

ظهور اقیانوسی چین: از راهبرد دریاسالار چنگ‌هه تا رهنامه رشته مروارید

ابراهیم آقامحمدی*، مرضیه فتاحی

گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه اراک، اراک، ایران.

چکیده	مشخصات مقاله
چین در سده پانزدهم، از تاریخ میانه خود، اقیانوس هند را با ناوگان دریاسالار چنگ‌هه تحت هژمونی خود گرفت که روابط سیاسی، اقتصادی و نظامی منطقه را تحت امر چین قرار می‌داد. در پژوهش حاضر، دلایل گرایش چین به اقیانوس هند، در تاریخ میانه به زبان دریاسالار چنگ‌هه و در تاریخ معاصر با رهنامه رشته مروارید مطرح شده است. با رویکردی تطبیقی بر این باوریم که اقیانوس هند در جایگاه منطقه مهم سیاسی و تجاری، چین را بر اقتصاد جهان مسلط می‌کند. سلطه چنین اقتصادی در تاریخ میانه چین حول محور ادویه و در اختیار گرفتن تنگه‌های راهبردی برای حمل و نقل کالا بود و با حضور نیروی نظامی تثبیت و حمایت می‌شد تا مناسبات سیاسی جهان را تحت فرمان خود گیرد. در رهنامه رشته مروارید، ادویه جای خود را به منابع نفتی می‌دهد و مجدد با اعمال قدرت در تنگه‌های راهبردی، از طریق حضور نظامی در اقیانوس هند، علاوه بر به کارگیری آن منابع برای رفع نیازهای روبه رشد خود، دگرگونی‌های سیاسی و اقتصادی جهان معاصر را نیز به نفع هژمونی خود رقم می‌زند.	مقاله پژوهشی موضوع: روابط بین‌الملل حوزه موضوعی: چین تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۸ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۱۱/۲۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۰۴ تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۱۲/۲۷ واژگان کلیدی: اقیانوس هند، چین، دریاسالار چنگ‌هه، رهنامه رشته مروارید.

ارجاع به این مقاله: آقامحمدی، ا. فتاحی م. (۱۴۰۴). «ظهور اقیانوسی چین: از راهبرد دریاسالار چنگ‌هه تا رهنامه رشته مروارید». مطالعات کشورها. ۳(۳): ۵۵۱-۵۸۱. doi: <https://doi.org/10.22059/jcountst.2025.388350.1221>



وبگاه: <https://jcountst.ut.ac.ir> | رایانامه: jcountst@ut.ac.ir
شاپای الکترونیکی: ۹۱۹۳-۲۹۸۰ | ناشر: دانشگاه تهران

* نویسنده مسئول: aghamohammadi@araku.ac.ir ، <https://orcid.org/0000-0003-1144-5673>

۱. مقدمه

کانون‌های جغرافیای سیاسی (ژئوپلیتیکی) در هر عصری با هژمونی یا جدال ابرقدرت‌ها معنا می‌یابد. در این میان، اقیانوس هند منطقه‌ای مهم است و ۲۰ درصد از مساحت زمین را تشکیل می‌دهد که از منظر تاریخی دستیابی به آن عاملی اساسی در تعریف تجارت و تضمین امنیت به‌شمار می‌رود. پیش‌بینی می‌شود که اقیانوس هند در سده ۲۱م به عرصه رقابت دولت‌ها و همگرایی تجارت جهانی و قدرت سیاسی تبدیل شود. این قرن که در دو دهه نخستین دگرگونی‌های ژرفی را در راهبرد دریایی کشورها در بر داشته است، «قرن دریاها» شناخته می‌شود (Khan & Ali, 2024: 401) و جایگاه اقیانوس هند را به‌مثابه منطقه‌ای متراکم از جمعیت انسانی و ثروت طبیعی برجسته‌تر کرده و تضمین ثبات دریایی آن منطقه را برای کشورها ضروری ساخته است. به تعبیر رابرت کاپلان، اقیانوس هند مناسبات راهبردی بین‌المللی آینده را تعریف خواهد کرد. همچنین، به تعبیر آلفرد ماهان، هر کسی که بتواند این اقیانوس را کنترل کند بر آسیا مسلط خواهد شد. لذا، به‌منزله عرصه‌ای است که اهداف راهبردی جهانی و تعامل‌های قدرت‌های بین‌المللی را تعریف می‌کند و یا حتی تغییر می‌دهد.

درواقع، یکی از مهم‌ترین دلایل حضور قدرت‌ها در دریاها و اقیانوس‌ها را می‌توان تأمین آزادی عمل خطوط مواصلاتی خودی و بستن خطوط مواصلاتی دشمن دانست، چراکه هم‌گام با ناوگان جنگی که از خطوط ارتباطی و مواصلاتی حمایت می‌کند و در صورت نیاز به خطوط دشمن رخنه می‌کند، ناوگان تجاری در سرزمین دشمن آذوقه و تدارکات جنگی جنگنده‌های خود را تأمین می‌کند (سلطانی و همکاران، ۱۳۹۹: ۹۲). با این تفاسیر طبیعی است که چین در قدرت‌گیری دریایی خود متوجه حوزه وسیع اقیانوس هند شود که دوسوم تجارت جهان را میسر می‌کند و دریاهای ساوو، جاوه، زنج، سرخ، تیمور، فلور و آندامان، چهار خلیج فارس، استرالیا، عمان و عدن تنها تعدادی از شاخه‌های در ارتباط با آن هستند.

تاریخ روابط بین‌الملل پساجنگ سرد نشان می‌دهد که دگرگونی‌ها و وقایع قاره آسیا در امنیت بین‌المللی جایگاه بسیار مؤثری دارد؛ چراکه خیزش یا افول قدرت‌های این قاره بر نظام بین‌الملل تأثیر مستقیمی می‌گذارد و آینده امنیت بین‌الملل را با عملکرد بازیگران خود تعریف می‌کند. همه طرفین درگیر در منطقه در پی یک هدف اصلی، یعنی حصول ایمنی و استحکام خطوط دریایی، برای

ارتباطات خود هستند. در واقع، ورود هرگونه خلل در این حوزه وسیع، سازوکار جهانی را از خود متأثر خواهد کرد (Saad Arshad et al., 2023). چین یکی از این بازیگران است که با تکیه بر مؤلفه اقتصاد، جایگاه خود را در سیاست بین‌الملل مشخص می‌کند. رویکرد چین به اقیانوس هند نه تنها از موضع همکاری در روابط بین‌الملل نیست، بلکه کسب هژمونی از طریق رهنامه رشته مروارید دنبال می‌شود که موجبات دگرگونی در نظام بین‌الملل را فراهم می‌کند. آیا رهنامه رشته مروارید را که بیانگر حرکت استوار چین در پیشبرد نیروی دریایی است صرفاً باید از دریچه جاه‌طلبی دریایی چین معاصر نگریست یا می‌توان آن را با گذشته‌های تاریخی چین پیوند داد؟ با این مقدمه، پس از بررسی نقش هژمونی دریایی در ظهور ابرقدرت‌ها، به جاه‌طلبی دریایی و رشته مروارید چین می‌پردازیم. سپس، هژمونی دریایی دریا سالار چنگ‌هه بررسی شده است. بعد از آن، به تطبیق راهبرد دریایی دریا سالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید پرداخته‌ایم. در نهایت، نتیجه‌گیری آمده است.

۲. پیشینه

ظهور اقیانوسی چین در عصر حاضر پژوهش‌های بسیاری را متوجه خود کرده است؛ اما، با جستجوهای که انجام گرفت موردی یافت نشد که از چشم‌انداز پژوهش حاضر قدرت‌گیری دریایی چین بررسی شده باشد. با وجود این، به تناسب مسئله پژوهش حاضر، برخی منابع معرفی می‌شود.

۱.۲. منابعی درباره هژمونی دریا سالار چنگ‌هه

از مستندات سفرنامه ماهوان، به‌طور کل می‌توان این مطلب را دریافت که دربار مینگ و مأموریت‌های دریا سالار چنگ‌هه توجه و تمرکز کامل بر اقیانوس هند داشته‌اند. گردآورنده کتاب سفرنامه ماهوان، هفت مأموریت دریایی دریا سالار چنگ‌هه را از هم تفکیک کرده و در هر مورد به‌طور خلاصه به نواحی سفر شده و گاه تعداد کشتی‌های اعزامی و سربازان آن‌ها، تاریخ صدور فرامین مأموریت‌ها و تاریخ پایان آن‌ها و همراهی سفرا برای بازگشت به سرزمین‌هایشان اشاره کرده است. او به رویدادهای شاخص مأموریت‌های دریا سالار چنگ‌هه در هر سفر، اعم از درگیری‌های نظامی یا مداخله در امور داخلی، نیز توجه دارد. گردآورنده بیان می‌کند حکومت‌هایی که تحت انقیاد مینگ درمی‌آمدند مورد حمایت آن دولت قرار می‌گرفتند و حکومت‌هایی که در برابر او مقابله می‌کردند، به‌زور سرکوب

می‌شدند. همچنین، اشاره می‌کند قدرت دریایی چین هنگامی آشکار شد که کشتی‌های جنگی دولت مینگ در اقیانوس هند به حرکت درآمدند و ناوگان مینگ تحت رهبری دریاسالار چنگ‌هه، وسیله‌ای برای تهاجم و بسط سلطه سیاسی به کار گرفته شد (میلز، ۱۳۹۳).

سن مأموریت‌های دریایی دریاسالار چنگ‌هه را با اهداف غاصبانه امپراتور یونگل ارزیابی می‌کند که تسلط بر نقاط راهبردی اقیانوس هند را در نظر داشته است. وی با اشاره به جنبه نظامی ناوگان دریاسالار چنگ‌هه با طرح شواهدی معتقد است ناوگان دریاسالار چنگ‌هه از دیپلماسی خشنی همچون اعدام رقبا و تهدید حاکمان در بسط نفوذ خود برخوردار بوده است. سن که با بررسی عملکرد ناوگان دریاسالار چنگ‌هه در مهم‌ترین مراکز تجاری اقیانوس هند به برتری قاطع دولت مینگ در سراسر اقیانوس هند اشاره می‌کند، معتقد است که دربار مینگ از طریق مأموریت‌های دریاسالار چنگ‌هه موفق شد قدرتی هژمون‌خواه را در سراسر اقیانوس هند اعمال کند (Sen, 2016).

سن در مقاله‌ای دیگر، دیدگاه خود را بسط می‌دهد و با استنادهای خود بیان می‌کند که نیروهای اعزامی ناوگان دریاسالار چنگ‌هه به دنبال تحصیل قدرت دریایی مینگ بر جنوب شرقی و جنوب آسیا بوده‌اند و کنترل راه‌های تجاری دریایی، با پیوند زدن جنوب آسیا به شرق آسیا را در دستور کار داشتند. نویسنده بر این باور است اگر سفرهای دریاسالار چنگ‌هه در چارچوب درگیری‌های نظامی و اقدام‌های تهاجمی سیاسی و اقتصادی ارزیابی شود، می‌توان گفت که هدف امپراتور یونگل به انحصار گرفتن تمامی فعالیت‌های تجاری بین مینگ و جهان بوده است (Sen, 2019).

وید معتقد است از آنجا که ناوگان دریاسالار چنگ‌هه الزام‌های دربار مینگ را اجرا کرد که گونه‌ای انحصارطلبی بود، به طبع در سفرهای او موارد بسیاری از اعمال خشونت ملاحظه می‌شود. وید به عملکرد دولت مینگ در بندر اولده، درگیری در جاوا، حمله نظامی به سریلانکا، انتصاب حاکمی دست‌نشانده در یون‌نان و خشونت در شهر لاسا اشاره می‌کند. او معتقد است که عملکرد دریاسالار چنگ‌هه نشان می‌دهد که نیروهای دریایی تحت امر او در پی آن بوده‌اند که سلطه سیاسی دولت مینگ را بر تمام جهان دریایی شناخته‌شده برقرار سازند (Wade, 2004).

۲.۲. منابعی درباره رویکرد چین به اقیانوس هند

چگنی‌زاده و رضوی (۱۴۰۲) بر این باورند که اهمیت راهبردی اقیانوس هند موجبات حضور فزاینده چین در این اقیانوس شده است. آن‌ها تبدیل اقیانوس هند را به مهم‌ترین کانون نقش‌آفرینی چین، نه فقط به دلیل خیزش دریایی فعلی چین دانسته‌اند، بلکه باور دارند اگر قدرت‌گیری چین در آسیا استمرار پیدا کند، چین از نظر تأمین انرژی نیازمند اقیانوس هند خواهد بود که امنیت مسیرهای انتقال نفت به چین، همچنین امنیت مسیرهای تجارت خارجی چین را تأمین می‌کند. نویسندگان راهبرد اقتصادی دولت شی‌جین‌پینگ در اقیانوس هند را بیشتر متأثر از ابتکار یک کمربند-یک راه ارزیابی می‌کنند که در بخش دریایی، جاده ابریشم قرن ۲۱م و راه ابریشم قطبی را شامل می‌شود. همچنین، یادآور می‌شوند ابتکار یک کمربند-یک راه از این‌رو متوجه اقیانوس هند می‌شود که بین اروپا، آفریقا، جنوب آسیا و غرب آسیاست و همچون پلی ترانزیتی در شبکه گسترده تجارتی یک کمربند-یک راه جایگاهی مهم دارد. همچنین، با اشاره به اینکه راهبرد چین با عنوان «رشته مروارید» در اقیانوس هند به لحاظ امنیتی موجبات نگرانی هند می‌شود، نگاهی مختصر به طرح‌های جاه‌طلبانه دریایی چین نیز دارند.

منگال و میرزا بر این باورند که چین به دلیل منافع راهبردی در اقیانوس هند ناگزیر است از خطوط ارتباطی تجاری و دریایی خود در آن اقیانوس حفاظت کند. این کشور با رهنامه رشته مروارید، به دنبال گسترش نیروی دریایی خود در اقیانوس هند است. آن‌ها معتقدند هدف اصلی چین از رهنامه رشته مروارید گسترش نفوذ اقتصادی و سیاسی در منطقه اقیانوس هند است که تهدیدی مستقیم برای محاصره دریایی هند به شمار می‌آید. نفوذ روزافزون چین در اقیانوس هند از نظر اقتصادی و سیاسی نه فقط هند را در تنگنا قرار می‌دهد، بلکه ممکن است امنیت تجارت دریایی جهان را با مشکل مواجه کند (Mengal & Mirza, 2022).

جنید اشرف بر این باور است که انتظار می‌رود یک کمربند-یک راه به اتصال مجموعه‌ای از بنادر دریایی بینجامد که چین را به آسیای جنوبی، آسیای جنوب‌شرقی و آسیای میانه، آفریقا و اروپا پیوند دهد. او یادآور می‌شود یک کمربند-یک راه که از طریق جاده ابریشم دریایی به استفاده از مسیرهای دریایی تمرکز خواهد کرد این توان را خواهد داشت که چین را نه تنها به قدرتی در اقیانوس هند، بلکه به قدرتی فرامنطقه‌ای تبدیل کند. اشرف راهبرد چین را در

سده ۲۱م تدافعی می‌داند که با ابتکار یک کمربند-یک راه و رهنامه رشته مروارید به اقیانوس هند روی آورده است و به‌منزله پایگاهی دریایی برای تسهیل اهداف توسعه‌طلبانه چین و ظهور قدرت برتر دریایی عمل می‌کند (Ashraf, 2017).

محمد سعد و نجمه اکبر پژوهش خود را با محوریت اهمیت اقیانوس هند انجام داده‌اند و با اشاره به ارزش تنگه‌های راهبردی آن، تنش بین چین و ایالات متحده آمریکا و حمایت آمریکا از هند را در چارچوب چالش‌های ظهور چین، در جایگاه قدرتی دریایی بررسی کرده‌اند. آن‌ها با ذکر این مسئله که چین، برخلاف دهه‌های گذشته که توجه خود را معطوف به دریای چین جنوبی کرده بود، اکنون در پی قدرتی فرامنطقه‌ای است، اهمیت تنگه مالاکا و نیز اهمیت منابع انرژی اقیانوس هند را یادآور می‌شوند (Saad et al., 2023).

همچنین، خزر عباس بهاتی و همکاران به توصیف رهنامه رشته مروارید پرداختند و نقاط راهبردی رهنامه رشته مروارید را در اقیانوس هند مشخص کردند. آن‌ها حرکت چین را به سمت تبدیل شدن به ابرقدرتی اقتصادی مطرح کردند. در این راستا، به نقش تنگه‌های راهبردی اقیانوس هند اشاره دارند. تنگه مالاکا جایگاه برجسته‌ای در این پژوهش دارد. همچنین، اشاره می‌کنند که هند در برابر جاه‌طلبی چین اقدام‌هایی را در دستور کار خود قرار داده است، همچون طراحی راهبردی به نام رشته مروارید معکوس و ائتلاف با آمریکا. آن‌ها به اهمیت اقتصادی و راهبردی مسیر دریایی رهنامه رشته مروارید برای چین توجه می‌کنند (Bhatti et al., 2020).

۳.۲. منابعی درباره ریشه‌های تاریخی رهنامه رشته مروارید

سوکجون یون نخست تصمیم شی‌جین پینگ را برای تبدیل شدن به قدرت برتر دریایی یادآوری می‌کند و با طرح سؤال‌هایی درباره تاریخچه قدرت دریایی چین این ذهنیت را در خواننده ایجاد می‌کند که چین در گذشته‌های تاریخی خود در سلسله‌های مینگ و یوان دستیابی به قدرت برتر دریایی را پیگیری می‌کرد. وی بر این باور است که شی‌جین پینگ از سفرهای دریاسالار چنگ‌هه استفاده می‌کند تا بعد تاریخی قدرت‌گیری چین را مستحکم کند. همچنین، نویسنده معتقد است که اقتصاد چین به جریان ثابت محموله‌های دریایی متکی است. تنگه مالاکا در این مقاله نیز جایگاهی برجسته دارد. نویسنده منظور شی‌جین پینگ را از قدرت دریایی قدرتی برتر یا ابرقدرت می‌داند و اقدام‌های چین را برای تبدیل شدن به قدرت دریایی بی‌تناسب با هژمونی دریاسالار چنگ‌هه در سفرهایش به اقیانوس

هند و سواحل شرقی آفریقا نمی‌داند. در این مقاله، به تنش‌های چین با ایالات متحده در مسیر تبدیل شدن به قدرت برتر دریایی اشاره شده است (Yoon, 2015).

آثار ذکرشده در حاشیه پژوهش حاضر قرار دارند، چراکه در مقاله حاضر به دنبال این بوده‌ایم که ضمن ریشه‌یابی ظهور رهنامه رشته مروارید، نگاه مبهم منابع خارجی را تحلیل و شفاف‌سازی کنیم. در این منابع حضور چین در اقیانوس هند در دو هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و رشته مروارید با نگاهی سطحی و دارای تشابه‌های سیاسی بیان شده است. به بیانی دیگر، نوآوری پژوهش حاضر در این است که در معرفی رهنامه رشته مروارید، از بازگویی گزارش‌های پرتکرار عبور کرده و تکیه دیدگاه خود را صرفاً معطوف به اقیانوس هند در عصر حاضر نکرده‌ایم، چراکه گرایش چین معاصر به آن را تنها با اشاره‌ای گذرا به هژمونی دریاسالار چنگ‌هه نسنجیده‌ایم، بلکه با بررسی دقیق هژمونی او در اقیانوس هند، سعی کرده‌ایم نخست این مورد مبهم و همسو با منابع را درباره رهنامه رشته مروارید در پیوند با سفرهای دریاسالار چنگ‌هه روشن کنیم. سپس آن را در پاسخ به آنچه مسئله مقاله است به کار گیریم: تطبیق هژمونی دریاسالار چنگ‌هه با رهنامه رشته مروارید که درواقع مشخصه اصلی تمایز مقاله حاضر با پژوهش‌های داخلی و خارجی است. اگرچه در پژوهش‌های داخلی، به‌طور گسترده با هژمونی دریاسالار چنگ‌هه آشنایی به چشم نمی‌خورد و رهنامه رشته مروارید با نگاهی مطلقاً معطوف به عصر حاضر بررسی شده است، در پژوهش‌های خارجی نیز بررسی رهنامه رشته مروارید، در پیوند با گذشته‌های تاریخی چین ارزیابی شده و به توضیح کلی از نگاه جغرافیای سیاسی و اقتصادی هر دو هژمون بسنده شده است. این در حالی است که در پژوهش حاضر در پی پاسخ به پرسش اصلی، نگاهی نو را در چارچوب تحلیل به کار گرفتیم و اهمیت اقیانوس هند را برای چین تحت مفاهیمی همچون جغرافیای سیاسی و اقتصادی بازگو کرده‌ایم. هژمون دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید به‌طور تطبیقی بررسی شده است.

۳. روش‌شناسی

پژوهش حاضر بر روش تطبیقی استوار است. استفاده از این روش انعطاف زیاد و در مطالعات علوم انسانی سابقه‌ای بسیار طولانی دارد. تطبیق‌گرایی و به‌طور خاص روش تطبیقی که با گذر از سده هجدهم به سده نوزدهم میلادی، در مطالعات

جامع علوم انسانی جایگاهی ویژه دارد مزایای زیر را داراست: کشف روابط علت و معلولی، گسترش دانش نظری، شناسایی روندها و الگوها و افزایش اعتماد بر صحت داده‌ها (زرندی، ۱۴۰۲: ۳، ۴، ۱۵). بنابراین، مسئله پژوهش عبارت است از بررسی تطبیقی حضور فعال هژمونی چین در دو دوره از تاریخ خود در اقیانوس هند. بر این اساس، مطالب مرتبط با هژمونی دریاسالار چنگ‌هه از تاریخ میانه چین و رهنامه رشته مروارید در تاریخ معاصر چین، با استفاده از روش تطبیقی دسته‌بندی و به‌طبع توصیف و تحلیل شده است.

۴. بحث

۱.۴. هژمونی دریایی و ظهور ابرقدرت‌ها

ظهور و سلطه ابرقدرت‌ها با هژمونی دریایی پیوندی تنگاتنگ دارد. همان‌طور که در روزگار باستان به‌طور مشخص دولت هخامنشیان هژمونی مزدایی را پیش می‌برد، در قرون میانه تا معاصر شاهد ظهور ابرقدرت‌هایی از مغرب زمین و سلطه ایشان بر دریاها بوده‌ایم که موجب سلطه استعماری غرب اروپا بر جهان شد. باوجود ابهام‌های بسیار درباره چرایی این هژمون، می‌توان دخالت دو عامل مؤثر جغرافیایی و اقتصادی را پذیرفتنی‌ترین پاسخ دانست که اروپا را به‌واسطه نیازهای مادی و راه ارتباطی با دریا، به‌سمت هژمون می‌برد (شهبازی، ۱۳۷۷: ۲۷۵-۲۷۶). این در حالی است که چین با هژمونی دریایی خود در سده پانزدهم میلادی - اگرچه گزارش‌هایی مبنی بر برخورد هژمونی او با پرتغال مطرح است - طی چرخش سیاسی درونگرایی با عقب‌کشیدن ناوگان نیرومند خود از گره‌گاه‌های کرانه اقیانوس هند، درواقع با پس‌روی خود این منطقه را برای نفوذ آتی دولت‌های غربی در سده شانزدهم میلادی خالی کرد (آنیه‌واس و نیشانجی‌اوغلو، ۱۳۹۹: ۱۹۴؛ Zurndorfer, 2023: 918). تأثیر حرکت سیاسی چین در تاریخ میانه این کشور، نباید تحمیل بر تاریخ اروپا مطرح شود (Pratisti et al., 2020: 65).

در اواخر سده پانزدهم میلادی، طی سلسله عواملی چون جنگ‌های صلیبی، سقوط بیزانس و پراکنده‌شدن دانشمندان قسطنطنیه در اروپا، به‌ویژه استفاده از نظریه‌های علمی ابوعلی سینا در اندلس و نیز جمع‌آوری اطلاعات و لوازم دریایی (آنیه‌واس و نیشانجی‌اوغلو، ۱۳۹۹: ۳۹)، اروپا در حال شکل‌دهی به هژمونی سازمان‌یافته بود که دور نخستین آن با حضور ویژه دو قدرت پرتغال و هلند شکل گرفت. پرتغال با بیش از یک نسل پژوهش و اکتشاف‌های مقدماتی در اقیانوس اطلس و سواحل غربی آفریقا و تحت تأثیر اخبار اکتشاف‌های کلمبوس انحصار

پرسود ونیز را تصاحب کرد (لینکلتر، ۱۳۹۵: ۱۷۸). سپس، واسکودوگاما با رسیدن به هند و شکستن ائتلاف دریانوردان عرب و ونیزی نخستین برخورد نظامی استعماری را صورت داد. به بیان دیگر، مانوئل، پادشاه پرتغال، واسکودوگاما را برای انجام مأموریتی مهم انتخاب کرد که ایجاد رابطه مستقیم دریایی با شرق بود. او با سفر به هند سرآغاز تأسیس امپراتوری مستعمراتی اروپا را در شرق پی‌ریزی کرد (شهبازی، ۱۳۷۷: ۳۶). پس از او آلبوکرک، در سال ۱۵۱۳م، پس از تصاحب سواحل هند، راه شرق چین و اندونزی را پیش گرفت (بیگدلی، ۱۳۹۴: ۷۰-۷۱).

هژمونی دریایی پرتغال تا اوایل سده هفدهم میلادی تداوم داشت و در پی سلسله‌عواملی همچون حضور هلند در مستملکات پرتغال در جزایر شرق اندونزی، مالاکا، سیلان و سواحل مالابار (شهبازی، ۱۳۷۷: ۵۴) رو به افول رفت. هلند از نخستین سال‌های سده هفدهم میلادی، بزرگ‌ترین قدرت دریایی اروپا شد و جای پرتغال را گرفت. هلند در سال ۱۶۰۲م، با حمایت انگلیس کمپانی هند شرقی را دایر کرد. پس از استقلال نسبی در ۱۶۰۹م، بعد از بریتانیا در بازرگانی دریایی تبدیل به قدرت شماره یک شد (بیگدلی، ۱۳۹۴: ۵۸). هلندی‌ها از سال ۱۶۰۹م در بندر مچلی و سپس در سورت و در ۱۶۱۶م در بنادر جنوبی ایران پایگاه‌های خود را برپا کردند (شهبازی، ۱۳۷۷: ۸۵). درواقع، هلند با به‌کارگیری مهارت‌های کشتی‌رانی و بازرگانی، در کنار انباشت سرمایه بیشتر، هژمون دریایی را بر پایه اقتصاد و نه نظامی‌گری بنا نهاد که مرحله اوجی هم نداشت (تویسرکانی و عسگرخانی، ۱۳۹۸: ۶۳-۶۴).

در سال ۱۵۰۸م، ملکه اسپانیا، دوناخوانا، آلونسو د اوخزارا را به‌سوی سواحل کلمبیا و دیگو د نیکوسا را به‌سوی تنگه پاناما و نواحی غربی آن گسیل کرد (فلاورز، ۱۳۸۳: ۷۱). دریانورد دیگر اسپانیایی، بالبوا، چهار روز پس از آنکه در سپتامبر ۱۵۱۳م موفق به کشف اقیانوس آرام شد، به خلیجی رسید که آن را سان‌میگوئل و اقیانوس آرام را ملک طلق اسپانیا نامید (همان: ۷۳). اسپانیا نخستین کشوری بود که از پهنه اقیانوس اطلس گذشت و به تأسیس مستعمرات دائمی در آمریکای شمالی و جنوبی پرداخت (ناردو، ۱۳۸۶: ۲۴). به عبارت دیگر، اسپانیا گسترده‌ترین فرمانروایی اروپا را ایجاد کرد و طی سال‌های ۱۵۱۹ تا ۱۵۸۸م به مهم‌ترین امپراتوری در تاریخ اروپا تا آن زمان نائل شد (تویسرکانی و عسگرخانی، ۱۳۹۸: ۵۹).

در عصر الیزابت اول، دوره امپریالیسم انگلستان آغاز شد. الیزابت هنگامی به قدرت رسید که انگلیس اوضاع اقتصادی پریشانی را می‌گذراند و ملکه چاره را در همکاری با دزدان دریایی و تجارت برده دانست و با برکشیدن دو تن از ایشان، هاو کینز و دریک، آن‌ها را در شمار نزدیکان خود جای داد. علاوه بر این، الیزابت با پیگیری هژمونی دریایی، انگلیس را به جد وارد عرصه اکتشاف‌های دریایی کرد. در نتیجه، مستعمراتی دایر کرد از جمله در برمودا، ماساچوست، بلیز و جامائیکا؛ تحرک کاشفان انگلیسی برای دست‌اندازی به مستملکات ماورای بحار با مقابله فیلیپ دوم در نگهداری انحصار تجارت مشرق و قاره آمریکا روبه‌رو شد (شهبازی، ۱۳۷۷: ۶۶، ۶۷، ۶۹). فیلیپ دوم در حالی از کاتولیک حمایت می‌کرد که از ۱۵۸۰م با انضمام آمریکا، پرتغال و مستعمراتش به قلمرو خود نیرومندترین ناوگان تجاری و نظامی جهان را در اختیار داشت. علاوه بر حمایت فیلیپ دوم از کاتولیک که در انگلستان اکثریت را تشکیل می‌دادند، نفوذ اسپانیا در ایرلند و هلند موجبات نگرانی الیزابت بود که در نهایت در نبرد ناوگان دریایی (آرمادا) شکست اسپانیا، انگلیس را صدرنشین قدرت‌های اروپایی کرد (بیگدلی، ۱۳۹۴: ۴۹-۵۰، ۵۴).

در سال ۱۵۲۳م، فرانسوای اول، شاه فرانسه، جوانی د وراتسانو را مأمور یافتن معبری به چین کرد. اگرچه این مأموریت عملی نشد، وراتسانو کاشف سواحل بسیاری به سود فرانسه بود (فلورز، ۱۳۸۳: ۱۱۳-۱۱۴). کالبر در سال ۱۶۶۴ کمپانی هند شرقی فرانسه را دایر کرد و کمپانی توانست ۱۰ سال پس از تأسیس، نخستین پایگاه خود را در بندر پان‌دیجری برپا کند (بیگدلی، ۱۳۹۴: ۷۶). در سده هجدهم میلادی، رقابت انگلیس و فرانسه تشدید شد و به جنگ انجامید. در ۱۷۲۲م، تجار فرانسوی تحت رهبری جوزف فرانسوا دوپلکس در پان‌دیجری با تفوق انگلیس به مبارزه پرداختند و در سال ۱۷۵۱م فرانسه با شکست در آرکوت از رابرت کلایر انگلیسی اقتدار خود را در هند از دست داد و در ۱۷۶۹م کمپانی هند شرقی فرانسه منحل شد (شهبازی، ۱۳۷۷: ۹۰).

انگلیس تقریباً از سال ۱۸۱۵ تا ۱۸۸۰م قدرت مسلط نظام هژمونی بود. بحران کلنال سوئز و عقب‌نشینی بریتانیا و فرانسه در برابر ایالات متحده را تاریخ‌نگاران به معنای جانشینی ابرقدرت آمریکا به جای بریتانیا بیان کرده‌اند (ناردو، ۱۳۸۶: ۱۵۸). نخستین حضور آمریکایی‌ها در اقیانوس هند و خلیج فارس از سده هفدهم میلادی و فعالیت در کمپانی هند شرقی انگلیس بود. برادران ییل از عالی‌منصبان کمپانی بودند که در بسط کمپانی هند شرقی در هند و سیام نقش

ایفا کردند (شهبازی، ۱۳۷۷: ۹۰-۹۱). این در حالی است که نباید در این میان از هژمونی شوروی غافل بود؛ نیروی دریایی شوروی به چهار ناوگان شمالی، اقیانوس آرام، دریای سیاه و بالتیک تقسیم می‌شد و حوزه وسیع دریای سیاه تحت کنترل شوروی بود (منعم و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۷۳-۱۷۴). روسیه منافع امنیتی خود را با تحولات سیاسی حوزه بالتیک در پیوند می‌دانست، چنانکه در سال‌های نخست دهه ۱۹۹۰م به سیاست‌های مقابله‌جویانه در برابر گسترش هژمونی ایالات متحده برای حفاظت از نفوذ خود در دریای سیاه روی آورد (منعم و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۷۹).

با فروپاشی شوروی چین در جایگاه قدرتی نوظهور نمایان شد. همان‌گونه که در پایان قرن نوزدهم میلادی اعمال قدرت دریایی ژاپن و ایالات متحده، بریتانیا را ناگزیر کرد هژمونی دریایی خود را در جهان کاهش دهد، در ابتدای قرن ۲۱م اعمال قدرت دریایی از طرف هم‌پیمانی همچون هند و ژاپن در ایجاد موازنه با هژمونی چین، هژمونی دریایی ایالات متحده را رو به افول برد (برزگر و رضایی، ۱۳۹۶: ۱۷). نباید فراموش کرد که از زمان جنگ سرد، ایالات متحده بر فراز اقیانوس هند برتری داشت و بر راه‌های بازرگانی آن نقشی نظارتی اعمال می‌کرد (Butt & Siddiqui, 2021: 71)؛ ذکر این نکته از این جهت مهم می‌نماید که در افول هژمونی آمریکا، ظهور هژمونی چین، به‌ویژه در بستر اقیانوس هند، در مطالب پیش‌رو نزاع پنهان دو هژمونی چین و آمریکا را روشن‌تر خواهد کرد.

۲.۴. جاه‌طلبی دریایی و رشته مروارید چین

در ژوئیه ۱۹۷۹م بود که مفهومی تحت عنوان «راهبرد دفاع از دریاهای نزدیک» را دنگ شیائوپینگ مطرح کرد. سپس، راهنمای گسترش توانایی‌های نیروی دریایی چین قرار گرفت و آن کشور را موظف کرد تا ورای عمق ۳۰۰ کیلومتری از قلمروهای دریایی در آب‌های مجاور قادر به دفاع باشد. این راهبرد که نواحی وسیعی را در نظر داشت گسترش توانمندی‌ها و تجهیزات نظامی دریایی را می‌طلبید. درواقع، راهبرد دنگ شیائوپینگ گستره‌ای از جزایر دریای چین از ریوکیا، کوریل، فیلیپین، تایوان تا جزایر همسایه بروئنی، دریای جنوبی چین و دریای شرقی چین، همچنین دریای زرد را در دستور کار قرار می‌داد و در پی اهدافی همچون بازیابی قلمروهای دریایی از دست‌رفته، حفاظت از منابع دریایی، بازگرداندن تایوان به سرزمین اصلی و بازگرداندن حق حاکمیت بر مناطق دریایی محل اختلاف بود. برای تحقق این اهداف، ارتش آزادی‌بخش خلق با معطوف کردن

توجه خود به زیردریایی‌ها و نیروهای موشکی و تهاجمی هوایی، اقدام‌های خود را در راستای تفوق بر دریاهای نزدیک پیش برد (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۵: ۱۷۲-۱۷۴). این در حالی است که هدف چین از ساخت ناو هواپیمابر نه فقط استقرار آن‌ها در دریاهای محل نزاع شرق و جنوب چین بود، بلکه انتظار می‌رفت آن سازه‌ها را در راستای تأمین منافع خارجی کشور نیز به کار گیرد. در سال ۲۰۱۶م وزارت دفاع چین ساخت دومین ناو هواپیمابر چینی را تأیید کرد. چین، همچنین به تدارک تعداد زیادی قایق گشت‌زنی نیز پرداخت که درواقع عملی شبه‌نظامی به‌شمار می‌رود و عموماً آن را به‌منظور دفاع از ادعاهای دریایی خود در شرق و جنوب چین به کار می‌گیرد. چین، درحالی که در جزایر پاراسل و اسپراتلی فرودگاه دارد، از توسعه فرودگاه‌های خود در دریاهای جنوبی چین غافل نمانده است (عباس‌زاده فتح‌آبادی و رضانی، ۱۳۹۶: ۷۴-۷۵).

به اعتقاد کیم و کوهن، چین برای استقرار حاکمیت خود بر دریاهای نزدیک درواقع در حال برداشتن گامی راهبردی برای رسیدن به قدرت منطقه‌ای و سپس فرمانطقه‌ای است و چنانکه ژنرال پنگ گوانچیان، معاون دبیرکل مجمع امنیت ملی چین، اظهار کرد، چین جنوبی درواقع آزمونی خواهد بود مبنی بر اینکه آیا چین می‌تواند به بازیابی مجدد قدرت دریایی خود دست یابد (جعفری و رسول پورنالكیاشری، ۱۴۰۱: ۷۳)؟ به‌علاوه می‌توان چنین برداشت کرد که توجه چین به آب‌های آفریقا در راستای وظایف پیچیده‌تری در آینده انجام می‌شود که بر اساس آن چین در نظر دارد پایگاه‌های دریایی بیشتری را در سراسر جهان تحت کنترل خود درآورد. اگرچه چین حضور خود را در بنادر آفریقا، به‌منظور حفظ منافع دریایی و اقدام‌های ضدزدی دریایی تعریف می‌کند، دور از انتظار نیست که این کشور در خلال تلاش‌هایش برای تبدیل شدن به نیروی نظامی جهانی، این توان را داشته باشد که از قدرت خود در سواحل دور نیز رونمایی کند و دست به افتتاح دومین پایگاه دریایی خود در قاره آفریقا در سواحل اقیانوس اطلس بزند (دنیای اقتصاد، ۱۴۰۲). دراین خصوص پیتر ویسر با استناد به بار می‌نویسد، هوجین تائو، رئیس‌جمهور سابق چین، در دانشگاه پرتوریا در آفریقای جنوبی ادعا کرد ۶۰۰ سال پیش چنگ‌هه، دریانورد مشهور سلسله مینگ، در رأس کاروان بزرگی در سراسر اقیانوس حرکت می‌کرد و چهار بار به سواحل شرقی آفریقا رسید که برای مردم آفریقا حامل پیام صلح و نیک‌خواهی بود، نه شمشیر و اسلحه و یا غارت و برده‌داری (Weisser, 2018: 180). درواقع، چین با تضمین جستن به سفرهای

دریاسالار چنگ‌هه ابراز می‌کند زمانی در مقام قدرت برتر دریایی به دیپلماسی صلح‌آمیز پای‌بند بوده است (Pratisti et al., 2020: 68).

به‌طور کلی، چین در پی خیزش اقتصادی خود سعی دارد با افزایش سالانه بودجه نظامی، علاوه بر حضور استوار خود در آب‌های منطقه، صلح آمریکایی موجود در شرق آسیا را نیز به‌چالش بکشد. این نظم پس از جنگ جهانی دوم و با تلاش نیروی دریایی آمریکا شکل گرفت. پدرزو خاطرنشان می‌کند که تحلیلگران امنیتی آمریکا بر این باورند که چین راهبردی سه مرحله‌ای برای سلطه بر شرق آسیا طراحی کرده است. در مرحله نخست، بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۰م، در راستای کنترل آب‌های موجود بین اوکیناوا، تایوان و فیلیپین حرکت کرد. سپس، در مرحله دوم، بین ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰م، سعی کرد بر آب‌های زنجیره جزایر اوگاساوار، گوام و اندونزی کنترل داشته باشد. در مرحله سوم، بین ۲۰۲۰ تا ۲۰۴۰م، در راستای پایان‌بخشیدن به سلطه نظامی آمریکا در اقیانوس هند و آرام حرکت خواهد کرد (جعفری و رسول‌پورنالكیاشری، ۱۴۰۱: ۵۷). درواقع، چین، در جایگاه دومین قدرت اقتصادی دنیا با داشتن ۱۸ هزار کیلومتر خط ساحلی، بدیهی است که به دنبال برخورداری از امنیت کشتیرانی باشد. لذا، این کشور می‌کوشد در آب‌های منطقه پیرامون و نیز بین‌المللی به توسعه نیروی دریایی و مدرن‌سازی تجهیزات و پایگاه‌های خود بپردازد. تبدیل چین به قدرتی جهانی، به‌ویژه با روی کار آمدن شی جین پینگ در سال ۲۰۱۳م در شمار اهداف اصلی و جدی چین درآمد. تلاش‌های شی جین پینگ در راستای قدرتمند کردن نیروی دریایی تا آنجا پیش رفت که وزارت دفاع ایالات متحده با استناد به نوترین ارزیابی‌های خود در سال ۲۰۲۰م اعلام کرد که در حال حاضر چین بزرگ‌ترین نیروی دریایی در جهان را داراست (مظاهری، ۱۳۹۹).

درواقع، رویکرد چین به دریاها و اقیانوس‌ها حاکی از آن است که این کشور منافع ملی خود را بیشتر در دریا در حال گسترش می‌داند و امنیت ملی خود را نیز تا حدود زیادی از جانب دریا در تهدید می‌بیند و نقطه کانونی ستیز نظامی را نیز بیشتر در دریا می‌داند. این مسئله را نمی‌توان از بینش هو جین تائو در سیاست دریایی منفک کرد. او در مقام ریاست‌جمهوری چین در سال ۲۰۰۴م، راهبرد «مأموریت جدید تاریخی» را بسط داد که ایجاب می‌کرد چین در آب‌های فراساحلی مستقر شود و به تمرین‌های عمده نظامی بپردازد. این دلالت بر آن داشت که چین قصد دارد حضور نیروی دریایی خود را در اقیانوس هند پایه‌ریزی

کند (Mengal & Mirza, 2022: 25). طرح هو جین تائو برای نخستین بار در سال ۲۰۰۵م با اصطلاحی به نام رشته مروارید در گزارشی با عنوان «آینده انرژی در آسیا» مطرح شد و به ایجاد شبکه‌های زیرساختی در کشورهای ساحلی، از دریای چین جنوبی تا غرب آسیا اشاره می‌کرد (Khan & Ali, 2024: 407). بوز آلن پیش‌بینی کرده بود که نیروی دریایی چین با ساخت طرح‌های زیربنایی و سرمایه‌گذاری‌های متنوع در کشورهای ساحلی آسیا برای افزایش نفوذ دریایی بسط پیدا خواهد کرد. اگرچه سال‌ها تحلیل بوز آلن ابزاری تحلیلی برای تشریح و توضیح منافع رو به توسعه چین و قاطعیت در مناطق ساحلی جنوب آسیا به کار گرفته شد، چین سال‌ها در حال بسط روابط دیپلماتیکی و مناسبات سیاسی نزدیک‌تر و بیشتر با کشورهای ساحلی اقیانوس هند نیز هست. پس رهنامه رشته مروارید گسترش نفوذ اقتصادی، سیاسی و دیپلماتیکی چین را در منطقه اقیانوس هند در بر می‌گیرد (Mengal & Mirza, 2022: 25).

خطوط دریایی مطرح در رهنامه رشته مروارید، اتصال چند نقطه اصلی و پراهمیت دریایی است، از جمله تنگه هرمز، تنگه باب‌المندب، تنگه لومبوک، تنگه مالاکا و دیگر مراکز مهم دریایی در پاکستان، سومالی، بنگلادش، مالدیو و سریلانکا. درواقع، پیوند این نقاط به یکدیگر به محاصره هند می‌انجامد و تمامیت ارضی هند، قدرت و تجارت آن را به مخاطره می‌اندازد (هادیان جزی و بازوند، ۱۴۰۰: ۵). به عبارتی دیگر، اقیانوس هند برای چین پهنه‌ای حیاتی به‌شمار می‌رود که آینده اقتصادی و امنیتی خود را به گونه‌ای روزافزون در گرو آن ارزیابی می‌کند. گلوگاه‌های انرژی از خطوط مواصلاتی تنگه هرمز در خلیج فارس آغاز شده است؛ به دریای عرب و اقیانوس هند راه یافته است؛ تا خلیج بنگال کشیده شده است؛ در نهایت به جنوب دریای چین می‌رسد و از طریق آن نفت و گاز وارداتی به نفت‌کش‌ها سپرده می‌شود. تمامی این مسیر در گلوگاه‌ها، کانون اصلی و مرکز ثقلی به نام اقیانوس هند قرار می‌گیرد (برزگر و رضایی، ۱۳۹۶: ۸-۹).

بر اساس آنچه کروسمان و کلیبر مطرح می‌کنند، چین بزرگ‌ترین نیروی دریایی را با ۷۳۰ کشتی جنگی در اختیار دارد. پس از آن روسیه با ۵۹۸ کشتی و سپس کره شمالی با ۵۱۹ کشتی و آمریکا با ۴۸۴ کشتی در رتبه چهارم قرار دارند. ارتش آزادی‌بخش خلق ۳۵۵ کشتی در ناوگان خود دارد. گویا این ۳۵۵ کشتی دربرگیرنده بدنه اصلی است، شامل برخی بخش‌ها همچون زیردریایی‌ها، ناوهای هواپیمابر و اقیانوس‌پیماها. این تعداد ۸۵ جنگنده گشت‌زنی و کشتی‌های دارای موشک کروز را شامل می‌شود (Khan & Ali, 2024: 408).

چین اساساً نگران منافع خود در اقیانوس هند است. با توجه به موقعیت خود که بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی است و وابستگی شدیدی به منابع اقتصادی خارجی دارد، به بازنگه داشتن خطوط دریایی برای ارتباطات تأکید می‌کند و به‌منظور دستیابی به این هدف باید حضور نظامی مهمی در اقیانوس هند داشته باشد (Saad & Akbar, 2023: 49). به عبارتی، می‌توان گفت جاه‌طلبی دریایی چین با سیاست‌های برون‌گرایی شی‌جین‌پینگ پیوندی تنگاتنگ دارد که نیاز فزاینده چین به منابع نفتی، آن را ملزم به بسط و استحکام موقعیت خود در دریاها می‌کند، چراکه بخش عمده‌ای از تجارت خارجی چین از طریق بازارهایی صورت می‌گیرد که مسیر دستیابی به آن‌ها از طریق اقیانوس هند ممکن می‌شود (چگنی‌زاده و رضوی، ۱۴۰۲: ۱۴-۱۵). در دیدگاهی کلی، شاید بتوان اقدام‌های دریایی چین را در پیوند با این امر دانست که در دهه‌های اخیر رهبران و تدوینگران راهبرد چین مدیریت دریاها و اقیانوس‌ها را در پیوند با تحقق منافع چین در دریاهای آزاد و شرطی ضروری و عاملی بنیادی برای پیشرفت چین می‌دانند (چگنی‌زاده و رضوی، ۱۴۰۲: ۱۸؛ Christopher, 2006: 7).

۳.۴. هژمونی دریایی دریا سالار چنگ‌هه

چنانکه گفتیم، پیش از آنکه هژمونی دریایی اروپایی برای خود جایی در تاریخ پیدا کند، برتری در دریا با هژمونی دولت مینگ بود که به‌طور مشخص با نقش مؤثر دریا سالار چنگ‌هه شناخته می‌شود. ریشه این هژمونی در حمایت از ساخت ناوگانی است که هیچ‌گاه در تاریخ چین نظیر نداشت و امپراتور یونگل از سلسله مینگ آن را ساخت چراکه او به انجام دادن طرح‌های ماندگار اشتیاق داشت. امپراتور دستور داد کارخانه‌های کشتی‌سازی امپراتوری در لونگ‌چیانگ بازنگری و بزرگ‌تر شوند. اسکله‌های خشکی جدیدی نیز برای کشتی‌های فوق‌العاده بزرگی که طراحی می‌شد در نظر گرفت. در بازه زمانی کوتاه و دوساله‌ای بین ۱۴۰۳ و ۱۴۰۵م بیش از ۱۷۰۰ کشتی با اندازه‌ها و کاربردهای مختلف ساخته یا بازسازی شد. طبق تواریخ مینگ، بزرگ‌ترین آن‌ها کشتی‌های گنج و ۹ دکلی، حدود ۴۰۰ فوت، بیش از چهار برابر طول سانتاماریای کلمب، بودند. سایر کشتی‌های این ناوگان کشتی‌های اسب، کشتی‌های تدارکاتی، کشتی‌های نظامی و تانکرهای آب بودند. بنا بر گزارش ماهوان که با چنگ‌هه سفر کرد، در یکی از این سفرها بیش از ۲۶ هزار نظامی و ۳۰۰ کشتی به رهبری دو فرمانده محلی و ۹۳ فرمانده گارد حضور داشتند (Lee & Chan, 2016:9). سن با استناد به سان می‌نویسد،

کشتی‌های تحت رهبری دریاسالار چنگ‌هه پیشرفته‌ترین سلاح‌های روز از جمله توپ و سایر سلاح‌های گرم بر پایه باروت حمل می‌کردند و با این تجهیزات در پی آن بودند دستورهای امپراتوری مینگ را اجرا کنند (Sen, 2016: 612).

بر اساس آنچه در مقدمه کتاب *سفرنامه ماهوان* آمده است، در ۱۱ ژوئیه ۱۴۰۵م، فرمان سلطنتی نخستین سفر صادر شد و ناوگانی متشکل از ۳۷۰ کشتی به فرماندهی دریاسالار چنگ‌هه به‌راه افتاد. دریاسالار چنگ‌هه در این سفر از سیلان، لامبری، سمودرا و جاوه دیدن کرد. سپس، به مقصد اصلی خود، کالیکوت، عزیمت کرد که شامیتی هسی در آن حکومت داشت. این احتمال وجود دارد که ناوگان در این سفر تا مالاکا، آرو و کویلون هم پیش‌رفته باشد و حدود ۴ ماه، از دسامبر ۱۴۰۶ تا آوریل ۱۴۰۷م، در کالیکوت توقف داشته باشد. در دومین سفر که بدون همراهی دریاسالار چنگ‌هه انجام گرفت، ناوگان باز از سواحلی در حاشیه اقیانوس هند بازدید کرد، شامل آرو، لامبری، جاوه، تایلند، کایال، کوئیمباتور، کوچین، کالیکوت، احتمالاً چامپا و نیز آ-پو-پا-تان (میلز، ۱۳۹۳: ۵۷-۵۹).

در سومین سفر که صدور فرمان آن را بین ۱۶ ژانویه تا ۱۴ فوریه ۱۴۰۹م می‌دانند، گروه اعزامی توقفی ناگهانی در پولو سمبیلان، نزدیک تامیانگ، واقع در ساحل شرقی سوماترا داشت. به‌علاوه در این سفر از کویلون، چامپا، مالاکا، جاوه، سمودرا، سیلان، کالیکوت و کوچین بازدید به‌عمل آمد. سومین سفر با رویداد مهمی پیوند خورده است که مربوط به زمان بازگشت در سال ۱۴۱۱م است: برخورد خشونت‌آمیز بین آلاگاکونارا، شاه سینهالی، و نیروهای دریاسالار چنگ‌هه و پیروزی دریاسالار چنگ‌هه و اسارت آلاگاکونارا و همسر و فرزندانش (میلز، ۱۳۹۳: ۶۰). همچنین، بر اساس استناد آرمسترونگ به دریار، در سفر سوم بین سال‌های ۱۴۱۰ و ۱۴۱۱م ناوگان مینگ پس از سفری طولانی در آب‌های اقیانوس هند در سیلان فرود آمد. آن‌ها در نخستین سفر خود به آنجا از فرمانروایان محلی برخوردی غیردوستانه دیدند و در سفر سوم به آنجا بازگشتند تا سلطه امپراتوری مینگ را برقرار کنند. چینی‌ها هم‌زمان در دریا و خشکی با بیش از ۲۰۰۰ نیرو حمله‌ای را به رهبری دریاسالار چنگ‌هه آغاز کردند. نیروی زمینی از کشتی‌ها جدا شد و به سینهالی‌ها که تعدادشان ۵۰ هزار نفر گزارش شده بود، حمله کردند. ناوگان به‌آسانی از خود دفاع کرد و دریاسالار چنگ‌هه دودمان موافق و وفادار به امپراتور مینگ را جایگزین کرد (Armstrong, 2007:8).

بر اساس منابعی که در مقدمه *سفرنامه ماهوان* و آرمسترونگ به آن استناد

شده است، در چهارمین سفر که فرمان آن در ۱۸ دسامبر ۱۴۱۲م ابلاغ شد، دریاسالار چنگ‌هه مأموریت یافت تا تخت پادشاهی سمودرا را از غاصبی به نام سکندر پس بگیرد و آن را به سلطان زین‌العابدین بازگرداند. به بیان دیگر، در این سفر یکی از مدعیان تاج و تخت محلی در برابر پادشاه سمودرا طغیان کرد. حاکمی که خراج پرداخت کرده و دربار مینگ را به رسمیت شناخته بود در حمایت از متحد خود مینگ، نیروهای خود را فرود آورد و عملیاتی را علیه شورشیان آغاز کرد. دریاسالار چنگ‌هه حاکم یاغی و تکاوران دریایی و نیروهای متحد محلی را شکست داد و حاکم یاغی را دستگیر کرد. در این سفر گروه اعزامی به مکان‌هایی همچون جاوه، پهنگ، کلانتان، چامپا، سان فوچئی، آرو، مالاکا، سمودرا، کایال، سیلان، لامبری، کوچین، جزایر مالدیو، هرمز و کالیکوت سفر کردند.

در ۲۸ دسامبر ۱۴۱۶م، دستور پنجمین سفر صادر شد. گویا در این سفر دریاسالار چنگ‌هه به ناگزیر نیروهای نظامی خود را در موگادیشو و لعسا به کار می‌گیرد. ناوگان در پنجمین سفر خود از سرزمین‌هایی همچون براوا و مالیندی، عدن، موگادیشو، لاسا، هرمز، شا-لی-وان-نی، پهنگ، جاوه، چامپا، مالاکا، پالمبانگ، لامبری، سمودرا، جزایر مالدیو، سیلان، کالیکوت، کوچین بازدید می‌کند. در ششمین سفر که امپراتور دستور آن را در ۳ مارس ۱۴۲۱م صادر کرد، سفیرانی که مدتی طولانی در پایتخت مینگ حضور داشتند به سرزمین‌های خود برگردانده شدند. این سرزمین‌ها در سواحل اقیانوس هند عبارت بودند از مالاکا، سمودرا، آرو، کوئمباتور، لامبری، کایال، جزایر مالدیو، سیلان، کالیکوت، کوچین، طفار، هرمز، عدن، لعسا، موگادیشو و براوا. هفتمین فرمان و آخرین سفر بزرگ دریایی، در تاریخ ۲۹ ژوئن ۱۴۳۰م به دریاسالار چنگ‌هه ابلاغ شد و حاکی از آن است که ناوگان همچنان در سواحل اقیانوس هند به گشت‌زنی پرداخته است (میلز، ۱۳۹۳: ۶۱-۶۲، ۶۳-۶۵، ۶۷؛ 8: Armstrong, 2007).

به‌طور کلی، اعزام نیروها به خارج در ابتدای قرن پانزدهم میلادی برای به‌رسمیت شناخته‌شدن سلطه سیاسی مینگ بر تمام جهان دریایی شناخته‌شده بود. تعداد حاکمان آسیای جنوب‌شرقی که همراه با مأموریت‌های دریاسالار چنگ‌هه به چین سفر کرده‌اند نشان می‌دهد که اجبار می‌بایست اصلی اساسی در سفرها بوده باشد. به‌علاوه به‌کارگیری اصطلاح «دیپلماسی قایق‌های توپدار» که به‌گونه‌ای کمک‌کننده ناوگان‌های دریایی برای کنترل سیاسی و اقتصادی یا به‌عبارت دیگر کنترل شاهراه‌های اقتصادی، نقاط گره‌ای و مسیرهای بازرگانی بود

بیانگر آن است که ارتش دریاسالار چنگ‌هه وظیفه و جوهره اصلی خود را در گردآوری گنج یا همان خراج تعریف می‌کرد. به عبارتی دیگر، هژمونی دریایی دریاسالار چنگ‌هه برای نخستین بار در تاریخ اقیانوس هند فضای دریایی از چین ساحلی تا شرق آفریقا را تحت تسلط قدرتی امپریالیستی قرارداد که در سیاست‌های محلی دخالت می‌کرد، تغییر رژیم می‌داد و سعی می‌کرد فعالیت‌های بازرگانی مربوط به چین را به انحصار خود درآورد (Sen, 2016: 611).

چنانکه ملاحظه شد، مقصد نهایی مأموریت‌های دریاسالار چنگ‌هه در اقیانوس هند بود. همه مأموریت‌ها حداقل در غرب به کوژیکود در جنوب غربی هند و برخی دیگر تا غرب آسیا و شرق آفریقا را در بر می‌گرفت (Hompot, 2023: 171). صفدر و خان نیز یادآور می‌شوند که آن ناوگان گسترده در سراسر نواحی ساحلی اقیانوس هند تا جده سفر کرده است (Safdar & Khan, 2021: 186). در این سفرهای تاریخی، اهداف متعددی تعقیب می‌شد، از جمله احیای اعتبار چین، تنظیم شبکه‌های تجارت جهانی و گسترش نفوذ چین در سراسر منطقه اقیانوس هند و فراتر از آن (Darmawan et al., 2024: 53). استناد سینگر به تسای حاکی از آن است که به‌طور کلی در زمان سلطنت یونگل، کشتی‌های چینی، ملوانان چینی و فناوری دریایی چینی نه تنها بر آب‌های آسیا بلکه بر خطوط دریایی هند و عرب نیز تسلط داشتند (Singer, 2023: 14). همچنین، نویسنده کتاب غرب چگونه حاکم شد معتقد است ناوگان دریاسالار چنگ‌هه در اقیانوس هند به گره‌گاه‌هایی توجه داشته است که به‌لحاظ راهبردی و تجاری مهم تلقی می‌شدند (آنیه‌واس و نیشانجی‌اوغلو، ۱۳۹۹: ۱۹۴). به باور وید، دولت مینگ به‌طور مستقیم درگیر ایجاد استعمار اولیه دریایی بود تا با کنترل سیاست‌های بنادر اصلی در امتداد شبکه‌های تجاری شرق و غرب، جریان سود اقتصادی و سیاسی را در دست گیرد (Wade, 2004: 18-19). با رجوع به کتیبه‌ای که دریاسالار چنگ‌هه در چانگل واقع در ایالت فوکین از خود به یادگار گذاشته است نیز می‌توان به حضور رویکردی هژمون‌جویانه در مأموریت‌های دریایی او پی برد. دریاسالار چنگ‌هه در این کتیبه به وسعت قلمروی دریایی اشاره می‌کند که تحت امر دولت مینگ و خراجگذار چین قرار گرفته است و از شرحی که بر سفرهای خود آورده است علاوه بر آنکه سیاست خراج‌گیری و تثبیت سلطه سیاسی آشکار است، می‌توان متوجه نیروی نظامی قدرتمندی در ناوگان او شد (میلز، ۱۳۹۳: ۲۲-۲۵).

۴.۴. تطبیق راهبرد دریایی دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید

اکنون زمان پاسخ به این پرسش است که آیا رهنامه رشته مروارید طرحی احیاشده از گذشته‌های تاریخی چین است؟ رهنامه رشته مروارید چگونه بازاریابی و تکمله‌ای بر هژمونی دریایی دریاسالار چنگ‌هه محسوب می‌شود؟ تطبیق پیش‌رو این مسئله را روشن‌تر خواهد کرد. در نگاهی کلی می‌توان گفت با هژمونی دریایی دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید در نهایت امر تسلط بر اقیانوس هند و تثبیت و بسط هژمونی دریایی دنبال شده است؛ بنابراین، با در نظر گرفتن این امر از جزء‌گویی پرهیز و در نگاهی کلی، رویکرد هژمونی دریایی دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید با تکیه بر نقاط راهبردی در بستری سیاسی و اقتصادی دنبال شده است. مطالب اگرچه در یک راستا از یکدیگر تأثیر پذیرفته و مکمل همدیگر است، برای شفافیت بهتر در چهار مورد کارکرد بنادر راهبردی، تله بدهی و ناوگان گنج، توان اعمال قدرت نظامی، سلطه اقتصادی و امنیت اقتصادی را از یکدیگر تفکیک می‌کنیم.

۱.۴.۴. کارکرد بنادر راهبردی

در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه، کالیکوت از جمله شهرهای مهم بود؛ در واقع کالیکوت صادرکننده اصلی فلفل در بندر مالابار بود که از محکم‌ترین دلایل توجه چین به آن بندر محسوب می‌شد. سن تانسن با استناد به منابع متعدد بر این باور است که دربار مینگ از وضعیت ساحل مالابار به‌منزله یکی از تأمین‌کنندگان برجسته فلفل آگاه بود که بیشتر از کالیکوت صادر می‌شد. باین‌حال، کوچین این کالا را با قیمت ارزان‌تری نسبت به کالیکوت عرضه می‌کرد. بنابراین، به‌نظر می‌رسد به‌منظور امنیت عرضه فلفل و ایجاد پایگاه در ساحل مالابار برای اکتشاف‌های بیشتر در اقیانوس هند، دربار مینگ تصمیم گرفت در دریای بین کالیکوت و کوچین مداخله کند و در جریان درگیری میان کالیکوت و کوچین، در سال ۱۴۱۶م از کوچین حمایت کرد (Sen, 2019:162-164).

بر اساس سفرنامه ماهوان نیز می‌توان به نگاه اقتصادی هژمونی دریاسالار چنگ‌هه پی‌برد، چراکه ماهوان در اشاره به هر سه مورد کویلون، کوچین و کالیکوت، توجهی کامل به محصول فلفل دارد (میلز، ۱۳۹۳: ۲۱۶، ۲۲۲، ۲۳۱). همچنین، ییو سیو بر این باور است که اگرچه دفترچه حساب معامله‌گران مینگ را نداریم، محاسبات سود ناخالص را با داده‌های معینی می‌توانیم ساده کنیم: قیمت هر واحد فلفل در سه کشور اقیانوس هند شامل سوماترا، کوچین و کالیکوت

در زمانی که ناوگان دریاسالار چنگ‌هه از ۱۴۰۳ تا ۱۴۳۳م وارد شد چقدر بوده است (Siu, 2022: 159-160)؛ درواقع، آنچه ییو سیو مطرح می‌کند شاید بتوان به‌گونه‌ای تسلط اقتصادی پنداشت که کلیت هژمونی دریاسالار چنگ‌هه نیز آن را قابل‌پذیرش می‌کند.

از دیگر نقاط پراهمیت در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه تنگه مالاکا بود. این تنگه، سرآغاز و بندر اصلی سفرهای اکتشافی او در سراسر منطقه گسترده اقیانوس هند بود. همچنین، با نظارت بر حفاظت و آماده‌سازی ناوگان خود، به‌دقت به تمام الزام‌های لجستیکی توجه کرد تا از بی‌مشکل‌بودن و پشتیبانی کامل در سراسر سفرهای خود مطمئن شود. ظاهراً تنها شش هفته از شروع سفر، ناوگان دریاسالار چنگ‌هه با موفقیت به بندر شلوغ مالاکا رسید. این بندر بسیار مهم را در آغاز چین برپا کرده بود و مرکز ثقلی عمل می‌کرد برای جمع‌آوری ادویه‌های باارزش از جزایر ملوکاس، به‌ویژه جزایر مشهور ادویه که اکنون با عنوان مالاکا در لندونزی شناخته می‌شود (Darmawan et al., 2024: 54). درواقع، تلاش دربار مینگ برای درانحصارگرفتن فعالیت‌های بازرگانی اقیانوس هند، این دولت را از نظر سیاسی شریک تجاری پیشرو در نقاط مختلف جنوب‌شرقی آسیا قرار می‌داد. در رهنامه رشته مروارید، مالاکا همچنان جایگاه ویژه‌ای دارد. این تنگه بین جزایر سوماترا و شبه‌جزیره مالایی با سنگاپور در شرق قرار دارد (Khan & Ali, 2024: 407)؛ ۸۰ درصد سوخت چین را عبور می‌دهد و احتمالاً برای امنیت خود به نیروی دریایی ایالات‌متحده متکی نیست، زیرا روابط پرتنش بین آن دو وجود دارد؛ بنابراین، چین برای خوداتکایی، پایگاه‌های دریایی خود را در نقاط خفه شرقی در دریای چین جنوبی و منطقه خلیج فارس سازمان‌دهی می‌کند. همچنین، جدا از پایگاه‌های دریایی، چین به سازمان‌دهی بنادر کانتینری در هامبانتوتا-سريلانکا و چیتاگونگ-بنگلادش برای تحکیم موقعیت خود می‌پردازد. چین با دولت سريلانکا برای تأسیس و سرمایه‌گذاری در منطقه توسعه هامبانتوتا و ساخت سیستم پناهگاهی، پالایشگاه نفت و بندرهای کانتینری توافق کرده است (Butt & Siddiqui, 2021: 74-75).

نباید از نظر دور داشت که روزنامه جوانان چین^۱ خاطر نشان کرد هر کسی تنگه مالاکا را کنترل کند، به‌طور گریزناپذیری این توان را خواهد داشت که محیط داخلی خطوط راهبردی ارتباطی اقیانوس هند را نیز تحت تأثیر قرار دهد (Saad

1. China Youth Daily

49: 2023, Akbar &). اکنون می‌توان این فرض را مطرح کرد که آیا تنگه مالاکا در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و نیز رهننامه رشته مروارید به‌منزله پایگاه در نظر گرفته شده است؟ چراکه در دولت مینگ تنگه مالاکا پایگاهی تجاری برای ادویه و فلفل بود و اکنون دولت شی جین پینگ ۸۰ درصد از واردات نفتی خود را از طریق آن حمل می‌کند.

لازم به یادآوری است که در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه، ناوگان در هر دو سفر اول و دوم به‌مدت چهار ماه در کالیکوت توقف کرد. کالیکوت نیز همچون مالاکا حکم پایگاه تجاری را برای مینگ داشته است، چراکه شهر کالیکوت در هند مبدأ راه معروف جاده ادویه و نیز مرکز اصلی معاملات ادویه به‌شمار می‌رفت و ادویه و فلفل معاملاتی آن از طریق بندر هرمز به اروپا صادر می‌شد (الهی، ۱۳۷۸: ۲۵). این تنگه در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و رهننامه رشته مروارید از آنجا اهمیت ویژه‌ای دارد که با دردست‌داشتن دو مرکز مهم هنگام و هرمز در دهانه خلیج فارس می‌توان به‌آسانی اداره خلیج فارس را در دست گرفت و تا اقیانوس هند را تحت پاسداری خود درآورد (شاملو، ۱۳۴۷: ۱۰). حال اگر به نقش تنگه هرمز در سلطه دریاسالار چنگ‌هه توجه کنیم، باید بگوییم هرمز تحت نظارت دولت مینگ از پایگاه‌های حمل کالا به‌شمار می‌رفت. پیش‌تر دیدیم که هرمز نیز در شمار خطوط دریایی رهننامه رشته مروارید قرار دارد.

اگر در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه تنگه هرمز پایگاهی تجاری محسوب می‌شد که جریان سود اقتصادی از شرق به غرب را تحت نظارت دولت مینگ قرار می‌داد، اکنون سیاست‌های برونگرایی شی جین پینگ، در راستای نوزایی قدرت چین، آن کشور را یک‌بار دیگر متوجه کارکرد جغرافیای سیاسی و اقتصادی تنگه هرمز کرده است؛ چراکه بر اساس گزارش اداره اطلاعات انرژی آمریکا، حدود ۳۳ درصد از نفت و دیگر میعانات‌های جهان تا سال ۲۰۴۰م در خلیج فارس تولید خواهد شد (فلاحی و امیدی، ۱۳۹۷: ۴۲). همچنین، بر اساس گزارشی دیگر می‌توان گفت تنگه هرمز که از سوی وزارت انرژی آمریکا حیاتی‌ترین آبراه بین‌المللی معرفی می‌شود، با قرارگرفتن در گلوگاه بزرگ‌ترین مخزن انرژی جهان، راهبردی‌ترین تنگه جهان نیز به‌شمار می‌رود و بیش از ۴۰ درصد از حمل‌ونقل نفتی و دریایی جهان را ترتیب می‌دهد (عسگری و قادری حاجت، ۱۴۰۰: ۱۲۴). بنابراین، در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و نیز رهننامه رشته مروارید، نگاه اقتصادی به تنگه هرمز آشکار است.

اما، خلیج فارس عظیم‌ترین پایگاه انرژی برای چین در رقابت راهبردی با آمریکا محسوب می‌شود (یزدانی و اکبریان، ۱۳۹۱: ۳۲۵)، در شرایطی که پس از سال ۲۰۰۳م، آمریکا کوشیده است با رویکردی تهاجمی در خلیج فارس، قدرت‌های رقیب را پس برلند (واعظی، ۱۳۸۹: ۳۵-۳۶). این در حالی است که تحلیلگران امنیتی چین مدت‌هاست با تأکید بر اهمیت خطوط راهبردی اقیانوس هند، تنگه هرمز را در شمار نقاط خفه‌ای می‌دانند که برای دسترسی به منابع انرژی و بازارهای تجاری چین حیاتی به‌شمار می‌رود (Becker, 2020: 2)؛ بنابراین، تسلط یا همکاری در تنگه هرمز برای چین در برخورد با قدرت آمریکا، به‌منزله اهرم فشار تلقی می‌شود. در همین چارچوب می‌توان گفت که اگر دریاسالار چنگ‌هه با تحت انقیادگرفتن هرمز که در ترانزیت ادویه هند به اروپا نقشی مؤثر داشت، می‌توانست بر دگرگونی‌های اقتصادی هند سایه افکند، در رهنامه رشته مروارید نیز چین با نزدیک‌شدن به تنگه هرمز در راستای تأمین مایحتاج نفتی خود برآمده است. به‌طور کلی، اگر دریاسالار چنگ‌هه و ناوگان او با هدف گسترش هژمونی امپراتوری مینگ فراتر از دریای جنوبی چین در حرکت بود (Strootman et al., 2019: 249)، چین معاصر نیز دریای جنوبی چین را تمرینی برای آمادگی بسط نفوذ دریایی خود و تحقق رهنامه رشته مروارید در نظر گرفته است که هدف غایی هر دو هژمون انقیاد قدرت هند و حکمرانی بر اقیانوس هند است.

۲.۴.۴. تله بدهی و ناوگان گنج

در تطبیق هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید در اقیانوس هند، همچنین می‌توان به سریلانکا توجه کرد. دریاسالار چنگ‌هه با حمله‌ای نظامی به سریلانکا، سیلان، حاکمی دست‌نشانده را در آن کشور منصوب کرد تا موافق با اهداف مینگ عمل کند (Wade, 2004: 16). در عصر حاضر نیز سریلانکا برای چین اهمیت نظامی دارد. این منطقه در مسیر شلوغ‌ترین خطوط کشتیرانی جهان قرار دارد. لذا، چین بندر هامبانتوتا را در سال ۲۰۱۷م خرید. این طرح در سال ۲۰۰۸م آغاز شد و در دسامبر ۲۰۱۷م چین آن را به مدت ۹۹ سال اجاره کرد، زیرا سریلانکا قادر به پرداخت بدهی خود نبود (Mengal & Mirza, 2022: 27).

مورد دیگر را می‌توان در ملدیو یافت که در هر دو هژمون نقش فعال دارد. درواقع، ملدیو با قرارگرفتن در میانه اقیانوس هند و نزدیکی نسبی به جزیره دیگو گارسیا که محل استقرار پایگاه راهبردی آمریکاست، موقعیت جغرافیایی منحصر به فردی را به خود اختصاص می‌دهد. چین، به‌ویژه در دوره ریاست جمهوری

عبدالله یمین، در سرمایه‌گذاری و دادن وام به مالدیو حضوری فعال داشت. دولت بعد از عبدالله یمین، مالدیو را گرفتار بدهی‌های بسیاری به چین یافت که به گفته سفیر چین در مالدیو، رقمی تا حدود ۳/۱ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود (ابراهیم‌خانی، ۱۳۹۸). دو مورد هامبانتونتا و مالدیو را می‌توان با کشتی‌های گنج یا خزانه در یک رویکرد نگریست. علت اطلاق نام گنج به کشتی‌های دریاسالار چنگ‌هه به آن دلیل بود که این کشتی‌ها که در سرزمین‌های سواحل اقیانوس هند به گشت‌زنی می‌پرداختند با خود مقدار قابل توجهی از خراج سرزمین‌های مطیع را به چین بازمی‌گرداندند (میلز، ۱۳۹۳: ۸۱).

در همین راستا، شفییی در کنار سریلانکا و مالدیو، به گرفتاری پاکستان در تله بدهی (شفییی، ۱۴۰۱: ۲۳۵-۲۳۶) و قربانیانی از آفریقا (همان: ۲۳۸-۲۴۰) نیز اشاره دارد. شفاف‌نبودن شرایط وام‌های چینی، کشورهای وام‌گیرنده را در بازپرداخت آن دچار مشکل می‌کند. در پی آن، چین آن کشورها را وادار می‌کند تا در ازای وام دریافتی، امتیازهای اقتصادی، نظامی و سیاسی با چین امضا کنند. شفییی این قبیل موارد را از جمله دلایل مشکل‌ساز وام‌های چینی می‌داند و با استنادهای او به براهما چیلانی، می‌توان گفت اعطای وام به کشورهای در مسیر ابتکار یک کمربند-یک راه نه به قصد حمایت از آن‌ها بلکه باهدف نفوذ راهبردی و تجاری چین در آن مناطق انجام می‌شود (همان: ۲۲۹-۲۳۰).

اگر هژمون دولت مینگ را در سده پانزدهم میلادی، با خیزش فزاینده چین در عصر حاضر در یک چارچوب بنگریم، و چنانکه پیش‌تر گفتیم، رویکرد ایشان را به نقاط راهبردی برآمده از درانقیادگرفتن آن نقاط در خدمت اهداف سیاسی و تجاری چین ارزیابی کنیم، آیا نمی‌توان گفت سیستم خراج‌ستانی هژمونی دریاسالار چنگ‌هه اکنون در سیستم وام‌دهی شی جین پینگ در قالب رهنامه رشته مروارید نمایان شده است؟ دریاسالار چنگ‌هه علاوه بر گاه، نصب حاکمی دست‌نشانده در نقاط راهبردی تجاری، آن مناطق را به انضمام پرداخت خراج، تحت فرمان مینگ قرار می‌داد. در دیپلماسی فعلی چین نیز با عملکردی منعطفانه در چارچوب تله بدهی و به اجاره گرفتن طولانی‌مدت بنادری که قادر به پرداخت وام خود نشده‌اند، به نظر می‌رسد دوباره رویکرد مشابهی اتخاذ شده باشد. این قیاس از آنجا قوت بیشتری می‌گیرد که در نظر داشته باشیم هژمونی دریاسالار چنگ‌هه چین را با کشورهای دیگر پیوند می‌داد و به‌نوعی آن‌ها را تحت نظارت دولت مینگ می‌برد. در رهنامه رشته مروارید نیز هر مروارید بندری خاص در خط

ساحلی اقیانوس هند است که اتصال آن بنادر به ایجاد زنجیره‌ای از مراکز اقتصادی یا پاسگاه‌های نظامی و نظارتی می‌انجامد (وریج کاظمی، ۱۴۰۰).

۳.۴.۴. توان اعمال قدرت نظامی

مراکزی را که در رهنامه رشته مروارید نقشی نظامی یا اقتصادی ایفا می‌کنند با این نکته پیوند می‌دهیم که سفرهای دریاسالار چنگ‌هه حادثه بزرگی را در بعد سیاسی و اقتصادی رقم زد (میلز، ۱۳۹۳: ۸۷). از بعد سیاسی، اگر اکنون هند بر این باور است که چین برای دسترسی دائمی به اقیانوس هند و محاصره راهبردی هند در تلاش است (مؤسسه مطالعات راهبردی شرق، ۱۳۹۶)، در سده پانزدهم میلادی، هژمونی دریاسالار چنگ‌هه نیز دقیقاً برای دسترسی به همان اهداف بود. ماجاپاهیت، امپراتوری هندو، در دریای جاوه در جنوب شرقی آسیا رقیب اصلی مینگ برای هژمونی منطقه‌ای دریایی در جنوب آسیا محسوب می‌شد. در سال ۱۴۰۷م، هنگامی که نیروهای دریاسالار چنگ‌هه به ساحل جاوا رسیدند با این نیروهای محلی وارد برخورد نظامی شد (Wade, 2004: 14-15; Singer, 2023: 5). درواقع، همان‌گونه که دریاسالار چنگ‌هه در اقیانوس هند، با ناوگانی سرآمد در نظامی‌گری، گشت‌زنی می‌کرد و به کمک نیروی نظامی خود هرگونه مخالفتی را سرکوب می‌کرد، رهنامه رشته مروارید نیز با حضور نظامی خود در اقیانوس هند نقشی تهدیدکننده در برابر قدرت‌های مخالف و در صورت نیاز فعال‌شدن در حراست از حوزه وسیع اقیانوس هند خواهد داشت، چراکه هر مروارید را در رشته خود به‌منزله پاسگاهی نظامی یا نظارتی چیده است.

۴.۴.۴. سلطه تجاری و امنیت اقتصادی

سلطه اقتصادی در دو هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید را پیترویسر بررسی کرده و با استناد به جینا مک‌کارتی، شباهت سفر دریاسالار چنگ‌هه را به آفریقا در قالب قدرت نرم و نفوذ دیپلماتیکی و فرهنگی با رویکردی ارزیابی می‌کند که چین در دهه‌های اخیر به آفریقا داشته است (Weisser, 2018: 95). استفاده از نام دریاسالار چنگ‌هه در قیاسی تاریخی در گفتمان سیاست خارجی چین، به‌ویژه در روابط چین و آفریقا، امری رایج است. از نام دریاسالار چنگ‌هه در متون رسمی با عنوان استدلال قیاسی برای درک صلح و دوستی در پرتو انتقادهای اخیر از دخالت در آفریقا استفاده می‌کنند. این در حالی است که در کنار صداهای غربی و نیز آفریقایی، ظاهراً روزبه‌روز به تعداد کسانی افزوده می‌شود

که منفعت مالی چین را در آفریقا محکوم می‌کنند. این انتقادات از نامیدن چین به‌عنوان نئواستعمارگری که از استخراج مواد خام سود می‌برد تا متهم کردن او به بازی رقابتی غیرمنصفانه در آفریقا و از بی‌توجهی به حقوق کار تا محیط‌زیست روایت دارد. اکنون اگر به رفتاری توجه شود که با بندر اولد در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه صورت گرفت باید در این اصطلاح تردید کرد، چراکه بر اساس آنچه جئوف وید با استناد به برخی منابع ابراز می‌دارد، ناوگان دریاسالار چنگ‌هه پس از آنکه در بندر اولد در درگیری نظامی پیروز شد، فردی دست‌نشانده را منصوب کرد. باوجوداین، در سال ۱۴۳۰م، بندر اولد اهمیت خود را برای مینگ از دست داد؛ به این معنا که ثروت آن بندر به تداوم حضور مینگ در آن بستگی داشت (Wade, 2004: 14).

پیش‌تر جاه‌طلبی دریایی چین در پیوندی تنگاتنگ باسیاست برونگرایی شی‌جین‌پینگ را ارزیابی کردیم که او را ملزم می‌کرد تا موقعیت خود را در دریاها مستحکم کند، چراکه چین بخش عمده‌ای از تجارت خارجی خود را با بازارهایی انجام می‌دهد که مسیر دستیابی به آن از طریق اقیانوس هند میسر می‌شود. همچنین، چین اقیانوس هند را پهنه‌ای حیاتی برای تأمین آینده اقتصادی و امنیتی خود می‌بیند. نباید این مهم را از نظر دور داشت که در سده ۲۱م، اقیانوس هند قلب اقتصاد جهان شناخته می‌شود که استانداردهای عصر حاضر را از خود متأثر می‌کند. گسترش جهانی‌شدن با آغاز سده ۲۱م که دگرگونی‌های جغرافیای سیاسی مهمی در اقیانوس هند به‌همراه داشته است به افزایش چالش‌های امنیتی در این منطقه و رقابت برای نفوذ در آن می‌انجامد. این امر بیش از هر کشوری میان چین، هند و ایالات متحده آمریکا جریان دارد (برزگر و رضایی، ۱۳۹۶: ۱۸).

اگر در هژمونی دریاسالار چنگ‌هه در اقیانوس هند، اقتصاد بیشتر حول محور ادویه تعریف می‌شد، در رهنامه رشته مروارید منابع نفتی جایگزین ادویه می‌شود؛ و اگر دریاسالار چنگ‌هه می‌کوشید در هژمون خود، با تسلط بر اقیانوس هند، اقتصاد جهانی را در اختیار دولت مینگ قرار دهد، شی‌جین‌پینگ با رهنامه رشته مروارید سعی می‌کند با تسلط بر اقیانوس هند منابع انرژی آن را به استخدام نیاز فزاینده خود در نوزایی و تبدیل‌شدن به قدرت برتر جهانی درآورد. به‌علاوه، اگر دریاسالار چنگ‌هه در راستای تسلط هژمون‌خواه خود با ماجپاهیت، بزرگ‌ترین رقیب دریایی مینگ، برخورد کرد و او را پس‌راند، در رهنامه رشته مروارید، چین برای تحقق اهداف خود با قدرت ایالات متحده آمریکا روبه‌روست. این رویارویی رویکرد مثبت هند را به چین با چالش همراه می‌کند.

۵. نتیجه‌گیری

یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که پیش از آنکه قدرت‌های اروپایی و آمریکایی در هژمون دریایی خود متوجه اهمیت هند و اقیانوس هند شوند یا تحرکاتی در آن حوزه وسیع به عمل آورند، شش سده پیش‌تر از ایشان، در سده ۱۵م، دولت مینگ چین به این مهم پی برد و دریاسالار چنگ‌هه را عازم تحت سلطه گرفتن اقیانوس هند کرد.

مطلب پژوهش به‌طور تلویحی، خواننده را متوجه همراهی مؤثر نظامی‌گری در هژمون می‌کند. در سفرهای دریاسالار چنگ‌هه این امر گونه‌ای از حمایت برای پیشبرد اهداف سیاسی و تجاری است، به‌طوری‌که دریاسالار چنگ‌هه با حضور نظامی در نقاط راهبردی اقیانوس هند، آن مناطق را تحت بینش سیاسی چین در اعمال کنترل بر بازرگانی در اقیانوس هند و تحت کنترل درآوردن سود اقتصادی در جهت منافع مینگ قرار می‌داد. همچنین، یافته‌های پژوهش این نکته را می‌رساند که دولت مینگ با تسلط بر اقیانوس هند، نه فقط بر بازرگانی منطقه مسلط شده و بزرگ‌ترین رقیب هژمونی دریایی خود، هند، را در محاصره سیاسی، اقتصادی و نظامی قرار می‌داد، بلکه می‌توانست جریان بازرگانی جهان را نیز با حضور خود در اقیانوس هند متأثر کند. مسکندهای مطالب در تطبیق هژمونی دریاسالار چنگ‌هه و رهنامه رشته مروارید گویای این مسئله است که چین رهنامه رشته مروارید را در بستر هژمونی دریاسالار چنگ‌هه احیا و گسترده است و اهداف آن را پیگیری می‌کند. در نتیجه، بار دیگر، محاصره مذکور تحقق می‌یابد. به‌علاوه، با حضور مؤثر در نقاط راهبردی اقیانوس هند، توان اعمال فشار بر رقیب هژمون خواه امروزین خود، آمریکا، را خواهد داشت. اکنون چین با رهنامه رشته مروارید، جریان بازرگانی در اقیانوس هند، به‌ویژه منابع نفتی، را به خدمت خود می‌گیرد و با هر مروارید خود در نقطه‌ای راهبردی همچون هژمونی دریاسالار چنگ‌هه بر تحولات اقتصاد جهان سایه می‌اندازد و در صورت نیاز توان آن را خواهد داشت که مرواریدها را نقاطی نظامی در حراست از هژمونی خود فعال کند.

تعارض منافع

این مقاله مشمول هیچ گونه تعارض منافع نیست.

مشارکت نویسندگان

نویسندگان در تألیف این مقاله مشارکت یکسان داشته‌اند.

اصول اخلاقی

نویسندگان در انتشار این مقاله، به طور کامل از اخلاق نشر، از جمله سرقت ادبی، سوءرفتار، جعل داده‌ها یا ارسال و انتشار دوگانه پرهیز داشته‌اند؛ منفعت تجاری در این راستا وجود ندارد. این مقاله حاصل تحقیقات خود نویسندگان است و اصالت محتوای آن را اعلام داشته‌اند. تألیف این مقاله به هوش مصنوعی داده نشده است.

دسترسی به داده‌ها

در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر درخصوص نحوه تجزیه و تحلیل داده‌ها در این مقاله، با نویسنده مسئول مکاتبه فرمایید.

منابع

- ابراهیم خانی ح. (۱۳۹۸). «راهبرد «رشته مروارید» چین، واقعیت یا افسانه؟». شورای راهبردی روابط خارجی. <https://www.scfr.ir/fa>.
- الهی ه. (۱۳۷۸). *خلیج فارس و مسائل آن*. چ ۵. تهران: نشر قومس.
- آنیه‌واس ا، نیشانجی اوغلو ا. (۱۳۹۹). *غرب چگونه حاکم شد؟ خواستگاه‌های ژئوپولیتیک سرمایه‌داری*. ترجمه خزائی ع. تهران: نشر چرخ.
- برزگر ک، رضایی م. (۱۳۹۶). «آینده رقابت‌های راهبردی متداخل در اقیانوس هند». *فصلنامه سیاست*. ۴۷(۱): ۲۱-۱. <https://doi.org/10.22059/jpq.2017.60771>.
- بیگدلی ع. (۱۳۹۴). *تاریخ اروپا در قرون جدید*. چ ۲. تهران: دانشگاه پیام نور.
- تقی‌زاده انصاری م. (۱۳۹۵). «چین از ثروت به توسعه طلبی دریایی». *فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل*. ۱(۲۲): ۱۶۳-۱۸۵.
- تویسرکانی م، عسگرخانی ا. (۱۳۹۸). «نسبت میان سیاست خارجی درون‌گرا/بیرون‌گرا با ظهور و سقوط هژمون‌های جهانی». *فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل*. ۱۲(۴۶): ۸۶-۴۱.
- جعفری ا، رسول‌پور نالکیاشری س. (۱۴۰۱). «امکان‌سنجی انتقال قدرت در دریای چین جنوبی: خیزش چین در تقابل با هژمونی آمریکا». *نشریه علمی مطالعات راهبردی آمریکا*. ۲(۷). <https://doi.org/10.27834743/ASS.2207.1108>.
- چگنی‌زاده غ، رضوی ح. (۱۴۰۲). «جایگاه اقیانوس هند در رقابت‌های راهبردی هند-چین (۲۰۲۲-۲۰۱۳)». *فصلنامه علمی سیاست جهانی*. ۱۲(۱): ۷-۴۱. <https://doi.org/10.22124/wp.2023.23344.3109>.
- دنیای اقتصاد. (۱۴۰۲). «شیء از لاک دفاعی بیرون آمد، چین در یک‌وجبی تسخیر دریاهای». شماره روزنامه: ۵۷۹۱، شماره خبر: ۳۹۸۹۶۹۴، گروه دنیا. donya-e-eqtasad.com.
- زرنندی س. (۱۴۰۲). «مروری بر روش تحقیق تطبیقی: نظریه‌ها، رویکردها و افق‌ها». *فصلنامه مدیریت دولتی تطبیقی*. ۱(۴). <https://doi.org/10.22098/CPA.2024.14476.1029>.

- سلطانی ف، متقی ا، محمدجانی م. (۱۳۹۹). «بررسی راهبرد سیاسی-نظامی فرانسه در اقیانوس هند». *فصلنامه مطالعات بین‌المللی*. ۱۶(۴): ۸۷-۱۱۰.
<https://doi.org/10.22034/isj.2020.113655>
- شاملو م. (۱۳۴۷). *خلیج فارس*. تهران: چاپخانه صبح امروز.
- شفیعی ن. (۱۴۰۱). «دیپلماسی چینی، دام بدهی و کسب موقعیت هژمون». *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌الملل*. ۱۱(۱): ۲۱۹-۲۴۵.
<https://doi.org/10.22067/irlip.2022.21450.0>
- شهبازی ع. (۱۳۷۷). *زرسلاران یهودی و پارسی، استعمار بریتانیا و ایران*. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی.
- عباس‌زاده فتح‌آبادی م، رضانی ا. (۱۳۹۶). «سیاست چین در دریای جنوبی؛ سیاست قدرت و نفوذ دریایی». *فصلنامه علمی پژوهشی سیاست جهانی*. ۶(۲): ۵۹-۸۴.
<https://doi.org/10.22124/wp.2017.2485>
- عسگری س، قادری حاجت م. (۱۴۰۰). «جایگاه ژئوپلیتیکی تنگه هرمز در راهبرد دفاع دریایی ایران». *فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام*. ۳(۷): ۱۱۳-۱۴۶.
- فلاحی ا، امیدی ع. (۱۳۹۷). «تحلیل مقایسه‌ای ژئوپلیتیک انرژی چین در آسیای مرکزی و خلیج فارس با نگاهی به جایگاه ایران». *فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی*. ۱۵(۶۱): ۲۹-۶۶.
- فلورز س. (۱۳۸۳). *عصر اکتشافات*. ترجمه جواهر کلام ف. تهران: ققنوس.
- لینکلتر ا. (۱۳۹۵). *جامعه‌شناسی و روابط بین‌الملل*. چ ۳. ترجمه طیب ع. تهران: وزارت امور خارجه.
- مظاهری م. (۱۳۹۹). *بعد از اقتصاد نویت به امنیت رسیده است، خیز چین برای تبدیل شدن به قدرت دریایی برتر جهانی، دیپلماسی ایرانی*.
<http://irdiplomacy.ir/fa/news/199542>
- منعم ر، قربانی‌نشین ا، سیمبر ر. (۱۳۹۷). «نفوذ روسیه و چالش هژمونی غرب در حوزه دریای سیاه». *فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل*. ۱۱(۴۲): ۱۵۷-۱۸۴.
- مؤسسه مطالعات راهبردی شرق. (۱۳۹۶). «رقابت دو قدرت بزرگ آسیایی در اقیانوس هند، تقابل دهلی بانفوذ چین در اقیانوس هند». www.iess.ir
- میلز جی‌وی‌جی. (۱۳۹۳). *سفرنامه ماهوان، شگفتی‌های راه ابریشم از چین تا ایران، از روی نسخه فنگ چنگ-چون*. ترجمه کریم‌پور س. تهران: ققنوس.
- ناردو د. (۱۳۸۶). *عصر استعمارگری*. ترجمه حقیقت‌خواه م. تهران: ققنوس.
- واعظی م. (۱۳۸۹). «نقش قدرت‌های بزرگ در منطقه خلیج فارس و چالش‌های هژمونی آمریکا». *فصلنامه بین‌المللی روابط خارجی*. ۲(۶): ۷-۴۷.
- وریج‌کازمی م. (۱۴۰۰). «توسعه ابتکار کمربند و جاده چین از طریق رشته مرواریدهای دریایی». *اندیشکده جریان*.
<https://jaraian.com>
- هادیان جزی ن، بازوند م. (۱۴۰۰). «رشد چین و سیاست خارجی آمریکا و هند در قبال یکدیگر از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۹». *فصلنامه علمی مطالعات روابط بین‌الملل*. ۱۴(۲): ۱۴۹-۱۷۳.
- یزدانی ع، اکبریان ع. (۱۳۹۱). «انرژی و روابط چین با خلیج فارس». *فصلنامه سیاست*. ۴۲(۲): ۳۳۴-۳۱۵.
<https://doi.org/10.22059/jpq.2012.29982>

References

- Abbaszadeh-Fathabadi M, Ramazani A. (2017). "China's policy in the South China Sea; Realistic approach". *World Politics*. 6(2): 59-84. <https://doi.org/10.22124/wp.2017.2485>. [in Persian]
- Anievas A, Nişancioğlu K. (2020). *How Did the West Come to Rule: The Geopolitical Origins of Capitalism*. Translated by Khazaei AR. Tehran: Charkh Publication. [in Persian]
- Armstrong B. (2007). "China... from the Sea: The Importance of Chinese Naval History". *Strategic Insights*. 6(6): 1-9.
- Asgari S, Ghaderi-Hojjat M. (2022). "Geopolitical position of the Strait of Hormoz in the Iranian Maritime Defense Strategy". *Quarterly of Fundamental and Applied Studies of the World of Islam*. 3(7): 113-146. [in Persian]
- Ashraf J. (2017). "String of pearls and China's emerging strategic culture". *Strategic Studies*. 37(4): 166-181. <http://dx.doi.org/10.53532/ss.037.04.00204>.
- Barzegar K, Rezaei M. (2017). "Future of intervening strategic rivalry in the Indian Ocean". *Quarterly of Politics*. 47(1): 1-21. <https://doi.org/10.22059/jpq.2017.60771>. [in Persian]
- Becker, J. (2020). *China Maritime Report No. 11: Securing China's Lifelines across the Indian Ocean*. <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/11>.
- Bhatti KA, Kharl SH, Butt KM. (2020). "String of pearls: Politics of ports in Indian Ocean". *South Asian Studies*. 35(01): 73-86.
- Bigdeli A. (2015). *Europe's History in Modern Centuries*. 2nd Ed. Tehran: Payam-e-Nour University. [in Persian]
- Butt KM, Siddiqui SJ. (2021). "Growing Chinese presence in the Indian Ocean". *Strategic Studies*. 41(2): 64-81. <https://doi.org/10.53532/ss.041.02.0048>.
- Chegeni-Zadeh GA, Razavi H. (2023). "Position of the Indian Ocean in Sino-Indian strategic rivalry (2013-2022)". *Scientific Quarterly of Global Policy*. 12(1): 7-41. <https://doi.org/10.22124/wp.2023.23344.3109>. [in Persian]
- Christopher PJ. (2006). "String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral". *Strategic Studies Institute, Carlisle*. 3.
- Darmawan B, Erasiah E, Hakim L. (2024). "Malacca and ming dynasty in 15th-16th centuries: A diplomatic relations and regional stability". *JUSPI (Jurnal Sejarah Peradaban Islam)*. 8(1): 48-60. <https://dx.doi.org/10.30829/juspi.v8i1.18491>.
- Donya-e-eqtesad. (2023). "Coming out of defense, China on the brink of conquering the seas". Paper No. 5791, News No. 3989694. Department of donya-e-eqtesad.com. [in Persian]
- Ebrahim-Khani H. (2019). *China's "String of Pearls" strategy: Fact or Fiction?* Strategic Council of Foreign. <https://www.scfr.ir/fa/>. [in Persian]
- Elahi H. (1999). *The Persian Gulf and Relevant Problems*. 5th Ed. Tehran: Ghoumes Publication. [in Persian]
- Falavarz S. (2004). *Age of Explorations*. Translated by Javaher-Kalam F. Tehran: Ghoghnoos. [in Persian]
- Fallahi E, Omid A. (2018). "Comparative analysis of China's energy geopolitics in Central Asia and the Persian Gulf and Iran's position". *Quarterly of Energy Economy Studies*. 15(61): 29-66. [in Persian]
- Hadian-Jazi N, Bazvand M. (2021). "China's development and Indo-U.S. foreign policies against each other from 2001 to 2019". *Scientific Quarterly of International Relations Studies*. 14(2): 149-173. [in Persian]
- Hompot S. (2023). *Mainland China's Global Historiography in Search of Grand Narratives-A Discourse-Analytical Case Study of Recent Historiography on the Zheng He Maritime Missions (1405-1433 CE)*. https://www.researchgate.net/publication/372156891_DISSERTATION_DOCTORAL_THESIS_Mainland_China's_Global_Historiography_in_Search_of_Grand_Narratives_A_Discourse-Analytical_Case_Study_of_Recent_Historiography_on_the_Zheng_He_Maritim

- [e Missions 1405-1433](#).
 Institute for East Strategic Studies. (2017). "Rivalry of two great Asian powers in the Indian Ocean, Delhi's confrontation with China's influence in the Indian Ocean". www.iess.ir. [in Persian]
- Jafari A, Rasoulpour-Nalkia-Shari S. (2022). "Feasibility of power transition to the South China Sea: China's rise to confront the U.S. hegemony". *American Scientific Journal of Strategic Studies*. 2(7). <https://doi.org/10.27834743/ASS.2207.1108>. [in Persian]
- Khan L, Ali SE. (2024). "Balancing the seas: India's response to geopolitical shifts in the Indian Ocean region". *Pakistan Research Journal of Social Sciences*. 3(3).
- Lee CY, Chan YK. (2016). "China, imperial: 7. Ming dynasty period, 1368–1644". *The Encyclopedia of Empire*. 1-13. <http://dx.doi.org/10.1002/9781118455074.wbeoe326>.
- Linklater A. (2016). *Sociology and International Relations*. 3rd Ed. Translated by Tayyeb A. Ministry of Foreign Affairs. [in Persian]
- Mazaheri MM. (2020). "Following the Economy: it's Now Time for Security: China's Rise to Become the world's Leading Maritime Power". *Iranian Diplomacy*. <http://irdiplomacy.ir/fa/news/199542>. [in Persian]
- Mengal J, Mirza MN. (2022). "String of Pearls and Necklace of Diamonds: Sino-Indian geo-strategic competition in the Indian Ocean". *Asia-Pacific-Annual Research Journal of Far East & South East Asia*. 40: 21-41. <https://doi.org/10.47781/asia-pacific.vol40.Iss0.5862>.
- Mills JVG. (2014). *Ma Huan Travelogue: Wonders of the Silk Road from China to Iran*. From the Chun-Feng Cheng version. Translated by Karimpour S. Tehran: Ghoghnoos. [in Persian]
- Mon'em R, Ghorbani-Sheikhneshtin A, Simber R. (2018). "Russia's influence and challenges from the West's hegemony in the Black Sea". *Quarterly of International Relations*. 11(4): 157-184. [in Persian]
- Nardou D. (2007). *Age of Colonialism*. Translated by Haghighat-Khah M. Tehran: Ghoghnoos. [in Persian]
- Pratisti SA, Sari DS, Hidayat T. (2020). "Zheng He's soft power discourse in Indonesia: Identity in power relation". *Economics, Politics and Regional Development*. 1(1): 64-71. <http://dx.doi.org/10.22158/eprd.v1n1p64>.
- Saad Arshad M, Shamsuddin S, Akbar N. (2023). "China's Role in the Indo-US Strategic Interest in the Indian Ocean Region". *GSSSR*. [http://dx.doi.org/10.31703/gsssr.2023\(VIII-III\).05](http://dx.doi.org/10.31703/gsssr.2023(VIII-III).05).
- Safdar A, Khan MA. (2021). "History of Indian Ocean-A South Asian perspective". *Journal of Indian Studies*. 7(1). 183-200.
- Sen T. (2019). "Zheng He's military interventions in South Asia, 1405–1433". *China and Asia*. 1(2): 158-191. <http://dx.doi.org/10.1163/2589465X-00102003>.
- (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. <https://doi.org/10.1017/S0041977X16001038>.
- Shafiei N. (2022). "Chinese diplomacy: Trap of debts and a hegemonic position". *Iranian Research Journal of International Politics*. 11(1): 219-245. <https://doi.org/10.22067/irlip.2022.21450.0>. [in Persian]
- Shahbazi A. (1998). *Jewish and Persian Plutocrats: British Colonialism and Iran*. Tehran: Institute for Political Studies. [in Persian]
- Shamlou M. (1968). *The Persian Gulf*. Tehran: Sobhe-Emrouz Press. [in Persian]
- Singer A. (2023). "Middle kingdom maxims revisited: The long, winding, and bumpy road of Chinese history". *The Saber and Scroll Journal*. 11(3).
- Siu Y. (2022). Maritime exclusion policy in Ming China and Chosŏn Korea, 1368-1450: dynastic authority, national security, and trade. Doctoral Dissertation, University of Oxford.
- Soltani F, Mottaghi A, Mohammad-Jani M. (2020). "Investigating France's Political

- and Military strategy in the Indian Ocean". *Quarterly of International Studies*. 16(4): 87-110. <https://doi.org/10.22034/isj.2020.113655>. [in Persian]
- Strootman R, van den Eijnde F, van Wijk R. (2019). *Empires of the Sea: Maritime Power Networks in World History*. Brill.
- Taghizadeh-Ansari M. (2016). "China: from wealth to maritime expansionism". *Quarterly of International Relations Studies*. 1(22): 163-185. [in Persian]
- Touyserkani M, Asgar-Khani AM. (2019). "Relationship between introvert/extrovert foreign policy and the rise and fall of global hegemony". *Quarterly of International Relations Studies*. 12(46): 41-86. [in Persian]
- Vaezi M. (2010). "Role of great powers in the Persian Gulf and challenges arising from the U.S. hegemony". *International Quarterly of Foreign Affairs*. 2(6): 7-47. [in Persian]
- Varij-Kazemi M. (2021). "Developing the Chinese initiative f belt and roads via the maritime string of pearls". *Jaraian Think-Tank*. <https://jaraian.com>. [in Persian]
- Wade G. (2004). "The Zheng He Voyages: A Reassessment". Asia Research Institute (No. 31). Working Paper Series.
- Weisser P. (2018). The Admiral's Carrot and Stick: Zheng He and the Confucius Institute. <https://scholarworks.lib.csusb.edu/etd/625>.
- Yazdani E, Akbarian AR. (2012). "Energy and Chinese ties with the Persian Gulf". *Quarterly of Politics*. 42(2): 315-334. <https://doi.org/10.22059/jpq.2012.29982>. [in Persian]
- Yoon S. (2015). "Implications of Xi Jinping's 'True Maritime Power' its context, significance, and impact on the region". *Naval War College Review*. 68(3): 40-63.
- Zarandi S. (2023). "Review of comparative methodology: Theories, approaches, and horizons". *Quarterly of Comparative Public Administration*. 1(1): 4. <https://doi.org/10.22098/CPA.2024.14476.1029>. [in Persian]
- Zurndorfer H. (2023). "Human trafficking and piracy in early modern East Asia: Maritime challenges to the Ming dynasty economy, 1370". *Comparative Studies in Society and History*. 65(4): 908-931. <https://doi.org/10.1017/S0010417523000270>.