

سجاد عطازاده

مترجم

آبراک کاردون، پژوهشگر ارشد چین در اندیشکده کارنگی و وندی لوترت، استاد دانشگاه ایندیانا، در مقاله‌ای با عنوان «قدرت بندری چین؛ شبکه دریایی که دسترسی نظامی جهانی پکن را حفظ می‌کند»، که در وبسایت فارن افرز منتشر شده است، به تحلیل حضور شرکت‌های چینی در بنادر کشورهای مختلف پرداخته و معتقد هستند که چین با این کار هم اقتصاد و تجارتش را تقویت می‌کند و هم از نظر نظامی، خلأ وجود پایگاه‌های نظامی در کشورهای دیگر را پر می‌کند.

|||

طی چند سال گذشته، مقامات امنیت ملی ایالات‌متحده به‌شدت بر قدرت نظامی رو به‌رشد چین متمرکز شده‌اند. واشنگتن که از زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی با چین رقیب قدرتمندی مواجه نشده بود، اکنون پکن را همان‌طور که در ارزیابی سالانه تهدیدات ایالات‌متحده در فوریه بیان شده است، به‌عنوان یک «رقیب نزدیک به همتا» توصیف کرده است. برای ارتش ایالات‌متحده، چین همچنین به «چالشی سریع» تبدیل شده است، عنوانی که معیاری برای توصیف ضرورت سرعت و وسعت دفاع موثر در نظام بین‌المللی رقابتی استفاده می‌شود.

با این حال، به نظر می‌رسد که راهبرد دفاعی ایالات‌متحده برای مقابله با چالش‌های مهم ایجاد‌شده از سوی چین، تحول نیافته است. درعین حال، نوسازی سراسم‌آور ارتش آزادی‌بخش خلق که در نیروی دریایی چشمگیر آب‌های آزاد و نیروی موشکی مرگبار فرزانده آن به منصفه‌ظهور رسیده است، یکی دیگر از پایه‌های مهم قدرت‌افکنی چین را از نظرها پنهان می‌کند: جایگاه اقتصادی این کشور. چین نه‌تنها بزرگ‌ترین شریک تجاری بسیاری از کشورهای جهان به شمار می‌رود، بلکه اکنون بسیاری از زیرساخت‌های حیاتی که تجارت بین‌المللی را امکان‌پذیر می‌کند، در اختیار دارد. این نفوذ به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل دریایی مشهود است که در آن شرکت‌های چینی دارای پیوندی با نزدیک یا پکن در تأمین مالی، طراحی، ساخت، بهره‌برداری و مالکیت پایانه‌های بندری در سراسر جهان فعال شده‌اند. این شبکه دریایی پیامدهای مهمی برای قدرت‌افکنی چین دارد. از نظر نظامی، پکن نمی‌تواند وضعیتی مشابه واشنگتن در سراسر جهان داشته باشد زیرا برخلاف ایالات‌متحده، ظرفیت استقرار نیروهای نظامی در شبکه‌ای از پایگاه‌های خارجی در سراسر جهان را ندارد. ارتش آزادی‌بخش خلق اولین پایگاه نظامی خارجی خود را در جیبوتی در سال ۲۰۱۷ تأسیس کرد اما شش سال پس از این اتفاق و علی‌رغم تلاش‌های قابل‌توجه، نتوانسته پایگاه دیگری را برپا کند. پکن در عوض، با کاربست گسترده نظامی-غیرنظامی از شبکه گسترده بین‌المللی زیرساخت‌های بندرهای شرکت‌های چینی برای تقویت دسترسی نیروهای مسلح خود، بی‌سروصدا به یک «رقیب همتا» تبدیل شده است.

۴. از کانتینر تا کشتی‌های جنگی

شرکت‌های چینی اکنون حدود ۱۰۰ بندر در سراسر جهان را در مالکیت خود دارند یا در آنها فعالیت می‌کنند. کاربرد اصلی شبکه بندری چین همچنان تجارت بین‌المللی است، اما این زیرساخت حیاتی از عملیات‌های جهانی ارتش آزادی‌بخش نیز پشتیبانی می‌کند. البته تأسیسات تجاری بندری معمولاً به‌گونه‌ای طراحی نشده‌اند که دارای قابلیت‌های نظامی پیشرفته باشند اما تقریباً تمامی بنادر تجاری را می‌توان در طیف وسیعی از مأموریت‌های نظامی به کار گرفت و چین دقیقاً این کار را آغاز کرده است. مثلاً تحقیقات ما الگوی نوظهوری از کشتی‌های جنگی نیروی دریایی ارتش آزادی‌بخش خلق را مشخص کرده است که مطابق با آن این نیرو از ده‌ها پایانه خارج از کشور که متعلق به شرکت‌های چینی هستند، استفاده می‌کنند. در این بنادر، کشتی‌های نظامی چین نه‌تنها نمادی از دیپلماسی این کشور به شمار می‌روند، بلکه کار سوخت‌گیری و حتی تعمیر و نگهداری تخصصی را نیز انجام می‌دهند. ازجمله بنادر مورد استفاده برای چنین اهدافی می‌توان به بندر سنگاپور، دارالسلام تانزانیا و پیرووس یونان اشاره کرد. شبکه بندری تجاری چین درحال حاضر پشتیبانی لجستیک و اطلاعاتی از گستره رو به رشد مأموریت‌های ارتش آزادی‌بخش خلق چین را نیز فراهم می‌کند.

گسترش بندری پکن در سراسر جهان در وهله اول یک پدیده اقتصادی است که عمدتاً به دلایل اقتصادی شکل گرفته است. بیش از ۹۰ درصد تجارت کالایی چین از طریق دریا انجام می‌شود که میزان آن به‌طور قابل‌توجهی از میانگین جهانی ۸۰ درصد بالاتر است. بنادر اقیانوسی موجود در سراسر جهان مجرای ضروری برای واردات عظیم انرژی، مواد معدنی، کشاورزی و سایر کالاهای جهانی از سوی چین هستند و پایانه‌های کانتینری مدرن و کشتی‌های کانتینری غول‌پیکر نیز صادرات حجم‌عظیمی از کالاهای ساخت چین را تسهیل می‌کنند. محوریت تجارت بین‌الملل در مدل توسعه اقتصادی چین، مسیر پکن را به سمت جایگاه فرماندهی در صنعت حمل‌ونقل دریایی جهانی هموار کرده است.

براساس داده‌های شرکت مشاوره خدمات دریایی دروئری و تحقیقات خود ما، شرکت‌های چینی ۳۶ بندر از ۱۰۰ بندر بزرگ کانتینری جهان را تحت مالکیت خود داشته یا آنها را اداره می‌کنند؛ بنابراین با توجه به اینکه ۲۵ بندر بزرگ دیگر جهان نیز در خاک خود چین قرار دارد می‌توان این گونه اظهار داشت که چین در ۶۱ درصد از فعال‌ترین مراکز حمل‌ونقل بین‌المللی جهان، حضوری تثبیت شده دارد.

جهان‌شهر

شبکه دریایی که دسترسی نظامی جهانی پکن را حفظ می‌کند

قدرت بندری چین



هشت بندر از ۱۰ بندر بزرگ جهان براساس کل تناژ بار و هفت بندر از ۱۰ بندر بزرگ جهان بر مبنای توان عملیاتی در سرزمین اصلی چین قرار دارند. تا پایان سال ۲۰۲۲، شرکت‌های چینی مالکیت یا سهام عملیاتی ۹۵ بندر در ۵۳ کشور را به دست آورده‌اند که در تمام قاره‌ها به‌جز قطب جنوب قرار دارند.

اما فعالیت‌های بندری چین در کنار اولویت‌های اقتصادی، ریشه در دلایل راهبردی هم دارد. حزب کمونیست چین از اواخر دهه ۹۰ میلادی، تلاش برای کسب جایگاهی مستحکم در بازارهای جهانی و منابع طبیعی را به یک هدف اصلی سیاست خارجی خود تبدیل کرد و مشوق‌ها و حمایت‌های مادی را برای شرکت‌های چینی در نظر گرفت تا امکان گسترش سریع حضور آنها در بخش‌هایی مانند بنادر و حمل‌ونقل دریایی فراهم شود. شی‌جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین هم در سال ۲۰۱۳ این تلاش‌ها را در قالب ابتکار کمربند-جاده (پویشی جهانی برای ایجاد ارتباط بین چین و جهان از طریق تجارت، سرمایه‌گذاری و زیرساخت) ترکیب و تقویت کرد. این سیاست‌ها به شرکت‌های چینی فعال در بخش بندری کمک کرد تا از بازیگران داخلی صرف به رهبران جهانی این صنعت تبدیل شوند.

عواملی که بنادر را از نظر تجاری برای پکن جذاب می‌کنند- نزدیکی به بازارها و منابع کلیدی، خطوط اصلی کشتیرانی و گلوگاه‌های دریایی- آنها را برای قدرت‌افکنی دریایی نیز تبدیل به گزینه‌ای مناسب می‌کند. درحالی که شرکت‌های چینی بعضاً کاربست پروژه‌های بلندمدت دارای ارزش تجاری کم، مانند بندر گوادر در پاکستان و بندر هامبانتوتا در سریلانکا را همچنان حفظ کرده‌اند، به پروژه‌های دارای ارزش بازاری روشن و پتانسیل ناچیز استفاده نظامی، مانند بندر لس‌آنجلس، نیز علاقه‌مند بوده‌اند. با این حال در بیشتر موارد اولویت‌های تجاری و راهبردی به‌صورت همزمان در این پروژه‌ها نقش‌آفرینی می‌کنند: تجارت بین‌المللی برای رفاه ملی حیاتی است و بنادر برای تجارت بین‌المللی ضروری هستند؛ بنابراین دولت چین در راهبرد نظامی ملی خود در سال ۲۰۱۵، این «وظیفه راهبردی» را به ارتش آزادی‌بخش خلق سپرد.

بنادر تجاری به سکوهای لجستیکی ضروری برای عملیات جهانی ارتش آزادی‌بخش خلق تبدیل شده‌اند. در این تأسیسات متعلق به چین یا تحت کنترل آن، کشتی‌های نیروی دریایی می‌توانند نفت، روغن و روان‌کننده‌های تخصصی را دریافت کنند. کمپودهای مادی، تجهیزات و نفری خود را جبران کنند و حتی در برخی از بنادر تحت تعمیر و نگهداری هم قرار گیرند. تأسیسات بندری مستقر در خارج از کشور احتمالاً توانایی‌های اطلاعاتی پکن را نیز می‌توانند تقویت کنند، زیرا اپراتورهای چینی پایانه‌ها اطلاعات منحصربه‌فردی درباره حرکت کشتی‌ها و معاملات تجاری به‌دست می‌آورند. این داده‌ها جمع‌آوری شده زمانی ارزشمندتر هستند که به محموله‌ها و فعالیت‌های نظامی مربوط شوند. از آنجایی که بنادر متعلق به چین اغلب با پایگاه‌های نظامی کشورهای میزبان -مانند حیفا در اسرائیل- مشترک هستند، این پایانه‌های تجاری امکان مناسبی را برای نظارت بر روال عملیاتی، پرسنل، نیازها و تحرکات نظامیان سایر کشورها فراهم می‌کنند.

با این حال، میزانی که ارتش چین قادر به استفاده موثر از شبکه بندری تجاری خود در هنگام جنگ خواهد بود، احتمالاً محدود است. چنین استفاده نظامی‌ای می‌تواند کشور میزبان را نیز درگیر جنگ کند و آن را به‌طور بالقوه به کشوری متخاصم و یکی از طرفین نبرد تبدیل کند. از آنجایی که چین فاقد ائتلاف نظامی و توافقات دفاعی با کشورهای میزبان است، بعید است که ارتش آزادی‌بخش خلق در صورت وقوع جنگی احتمالی به تأسیسات بندری دارای کارکرد دوگانه خود تکیه کند. فقدان چنین تعهدات امنیتی رسمی همچنین باعث می‌شود که چین ابتدا به

جهان‌شهر



ساکن تمایل زیادی به درگیری در خارج از مرزهای خود هم نداشته باشد و همین مساله هم نیاز به سکوهای ویژه آماده رزم را کاهش می‌دهد.

باین‌وجود، قدرت‌افکنی نظامی ارتش چین از طریق شبکه جهانی بنادر خود در سراسر جهان در هنگام صلح، درحال تغییر چشم‌انداز امنیت بین‌المللی است. حضور نظامی پایدار این ارتش در مکان‌های راهبردی مهم ممکن است سایر نیروهای دریایی را وادار کند تا وضعیت و روال فعالیت خود را تغییر دهند، بر ادراک جهانی از توانایی‌های نظامی چین تأثیر بگذارد و به‌طور بالقوه دیگر دولت‌ها را از به چالش کشیدن چین بازدارد تا منافع و دارایی‌های اقتصادی آنها به خطر نیفتد؛ بنابراین درک ماهیت و وسعت فعالیت بندری چین و چگونگی تأثیر این فعالیت بر نیل پکن به اهداف خود مهم است.

۴. شریان‌های حیات و گلوگاه‌ها

شرکت‌های چینی اکنون در همه قاره‌ها و اقیانوس‌های بزرگ دارای پایانه‌های بندری هستند. متراکم‌ترین جای این شبکه در مسیر تجاری دریایی است که چین را به مبادی واردات منابع طبیعی خود در خاورمیانه و آفریقا و به بازارهای عمده صادراتی آن در مدیترانه متصل می‌کند. قابل‌ذکر است که بیش از نیمی از صادرات خارجی که شرکت چینی‌ها در آنها سهام دارند، در امتداد مسیر دریایی قرار دارند که از ساحل چین شروع شده و از طریق دریای چین جنوبی و تنگه مالاکا و با گذر از اقیانوس هند به خلیج فارس متصل شده یا با عبور از دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه می‌رسد.

ارتش آزادی‌بخش خلق و تحلیلگران صنعتی این خط ارتباطی دریایی شرقی-غربی را «شریان حیات» چین می‌نامند، زیرا این کشور را به بزرگ‌ترین بازار صادراتی خود در اروپا و مبادی واردات منابع طبیعی از خلیج فارس و آفریقا متصل می‌کند در دولت چین ایمن‌سازی خطوط تدارکاتی خود در این مسیر را یک «وظیفه راهبردی» نامیده که ارتش آزادی‌بخش خلق باید آن را انجام دهد؛ البته بدون دسترسی به پایگاه‌های تأسیسات بندری تحت مدیریت شرکت‌های چینی که در سراسر جهان فعال هستند، این امکان را برای نیروی دریایی چین فراهم می‌کنند تا جریان‌های تجاری جاری در بین آب‌های بزرگ جهان را زیر نظر داشته یا حتی در صورت لزوم مانع انتقال آنها شوند.

دسترسی نظامی‌ای که ارتش چین با استفاده از این بنادر به‌دست می‌آورد، برای محافظت از منافع تجاری این کشور در خارج از مرزهای خود ضروری است. مسیرهای دریایی پرپیچ‌وخمی که چین را به بزرگ‌ترین بازارها و عرصه‌های نظامی جهان متصل می‌کنند به این معنی است که نیروی دریایی چین برای فعالیت در خارج از منطقه مجاور خود به تأسیسات بندری محلی نیاز دارد. استفاده پایانه‌های ثابت اداره شده توسط افراد معتمد که ویژگی‌های فنی آنها نیز مشخص است، برای چین امنیت بسیار بیشتری در مقایسه با پهلوگیری‌های گاه‌وبی‌گاه در بنادر کشورهای دوست فراهم می‌کند.

البته، صعود جایگاه شرکت‌های تجاری چینی در صنعت جهانی بنادر لزوماً به معنی افزایش توانایی قدرت‌افکنی نظامی این کشور نیست. چندین کشور ازجمله متحدان و شرکای ایالات‌متحده مانند فرانسه و ژاپن، هم شبکه‌های بزرگ بنادر و همچنین خطوط کشتیرانی فعال در سراسر جهان دارند و آنها را اداره می‌کنند. باین‌حال آنچه سبب منحصربه‌فرد شدن وضعیت چین می‌شود، تسلط حزب کمونیست بر نظام سیاسی-اقتصادی چین و توانایی این

می‌کند که شرکت‌های چینی می‌توانند ملزم به «حمل‌ونقل دفاعی در مسافت‌های طولانی و مقیاس‌های بزرگ» شوند. سایر مقررات و اقدامات صنعتی هم تکمیل‌کننده این قانون ملی هستند؛ مانند الزاماتی که مطابق آنها تجهیزات بندری، جاده‌ها و تأسیسات غیرنظامی باید مطابق با استانداردهای مهندسی نظامی باشند.

در مواردی که شرکت‌های چینی کنترل عملیاتی کل یک بندر تجاری را دارند، استفاده نظامی گسترده‌تر ممکن است. در حدود ۲۹ بندر خارج از کشور، شرکت‌های چینی پایانه‌ها را اداره می‌کنند؛ مثلاً در هامبانتوتا سریلانکا و در کریبی کامرون. از منظر راهبردی، کنترل عملیاتی کامل، شرکت چینی را قادر به تعیین نحوه توسعه مجتمع بندری یا محدود و حذف نمودن استفاده کشتی‌ها از بنادر می‌کند. تأسیسات بندری موجود از نظر میزان مطابقت با استانداردهای نظامی متفاوت هستند، اما آنهایی که تحت بیشترین سطوح کنترل چینی هستند، اغلب برای استفاده نظامی مناسب هستند. به‌عنوان مثال، مالکیت عمده کاسکو بر اداره بندر پیرووس، در یونان، از سال ۲۰۱۶، این شرکت را قادر به هدایت توسعه کل مجموعه، ازجمله انبارداری و کارخانه‌های کشتی‌سازی و همچنین پایانه‌های فله، کانتینری و رول-آن-ارول آف کرده است. چنین ارتقا زیرساختی این امکانات را برای کشتی‌های دریایی مفیدتر می‌کند و کشتی‌های جنگی چینی را قادر می‌سازد تا توقف‌های فنی برای تعمیر و نگهداری داشته باشند. نیروهای ارتش آزادی‌بخش خلق ممکن است پایگاه‌های اختصاصی زیادی نداشته باشند، اما آنها به‌شدت از امکانات تجاری برای حفظ استقرار جهانی و پشتیبانی از عملیات‌های پیچیده‌تر خارج از کشور استفاده می‌کنند.

با گسترش منافع چین در سراسر جهان، ضرورت محافظت پکن از آنها هم افزایش یافته است. در سال ۲۰۱۹، مقامات دفاعی چین اظهار داشتند که این کشور دارای ۴۰۰۰ شرکت در کشورهای دیگر، سرمایه‌گذاری خارجی ۷ تریلیون دلاری و بیش از یک‌میلیون شهروند شاغل در خارج از مرزهای خود است و سالانه ۱۴۰ میلیون نفر چینی به کشورهای دیگر سفر می‌کنند. از بحران کنونی در سودان تا حمله روسیه به اوکراین و همه‌گیری کرونا، فهرست موارد احتمالی که می‌توانند شهروندان، دارایی‌ها و تجارت بین‌المللی چین را تهدید کند، همچنان در حال رشد هستند. به دلیل کمبود پایگاه‌های مستقر خارج از کشور، برنامه‌ریزان نظامی چین برای محافظت از منافع آسیب‌پذیر کشورشان به شبکه بندری تجاری وابسته شده‌اند. بنادر واقع در سرزمین‌های دیگر برای چین قابلیت‌های لجستیکی و اطلاعاتی ارزشمندی را با هزینه مادی و ژئوپلیتیکی معقول به ارمان می‌آورد. در زمان صلح، عملکردهای پشتیبانی این بنادر ممکن است برای محافظت از منافع اقتصادی چین در خارج از مرزهای خود توسط ارتش این کشور کافی باشد اما در زمان جنگ، کارکردهای محتمل آنها محدود است. اما نکته مهم آن است که پتانسیل جنگی ارتش آزادی‌بخش خلق هم در خارج از پیرامون نزدیک خود محدود است. پایگاه‌های واقع در بنادر کشورهای خارجی در جنگ‌هایی که حضور ارتش آزادی‌بخش خلق در آنها محتمل است، کارکرد چندانی ندارند: حمله به تایوان، جنگ مرزی دوم با هند یا نبرد سوم با ویتنام در دریای چین جنوبی. در حال حاضر و در آینده قابل‌پیش‌بینی، پکن احتمالاً یا یک ضرورت راهبردی برای نشان دادن قدرت رزمی سخت در خارج از این عرصه‌های نزدیک روبه‌رو نخواهد شد.

۴. مسیری متفاوت به‌سوی قدرت جهانی

شبکه بنادر تجاری خارج از کشور چین شکل جدیدی از قدرت‌افکنی را تولید کرده است. با نگاه به آینده، ارتش آزادی‌بخش خلق هم در شیوه‌هایی متمركز کرده است که این بنادر می‌توانند از مجموعه رو به‌رشد عملیات‌های آن پشتیبانی کنند. با وجود وقفه در پهلوگیری کشتی‌ها در طی همه‌گیری کرونا، نیروهای چینی همچنان به استفاده از امکانات بندری چین برای نیل به اهداف غیرجنگی مانند لجستیک و اطلاعات ادامه می‌دهند.

اما اگر پکن تصمیم به قدرت‌افکنی سخت از طریق شبکه بنادر تجاری خود بگیرد، با مخالفت‌های شدیدی مواجه خواهد شد. کنترل شرکت‌های چینی بر بنادر واقع در کشورهای غیرمتحد در شرایط جنگی یا بحرانی، ایمن نخواهد بود. مسئولان کشورهای میزبان قدرت چین را محدود نموده و شرکت‌های چینی در برابر نیروهای نظامی کشورهای میزبان هم آسیب‌پذیر خواهند بود. بنادر خود نیز اهداف ثابتی محسوب می‌شوند و از حفاظت چندانی در برابر حملات مستقیم برخوردار نیستند. غرق شدن حتی یک کشتی در کانال ورودی بندر می‌تواند کل بند را از کار بندازد. علاوه بر این، دولت میزبان ممکن است عملیات بندر را به حالت تعلیق درآورد یا حتی در صورت وقوع درگیری، اقدام به تصرف یا ملی کردن تأسیسات چینی کند.

چین نشان داده است که مدل آشنای انگلیسی-آمریکایی، قدرت‌افکنی از طریق پایگاه‌های نظامی واقع در خارج از کشور تنها راه ایجاد یک حضور نظامی جهانی نیست. پکن توانایی و تمایل خود را برای قدرت‌افکنی از بنادر تجاری خارج از کشور خود نشان داده است. شرکت‌های چینی در حال حاضر مجموعه وسیعی از پایانه‌های بندری را در سراسر جهان دارند و اداره می‌کنند. گسترش مداوم حضور چین در صنعت بنادر و حمل‌ونقل دریایی جهانی نشان می‌دهد که کشورهای کمی حاضر بوده‌اند با وجود خطرات امنیتی، مانع فعالیت شرکت‌های چینی شوند. از آنجایی که چین به دنبال نیل به مزیت تجاری و نظامی بیشتری در سراسر اقیانوس‌های جهان است، شبکه گسترده جهانی بنادر تجاری آن، هم منعکس‌کننده و هم افزایش‌دهنده قدرت رو به رشد آن است.