا که تنگه هرمز به‌عنوان یک شاه‌رگ اقتصادی شرق و غرب دور، تنها راه پیوستن خلیج فارس به اقیانوس هند و خطوط کشتیرانی بین‌المللی دریاهای آزاد است. تنگه هرمز از سده‌های پیشین که دولت هخامنشیان را در دستیابی به مسیرهای حمل‌ونقل تجاری هند و

مدیترانه و سامان‌دهی و ایجاد قدرت عظیم دریایی برای رویارویی با قدرت‌های رقیب در مدیترانه یاری کرد (حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۲۰۹). با ارزش اقتصادی و راهبردی خود در سده پانزدهم میلادی به یک مسیر تجاری دولتی با چین تبدیل شد و اکنون برای هشت کشور حاشیه خلیج فارس که از بزرگ‌ترین صادرکنندگان انرژی جهان هستند، به‌عنوان مهم‌ترین راه آبی به حساب می‌آید. از ویژگی‌های مهم تنگه هرمز قرار گرفتن در مرکز نظریه ریملند^۱ است به طوری که پیوند دهنده چهار بخش خاور، باختر، جنوب و شمال ریملند است که احاطه بر آن به معنای احاطه بر چهار بخش یاد شده است (Hafeznia and Rabbie, 2013: 165).

ورود پرتغال به خلیج فارس و فرمانروایی بر آن در طول قرن شانزدهم که تسلط بر جزیره هرمز را کلید خلیج فارس و از لوازم تأمین متصرفات در هندوستان برای برقراری تجارت بین آسیا و اروپا می‌شمرد جایگاه سیاسی و اقتصادی خلیج فارس و تنگه هرمز را در دگرگونی نوین جهانی نمایان‌تر کرد. مقارن با این ایام سیاست‌های اقتصادی شاه‌عباس اول در برابر عثمانی و نیز جدال عثمانی با پرتغال در خلیج فارس، عثمانیان را ترغیب به تصرف هرمز به منظور قطع مسیر ارتباطی پرتغال با هندوستان کرد (منجم‌باشی، ۱۳۸۵، ج ۳: ۵۰۷). در اوایل قرن هجدهم اقتدار نادرشاه آرامشی نسبی به خلیج فارس بخشید، اما در اواخر قرن هجدهم بحران سیاسی اروپا که پیرامون سه قدرت بزرگ انگلستان، فرانسه و روسیه دور می‌زد و دست‌اندازی آن‌ها به هندوستان را محل مناقشه می‌ساخت (مقتدر، ۱۳۳۳: ۶۹)، خلیج فارس به‌عنوان کلید فتح هندوستان (رائین، ۲۵۳۶، ج ۲: ۶۶۲) وارد جریان استعمار دیگری شد. کشف نفت در ایران در سال ۱۹۰۸ که می‌رفت تا نیروی محرکه ابزار دو جنگ جهانی اول و دوم شود، خلیج فارس را صرفاً از گذرگاهی به هندوستان به نقطه حساس و نیازمند پاسبانی تبدیل و محل منازعات نیروهای متخاصم در جنگ کرد، همچنان که با شروع جنگ دوم جهانی از علل برجسته پیروزی متفقین استفاده از این خلیج برای انتقال نیرو به سوی اتحاد جماهیر شوروی بود (الهی، ۱۳۷۸: ۸۷).

با استناد فاتح در کتاب «پنجاه سال نفت ایران» به خاطرات چرچیل (فاتح، ۱۳۳۵: ۳۱۵، ۳۱۶) نمی‌توان این موضوع را به حاشیه راند که از عوامل مهم گرایش به ایران و رویداد شهریور ۱۹۴۱ از سوی متفقین در اختیار گرفتن نفت خلیج فارس به‌عنوان عاملی مهم در سرنوشت جنگ بوده است. در واقع متفقین آگاه بودند که در صورت شکست اتحاد جماهیر شوروی از هیتلر و پیشروی آلمان به سوی ایران و خلیج فارس، با تسلط بر منابع معدنی، انسانی و نفتی این منطقه، آلمان می‌توانست در راستای تسلط بر جهان حرکت کند (الهی، ۱۳۷۸: ۸۶). در اواخر قرن نوزدهم قدرت مسلط انگلستان بر خلیج فارس که سعی

^۱. Rimland

می‌کرد مانع از نزدیکی رقبای خود به منطقه شود (حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۲۳۰، ۲۳۱) تلاش روسیه برای دستیابی به آب‌های آزاد و هندوستان، چه حتی اگر ابزاری برای تهدید و باج‌خواهی از انگلستان بود و نیز طرح راه‌آهن آلمان که در راستای مبارزه با نفوذ انگلستان در خلیج فارس برآمده بود را بی‌تأثیر گذاشت (شاملو، ۱۳۴۷: ۳۷، الهی، ۱۳۷۸: ۷۳).

در بیان اهمیت جایگاه خلیج فارس در طرح راه‌آهن آلمان به همین نکته بسنده می‌کنیم که الهی بسیاری از صاحب‌نظران آن دوره را باورمند بر این می‌داند که اجرای طرح پان ژرمن را در گرو اجرای راه‌آهن هامبورگ - خلیج فارس می‌دانستند (الهی، ۱۳۷۸: ۸۵). نهایتاً در دوره پهلوی انگلستان از خلیج فارس خارج شد و دولت وقت ایران تأسیسات دریایی و نظامی آن را تصرف کرد (رائین، ۲۵۳۶، ج ۲: ۸۴۸) و تنگه هرمز به طور کامل در اختیار ایران قرار گرفت، چرا که دولت این تنگه را به منزله شاه‌رگ اقتصادی ایران تعریف می‌کرد. علاوه بر این، این نکته بارز بود که کنترل تنگه هرمز با توجه به وابستگی‌هایی که دنیای صنعتی به نفت خلیج فارس داشت، می‌توانست به اهمیت بین‌المللی ایران بیفزاید (مجتهدزاده، ۱۳۷۱: ۷، ۸). چنان که در اوایل دهه ۱۹۷۰ به طور متوسط ۹۰ درصد از انرژی ژاپن و ۶۰ درصد از انرژی اروپا از تنگه هرمز عبور می‌کرد.

با سقوط قدرت جهانی انگلستان به تدریج آمریکا بر نفوذ خود در خلیج فارس افزود، شاید مهم‌ترین عامل این رویکرد را بتوان تحولات داخلی و بین‌المللی آمریکا طی دهه پنجاه از قرن بیستم دانست که در راستای ارتقای جایگاه نفت در اقتصاد جهانی و تحولات در منطقه به‌ویژه روی کار آمدن جمهوری اسلامی در ایران که در گسترش هژمونی خود در خلیج فارس کوشید (اخوان کاظمی و همکاران، ۱۳۹۹: ۲۴۴). آن‌چنان‌که خلیج فارس در طول جنگ سرد از مهم‌ترین حوزه‌های رقابت شرق و غرب در زمینه انرژی بود، جایگزینی آمریکا به‌جای انگلستان نیز به منزله رقابت با شوروی معنا می‌شد. در دهه‌های اخیر چین به‌عنوان کشوری که در پی نوزایی قدرت خود همراه با توسعه همه‌جانبه در اقتصاد و صنعت است و با سیاست برون‌گرایی شی جین‌پینگ ظهور کرده است، رو به‌سوی مناطق مختلف جهان جهت سرمایه‌گذاری خارجی، بازار کالا و دسترسی به منابع دارد که در این راستا نیاز ویژه‌ای به خلیج فارس پیدا کرده است که دارای هر سه مورد مذکور به‌ویژه ذخایر عظیم انرژی است. لازم به ذکر است اهمیت خلیج فارس برای چین تنها در نفت آن نیست، بلکه ذخایر عظیم گاز آن را نیز شامل می‌شود به‌طوری‌که با در اختیار داشتن دومین منابع گازی جهان صدور بیش از یک چهارم تجارت جهانی گاز طبیعی مایع را به تنگه هرمز اختصاص داده است. چین واردات نفت را در سال ۲۰۳۰ بر اساس ارزیابی که آژانس بین‌المللی انرژی^۱ ارائه می‌دهد، به ۱۰/۹ میلیون بشکه در روز افزایش خواهد داد، این در حالی است که چین برای

^۱. (IEA)

تأمین بیش از نیمی از نفت مورد نیاز خود به خلیج فارس و تنگه هرمز که در نقطه خروجی حدود ۲۰ درصد از نفت جهان را فراهم می‌کند (Abedin:2019:157)، نیازمند خواهد بود. در ادامه ابعاد پر اهمیت خلیج فارس و تنگه هرمز در دکترین شی جین‌پینگ بسط پیدا خواهد کرد.

۳. عملکرد چنگ‌هه در مناطق تحت ماموریت

سومین امپراتور دودمان مینگ، یونگل (۱۳۵۰-۱۴۲۴)، یک سیاست برون‌گرایی فعال و گسترش قدرت را در پیش گرفت و در فاصله سال‌های ۱۴۰۳ تا ۱۴۰۵ میلادی دستور ساخت کشتی‌های عظیم که به پیشرفته‌ترین سلاح‌های روز دنیا مجهز بودند، حمایت‌های بنیادی از نقشه‌نگاری و رهیابی و پشتیبانی‌های مالی برای هژمونی دریایی و تحقق تیان‌شیا^۱ را صادر کرد (Laichen: 2003). سپس چنگ‌هه را در رأس ناوگان عظیمی شامل کشتی‌های نظامی، کشتی‌های اسب و کشتی‌های تدارکاتی که حضور آن‌ها در سواحل نه‌تنها آسیا بلکه در خطوط دریایی هند و عربی نقش تهدیدآمیزی ایفا می‌کرد و در تشویق حاکمان به فرمان‌برداری مؤثر بود، به مأموریت‌هایی گسیل کرد.

آنچه که با استناد به آن می‌توان دورنمایی از سیاست جاری در سفرهای مذکور را مشاهده کرد، کتیبه‌ای است که در یاسالار چنگ‌هه در سال ۱۴۳۱ میلادی در چانگل^۲ از خود باقی گذاشته و در آن اذعان می‌دارد که با فرمانروایانی که پذیرای اهداف مینگ نبوده‌اند برخوردهای جدی صورت داده است (میلز، ۱۳۹۳: ۲۳). در ادامه با در نظر گرفتن چنین مواردی از جزءنگری پرهیز نموده و به ذکر رویدادهای شاخص در این سفرها می‌پردازیم.

در ۱۱ ژوئیه ۱۴۰۵ فرمان نخستین سفر صادر شد و چنگ‌هه در راس ناوگانی که از سیصد و هفده کشتی که سیصد و دو فرزند آن کشتی‌های گنج را شامل می‌شد حرکت کرد (Pao Tsen, 1961:25; Duyvendek, 1939:365_7). کسانی که سلطه مینگ را نمی‌پذیرفتند با استفاده از نیروی نظامی وادار به اطاعت شدند، در سان فو چئی^۳، پالمانگ^۴ بخشی از منطقه پادشاهی سریویجایا^۵، با موقعیتی استراتژیک که در واقع اولین پادشاهی بزرگ اندونزی و نیز نخستین قدرت بزرگ تجاری دریایی آن و محل برخورد بازرگانان بسیاری بود، در یک برخورد قهری حاکم محلی، چئن تسو ای^۶، دستگیر و نهایتاً در حضور یونگل به قتل رسید (Pelliot, 1935:281_2). در سال ۱۴۰۷ که چنگ‌هه از نخستین ماموریت خود باز

۱. (Tianxia) مفهوم تیان‌شیا به معنای یک نظم جهانی چینی است که چین بر اساس آن خود را قلب جهان و کشورهای دیگر را پیرامون می‌دانست.

۲. Changle

۳. San Fo-ch -i

۴. Palembang

۵. Sriwijaya

۶. Chen Tsu-i

می‌گشت یک دزد دریایی به نام چن زویی^۱، که قصد توطئه علیه مینگ را داشت، در بندر اولد^۲ دستگیر و با خود به چین آورد. در همین سال دولت مینگ سیاست مستقل بندر اولد را به رسمیت شناخت، با این حال تعداد زیادی از افراد نظامی و غیرنظامی را در آنجا اسکان داد. به نظر می‌رسد که چین با ایجاد یک دیاسپورا، سیاستی را در جهت آرام سازی و فرونشانی آشوب‌های احتمالی دنبال کرده است، این سیاست در سال ۱۴۳۰ پایان یافت که به این معناست که ثروت آن بندر به تداوم حضور مینگ در آن گره خورده بود (Wade, 2005:14). شواهد نشان می‌دهند که چنگ هه با ماجاپاهیت^۳، یک امپراطوری نیرومند هندو - دریایی که نفوذ خود را در جنوب شرقی آسیا گسترده بود، درگیری داشته است و در سال ۱۴۰۷ هنگامی که نیروهایش به جاوا، بخشی از امپراطوری ماجاپاهیت که رقیب اصلی مینگ برای هژمونی منطقه‌ای در جنوب آسیا به شمار می‌رفت، رسیدند در یک جنگ داخلی در جاوا شرکت کرده (Wade, 2005:14,15) و پادشاهی جدیدی را در آنجا تأسیس کرد (Lin, 2009).

شاید مهم‌ترین رویداد در مورد ماهیت سفرهای دریایی چنگ هه حمله نظامی به سیلان - سریلانکا باشد (Wade, 2005:16) چرا که چنگ هه در سال ۱۴۱۱، در دومین سفری که همراه با سی هزار سرباز حکومتی و ۴۸ فروند کشتی داشت و شخصاً آن را فرماندهی می‌کرد، در نزدیکی کلمبو در برخوردی خشونت‌آمیز با حاکم رسمی رایینگاما^۴، شاه سینهایلی^۵، الاگاکونار^۶ به همراه خانواده و افسران عالی‌رتبه‌اش را اسیر و به چین برد. آرمسترونگ از قول درایر آورده است که در همان سال چنگ هه یک دودمان موافق با امپراطوری مینگ را جایگزین ایشان کرد (Armstrong, 2007:8). بدیهی است که دربار مینگ با معرفی یک نماینده سعی در تغییر رژیم در سیلان داشته است، زیرا به دنبال این بود که در یک مرکز حمل‌ونقل عمده جای پای خود را برای دست آورد (Sen, 2019: 174).

در چهارمین سفر که فرمانش به تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۴۱۲ ابلاغ شد (Duyvendek, 1939:373) ناوگان چنگ هه وارد یک جنگ داخلی در سوماترا شد، به طوری که با نیروی نظامی در برابر یکی از مدعیان تاج‌وتخت محلی به نام سکندر^۷ که در برابر پادشاه سمودرا^۸ طغیان کرده بود وارد عمل شد و از حاکمی که خراج پرداخته و دربار مینگ را به رسمیت شناخته بود حمایت کرد و تکاوران دریایی و نیروهای محلی را شکست داد. سپس حاکم یاغی را تا لامبری^۹ تعقیب و

¹. Chen Zu-yi

². Old Port

³. Majapahit

⁴. Rayigama

⁵. Sinhalese

⁶. Alaga kkonara

⁷. Sekandar

⁸. Semudera

⁹. Lambri

دستگیر کردند و به چین منتقل نمودند که در نهایت پس از تحویل به امپراتور اعدام گردید و چنگ‌هه با ستاندن خراج از متحد امپراتور در سمودرا به دربار مینگ بازگشت (Pelliot, 1935: 312-14, Armstrong, 2007: 8). از سوی دیگر، یکی از مهم‌ترین دلایلی که موجب علاقه پایدار مینگ به بندر کالیکوت^۱ می‌شد فلفل بود. دربار مینگ از وضعیت ساحل مالابار به‌عنوان یکی از تأمین‌کنندگان برجسته این کالا که بیشتر از کالیکوت صادر می‌شد، آگاه بود. درعین حال پادشاهی کوچین^۲ این کالا را با قیمت ارزان‌تری عرضه می‌کرد؛ لذا برای تأمین امنیت عرضه فلفل، کالایی که برای چین مهم بود، و ایجاد پایگاهی در ساحل مالابار برای اکتشافات بیشتر در اقیانوس هند دربار مینگ تصمیم به مداخله و رویارویی بین کالیکوت و کوچین گرفت و در سال ۱۴۱۶ از کوچین حمایت کرد (Sen, 2019: 164).

مارکی معتقد است که چنگ‌هه در چهارمین سفر ناوگان گنج مشهور خود در پاییز ۱۴۱۳، از طریق دریای عرب به هرمز، در دهانه خلیج فارس راه یافت. همچنین وی در سفرهای دریایی بعدی در هرمز به خشکی فرود آمد و در امتداد انتهای جنوبی شبه‌جزیره عربستان به سمت عدن حرکت کرد و سپس به سمت جنوب به سواحل شرقی آفریقا پیش رفت و بعداً به کشور چین بازگشت. چنگ‌هه، برخلاف پدر و پدربزرگش هرگز به زیارت مکه نرفت، اما سایر مسلمانان چینی در سفرهای او از ناوگان اصلی برای انجام حج جدا شدند (مارکی، ۱۴۰۱: ۲۹۰-۲۹۱). همچنین بر اساس آنچه منابع ارائه می‌دهند، چنگ‌هه در پنجمین سفر خود از نیروهایش در موگادیشو و لاسا^۳ استفاده کرده است (Duyvendek, 1953: 18). طبق گزارش ژانگ شی^۴ در اوایل قرن پانزدهم دستور به نابودی استوپا^۵ (معبد بودایی) در آیودها^۶ داده (Wade, 2005: 17) و نیز در تاریخ مذکور حامل نامه‌ای از امپراتور یونگل به مالاکا، جهت گسترش منطقه خراج ستانی بوده است (Rodgers, 1996). در واقع سفرهای دریایی مینگ به رهبری چنگ‌هه سومین شاخه از توسعه قلمروی یونگل به سمت جنوب پس از تهاجماتی به طرف آنام (ویتنام کنونی) و ناحیه یونان بوده است. هدف از به‌کارگیری نیروهای پیش‌برنده این سفرها تسلط قدرت دریایی مینگ بر جنوب شرقی و جنوب آسیا و کنترل راه‌های تجاری دریایی و پیوندزدن جنوب آسیا به شرق آسیا بود که در صورت لزوم با خشونت و به‌کارگیری فناوری‌های نظامی از این هژمونی حمایت می‌شد در یک نگاه کلی سیاست‌های امپراتور یونگل و مأموریت‌هایی که به چنگ‌هه داد برای اولین بار در تاریخ اقیانوس هند، فضای دریایی از ساحل چین تا شرق آفریقا را تحت تسلط یک قدرت امپریالیستی برد که در سیاست‌های محلی دخالت

1. Calicut

2. Kingdom of Cochin

3. Lasa

4. Zhang Xie

5. Stupe

6. Ayudhya

می‌کرد، تغییر رژیم انجام می‌داد و با کنترل سیاسی و اقتصادی در سراسر فضا همچون کنترل شاهراه‌های اقتصادی، بنادر، مسیرهای بازرگانی، انحصار تجارت و جریان سود سیاسی و اقتصادی را با ایجاد شکل اولیه استعمار دریایی دنبال می‌کرد.

در هرمز. در چنین شرایطی، قطعاً هرمز نمی‌توانست از این سیاست دور بماند و در زمان دو حکمران هرمز، قطب‌الدین فیروز شاه (۱۴۰۰-۱۴۱۷) و سیف‌الدین مهار (۱۴۱۷-۱۴۳۴) بود که ناوگان چنگ‌هه وارد هرمز می‌شود (کاووس، رودریش، ۱۳۸۳: ۱۹). از خلال سکوت تقریبی منابع فارسی از حضور چنگ‌هه در هرمز که گویا تمایلی به ثبت این رویداد نداشته‌اند، دو منبع تاریخ جعفری و تاریخ سمرقندی به حضور ناوگان او در هرمز اشاره می‌کنند. منبع نخست عامل تعیین‌کننده در روابط بین دربار مینگ و هرمز را سود اقتصادی می‌داند و گویا به‌عمد از چگونگی رفتار ایشان چشم‌پوشی می‌کند و دیگر منبع، تاریخ سمرقندی، نیز جنبه‌های اقتصادی را بر سایر ابعاد ارجحیت می‌دهد. البته با در نظر گرفتن نوع دیپلماسی دریایی یونگل و توجه به این نکته که مینگ تمایل داشت تا شرکای تجاری خود را رسماً تحت انقیاد و اطاعت دربار درآورد، می‌توان تصور کرد که ناوگان چنگ‌هه چه نوع رفتاری در هرمز از خود نشان داده است (همان: ۵۵-۵۶). چه‌بسا نیروی دریایی اعزام شده به خارج در ابتدای قرن پانزدهم که وید آن را به‌عنوان دیپلماسی قایق‌های توپ‌دار معرفی می‌کند که از طریق زور یا تهدید عمل می‌کرد، در به رسمیت شناختن سلطه سیاسی مینگ بر تمام جهان دریایی نقش مهمی ایفا می‌کرده است.

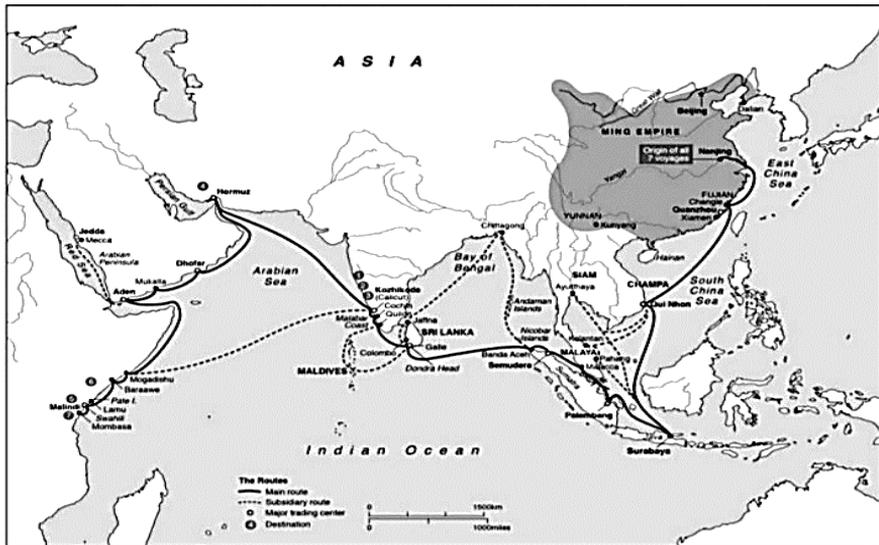
تعداد حاکمان آسیای جنوب شرقی که همراه با مأموریت‌های چنگ‌هه به چین سفر کرده‌اند نشان می‌دهد که اجبار می‌بایست یک اصل مهم در این سفرها بوده باشد (Wade, 2005: 18). کما اینکه بر اساس آخرین کتیبه‌ای که چنگ‌هه به سال ۱۴۳۱ در چانگل^۱ ثبت کرد چنین بر می‌آید که در سال نوزدهم امپراطوری یونگل (۱۴۲۱ م) سفیرانی از هرمز نیز در بین سفرای دیگر سرزمین‌ها مدت زیادی در پایتخت مینگ حضور داشته‌اند و ناوگانی تحت امر چنگ‌هه ایشان را تا سرزمین‌هایشان هدایت کرده است و همه حکمرانان در مقیاسی بیشتر از روال سابق خراج پرداخته‌اند، چرا که هرمز، در ردیف بنادر مهم در مسیر امتداد مسیرهای اصلی که اروپای شرقی و غربی را به هم مرتبط می‌کردند، خراج‌گزار مینگ بود (میلز ۱۳۹۳: ۱۷، ۱۸؛ Qiu, 1995). همچنین بنا بر گزارشی که ماهوان ارائه می‌دهد حکمران هرمز جهت ابراز وفاداری لوحی زرین به دربار مینگ فرستاد و در موردی دیگر سفیرانش را برای تقدیم خراج با ناوگان مینگ همراه کرد. این که آیا آن بخش از مدارکی که می‌توانست در رابطه با هرمز اطلاعات بیشتری به دست دهد، در آتش‌سوزی

^۱. Changle

دیرینه‌شناسی رویکرد چین به خلیج فارس: از سفرهای چنگ‌ها تا شی جین‌پینگ □ ۸۳

ناوگان چنگ‌ها، توسط امپراتور زوچانزی^۱ همراه با دیگر اسناد و نقشه‌ها از بین رفته است یا خیر، پرسشی در خور تأمل است.

نقشه ۱. مسیر هژمونی دریایی چنگ‌ها^۲



Source: (Sen, 2016: 610).

۴. تطبیق راهبرد دریایی دولت مینگ با دولت شی جین‌پینگ

پرواضح است که تاریخ معاصر بی‌تأثیر از گذشته نیست و سوابق تاریخی یک ملت بازنمای بسیاری از مسائل سیاسی و اجتماعی معاصر اوست. چین از آخرین تلاشی که امپراتور یونگل در اوایل قرن پانزدهم با اعزام دریاسالار چنگ‌ها برای تحقق تیان‌شیا دنبال کرد به یک سیاست درون‌گرایی روی آورد و تا زمانی که شی جین‌پینگ دکترین خود را با طراحی مفاهیمی همچون کمربند و جاده، رؤیای آسیا پاسیفیک و رؤیای چینی که در واقع از طریق دستیابی به قدرت برتر اقتصادی جهان در پی تسلط بر آن است را ارائه دهد، از توجه به جهان خارج دور بود. گستردگی طرح کمربند و جاده تسلط بر جمعیت کلانی را برای چین ممکن می‌کند، به طوری که ۵۵ درصد از تولید ناخالص ملی جهان، ۷۵ درصد از ذخایر انرژی جهان و ۷۰ درصد از جمعیت جهان را در سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را پوشش می‌دهد. به باور برخی در واقع شی جین‌پینگ یک سیاست تهاجمی را در پیش گرفته و با طرح جاده

^۱. Zu chanzi

^۲. Source: (Sen, 2016: 610).

ابریشم دریایی قرن ۲۱^۱، در قالب یک طرح اقتصادی در پس پرده، برنامه‌ای زمان‌بر را برای سلطه جهانی پیش می‌برد. مخالفت آمریکا، هند و روسیه با این طرح بر این باور می‌افزاید که طرح چین یک استراتژی جهت اثرگذاری مطلوب بر جوامع جهانی است و صرفاً یک پروژه اقتصادی نیست (امیراحمدیان و صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵: ۱۱). در یک مقایسه تاریخی، جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ مطرح شده از سوی شی جین‌پینگ تا حدود زیادی تداعی‌کننده مسیر دریایی است که چنگ‌هه به دستور امپراتور یونگل پیمود؛ چنان که تیان‌شیا را در قالب نوینی در حال حرکت می‌بینیم.

در یک رویداد با ابعاد جهانی بدیهی است که جایگاه ایران و خلیج فارس که نقش یک دروازه را در تجارت و پیوند شرق و غرب آسیا بازی می‌کنند، بسیار برجسته است. برای درک اهمیت ژئواستراتژیک جاده ابریشم دریایی که می‌تواند چین را به آسیا و اروپا متصل کند، لازم است در نظر داشته باشیم که سیستم حمل‌ونقل دریایی چین بر چهار مسیر اقیانوسی و چندین مسیر استراتژیک دریایی متکی است. دقیقاً حمل‌کالا به خاورمیانه، آفریقا و اروپای غربی به تنگه مالاکا، هرمز، ماندز^۲ و کانال سوئز بستگی دارد (Stošić: 2023, 47). در مناسبات پیچیده دنیای امروز دولت شی جین‌پینگ در یک توسعه همه‌جانبه صنعتی نیاز فزاینده‌ای به منابع انرژی دارد، آنچه که گاهی به‌عنوان جواهرات از سواحل خلیج فارس در سفرهای چنگ‌هه به چین راه پیدا کرد (Meicun and Zhang, 2015: 427). اکنون طلای سیاه یعنی نفت است. همچنین با توجه عملکرد دولت شی جین‌پینگ در بهره‌برداری از منابع غذایی خلیج فارس که انتقادات زیست‌شناسان و کارکنان محلی را در پی داشته است، باید اضافه کرد که در سفرهای چنگ‌هه به اندازه‌ای اکسید کبالت از ایران وارد چین شد که جینگ دژن^۳، مرکز بزرگ چینی‌سازی در استان جیانگ‌شی، توانست چندین قرن پس از پایان سفرها از آن‌ها استفاده کند. از آنجا که ناوگان چنگ‌هه عمدتاً با هرمز در ارتباط بود این فرض مطرح می‌شود که اکسید کبالت را از سواحل خلیج فارس به چین منتقل کرده باشند. اگر توسعه روزافزون اقتصادی چین می‌طلبد که این کشور به منابع انرژی نزدیک شود، طبیعی است که خلیج فارس شاهد روی‌آوری دولت شی جین‌پینگ باشد همان‌طور که بر اساس پیش‌بینی اداره اطلاعات انرژی آمریکا نزدیک ۳۳ درصد از نفت جهان تا سال ۲۰۴۰ در خلیج فارس تولید خواهد شد و نیز بر اساس ارزیابی که آژانس بین‌المللی انرژی ارائه کرده است در سال ۲۰۳۰ واردات نفت چین با آمریکا برابر خواهد شد، لذا بدیهی است که چین در جهت توسعه نفوذ خود در خلیج فارس بکوشد.

¹. 21 st centry maritime silk Road

². Mandez

³. Jingdezhen

باید خاطرنشان کرد که در سده پانزدهم میلادی دولت مینگ در خلیج فارس با قدرت مقاومتی روبه‌رو نبود، در حالی که دولت شی جین‌پینگ با قدرت آمریکا برخورد کرده است که پس از سال ۲۰۰۳ در خلیج فارس رویکرد تهاجمی داشته و سعی کرده است مانع نفوذ قدرت‌های رقیب شود (واعظی، ۱۳۸۹: ۳۵، ۳۶). در حالی که ایران در نتیجه نیاز فزاینده چین به سوخت‌های فسیلی به‌ویژه در خلیج فارس برای تضمین امنیت انرژی به بازیگر مهمی در این منطقه تبدیل شده است، سیاست‌گذاران چینی متوجه هستند که برنامه جدید جاده ابریشم می‌تواند با هرگونه درگیری در خلیج فارس به خطر بیفتد، در نتیجه در سال‌های اخیر برای بهبود ثبات سیاسی منطقه تلاش کرده‌اند، لذا راه ابریشم دریایی یک جریان کنترل انرژی از خلیج فارس و آسیای میانه از روسیه به چین را دنبال می‌کند. هنگامی که دولت مینگ به هرمز روی آورد این تنگه در کنار دیگر بنداری چون مالاکا و کالیکوت جزو بنادر استراتژیک بازرگانی بود که آداب و ویژه‌ای را به کار می‌گرفت تا از دشواری امر تجارت بکاهد و مسافرانی از سراسر آفاق با آن بندر در ارتباط بودند که این امر سبب می‌شد تا هرمز گرانیگاه بازرگانی در آن روزگار باشد و مرکز تجاری از عراق عجم تا شام و مصر و سرزمین‌های شرقی چین و ماچین بود (سمرقندی، ۱۳۸۳، ج ۲: ۵۱۳، ۵۱۴). کالاهای حاصل از آن را به دیگر نقاط جهان صادر می‌کردند.

فارغ از آن که دست‌اندازی به تنگه هرمز به معنای در اختیار گرفتن خلیج فارس باشد دولت مینگ به‌نوعی موفق شد بر یک مرکز عمده تجاری که معبری برای ارسال ادویه هند به اروپا نیز بود مسلط شود و نقشی نیز در نوسانات قیمت کالاهای در رفت‌وآمد از آن داشته باشد. علاوه بر این موقعیت جغرافیایی خلیج فارس و تنگه هرمز پیونددهنده مسیرهای ارتباطی بخش گسترده‌ای از مناطق خراج‌گزار مینگ از هند تا آفریقا بود. در واقع رویکرد دولت مینگ در یک طرح گسترده اقتصادی به هرمز ایشان را از آن بخش تعریف‌کننده^۱ از خلیج فارس و تنگه هرمز بهره‌مند می‌کرد که می‌توانستند بر اقتصاد جهانی مسلط شوند و یک اقتصاد جهانی که با در انحصار گرفتن تجارت جهان در پی تحقق آن بودند. شاید بتوان گفت که فارغ از اندک منابعی که بر خوردهایی خشونت‌آمیز از ایرانیان هرمز با ناوگان چنگ‌هه به دست نمی‌دهند، بافت اجتماعی قرن پانزدهم میلادی در بازتاب افکار عمومی به‌ویژه در منابع تاریخی که چندان توجهی به این امور نداشته‌اند، توانمند نبوده است؛ بنابراین پیداست که بخش گسترده‌ای از رویکرد چنگ‌هه به خلیج فارس در کلان روایت‌های شخص و رویدادها خلاصه شده که قیاس وقایع مربوطه با اطلاعات گسترده عصر حاضر نیازمند باریک‌بینی است. چه بسا این ناوگان از حضور نیروهای مخالف پیشگیری و آنها را سرکوب می‌کرد. همچنین هرمز قرن پانزدهم، با وجود ارتباطات گسترده اقتصادی، نیازمند همراهی

^۱. Mackinder

دولتی متحد نبود و به صورت طبیعی در مدار یک هژمونی قرار می‌گرفت، اما هژمونی شی جین پینگ در خلیج فارس و تنگه هرمز نیازمند پذیرش ایران جهت حفظ فعالیت در عرصه بین‌المللی است.

چین در دو هژمونی خود در جدال با دو قدرت جهانی زمانه که در قرن پانزدهم هند و در عصر حاضر آمریکا است، به گونه‌ای موفق شده است تا از خلیج فارس و تنگه هرمز به عنوان اهرم فشار بر علیه رقبای خود استفاده کند. چنان که چنگ هه می‌توانست بر خوردهایی را با امپراطوری نیرومند هند و دریایی ماجاپاهیت، بزرگ‌ترین رقیب هژمونیک خود در جنوب آسیا، انجام دهد. زیرا با در انقیاد داشتن هرمز نیز می‌توانست وضعیت اقتصادی هند که وابستگی عمیقی در صدور کالا به تنگه هرمز داشت، را در صورت لزوم مختل کند. بدیهی است پیش از آن که بریتانیا به استعمار روی آورد و آلبوکرک^۱ تسلط بر جهان را در گرو در دست داشتن سه تنگه هرمز، بابالمنند و مالاکا بشمارد، در یاسالار چنگ هه در این راستا حرکت کرده بود. بر اساس آنچه که از گزارش سمرقندی بر می‌آید، انقیاد هرمز قرن پانزدهم در برابر مینگ، تنگه‌ای که موجودیت بازرگانی خود را به وسیله روابط گسترده با حوزه اقیانوس هند در جریان نگاه می‌داشت و نیز در آن شبکه گسترده به عنوان راهی برای آمدوشد کالا بین دو قاره آسیا و اروپا عمل می‌کرد، به منزله تسلط مینگ بر اصلی‌ترین مرکز بازرگانی دریایی در جنوب ایران بوده است.

موقعیت جغرافیایی و تجاری خلیج فارس و تنگه هرمز همچنان در احیای جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ پابرجاست و علاوه بر آن که اشاره کردیم کارکرد این دو در پیشبرد اهداف دولت‌های هژمونی طلب عمیقاً مؤثر است، می‌توان گفت که ابعاد تجاری و ارتباطی آن در دیدگاه تیانشیای دولت مینگ همچنان از عوامل روی‌آوری دولت شی جین پینگ به آن‌ها هستند. آنچه در عصر حاضر به عملکرد تنگه هرمز اهمیت بیشتری بخشیده عبارت از نفت است، به طوری که ارتباط دولت شی جین پینگ با آن به منزله ارتباط با مهم‌ترین دروازه انرژی است که بین میادین نفتی خلیج فارس، اقیانوس هند و خلیج عمان یک ارتباط استراتژیک را شکل می‌دهد و نیز مهم‌ترین تنگه در جنوب باختری آسیا و مهم‌ترین گلوگاه صدور نفت در جهان است. به عبارتی دیگر برای دولت شی جین پینگ تنگه هرمز مسیری است که صادرکنندگان خلیج فارس (بحرین، ایران، عراق، کویت، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی) نفت خود را از طریق آن ارسال می‌کنند. نگرانی‌های چین در مورد تنگه هرمز را می‌توان در دو نکته خلاصه کرد: نخست ویژگی‌های فیزیکی است که تنگه هرمز را به یک دغدغه راهبردی بین چین و آمریکا تبدیل می‌کند، چنانچه به مرکزی برای رقابت چین و ایالات متحده تبدیل شده است. زیرا بازرگانی نفت از خلیج فارس به هر دو

^۱. Albuquerque

کشور از طریق تنگه هرمز می‌گذرد. علاوه بر این تنها چند خط لوله فعال هستند که می‌توانند مسیرهای صادراتی جایگزین را فراهم کنند (Cordesman, 2015).

این موضوع از آن جهت اهمیت بیشتری می‌یابد که لازمه تحقق دکترین شی جین‌پینگ در تبدیل چین به قدرت و اقتصاد برتر جهانی رویارویی و پس راندن قدرت آمریکا از احاطه بر خلیج فارس است. درحالی‌که آمارهای مختلف حاکی از آن است که آمریکا با متنوع‌سازی نیاز خود به نفت، درصد کمی از این ماده را از خلیج فارس وارد می‌کند. اما چنان که اشاره شد، چین در کنار ژاپن، هند و تا حدودی اتحادیه اروپا بخش عمده‌ای از نفت مورد نیاز خود را از خلیج فارس وارد می‌کند. بدین ترتیب وابستگی به نفت خلیج فارس در درجه نخست به منزله وابستگی به آمریکا است (امام جمعه زاده و سهرابی، ۱۳۸۶: ۱۷)؛ بنابراین عقب‌نشینی از خلیج فارس به معنای از دست دادن یکی از بزرگ‌ترین پایگاه‌های هژمونیک خواهد بود. مؤلف کتاب «جنگ بر سر منابع» بر این باور است که آمریکا حضور در منطقه خلیج فارس و تسلط بر منابع آن را نه به‌عنوان یک منبع سوخت، بلکه به‌عنوان یک اهرم فشار در برابر قدرت‌هایی نظیر چین می‌بیند (Klare, 2001: 276). با وجود این طبیعی است که چین حضور آمریکا در خلیج فارس را به‌عنوان یک رقیب راهبردی ببیند و نگران واردات نفت خود از مسیرهایی باشد که آمریکا امنیت آن‌ها را بر عهده دارد. در مقابل محبوبانی معتقد است که در گذشته یک دلیل راهبردی برای ادامه درگیری آمریکا در خاورمیانه، به‌ویژه در خلیج فارس، نیاز به نفت عرب‌ها بود. اکنون، آمریکا نفت صادر می‌کند؛ از این رو، آمریکا با صرف روزانه میلیون‌ها دلار برای استقرار نیروهای خود در خلیج فارس، فقط به چین کمک می‌کند، زیرا از ذخایر نفتی به نفع چین محافظت می‌کند. در نتیجه ادامه درگیری عمیق آمریکا در خاورمیانه هیچ دستاورد راهبردی برای این کشور ندارد و فقط خسارات راهبردی دارد (محبوبانی، ۱۴۰۰: ۱۵۹).

با توجه به دکترینی که شی جین‌پینگ برای یک طرح بلندمدت ارائه کرده است بعید به نظر می‌رسد که این کشور تا سال‌های متمادی در تأمین انرژی خود جایگزینی برای خلیج فارس بیابد. در واقع رویکرد شی جین‌پینگ به خلیج فارس در کنار منابع انرژی و موقعیت استراتژیک هدف دیگری را نیز دنبال می‌کند و آن رقابت و مبارزه آرام با نفوذ آمریکا است، زیرا تسلط آمریکا بر خلیج فارس نه تنها به منزله کنترل چین برای تبدیل شدن به قدرت برتر اقتصادی و فراهم آوردن نیازهای نفتی خواهد بود، بلکه در صورت هرگونه مخالفت و نزاع جدی با این دولت و بروز آشفتگی در خلیج فارس، مسیر جاده ابریشم دریایی هم در تأمین انرژی و هم در پیوندهای جغرافیایی با مشکلات عمده روبه‌رو خواهد بود. دولت چین با یک دوراندیشی طرح کریدور اقتصادی پاکستان-چین^۱ را ارائه کرده است. این طرح

^۱. China-Pakistan Economic Corridor

باعث کاهش نفوذ ایالات متحده در دریای چین جنوبی و تنگه مالاکا و تسلط هند در اقیانوس هند خواهد شد، از سوی دیگر با حضور ناوگان دریایی چین در تنگه هرمز موقعیت مستحکمی برای چین در اقیانوس هند فراهم می‌شود (Afaqi and Askari, 2022:31).

علاوه بر این راهبرد رشته مروارید^۱ چین که از جنوب شروع و با گذر از اقیانوس هند به خلیج فارس می‌رسد، در واقع ایجاد یک چالش منطقه‌ای برای آمریکا است که می‌تواند این کشور را از ترافیک تجاری منطقه کنار زده و انحصار آن را در اختیار چین قرار دهد. به عبارتی دیگر، یکی از گزارش‌های بسیار مورد استناد سال ۲۰۰۴ که توسط مشاوران پیمانکار دفاعی، بوز آن همیلتون نوشته شد، به بحث در مورد اینکه آیا پکن یک رشته مروارید را در سراسر اقیانوس هند می‌سازد، می‌پردازد که منظور آنها از رشته مروارید، مجموعه‌ای از پایگاه‌های نظامی یا بنادر با کاربری دوگانه مناسب برای نیروی دریایی ارتش آزادی‌بخش خلق است که کشتی‌ها و زیردریایی‌های چینی را قادر می‌سازد تا به خلیج فارس، سواحل آفریقا و فراتر از آن برسند. حال این موضوع، رشته مروارید باشد یا خیر، چین در فوریه ۲۰۱۱، وقتی که ۳۵۰۰۰ نفر از شهروندانش را از لیبی در حال فروپاشی خارج کرد، تاریخ ساز شد. برای چین، این مأموریت در مقیاس خود بی‌سابقه بود و اولین استقرار عملیاتی ارتش در شمال آفریقا و مدیترانه را رقم زد (مارکی، ۱۴۰۱: ۵۲-۵۳). به طور کل می‌توان گفت چین برای تقویت نفوذ خود در اقیانوس هند و دیگر مناطق آسیا از دو طرح کمک گرفته است. یکی ابتکار جاده و کمربند و دیگری استراتژی رشته مروارید (هادیان جزئی و بازوند، ۱۴۰۰: ۱۵۴). راهبرد رشته مروارید در دیدگاه پاره‌ای منابع چنین پنداشته می‌شود که طرحی است در راستای محاصره دریایی هند که ابعاد نظامی و اقتصادی آن کشور را هدف قرار می‌دهد. فارغ از آنکه این راهبرد به چه سرانجامی رسد، آنچه در دیدگاه پژوهش ما اهمیت دارد حضور تنگه هرمز در کنار دیگر نقاط دریایی مهم همچون سریلانکا و تنگه مالاکا است (همان: ۱۵۵) که تداعی‌کننده تلاش دریاسالار چنگ‌هه برای به انقیاد درآوردن پایگاه‌های اطراف قدرت ماجاپاهیت و محاصره هند به‌عنوان بزرگ‌ترین رقیب دریایی مینگ است. تنگه‌ای که شی جین‌پینگ مجدداً از آن کمک می‌گیرد تا راه را بر گسترش رقیب دریایی خود، هند، ببندد و اتحاد آن کشور را با آمریکا تحت فشار قرار دهد.

نتیجه‌گیری

یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که دیرینگی روابط ایران و چین قدمتی فراتر از گزارش‌های معمول منابع دارد، بخش مهمی از این روابط دیرینه که از طریق خلیج فارس و تنگه هرمز هدایت شده است در روزگار ساسانیان به اوج خود رسید و اگرچه پس از آن

^۱. String of pearls strategy

سیری از هم‌گسسته پیدا کرد، در دوره تیموریان ورود ناوگان دریاسالار چنگ‌ها به تنگه هرمز به نقطه عطفی در تاریخ این منطقه تبدیل شد. این موضوع این نکته را به ذهن می‌رساند که پیش از آنکه دولت‌های اروپایی در سیاست‌های هژمونیک خود متوجه اهمیت خلیج فارس و تنگه هرمز شوند، دولت مینگ به این مهم پی برده بود که خلیج فارس و تنگه هرمز به‌عنوان منطقه‌ای استراتژیک می‌توانند نظم جهانی را تحت تأثیر قرار دهند؛ لذا دریاسالار چنگ‌ها با دست‌اندازی بر هرمز امپراتور یونگل را بر بخش مؤثری در هژمونی دریایی خود مسلط کرد که به‌عنوان اهرم فشار در برابر رقبای دریایی آن دولت به کار می‌رفت. این امر کیفیت رقابت اقتصادی مینگ را بهبود بخشید و ایجاد انحصار تجارت جهانی و به انقیاد کشاندن هند را، به منزله قوی‌ترین رقیب خود، آسان کرد. در دهه‌های اخیر، رویکرد شی جین‌پینگ به خلیج فارس در راستای نوزایی طرحی است که پنج قرن پیش می‌رفت تا چین را بر اقتصاد جهان مسلط کند. این طرح مجدداً این کشور را ناگزیر از روی آوردن به خلیج فارس و تنگه هرمز کرده است. فارغ از ویژگی‌های طبیعی خلیج فارس و تنگه هرمز که هیچ دولت هژمونی طلب را بی‌نیاز از دسترسی به آن مناطق نمی‌کند، امروزه آنچه بر کارکردهای پیشین خلیج فارس و تنگه هرمز افزوده است وجود منابع انرژی است که با نیاز مبرم دکنترین شی جین‌پینگ به آن و نیز منافع آمریکا در خلیج فارس پیوند خورده و هم‌راستا با آن شی جین‌پینگ را در مسیر ایجاد یک موازنه نو حرکت داده است که با نزدیکی به ایران می‌تواند رقیب جهانی خود، آمریکا، را تحت فشار قرار داده و متحد او، هند، را نیز به انزوا کشاند. این شرایط و جدال ابرقدرت‌های عصر حاضر در ارتباط با خلیج فارس و تنگه هرمز در حالی صورت می‌گیرند که ایران به‌واسطه تحریم‌های سنگین، از جایگاه اقتصادی پایین‌تری با چین پیمان همکاری می‌بندد و مخاطرات این شرایط از آنجایی عمیق‌تر می‌شود که به پیشینه استعماری چین در خلیج فارس و تنگه هرمز و مفهوم تاریخی دکنترین شی جین‌پینگ توجه شود.

منابع و مأخذ

فارسی

اخوان کاظمی، مسعود؛ صابر قیاسی و یاسر قائمی (۱۳۹۹)، رویکرد ایالات متحده به خرده سیستم خلیج فارس در اقتصاد جهانی، *مجله سیاست و روابط بین‌الملل*، دوره سوم، شماره ۶.

اسلامی، روح‌الله (۱۳۹۹)، مبانی استراتژی و تکنیک های سیاست خارجی ایران شهری، پژوهش نامه ایرانی سیاست بین الملل، سال ۸، شماره ۲، صص ۱-۲۶.

اسلامی، روح‌الله و محمد صحرایی (۱۳۹۷)، الگوی سیاست خارجی ساسانیان، پژوهش نامه ایرانی سیاست بین الملل، سال ۶، شماره ۲، صص ۱-۲۰.

اقبال آشتیانی، عباس (۱۳۴۷)، تاریخ مغول، تهران: امیرکبیر.

الهی، همایون (۱۳۷۸)، خلیج فارس و مسائل آن، تهران: قومس.

امام جمعه زاده، سید جواد و خدارحم سهرابی (۱۳۸۶)، تأثیر نفت بر سیاست آمریکا در دوره پس از جنگ سرد. ماهنامه همشهری دیپلماتیک، سال دوم، شماره ۲۲.

امیراحمدیان، بهرام و روح‌الله صالحی دولت‌آباد (۱۳۹۵)، ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش ها)، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال نهم، شماره ۳۶.

آذری، علاءالدین (۱۳۶۷)، تاریخ روابط ایران و چین، تهران: امیرکبیر.

باستانی پاریزی، ابراهیم (۱۳۸۰)، اژدهای هفت سر (راه ابریشم)، تهران: نشر نامک.

بیانی، شیرین (۱۳۸۶)، مغولان و حکومت ایلخانی در ایران، تهران: سمت.

بیدگلی، محمد و اصغر رجبی ده برزویی (۱۴۰۲)، واکاوی حضور چین در خلیج فارس در قبال آمریکا از دیدگاه سیاست موازنه گرای نرم رابرت پیپ. دو فصلنامه سیاست و روابط بین الملل، دوره ۶، شماره ۱۱، صص ۱۲۷-۱۱۳.

پایگاه اطلاع‌رسانی دولت (۱۴۰۲)، ایران و چین به عنوان دو تمدن مهم و تاریخی به دنبال توسعه روابط جمعی هستند. در: <https://dolat.ir/detail/420911>

تجدد، نهال (۱۳۶۸)، نقش زبان های ایرانی در انتشار چند دین در آسیای مرکزی و چین، ایران نامه، شماره ۳۰. تشکری، عباس (۲۵۳۶)، ایران به روایت چین باستان (نگاهی به روابط سیاسی، تجاری و فرهنگی ایران و چین تا اسلام)، تهران: موسسه روابط بین المللی وابسته به وزارت امور خارجه. چمن‌کار، محمد (۱۳۸۸)، اهمیت اقتصادی خلیج فارس در ایران باستان، مجله پژوهش های تاریخی سیستان و بلوچستان.

حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۸)، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران: سمت.

خواندمیر، غیاث‌الدین بن همام الدین حسینی (۱۳۳۳)، حبیب‌السیبر، ج ۳، تهران: کتابخانه خیام.

حاجی‌زاده، زهرا و سیروس احمدی نوحدانی و عبدالرضا فرجی‌راد و حجت مهکویی (۱۴۰۰)، تبیین تأثیر طرح ابتکار کمربند - جاده چین بر ژئو اکونومی ایران. فصلنامه اقتصاد و توسعه منطقه‌ای، شماره ۲۲، صص ۱-۲۲.

رائین، اسماعیل (۲۵۳۶)، دریانوردی ایرانیان، جلد ۲، چاپ ۲، تهران: چاپخانه زیبا.

رسایی، فرج‌الله (۱۳۴۵)، دو هزار و پانصد سال بر روی دریاها، نشر: پیک دریا.

زرکوب شیرازی، معین‌الدین (بی تا)، شیرازنامه، به اهتمام: اسماعیل واعظ جواد، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

دیرینه‌شناسی رویکرد چین به خلیج فارس: از سفرهای چنگ‌ها تا شی جین‌پینگ □ ۹۱

- سمرقندی، کمال‌الدین عبدالرزاق (۱۳۸۳)، **مطلع سعدین و مجمع بحرین**، جلد ۲، به اهتمام: نوایی، تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- علی‌بابایی، غلامرضا (۱۳۷۵)، **تاریخ سیاست خارجی ایران (از شاهنشاهی هخامنشی تا به امروز)**، ویراستار: محمد رفیعی مهرآبادی، تهران: درسا.
- شاملو، محسن (۱۳۴۷)، **خلیج فارس**، تهران: چاپخانه صبح امروز.
- طبری، محمد ابن جریر (۱۹۶۴ - ۱۹۶۵)، **تاریخ طبری**، جلد ۵، تهران: کتابخانه اسدی.
- فاتح، مصطفی (۱۳۳۵)، **پنجاه سال نفت ایران**، تهران: شرکت سهامی چهر.
- قاسمی، فریدون (۱۳۹۵)، **جمهوری اسلامی ایران از بازرگان تا روحانی**، ویراستار: سیروس رزاقی پور.
- کاوته، رالف و رودریش پتاک (۱۳۸۳)، **هرمز در منابع دوره‌های یوآن و مینگ**، چاپ اول، تهران: دایره سفید.
- گروسه، رنه (۱۳۷۹)، **امپراطوری صحرانوردان**، ترجمه: عبدالحسین میکده، تهران: علمی و فرهنگی.
- گیرشمن، رومن (۱۳۴۴)، **ایران از آغاز تا اسلام**، ترجمه: محمد معین، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- مارکی، دانیل، اس (۱۴۱۰)، **افق غربی چین: پکن و ژئوپلیتیک جدید اوراسیا**، ترجمه: ابراهیم آقامحمدی، تهران: نشر نگاه معاصر.
- محبوبانی، کیشور (۱۴۰۰)، **چین برنده شده؟** ترجمه: ابراهیم آقامحمدی، تهران: انتشارات ابرار معاصر تهران.
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۱)، **جغرافیای سیاسی تنگه هرمز**، ترجمه: محسن صغیرا، اصفهان: صغیرا.
- مسعودی، علی بن حسین (۱۳۶۵)، **التنبیه و الاشراف**، جلد ۱، ترجمه: پاینده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- مظاهری، علی (۱۳۷۲)، **جاده ابریشم**، جلد ۱، چاپ ۱، مترجم: ملک ناصر نوبان، ویراستار: وهاب علی، تهران: پژوهشگاه.
- معین، محمد (۱۳۸۴)، **مزدیسنا و ادب فارسی**، چاپ ۴، تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- مقتدر، غلامحسین (۱۳۳۳)، **کلید خلیج فارس**، چاپ: محمد علی علمی.
- منجم‌باشی، احمد ابن عبدالله (۱۲۸۵)، **صحایف الاخبار**، جلد ۳، استانبول: مطبعه عامره.
- مهمید، محمدعلی (۱۳۶۱)، **پژوهشی در تاریخ دیپلماسی ایران (قبل از هخامنشیان تا پایان قاجاریه)**، چاپ ۱، تهران: میترا.
- میلز، جی وی جی (۱۳۹۳)، **سفرنامه ماهوان: شگفتی‌های راه ابریشم از چین تا ایران**، ترجمه سعید کریم پور، تهران: ققنوس.
- نوایی، عبدالحسین (۱۳۷۰)، **اسناد و مکاتبات تاریخی ایران**، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- نهادندی، هوشنگ و ایو بوماتی (۱۳۹۲)، **محمدرضا پهلوی آخرین شاهنشاه ۱۹۱۹-۱۹۸۰**، ترجمه: دادمهر، ناشر: شرکت کتاب.
- واعظی، محمود (۱۳۸۹)، **نقش قدرت‌های بزرگ در منطقه خلیج فارس و چالش‌های هژمونی آمریکا**.
- فصلنامه بین‌المللی روابط خارجی**، سال دوم، شماره ۶.
- هادی، حسن (۱۳۷۳)، **سرگذشت کشتیرانی ایرانیان**، ترجمه: امید اقتداری، مشهد: شرکت به نشر وابسته به انتشارات آستان قدس رضوی.

- هادیان، ناصر (۱۳۸۲)، سازه‌انگاری از روابط بین‌الملل تا سیاست خارجی، **فصلنامه سیاست خارجی**، شماره ۴، صص ۴۵-۷۰.
- هادیان جزئی، ناصر و مهدی بازوند (۱۴۰۰)، رشد چین و سیاست خارجی آمریکا و هند در قبال یکدیگر از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۹، **فصلنامه علمی مطالعات روابط بین‌الملل**، سال ۱۴، شماره ۲، صص ۱۴۹-۱۷۳.
- همایون فرخ، رکن‌الدین (۱۳۵۱)، نفوذ فرهنگ و هنر ایران در چین، **نشریه گوهر**، صص ۴۳-۵۲.

لاتین

- Abedin, M. (2019), **Iran Resurgent: The Rise of the Shia State**. Oxford University Press.
- Afaqi, T., & Askari, M. U. (2022). China Pakistan Economic Corridor (CPEC) Regional Integration and Challenges. **Khaldunia, Journal of Social Sciences**, 2(1), 26-41.
- Armstrong, B. (2007), China from the Sea: The Importance of Chinese Naval History; **Strategic Insights**, v. 6. Proceedings, May, 39, 40.
- Cordesman, A. (2015). America, Saudi Arabia, and the Strategic Importance of Yemen. **Center for Strategic and International Studies (CSIS)**, 1-9.
- Duyvendak, J. J. L. (1939), **The True Dates of the Chinese Maritime Expeditions in the Early Fifteenth Century**. T'oung Pao, 34(Livr. 5), 341-413.
- Duyvendak, J. J. (1953), **Desultory Notes on the Hsi-yang chi**. T'oung Pao, 42(Livr. 1/2), 1-35.
- Hafeznia, M R & Rabbie, H .(2013), **Persian Gulf Regional Studies**, Tehran: samt.
- Klare, M. T. (2001), **Resource Wars: The New Landscape of Global Conflict**. Macmillan+ ORM.
- Klare , M .T (2008) . **Rising Powers, Shrinking Planet, The New Geopolitics of Energy**, New York, Henry Holt Company.
- Laichen, S. (2003), Military Technology Transfers from Ming China and the Emergence of Northern Mainland Southeast Asia (c. 1390–1527). **Journal of Southeast Asian Studies**, 34(3), 495-517.
- Lee, H. S. (1997), The advent of Islam in Korea. Istanbul: **Research Centre for Islamic History, Art and Culture (IRCICA)**, 997, 0-5.
- Meicun, L., & Zhang, R. (2015). Zheng He's Voyages to Hormuz: the archaeological evidence. **Antiquity**, 89(344), 417-432.
- Pao Tsen , P (1961), **On the ships of Cheng Ho**, Taipei.
- Pelliot, P. (1935), **Notes Additionnelles Sur Tcheng Houo et Sur Ses Voyages**. T'oung Pao, 31(Livr. 3/5), 274-314.
- Lin, X. D. (2009), Encyclopedia of Modern China. **China Review International**, 16(4), 559-562.
- Qiu , X. (1995), **Ming Uiguo yu Nanhai zhufanguo Guanxide de Yanbian** . Taipei : Lantai chubanshe .
- Rodgers. (1996), **Sojourners and Settlers: Histories of Southeast Asia and the Chinese**.
- Stošić, S. (2023), Geopolitical Dimension of the Old and the Modern Silk Road. **Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi**, 8(1), 37-54.

- Sen, T. (2019), Zheng He's Military Interventions in South Asia, 1405–1433. **China and Asia**, 1(2), 158-191.
- Sen, T. (2016), The impact of Zheng He's Expeditions on Indian Ocean Interactions. **Bulletin of the School of Oriental and African Studies**, 79(3), 609-636.
- Wade, G. (2005), The Zheng He Voyages: a Reassessment. **Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society**, 37-58.