

واکاوی دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط چین در دریای جنوبی چین

حجت مهکویی (گروه جغرافیا، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، اصفهان، ایران، نویسنده مسئول)

hojat_59_m@yahoo.com

مریم شعبانی (هیئت علمی گروه حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران)

maryamshabani135826@gmail.com

صص ۲۵۷ - ۲۱۷

چکیده

اهداف: دسترسی به سواحل و قلمروهای گسترده دریایی به عنوان یکی از مؤلفه‌های توسعه یافتن و افزایش قدرت ملی کشورهاست. این درحالی است که آلفرد ثه‌یر ماهان، دریاسالار آمریکایی (۱۹۱۴-۱۸۴۰)، موقعیت بحری و داشتن سواحل طولانی را در افزایش قدرت ملی برای کشورهای ابرقدرت (آمریکا) به عنوان امری ضروری تجویز کرد؛ بنابراین، هدف این پژوهش، واکاوی دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت چین در دریای جنوبی چین است.

روش: این مقاله با رویکرد به نظریه قدرت دریایی ماهان، با روش کیفی و ماهیت توصیفی - تحلیلی، با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و سایت‌های اینترنتی انجام گرفته است.

یافته‌ها/نتایج: براساس یافته‌ها، امروزه دریاها بیش از ۸۰ درصد از حجم صادرات و واردات کالاها را به خود اختصاص داده‌اند و داشتن موقعیت ساحلی در دریاها آزاد برای کشورها بسیار اهمیت دارد. برخی از کشورهای دارای سواحل در دریاها مانند چین و امارات متحده عربی برای دستیابی به قلمروهای دریایی بیشتر، در دهه‌های اخیر با ساخت جزایر مصنوعی اقداماتی انجام داده‌اند. دولت چین در دریای جنوبی چین که ۳/۶۲۵ میلیون کیلومترمربع مساحت دارد، هشت جزیره مرجانی را با احداث تأسیساتی روی آنها به جزایر مصنوعی تبدیل کرده است که با مخالفت

دیگر کشورهای ساحلی این دریا یعنی تایوان، ویتنام، فیلیپین، مالزی و برونئی و کشورهای فرامنطقه‌ای همچون آمریکا و ژاپن مواجه شده است.

نتیجه‌گیری: نتایج نشان می‌دهد که دولت چین در دریای جنوبی چین با ساخت جزایر مصنوعی به دنبال قلمروخواهی دریایی، سیطره و حاکمیت بر آب‌های بیشتری است و ورای حقوق بین‌الملل دریاها عمل می‌کند. همچنین، این مسئله باعث شکل‌گیری اختلافاتی در سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شده است.

کلیدواژه‌ها: چین، دریای جنوبی چین، جزایر مصنوعی، حقوق بین‌الملل دریاها، قدرت دریایی.

۱. مقدمه

دریا به دلیل نیاز به فناوری پیشرفته برای اقدامات انسان مانند ساخت و ساز، محدودیت‌هایی را ایجاد می‌کند که انسان تاکنون قادر نبوده است همانند کره خاکی بهره‌برداری لازم را در آن انجام دهد. به جز چند کشور توسعه‌یافته و ثروتمند مانند ژاپن، بریتانیا، امارات متحده عربی و غیره که توانسته‌اند جزایری مصنوعی روی آب و حتی تونل‌هایی (تونل مانس) در زیر دریا برای اتصال شهرهای دو کشور بسازند، بیشتر کشورهای دنیا به اندازه نیاز و حتی کمتر از نیاز از دریا بهره برده‌اند. ناگزیر، سواحل و کرانه‌های دریاها و اقیانوس‌ها همواره به‌عنوان یک عامل تأثیرپذیر از فعالیت‌های انسان و تأثیرگذار بر فعالیت‌های وی نقش‌آفرینی کرده‌اند. «ساحل گسترده‌ترین عنصر چشم‌انداز کره زمین است. سواحل دنیا محیط فیزیکی-جغرافیایی کاملاً ویژه‌ای را می‌سازند که بیشتر با اصطلاح «فضای مجادله سه‌بعدی»^۱ بین اتمسفر، هیدروسفر و لیتوسفر توصیف شده است. اختلاف نظرهایی درباره گسترش سواحل وجود دارد، ولی این اختلاف نظرها به‌طور عمده به مقیاس مربوط هستند. اگر سواحل دنیا را طبق نقشه‌های مقیاس متوسط (تقریباً ۱:۲۰۰۰۰۰۰ یا ۱:۲۰۰۰۰۰۰) محاسبه کنیم، برای سواحل کره زمین اعداد جدول (۱) با مقدار کل ۲۸۶۳۰۰ کیلومتر به دست می‌آید؛ البته سواحل جزایر متعدد و کوچک نیز به آن اضافه می‌شوند که در اینجا منظور نشده‌اند. طول حقیقی سواحل

کره زمین اگر به مقیاس طبیعی ۱:۱ محاسبه شود، تقریباً به رقمی بیشتر از ۰/۰۵ میلیون کیلومتر خواهد رسید» (کللتات^۱، ۱۳۹۳، صص. ۹۸-۹۹).

متفکرانی همچون ماهان^۲ به نقش سواحل طولانی، داشتن قلمروهای دریایی و دریانوردی توجه کرده‌اند. ماهان معتقد بود که دریا شاهراهی بزرگ یا مشاع گسترده تمدن انسانی است؛ بنابراین، قدرت دریایی-قدرت حفاظت از ناوگان‌های تجاری-همیشه عاملی تعیین‌کننده در نزاع‌های سیاسی بوده است؛ به‌ویژه به دلیل اینکه سفر و ترانزیت در دریا همیشه آسان‌تر و ارزان‌تر از سفر زمینی است. همچنین، اسپایکمن^۳ معتقد بود که در سراسر تاریخ، کشورها برای کنترل دریاها مجاور در گسترش دادن پیرامونی (یعنی گسترش مرزهای آبی پیرامون سواحل) و فرادریایی درگیر شده‌اند (کاپلان^۴، ۱۳۹۷، صص. ۱۰۰، ۱۸۵). در طی سال‌های اخیر، برخی از کشورهای جهان از جمله چین تحولات اقتصادی چشمگیری را به واسطه استراتژی‌های درستی که در دریاها مدیریت کرده‌اند، ایجاد کرده‌اند و توانسته‌اند در اقتصاد جهانی نقش بارزی را ایفا کنند؛ بنابراین، چین برای این ایفای نقش در حوزه بازرگانی دریایی توانایی ویژه‌ای را از خود نشان داده است. حضور در دریای جنوبی چین^۵ و احیای جاده ابریشم دریایی در طرح یک کمربند-یک راه، از نمونه‌های بارز استراتژی‌های دولت چین در عرصه رشد و توسعه اقتصادی در ابعاد منطقه‌ای و بین‌المللی در راستای منافع ملی است. بیشتر مدل‌های پیش‌بینی تا سال ۲۰۵۰، دو کشور چین و هند را در صدر تمام کشورهای دنیا در زمینه رشد اقتصادی قرار داده‌اند؛ به طوری که همه کشورهای به‌جز آمریکا را پشت سر خواهند گذاشت؛ به‌عنوان نمونه، مدل اقتصادسنجی گلدمن ساکس^۶ (۲۰۰۳) نشان داده است که تولید ناخالص ملی آمریکا از ۱۰/۱ تریلیون دلار به ۳۵/۱ تریلیون دلار، تولید ناخالص ملی ژاپن از ۴/۴ تریلیون دلار به ۶/۷ تریلیون دلار و تولید ناخالص ملی آلمان از ۱/۹ تریلیون دلار به ۳/۶ تریلیون دلار افزایش خواهد یافت؛ درحالی‌که بر مبنای همین پیش‌بینی، تولید ناخالص

1. Kelletat
2. Mahan
3. Spykman
4. Kaplan
5. South China Sea
6. Goldman Sachs

ملی هند از ۵/۰ تریلیون دلار به ۲۷/۸ تریلیون دلار و تولید ناخالص ملی چین از ۴/۱ تریلیون دلار به ۴۴/۴ تریلیون دلار افزایش خواهد یافت؛ براین اساس، چین به‌عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان جای آمریکا را خواهد گرفت و هندوستان سومین اقتصاد بزرگ جهان خواهد شد (اسمیت^۱، ۱۳۹۰، ص. ۹۲).

با توجه به این موضوع، شاید ادعای چین در دریای جنوبی چین در راستای همین آمارها و پیش‌بینی‌ها باشد که دولتمردان کنونی این کشور اقداماتشان در این دریا و ابرقدرت دریایی شدن را توجیه‌پذیر جلوه می‌دهند. چین در دریای جنوبی چین، با توجه به سنجش مبادلات بازرگانی و تجارت دریایی، تولیدات، صادرات و واردات کالاها، در راستای منافع ملی باشد، ولی نباید فراموش کرد که توجه به حق و حقوق دیگر کشورها لازمه اصل عدالت و برابری در ابعاد منطقه‌ای و بین‌المللی است که در نظام بین‌الملل و نظام جهانی به‌عنوان یک اصل، روبه‌فراموشی است؛ البته «از قدیم‌الایام، نوع بشر را طبع و عادت بر این بوده است که تمیز بین عدالت و ظلم را نه آنچنان که باید بر ماهیت عدالت، بلکه به نحوی از انحاء بر باورها و سنن شخصی استوار سازد. این خُلق مکروه، بالاخص بین صاحبان مکتب و قدرت که بدان واسطه، مستعد اعمال نفوذ بیشتری در جامعه هستند، شیوع بیشتری دارد. این باور هرچند به‌وضوح واهی و خلاف فطرت است، از قضا طرفداران بسیاری دارد» (گروسوس^۲، ۱۳۹۰، صص. ۴۳-۴۴). به‌علاوه، تاکنون هرگونه تعریف دقیقی از معیارهای مرتبط با تعیین یک مشخصه لازم برای عدالت ارائه نشده است؛ در نتیجه، عدالت و انصاف همچنان مفهومی مبهم و نامشخص در [روابط بین‌الملل] بوده است؛ برای مثال، در سال ۱۹۸۴ دادگاه بین‌المللی در بند ۱۵۷ در دعوی بین آمریکا و کانادا درباره خلیج ماین تصریح کرد که هرگونه «تعریف دقیق از معیارهای عادلانه در تعیین حدود دریای بین‌المللی وجود ندارد و به‌دلیل قابلیت تغییر این معیارها در شرایط مختلف، تعیین حدود دریایی عادلانه بسیار دشوار خواهد بود. [لاجرم] تلاشی در جهت تعریف این معیارها صورت نگرفته است» (پرسکت و اسکوفیلد^۳، ۱۳۹۵، ص. ۲۱۷).

1. Smith
2. Grotius
3. Prescott & Schofield

ممکن است این مسئله نیز در تفکرات دولتمردان کنونی چین باعث نقش‌آفرینی درخور توجه آن‌ها در دریای جنوبی چین شده باشد که به ساخت جزایر مصنوعی^۱ اقدام کرده‌اند؛ در دریایی که کشورهای ساحلی آن در حال حاضر از نظر توانمندی مقایسه‌شدنی با چین نیستند. این دریا دارای ذخایر نفت و گاز است و بخش‌های وسیعی از این دریا بیشتر از صخره‌های مرجانی و شن و ماسه پوشیده شده است؛ با این حال، برای چندین دهه، چین به این منطقه به‌سختی دست پیدا کرده است، جزایر ویتنام را تصرف کرده و سربازان ویتنامی را کشته است (هایتون^۲، ۲۰۱۸)؛ در حالی که «علم [ژئوپولیتیک] چنین می‌آموزد که روابط میان ملت‌ها یکی از ابعاد حیاتی زندگی انسان‌هاست؛ در نتیجه، باید گفت که سایه جنگ همیشه در همه جا گسترده است. [به‌علاوه] شخصیت هر ملت را به میزان بسیار گسترده‌ای وضعیت جغرافیایی سرزمینش تعیین می‌کند. روابط ملت‌ها را نیز اوضاع جغرافیایی تعیین می‌کند» (فریدمن^۳، ۱۳۹۱، ص. ۱۵)؛ بنابراین، مسئله اصلی پژوهش حاضر این است که چه مسائلی باعث شده است که دولتمردان چین به ساخت جزایر مصنوعی در دریای جنوبی چین اقدام کنند؟ آیا چین به دنبال قدرت برتر دریایی شدن است؟

۲. پیشینه تحقیق

تاکنون پژوهشی در داخل کشور در زمینه ساخت جزایر مصنوعی چین در دریای جنوبی چین با رویکرد به نظریه قدرت دریایی ماهان انجام نشده است؛ از این رو، با توجه به عنوان و موضوع مقاله، به مرور پژوهش‌های کلی‌تر در این باره پرداخته شده است. با بررسی این منابع چنین دریافت شد که پژوهش حاضر جنبه نوآوری دارد.

امیدی (۱۳۸۶) در مقاله‌ای با عنوان «حقوق بین‌الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس»، علاوه بر اشاره به قوانین حقوق بین‌الملل دریاها در مورد ساخت جزایر مصنوعی و آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از ساخت این‌گونه جزایر، به اقدامات امارات متحده عربی

1. Artificial Harbor
2. Hayton
3. Friedman

برای ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس اشاره کرده است. همچنین، وی به اعتراض آشکار نکردن جامعه بین‌المللی به ساخت جزایر مصنوعی اشاره کرده است.

عباسی اشلقی (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان «ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط‌زیست»، با اشاره به اینکه کشورها براساس حقوق بین‌الملل دریاها برای انجام تحقیقات علمی اجازه ساخت جزایر مصنوعی را دارند، به حرکت روبه‌رشد ساخت این جزایر در خلیج فارس و آلودگی‌های زیست‌محیطی در این دریا نیز اشاره کرده است. وی با توجه به آلودگی‌های نفتی و تردد نفت‌کش‌ها در خلیج فارس، ساخت جزایر مصنوعی در این دریا را باعث شدیدتر شدن وضعیت آلودگی دریای خلیج فارس می‌داند.

رحیم صفوی و قنبری (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان «پیامدهای احداث جزایر مصنوعی امارات متحده عربی بر ایران در خلیج فارس»، با نگرش آینده پژوهشی به بررسی تحولات سیاسی میان ایران و امارات متحده عربی در خلیج فارس پرداخته‌اند که از احداث جزایر مصنوعی ناشی شده و در آینده نیز ناشی خواهد شد و نیز پیامدهایی که بر وضعیت مرزهای دو کشور تأثیر گذاشته‌اند پرداخته شده است. نتایج این مقاله نشان می‌دهد که ساخت جزایر مصنوعی از سوی امارات متحده، در آینده باعث طولانی‌تر شدن روند تعیین مرزهای دریایی ایران با امارات متحده، پررنگ‌تر شدن ادعای امارات بر سر جزیره ابوموسی ایران و ... می‌شود.

پیشگاهی‌فرد، کامران، افضل‌لی، حسینی امینی و التیامی‌نیا (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان «پیامدهای زیست‌محیطی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس»، به حساسیت کشورهای حاشیه خلیج فارس به‌ویژه ایران اشاره کرده‌اند. آن‌ها پیامدهای زیست‌محیطی‌ای را ارزیابی کرده‌اند که ساخت جزایر مصنوعی در این دریا دارد.

هیدشی^۱ (۲۰۱۳) در مقاله‌ای با عنوان «مسائل دریای جنوبی چین» به بررسی جزایر اسپراتلی و پاراسل پرداخته است. وی علاوه بر بیان اهمیت استراتژیک آب‌های اقیانوسی در آسیای شرقی و اینکه در سال‌های اخیر این اهمیت افزایش یافته است، عوامل اصلی افزایش ارزش استراتژیک این ناحیه دریایی را در سه مشخصه ذکر کرده است: ۱- دسترسی به

1. Hideshi

اقیانوس برای منابع انرژی بیشتر، ۲- درگیری‌های سرزمینی در دریای جنوبی چین و هر دریای چینی و ۳- افزایش قدرت نظامی دریایی توسط کشورهای منطقه. همچنین، وی اشاره کرده است که بسیاری از کشورهای منطقه از جمله چین تلاش زیادی برای تقویت نیروی دریایی خود می‌کنند.

میتچل^۱ (۲۰۱۶) در مقاله‌ای با عنوان «دریای جنوبی چین: تحلیلی ژئوپولیتیک» بیان کرده است که با توجه به نیاز چین به معادلات بازرگانی و نیاز این کشور به تنگه مالاکا برای عبور و تردد کالاها، از نظر ژئوپولیتیک به دریای جنوبی چین وابسته است و نیازمند کنترل این دریاست. همچنین، وی به نقش آمریکا در اقیانوس آرام و دریای جنوبی چین در تنش‌ها و رقابت‌هایی که میان چین و آمریکا به وجود آمده، اشاره کرده است.

عباس‌زاده فتح‌آبادی و رضانی (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان «سیاست چین در دریای جنوبی: سیاست قدرت و نفوذ دریایی»، اشاره کرده‌اند که دولت چین مدعی حاکمیت مطلق بر ۸۰ درصد از دریای چین جنوبی است و با دیگر کشورهای ساحلی این دریا دچار اختلاف‌ها و تنش‌هایی مبنی بر قلمروهای دریایی و جزایر اسپراتلی و پاراسل است.

میرزاده (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی رأی دیوان دائمی داوری فیما بین چین و فیلیپین در پرونده دریایی چین جنوبی» به بررسی دعوای میان چین و فیلیپین در دریای جنوبی چین پرداخته است. در این مقاله به رأی صادره از سوی دیوان دائمی داوری که در سال ۲۰۱۶ در مناقشه میان این دو کشور صادر شده، اشاره گردیده است. دولت چین در این دادگاه حاضر نشده است، ولی رأی صادرشده دولت این کشور را به پذیرش کوتاهی در اجرای تعهدات بین‌المللی خودش در ارتباط با دولت فیلیپین ملزم کرده است.

۳. روش تحقیق

این تحقیق با روش کیفی و ماهیت روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و سایت‌های اینترنتی و با رویکرد به نظریه قدرت دریایی ماهان انجام شده است. در این پژوهش قصد داریم به این پرسش پاسخ دهیم که دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت

1. Mitchell

چین در دریای جنوبی چین چیست؟ براین اساس، این انگاره مطرح می‌شود که دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت چین در دریای جنوبی چین، ابرقدرت شدن و افزایش قدرت دریایی‌اش در جهان است.

۴. مبانی نظری تحقیق

۴.۱. نظریه قدرت دریایی ماهان

آلفرد تهریر ماهان^۱ (۱۸۴۰-۱۹۱۴)، دریاسالار آمریکایی، در کتاب *نفوذ قدرت دریایی بر تاریخ*، ۱۷۱۳-۱۶۶۰^۲ که در سال ۱۸۹۰ منتشر شد، به نیروی دریایی و قدرت دریایی اعتقاد داشت. دیدگاه وی برخلاف دیدگاه هالفورد جان مکیندر^۳ (۱۸۶۱-۱۹۴۷) است که به قدرت بری معتقد بود؛ البته «صحت هر دو دیدگاه را تاریخ ثابت کرده است. به لحاظی، مکیندر به درستی بر اهمیت روسیه‌ای نیرومند و متحد تأکید [داشت]؛ زیرا، با فروپاشی اتحاد شوروی بود که آمریکا یگانه ابرقدرت جهان شد، اما ماهان آمریکایی به دو عامل اساسی پی برد: ۱- دلیل اصلی فروپاشی شوروی، قدرت دریایی آمریکا بود و ۲- فروپاشی شوروی، [موانع] موجود را برای سلطه جهانی از مقابل نیروی دریایی آمریکا برداشت. افزون‌براین، ماهان به درستی استدلال می‌کرد که باربری دریایی به هر نقطه جهان از هر وسیله دیگری ارزان‌تر است. [همان‌گونه که] وقتی به زمان‌های دور تاریخ، حدود سده پنجم ق.م. نگاه می‌کنیم [متوجه می‌شویم] که آتن به دلیل داشتن بندر و ناوگان دریایی از اسپارت ثروتمندتر بود. قدرت‌های دریایی اگر در همه چیز با همسایگان غیردریایی شان برابر باشند، از لحاظ ثروت بر همسایگانشان برتری دارند. در سده پانزدهم میلادی با ظهور جهانی شدن، این امر به حقیقتی مسلم تبدیل شد» (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۳۰) و در اواخر قرن نوزدهم بود که نیروی دریایی بر اقیانوس‌های جهان یا به گفته ماهان (۱۸۹۰) بر اشتراک‌های جهانی^۴ مسلط شد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۴).

1. Alferd Thayer Mahan
2. *The Influence of Sea Power on History, 1660-1783*
3. Halford Johan Mackinder
4. Global Commons

ماهان، فضاهاى دریایی و اقیانوسى را در شکل‌گیرى قدرت دریایی، تولید قدرت جهانى و کنترل و محاصرهٔ قدرت برى مؤثر مى‌دانست. وی شرایط شش‌گانه‌ای را برای تبدیل‌شدن یک کشور به قدرت دریایی پیشنهاد داده است: ۱- وضع طبیعى ساحل، ۲- موقعیت جغرافیایی کشور، ۳- گسترش ساحل، ۴- اندازهٔ جمعیت، ۵- شخصیت ملی و ۶- وضع سیاسى دولت (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵، صص. ۲۳۵-۲۳۶)؛ البته به‌تازگی، استراتژیست‌هاى دریایی به این شرایط ماهان مواردی همچون قدرت اقتصادى، توانایی فناورانه، فرهنگ سیاسى-اجتماعى، وابستگی به تجارت دریایی و منابع آبی را اضافه کرده‌اند. این ویژگی‌ها مشخص مى‌کنند که آیا یک دولت-ملت به استفادهٔ مناسب از قدرت دریایی تمایل دارد یا ندارد (زین‌العابدین عموقین، ۱۳۹۶، ص. ۳۲). ماهان که تحت‌تأثیر نظریهٔ مکیندر^۱ قرار گرفته بود، فکر مى‌کرد که منطقهٔ مرکزی و حیاتی اوراسیا محور جغرافیایی امپراتوری‌ها نیست؛ بلکه برعکس، اقیانوس‌هاى هند و آرام محورهای سرنوشت ژئوپولیتیک را تشکیل مى‌دهند. به عقیدهٔ وی، استفاده از دریا و کنترل آن چیزی نیست جز یک رابط در زنجیرهٔ مبادله‌ای که ثروت به واسطهٔ آن جمع مى‌شود؛ از این‌رو، جغرافیا به تعیین اهمیت چین به‌عنوان کشور و تمدنى کمک مى‌کند که از منطقهٔ مرکزی و حیاتی اوراسیا تا آب‌های گرم حاشیهٔ اقیانوس گسترده شده است (کاپلان، ۱۳۹۷، صص. ۹۸-۹۹).

۴.۲. نقش سواحل طولانى و گسترهٔ قلمروهاى دریایی در قدرت ملی

با توجه به گسترهٔ درخور توجهی که دریاها و اقیانوس‌ها در کرهٔ زمین دارند، نقش و اهمیت زیادى در فعالیت‌هاى انسان برای توسعه دارند. «آب‌هاى ساحلى و دریاها، بیشتر نقش تأمین‌کنندهٔ مواد خام معدنى و غذایی را دارند و به‌عنوان فضای حمل‌ونقل، بیشتر مورد استفاده قرار مى‌گیرند تا به‌عنوان منبع انرژی، مخزن تأمین‌کنندهٔ آب، مکانى برای گذارن اوقات فراغت، محل دفن زباله‌هاى اتمى و نیز به‌عنوان یک فضای متعادل اکولوژیک» (کلنات، ۱۳۹۳، ص. ۲۱۰). به‌ناچار، در جهت‌دهی به راهبردهاى ملی کشورها نقش اساسى دارند؛ براین‌اساس، موقعیت راهبردى دریاها در مناسبات قدرت کشورها، کارکرد بنیادى دارد. در عصر جهانى-

شدن و در حال حاضر، تصرف بخش‌هایی از دریاها و حضور گسترده در دریاها به‌عنوان بخشی از منافع و مصالح بیشتر کشورهاست؛ همان‌گونه که کشورهای که از داشتن سواحل به‌ویژه دسترسی به دریاهای آزاد محروم هستند، در واقع یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی با نظام بین‌المللی و جهان بیرون را در اختیار ندارند؛ به‌همین دلیل، منافع و مصالح آن‌ها به‌شدت لرزان و به کشورهای همسایه و پیرامون وابسته است (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳، ص. ۲۷۰)؛ البته باید متذکر شد که کشورهایمانند اتریش و سوئیس فعلاً از لرزان بودن منافع و مصالح به دور هستند؛ هرچند این دو کشور، خود از دل امپراتوری‌ای بیرون آمده‌اند که زمانی دارای سواحل دریایی بوده است.

قلمروهای دریایی یک کشور در ایجاد قدرت و نفوذ بیشتر برای کشور، تعیین‌کننده است؛ بنابراین، برای اداره سرزمین اصلی، کشورها ناگزیر به کنترل بخش‌هایی از دریا هستند که در کنوانسیون سوم حقوق دریاها برای دولت‌ها به رسمیت شناخته شده است. در واقع، ارتباط میان قدرت و سرزمین در تمامی مقیاس‌های جغرافیایی مشاهده‌شدنی است. قدرت، بیانگر فرصت اعمال کنترل و نفوذ بر دیگران است و کنترل سرزمینی، گاه هدف اعمال قدرت و گاه نتیجه آن است. کنترل سرزمینی در روابط بین‌المللی غالباً موجب افزایش قدرت می‌شود؛ از این رو، قدرت افزایش‌یافته می‌تواند کنترل سرزمینی را توسعه دهد. دولت‌های قدرتمند، کنترل سرزمینی را به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم بر کشورهای ضعیف‌تر اعمال می‌کنند (برادن و شلی، ۱۳۸۳، صص. ۲۴-۲۵). اصولاً برای کنترل سرزمینی، داشتن سواحل طولانی و مناسب نیاز است. همواره برخی از کشورها به‌دنبال افزایش طول سواحل سرزمین‌شان در دریاهای آزاد بوده‌اند. در جدول (۱) مشاهده می‌شود «آنچه در اصطلاح، تحول ساحل^۲ نامیده می‌شود، یعنی درجه تقسیم‌بندی قاره‌ها، قاره‌های آمریکای شمالی، اروپا و آسیا که به مقدار بسیاری با توجه به کرانه ساحلی^۳ تقسیم شده‌اند؛ درحالی‌که استرالیا، آمریکای جنوبی و آفریقا حاشیه‌هایی با کرانه‌های ساحلی کمتری دارند. این تداخل خشکی و دریا، طبعاً برای فرایندهای

1. Braden & Shelley
2. Kuestenentwicklung
3. Kuestenkonturen

گوناگون جابه‌جایی، تأثیر متقابل آب‌وهوا و دیگر پدیده‌های جغرافیایی مهم است» (کلتات، ۱۳۹۳، صص. ۹۸-۹۹).

جدول ۱- طول و تحول سواحل در قاره‌های گوناگون دنیا

مأخذ: کلتات (۱۳۹۳، ص. ۹۹)

بخش زمین	مقدار سطح بدون جزایر به میلیون کیلومتر مربع	محیط یک دایره هم‌اندازه (V) (کیلومتر)	طول حقیقی ساحل (L) (کیلومتر)	تحول ساحل (V:L)
اروپا	۹/۲	۱۰۷۰۰	۳۷۲۰۰	۱: ۳/۴۸
آسیا	۴۱/۵	۲۱۹۰۰	۷۰۶۰۰	۱: ۳/۲۲
آمریکای شمالی	۲۰	۱۵۵۰۰	۷۵۵۰۰	۱: ۴/۸۷
آمریکای جنوبی	۱۷/۶	۱۴۶۰۰	۲۸۷۰۰	۱: ۱/۹۷
آفریقا	۲۹/۲	۱۸۶۰۰	۳۰۵۰۰	۱: ۱/۶۴
استرالیا	۷/۶	۹۷۰۰	۱۹۵۰۰	۱: ۲/۰۱
قطب جنوب (یخ فلات قاره)	۱۴	۱۳۳۰۰	۲۴۳۰۰	۱: ۱/۸۳
جمع کل	۱۳۹/۱	۱۰۴۳۰۰	۲۸۶۳۰۰	۱: ۲/۷۴

درباره نقش سواحل و راه‌های دریایی در کنترل سرزمینی می‌توان قاره اروپا را مثال زد. اروپا در طی پانصد سال گذشته با دراختیارداشتن شاه‌راه مواصلاتی همچون اقیانوس اطلس، توانسته است در بازرگانی دریایی یکه‌تازی کند و ژئوپولیتیک جهانی به واسطه این راه مواصلاتی در اروپا خلاصه می‌شده است. با پیشرفت و رخدادهای جهانی، در اوایل دهه ۱۹۸۰ برای نخستین بار در تاریخ، بازرگانی ترااطلسی (از راه اقیانوس اطلس) با بازرگانی تراپاسفیک (از راه اقیانوس آرام) برابر شد. بعد از جنگ جهانی دوم و تبدیل اروپا به قدرت‌های درجه دوم و تغییر جهت الگوهای بازرگانی، شمال اقیانوس اطلس موقعیت مرکزی خود را از دست داد. پس از این، هر کشوری که مهار هر دو اقیانوس (اطلس و آرام) را در اختیار داشت، در صورت لزوم می‌توانست مهار سامانه تجاری جهانی را در دست داشته باشد و در نهایت، اقتصاد جهان را کنترل کند. نظارت و کنترل اقیانوس‌های اطلس و آرام، بدون داشتن ساحل با

این دو اقیانوس بیرون از توان اقتصادی هر کشوری است. در قرن بیست و یکم، هر کشوری که در این دو اقیانوس ساحل داشته باشد، از موقعیتی ممتاز برخوردار است. با توجه به هزینه ساخت ناوگان دریایی و هزینه هنگفت گسیل آن به گرد جهان، قدرتی که در هر دو اقیانوس نیروی دریایی داشته باشد، بازیگر اصلی در سامانه جهانی است؛ آنچه بریتانیا در قرن نوزدهم و آمریکا در حال حاضر این نقش را ایفا کرده‌اند. آمریکایی‌ها فقط حدود ۴ درصد از جمعیت جهان کنونی را تشکیل می‌دهند، ولی ۲۶ درصد از خدمات و کالاهای جهان را تولید می‌کنند (فریدمن، ۱۳۹۱، صص. ۳۳-۶).

۳.۴. ساخت جزایر مصنوعی و نظام حقوق بین‌الملل دریاها

بر اساس بند یک ماده ۱۲۱ کنوانسیون سوم حقوق دریاها (۱۹۸۲)، جزیره طبیعی این گونه تعریف شده است: «قطعه زمینی که به‌طور طبیعی شکل گرفته است، با آب احاطه شده و در هنگام مد بیرون از آب است» (میرحیدر، غلامی و میراحمدی، ۱۳۹۲، ص. ۳۴۹). این ماده که از بند یک ماده ۱۰ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور تبعیت کرده است، دربردارنده چهار معیار برای تعریف جزیره طبیعی است که در جدول (۲) ارائه شده است؛ درحالی‌که در تعریف جزیره مصنوعی گفته می‌شود جزیره مصنوعی عبارت است از تأسیسات ساخته دست بشر که پیرامون آن آب باشد و در حالات بالا آمدن آب دریا (مد) نیز مشاهده شود. همچنین، در یک نقطه جغرافیایی از دریا و برای مدتی معین برپا شده باشد و به‌عنوان ایستگاهی برای فعالیت‌های دریایی استفاده شود (امیدی، ۱۳۸۶، ص. ۷۴). مطابق ماده ۸۰ کنوانسیون سوم حقوق دریاها، دولت ساحلی، صلاحیت انحصاری بر ساخت این گونه جزایر و همچنین تأسیسات و سازه‌ها در فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی را دارد. جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات معمولاً در آب‌های مافوق فلات قاره ساخته می‌شوند که احتمالاً به این معنی است که آزادی ساخت این جزایر ممکن است با صلاحیت دولت ساحلی محدود شود؛ حتی اگر آب‌های فوقانی فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی باشند که دریای آزاد هست. در حال حاضر، حدود نیم‌میلیون ساختار جزیره‌ای در کره زمین وجود دارد تنوع بسیار نیز دارد؛ از این رو، یک پرسش مطرح می‌شود که آیا تمام جزایر بدون توجه به تفاوت‌های آن‌ها از نظر

وسعت، سکونت، عوامل اقتصادی و غیره می‌توانند منطقه انحصاری اقتصادی و نیز فلات قاره داشته باشند؟ اگر جواب مثبت باشد، یک ساختار زیردریایی می‌تواند منطقه انحصاری اقتصادی ۲۰۰ مایلی و فلات قاره داشته باشد. از سوی دیگر، این تفسیر به انشعاب بیشتر اقیانوس‌ها و کاهش قلمرو دریا‌های آزاد و منطقه می‌شود که میراث مشترک بشریت هستند (تاناکا، ۱۳۹۵، صص. ۱۱۷، ۲۳۸).

در ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، تأسیسات ویژه کشف و استخراج منابع طبیعی در فلات قاره، منزلت حقوقی جزایر طبیعی را ندارد و در تعیین مرزهای دریای هرگونه امتیازی برای کشور دارنده جزایر مصنوعی ندارد. بر مبنای این ماده، جزایر مصنوعی نمی‌توانند پایه‌ای برای خط مبدأ باشند. بر اساس ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت ساحلی با ساخت این‌گونه جزایر در منطقه انحصاری اقتصادی باید حقوق کشورهای دیگر ساحلی و کشورهای ثالث را رعایت کند؛ حقوقی مانند این موارد: ۱- اعلام ذخیره ماهیان موجود در منطقه و اندازه صید، ۲- تلاش و برنامه‌ریزی برای حفاظت از زیست‌جانداران موجود در منطقه و ۳- دادن اجازه آزاد به رفت‌وآمد کشتی‌ها (امیدی، ۱۳۸۶، ص. ۷۴). «کنوانسیون سازمان ملل [۱۹۸۲] در خصوص جزایر کوچک (طبیعی)» مقرر می‌کند که این عوارض که در امتداد سواحل خشکی اصلی قرار دارند، ممکن است مجموعه کاملی از مناطق دریایی را شامل یک منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره به وسعت ۲۰۰ مایل دریایی و یک دریای سرزمینی به وسعت ۱۲ مایل دریایی به وجود آورد؛ از این رو، اگر کشور دیگری در محدوده ۴۰۰ [مایل مربع دریایی] از این عارضه وجود نداشته باشد، یک جزیره ممکن است محدوده‌ای به وسعت ۱۲۵۶۶۴ مایل دریایی مربع متشکل از دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایجاد کند. منطقه ماهی‌گیری ۲۰۰ مایلی که اطراف جزیره اسنشن^۱ از توابع بریتانیا قرار دارد، حوضه‌ای را معادل ۱/۸ برابر وسعت خشکی بریتانیا، یعنی ۴۴۸۵۶۲ کیلومتر مربع ایجاد کرده است؛ در حالی که وسعت سرزمین بریتانیا معادل ۲۴۴۰۴۶ کیلومتر مربع است (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۳۸).

جدول ۲- معیارهای چهارگانه برای شناخت و تعریف جزیره طبیعی از جزیره مصنوعی

مأخذ: تاناکا (۱۳۹۵، صص. ۱۲۰-۱۲۱)

معیار	توضیحات
۱- جزیره در مفهوم حقوقی باید منطقه‌ای از زمین باشد.	دو شرط برای این معیار در نظر گرفته شده است: الف- یک عارضه جزیره‌ای باید به بستر دریا پیوند خورده باشد، ب- جزیره باید ماهیتی زمینی (خشکی) داشته باشد. در ماده ۱۲۱، معیاری برای وسعت و اندازه جزیره با توجه به عبارت منطقه‌ای از زمین وجود ندارد. دیوان دادگستری بین‌المللی مطابق بند ۲ ماده ۱۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در سال ۲۰۰۱ بیان کرد که جزایر طبیعی بدون توجه به اندازه‌شان از وضعیت یکسانی برخوردارند و بنابراین، مانند سایر قلمروهای زمینی می‌توانند حقوق دریایی مشابه داشته باشند.
۲- جزیره باید به‌طور طبیعی شکل گرفته باشد.	ساختار جزیره باید طبیعی باشد، نه مصنوعی؛ اینکه جزیره در روند ایجاد باید بدون دخالت انسان به وجود آمده باشد.
۳- جزیره باید محاط در آب باشد.	اگر یک ساختار دریایی با یک تل شنی به زمینی که به هنگام جزر خشک است متصل باشد، آن ساختار به‌عنوان یک جزیره در مفهوم حقوقی در نظر گرفته نمی‌شود. به‌علاوه، اگر ساختار دریایی توسط یک گذرگاه به سرزمین اصلی متصل باشد، به نظر می‌رسد آن ساختار وضعیت جزیره‌ای خود را از دست داده باشد.
۴- جزیره باید به هنگام مد از آب بیرون باشد.	یک جزیره از برآمدگی‌های جزری که در هنگام مد ریز آب هستند، متمایز است؛ باوجوداین، معنای به هنگام مد از آب بیرون‌بودن، در رویه دولت‌ها یکنواخت نیست. در موارد نوار مرزی، تمایز میان یک جزیره و برآمدگی جزری آسان است.

با تصویب کنوانسیون سوم حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ در جامائیکا و مشخص شدن قلمروهای دریایی از نظر حقوق بین‌الملل، بیشتر کشورها، در دریاها، چارچوب مرزهای دریایی را درک کرده‌اند؛ هرچند برخی کشورها به دلیل برخی قوانین عرفی و قدرت زیاد ناوربری دریایی یا به دلیل آگاهی‌نداشتن از میزان حدود محدود مرزهای دریایی خودشان، در قلمروهای دریایی چالش‌هایی را ایجاد می‌کنند یا با چالش‌هایی مواجه هستند. یکی از قلمروهایی دریایی، منطقه انحصاری اقتصادی است که تا ۲۰۰ مایل دریایی برای کشورهای دارای سواحل در دریاها آزاد، حقوقی را به ارمغان آورده است و حوضه نفوذشان را در دریاها گسترش داده است. در این راستا، می‌توان اذعان کرد که «به‌راحتی قابل محاسبه است که مالکیت صخره‌های سخت سر از دریا برآورده که تاکنون بدون اهمیت اقتصادی بوده‌اند.

امروزه حق استفاده بر بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر مربع در دریاهایی را که آن را محاصره کرده- اند، پایه‌ریزی می‌کند و چند جزیره‌ای که دور از هم قرار دارند، یک منطقه اقتصادی نو را با وسعتی چندین برابر بزرگ‌تر به وجود می‌آورند. نتایج حاصل از این امر برای توسعه بیشتر ماهی‌گیری و استفاده‌های دیگر از دریا، هنوز به‌طور کامل قابل‌پیش‌بینی نیست» (کلکات، ۱۳۹۳، ص. ۲۲۱).

جزایر مصنوعی و دراختیارداشتن آن‌ها از سوی دولت‌ها، در ایجاد قلمروهایی جدید دریایی حقی را به وجود نمی‌آورند، ولی از آنجاکه «ادعای داشتن حاکمیت سرزمینی، نیازمند خطوط روی نقشه است» (برادن و شلی، ۱۳۸۳، ص. ۳۵۴)، شاید کشورهای همچون چین با آینده‌نگری در زمینه ساخت جزایر مصنوعی و نشان‌دادن آن در نقشه‌های سیاسی، به‌دنبال چنین ادعاهایی باشند؛ البته حقوق بین‌الملل دریاها یکی از قدیمی‌ترین شاخه‌های حقوق بین‌الملل عمومی است، ولی از آنجاکه گفته می‌شود این شاخه باید از منظر تحولات حقوق بین‌الملل بررسی شود و همچنین، حقوق دریاها بخشی از قواعد حقوق عرفی است که بعدها به‌تدریج تدوین شده است، ممکن است در آینده شاید نه چندان دور، کشورهای دارای جزایر مصنوعی بتوانند این جزایر را به‌عنوان سرزمین‌های اصلی و دارای قلمروی دریایی در نظام بین‌الملل تصویب کنند؛ همان‌گونه که جین رنه دوپوی^۱ (۱۹۹۱)، حقوق‌دان فرانسوی، حقوق دریاها را نیز این‌گونه تعریف می‌کند: «دریا همواره توسط دو جریان عمده مخالف محافظت شده است: جریان آزادی که از سوی دریای آزاد به سوی خشکی می‌وزد و جریانی که از سوی خشکی به سوی دریای آزاد می‌وزد که جریان حاکمیت‌هاست. حقوق دریاها همواره میان این دو جریان متعارض بوده است» (تاناکا، ۱۳۹۵، صص. ۳۳، ۵۳). در زمینه حقوق بین‌الملل در مورد مرزهای دریایی ذکر این مطلب نیز ضروری است که «حقوق بین‌الملل مقرر نمی‌کند که مرزهای دریایی مطابق با روش خاصی تعیین گردند. در عوض، حقوق بین‌الملل خواهان آن است که این حدود مطابق با اصول عادلانه و با در نظر گرفتن تمامی شرایط مربوطه ترسیم شوند تا نتیجه آن کاملاً عادلانه باشد. [هرچند هرگونه] تعریفی برای اصول عادلانه ارائه نشده است و شرایط نسبی نیز به لحاظ تئوری نامحدود هستند؛ از این رو، ممکن است تفاسیر

1. Dupuy

متفاوتی از عوامل مؤثر وجود داشته باشد؛ [لاجرم] احتمال ایجاد اختلاف و بن‌بست نیز در مذاکرات مربوط به تعیین حدود دیده می‌شود. به‌همین ترتیب، کشورها ممکن است در رابطه با اهمیتی که برای اصول و قوانین تعیین حدود دریایی قائل‌اند، دچار اختلاف نظر شوند» (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۱۷).

جدا از مسائل حقوقی که برای چگونگی ساخت جزایر مصنوعی مطرح است، برای این جزایر کاربردهای گوناگونی مطرح شده است. با توجه به اینکه برخی کشورها برای حل کمبود فضای سرزمینی و برخی دیگر از کشورها با اهداف سیاسی-اقتصادی به ساخت این‌گونه جزایر اقدام می‌کنند، از نظر مورفولوژیک، جزایر مصنوعی براساس هدف ساخت و نوع استفاده به چهار دسته تقسیم می‌شوند: دسته اول شامل جزایر مصنوعی و تأسیساتی می‌شود که برای بهره‌برداری و اکتشاف منابع طبیعی استفاده می‌شوند؛ مانند منابع نفت و گاز، امواج تولید انرژی و ماهی‌گیری دریایی؛ دسته دوم جزایری هستند که برای فعالیت‌های اقتصادی ساخته و استفاده می‌شوند؛ مانند ایجاد بندر، فعالیت‌های تفریحی-گردشگری و سکونتگاه انسانی؛ دسته سوم جزایری را در برمی‌گیرد که برای اهداف نظامی و فعالیتهای حکومتی به کار می‌روند؛ مانند تأسیسات و دستگاه‌های نظامی، پروژه‌های ایجاد زمین و ساخت زندان؛ دسته چهارم جزایری هستند که برای پژوهش‌های علمی استفاده می‌شوند؛ مانند سکوها، تحقیق، دستگاه‌های هواشناسی و مشاهده تنوع زیستی (پیشگاهی فرد و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۱۲۱).



شکل ۱- توزیع جزایر مصنوعی در جهان و کارکرد آنها

مأخذ: پیشگاهی فرد و همکاران (۱۳۹۱، ص. ۱۲۱)

بنابراین در مورد جزایر مصنوعی ساخته شده توسط پکن می توان گفت که پکن با اهداف سیاسی-اقتصادی به ساخت این جزایر در دریای جنوبی چین اقدام کرده است. در واقع، پکن با سرمایه گذاری هنگفت، هشت جزیره مرجانی را با خاک ریزی به سطح دریا آورده است و با ایجاد استحکاماتی روی آنها، به دنبال بهره برداری از این جزایر است و اطراف آنها را جزو آب های سرزمینی خود تلقی می کند (عباس زاده فتح آبادی و رضانی، ۱۳۹۶، ص. ۶۰).

۵. یافته های تحقیق

۵.۱. دریای جنوبی چین و موقعیت استراتژیک آن

دریای جنوبی چین دریایی حاشیه ای است که بخشی از اقیانوس آرام به شمار می آید و ناحیه ای در حدود ۳/۶۲۵ میلیون کیلومتر مربع (یا ۱/۴ میلیون مایل^۱ مربع) (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۵) از سنگاپور تا تنگه تایوان را در برمی گیرد. این دریا دارای بیش از ۳۰،۰۰۰ جزیره کوچک و صخره است که در سه مجمع الجزایر پخش شده اند (لان و لانگ^۲، ۱۳۹۵، ص. ۶). کشورهای چین، ویتنام، فیلیپین، مالزی، برونئی و تایوان این دریا را احاطه کرده اند که هریک از این کشورها ادعای مالکیت بخش هایی از آن را دارند. همچنین، این کشورها در مورد جزایر غنی از نفت و گاز اسپرنتلی و پاراسل اختلاف هایی دارند (میرزاده، ۱۳۹۷، ص. ۹۳). نام بین-المللی شناخته شده آن دریای جنوبی چین است؛ البته در رابطه با نام این دریا با عنوان دریای جنوبی چین یا دریای چین جنوبی، بار معنایی ژئوپولیتیک نیز می تواند وجود داشته باشد؛ به طوری که نام دریای چین جنوبی از وزن ژئوپولیتیک بیشتری برای چین برخوردار است؛ هر چند در نام دریای جنوبی چین بار معنایی ادعایی برای چین نیز وجود دارد. این دریا در گذشته به دلیل تمرکز کشورها بر نفت و گاز و تجارت از طریق آب های منطقه ژئوپولیتیک خاورمیانه، چندان مورد توجه نبود، اما وقتی که این منطقه درگیر جنگ های طولانی مدت شد، کشورهای گوناگون به خصوص اروپای غربی و آمریکا به این نتیجه رسیدند که به تدریج باید رخت سفر از این منطقه بر بندند و لنگر کشتی خود را در جای دیگر به آب بیندازند.

۱. هر مایل دریایی ۱۸۵۲ متر است (چرچیل و لو، ۱۳۹۳).

درحقیقت، این دریا به دلیل حجم وسیعی از منابعی که دارد از جمله منابع معدنی، نفت، گاز، حیوانات آبی و مواد مغذی دریایی مورد توجه است. این دریا گذرگاهی بسیار مهم از لحاظ جغرافیایی، اقتصادی، حمل و نقل دریایی، کشتی رانی، منابع و حتی نظامی است و به همین دلیل، نزاع‌ها هر روز بر سر این پهنه آبی بیشتر می‌شود و امیدها به حل اختلاف‌ها از طرق مسالمت-آمیز کاهش می‌یابد. برآوردهای تاریخی نشان می‌دهد که از قرن چهارم قبل از میلاد در متون چینی به نام این دریا اشاره شده است و البته چینی‌ها آن زمان این منطقه را «آن‌جو» به معنی قلمروی جنوبی می‌نامیده‌اند. در دوران سلسله چینگ در ۲۲۰ قبل از میلاد، حاکمان چینی آن را سه گروه مجمع‌الجزایر اسرارآمیز لقب دادند و بعد از چند سال دوباره در سلسله هان شرقی، «دریای خروشان» نامیده شد. در سال‌های ۱۹۱۲-۱۹۴۹ میلادی دولت چین جزایر اسپراتلی را «نن‌شا» و جزایر «پاراسل» را «شی‌شا» نام‌گذاری کرد که هنوز از همین نام‌ها برای آن‌ها استفاده می‌شود. از همین دوران به بعد بود که محققان چینی جزایر و مناطق دریا را نام‌گذاری کردند و برای نزدیک به ۱۶۰۰ منطقه در دریای جنوبی چین تا سال ۲۰۱۲ میلادی اسامی چینی انتخاب شد (جنگ اقتصادی آمریکا و چین در دریای جنوبی چین، ۱۳۹۵/۴/۵، بازیابی از <http://www.irna.ir>). سازمان ملل متحد تخمین می‌زند که دریای جنوبی چین به تنهایی حدود ۱۰ درصد از تولید شیلات جهانی را در برمی‌گیرد. چین تخمین زده است که جزایر اسپراتلی و پاراسل^۱ بالغ بر ۱۰۵ میلیارد بشکه نفت داشته باشد؛ درحالی‌که بسیاری معتقد هستند که این برآورد واقع‌بینانه نیست، اما همان ۲۸ میلیارد بشکه نفتی که با بررسی جغرافیایی ایالات متحده تخمین زده شده است، انگیزه مالی درخور توجهی برای مالکیت بر جزایر و آب‌های موجود در این ذخایر نفتی را فراهم می‌کند. درحال حاضر، به دلیل قیمت‌های پایین نفت، استخراج نفت از این ذخایر به صرفه نیست، ولی توسعه این ذخایر از هم‌اکنون آغاز شده است و در آینده به بهره‌برداری خواهد رسید (کریگان^۲، ۲۰۱۶، ص. ۱۷). به بیان اریسکون و گلدشتاین، استادان کالج جنگ نیروی دریایی، نهشته‌های درخور توجهی از نفت و گاز در این دریا وجود دارد که چین به بهره‌برداری از آن‌ها امیدوار است و همین موضوع

1. Spratly & Parcel Islands

2. Corrigan

دریای جنوبی چین را در بعضی از ارزیابی‌ها به خلیج فارس دوم شبیه می‌کند (کاپلان، ۱۳۹۷، ص. ۱۸۵). این دریا یکی از مهم‌ترین مسیرهایی دریایی در جهان است که این اهمیت بر مبنای آمار و ارقام موجود نمایان است. در طی سال بیش از ۷۰ هزار کشتی از این دریا عبور می‌کنند؛ به گونه‌ای که ۶۶۰ میلیون تن کالا فقط در سواحل چین جابه‌جا می‌شود. از نظر تعداد بشکه‌های نفتی که از تنگه مالاکا روزانه عبور می‌کند، آمار ۱۷ میلیون بشکه گزارش شده است که هفت برابر تعداد بشکه‌های نفت عبوری از کانال سوئز و ۱۷ برابر کانال پاناما است (کاهیل^۱، ۲۰۱۲، صص. ۲-۴). حضور گسترده چین در دریای جنوبی چین از اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی آغاز شده است؛ هرچند بعد از جنگ جهانی دوم، در سال ۱۹۴۷ اولین نقشه خط مقطع از سوی حکومت ملی گرای چین ترسیم شد که برگرفته از نقشه ۱۹۳۵ کمیته بازبینی نقشه‌های زمینی و آبی جمهوری چین بود و خطوطی یازده‌گانه داشت. براساس گزارش‌های محققان، این نقشه با عنوان نقشه جزایر دریای جنوب چین بوده است. نقشه‌های بعدی که در چین چاپ شده‌اند، از همین نقشه‌ها اقتباس شده‌اند؛ برای مثال، در سال ۲۰۰۹ دولت چین به ترسیم نقشه‌ای اقدام کرد که خطوط یازده‌گانه به خطوط نه‌گانه خط چین^۲ (U شکل) تقلیل پیدا کردند. در واقع، دو خط در خلیج تونکن حذف شدند (نقشه ۱۹۴۹) و بدون هرگونه توضیحی آن را به سازمان ملل ارائه دادند. در سال ۲۰۱۳ نیز نقشه‌ای با خطوط ده‌گانه که یک خط به خطوط در شرق تایوان اضافه شده است، مطبوعات چینی آن را منتشر کرد (عباس‌زاده فتح‌آبادی و رضانی، ۱۳۹۶، ص. ۶۷) (در شکل (۵) این خطوط با رنگ قرمز مشاهده می‌شود).

۲.۵ دیدگاه استراتژیک چین و ساخت جزایر مصنوعی

فریدمن (۲۰۰۹) به سه دلیل معتقد است پیش‌بینی‌ها چین را رقیبی می‌دانند که آمریکا را به جنگ خواهد کشید، اما این‌گونه نخواهد بود. این دلایل عبارتند از: «۱. هنگامی که از نزدیک و دقیقاً به نقشه [جغرافیایی] چین نگاه می‌کنید، می‌بینید که از نظر جغرافیایی کشوری منزوی است. در شمال آن سیبری قرار دارد و در جنوب آن هیمالیا و زمین‌های جنگلی.

1. Cahill
2. nine-dash

بیشترین جمعیت آن در شرق کشور سکونت دارند و در نتیجه، چینی‌ها در گسترده کردن سرزمین خود مشکل دارند، ۲. چین قرن‌هاست که نیروی دریایی بزرگی نداشته است و ایجاد نیروی دریایی توانمند به زمانی [طولانی] نیاز دارد؛ هم برای ساخت ناوها و هم برای تربیت دریانوردانی ماهر و کار آزموده و ۳. چین ذاتاً کشوری بی‌ثبات است. هرگاه که [دولت] چین درها را به سوی خارج می‌گشاید، نواحی ساحلی‌اش به شکوفایی و خوشبختی می‌رسند [ولی جمعیت ساکن] در نواحی داخلی، همچنان تنگدست و فقیر می‌مانند. این امر کشور را به سوی تنش، کشمکش و بی‌ثباتی می‌برد» (فریدمن، ۱۳۹۱، صص. ۸-۹). به علاوه، دولت چین در انتخاب استراتژی‌های خود «هیچ‌گاه برخلاف سنت دیرین خود که متأثر از جغرافیای آن کشور است، قدمی بر نخواهد داشت» (عزتی، ۱۳۸۶، ص. ۱۵۲). اگر این نظریه‌ها را بپذیریم، پکن برای حاکمیت و مالکیت بر جزایر دریای جنوبی چین و جبران تنگناهای جغرافیایی، طبیعی است که باید استراتژی‌هایی برای قدرت دریایی خود به کار گیرد. اگر کشور چین را بر مبنای سنجه «فضای خطا»^۱ بررسی کنیم، می‌توان گفت که فضای خطای چین، پهناور است؛ زیرا، هم از نظر سرزمینی در قاره آسیا به عنوان دومین کشور پهناور است و هم در جنوب شرق آسیا دارای قدرتی بزرگ است. فضای خطا در علم ژئوپولیتیک، سنجه‌ای کلیدی به حساب می‌آید. با این سنجه می‌توان برآورد کرد که هر کشور تا چه اندازه می‌تواند خطا کند. این سنجه دارای دو بخش است: ۱. انواع خطرهایی که هر کشور با آن روبه‌روست و ۲. میزان نیرویی که هر کشور برای رویایی با خطرها دارد. برخی از کشورها فضای خطای بسیار کمی دارند. آن‌ها با دقت زیاد هر موضوع کوچک سیاست خارجی خود را بررسی می‌کنند؛ زیرا، آگاه هستند که حتی گامی کوچک می‌تواند فاجعه‌آمیز باشد. اسرائیل و فلسطین به دلیل مساحت کم سرزمین و موقعیت جغرافیایی‌شان، فضای خطای اندکی دارند؛ در حالی که ایسلند با توجه به مساحت کم و موقعیت جغرافیایی‌اش، جا برای خطای بسیار دارد. به علاوه آمریکا با توجه به مساحت و موقعیت جغرافیایی‌اش و نقش جهانی که دارد فضای خطای بسیار گسترده‌ای دارد (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۵۴). به هر روی، با توجه به موقعیت جغرافیایی چین در جنوب شرق آسیا که یکی از مناطق ژئواستراتژیک دنیا محسوب می‌شود و توجه قدرت‌های

دنیا به این منطقه همواره مشاهده می‌شود، شاهد حضور و نقش پررنگ دولت چین در این منطقه نیز هستیم. در جنوب شرق آسیا، دریای جنوبی چین در کنار یکی از چهار منطقه مهم قرار دارد که با عنوان کمربند شکننده در دوران جنگ سرد نامیده می‌شدند. به اعتقاد کوهن (۱۹۷۳)، آسیای جنوب شرقی، آفریقای جنوبی، خاورمیانه و آسیای جنوب غربی و نیز اروپای جنوب غربی، چهار کمربند شکننده اصلی در دوران جنگ سرد بوده‌اند (برادن و شلی، ۱۳۸۳، ص. ۸۱). جنوب شرق آسیا در حوضه اقیانوس آرام قرار دارد. این حوضه یکی از پنج ناحیه جهان است که به تعبیر فریدمن (۲۰۰۹) از نامزدهای چاق‌وچله بی‌ثباتی است. سراسر لبه آسیایی اقیانوس آرام دربرگیرنده کشورهای تجارت‌محور است که همه برای فروش کالاهایشان نیاز دارند به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند که با این حساب به آمریکا وابسته هستند؛ زیرا، نیروی دریایی آمریکا قدرت مطلق این اقیانوس است. در میان کشورهای تجارت‌محور، دو کشور چین و ژاپن از قدرتهای بزرگ اقتصادی‌اند و توانایی آن را دارند که روزگاری قدرت بلامنازع آمریکا را به چالش بکشند (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۷۳). دریای جنوبی چین برای چین نسبت به ژاپن که بیشتر در سواحل دریای چین شرقی واقع شده است، شامل نسخه چینی کارائیب آمریکایی است. همان‌طور که ماهان (۱۸۹۰) نیز اظهار داشته است، ایالات متحده نیازمند به حفاظت از دریاهاى نزدیک خود است؛ بنابراین، چین نیز باید این‌گونه باشد و از این‌رو، بر دریای جنوبی چین باید تمرکز داشته باشد که این تمرکز با تسلط بر جزایر اسپراتلی و پاراسل مجموعه‌ای را ارائه می‌دهد که از طریق آن‌ها چین می‌تواند با حضور خود، نیروی دریایی/گارد ساحلی خود را کنترل کند و درجه اعمال‌های متفاوتی در سراسر دریای جنوبی چین داشته باشد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۸). به هرروی، حضور چین در دریای جنوبی چین از دو بعد ارزیابی‌شدنی است که می‌توان با آن‌ها دلایل حضور پررنگ دولت چین در این دریا و اقدام به ساخت جزایر مصنوعی را تحلیل کرد: ۱- بعد استراتژیک و ۲- بعد اقتصادی و ترانزیت دریایی.

۱- بعد استراتژیک: در سال‌های اخیر، اهمیت استراتژیک آب‌های اقیانوسی در آسیای شرقی افزایش یافته است. عوامل اصلی افزایش ارزش استراتژیک این ناحیه دریایی عبارت‌ند از: ۱- دسترسی به اقیانوس و به منابع انرژی، ۲- درگیری‌های سرزمینی در دریای چین

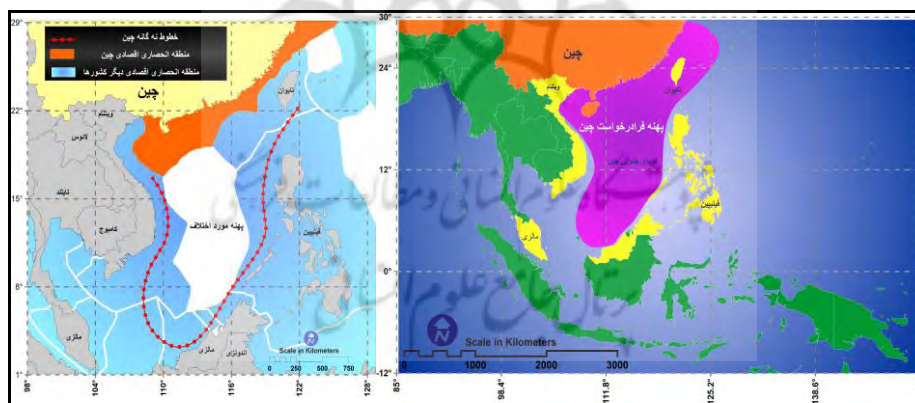
جنوبی و هر دریای چینی و ۳- افزایش قدرت نظامی دریایی توسط کشورهای منطقه. بسیاری از کشورهای منطقه از جمله چین برای تقویت نیروی دریایی خود تلاش زیادی می‌کنند. چین بازیگر اصلی در دریای جنوبی چین است و آهنگ مشکلات را در آنجا گسترش داده است (هیدشی، ۱۳۹۱، ص. ۱۱) و مدعی حاکمیت مطلق بر ۸۰ درصد از آب‌های این دریاست (عباس‌زاده فتح‌آبادی و رمضانی، ۱۳۹۶، ص. ۵۹)؛ زیرا، خطوط نه‌گانه خط چین که دربرگیرنده ادعای سرزمینی در دریای جنوبی چین است، نشان‌دهنده این مقدار حاکمیت است (کریگان، ۲۰۱۶، ص. ۱۶). ظهور چشمگیر چین وضعیت حضور بلامنازع آمریکا در آب‌های حوضه اقیانوس آرام و به‌ویژه دریای جنوبی چین را تغییر داده است و این دریا را به مرز کنترل خودش تبدیل کرده است؛ زیرا، چین به‌دنبال نمایش دریایی در جهت گسترش سواحل چینی پیش می‌رود و در آنجا می‌تواند تاکتیک‌های زمینی را به عرصه‌ای که پیش از آن تحت سلطه نیروی دریایی قرار داشته است مستقر نماید و تاکتیک‌هایی برای تأمین امنیت دریای جنوبی چین به‌عنوان آب‌های سرزمینی به کار ببرد که در خدمت چندین منافع استراتژیک چینی باشد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۷). شایان ذکر است که «موقعیت جغرافیایی چین، احتمال تولید خطر و گسل سیاسی‌شدن آن را زایل می‌کند. اگر بنا باشد که چین به محلی برای کشمکش تبدیل شود، در آن کشمکش، چین به‌جای آنکه کشور حمله‌کننده باشد، کشوری است که مورد هجوم قرار می‌گیرد و قدرت‌های دیگر از ضعفش سوءاستفاده می‌کنند. اقتصاد چین چندان هم که به نظر می‌آید، قدرتمند و زاینده نیست، و ثبات سیاسی‌اش که بستگی بسیار به تداوم رشد سریعش دارد، بسیار لغزنده و ناپایدار است. چین جزیره است [ولی] آشکار است که پیرامون آن را آب فرا نگرفته، اما سرزمین‌های سخت‌گذر و مرداب‌ها چنان احاطه‌اش کرده‌اند که عملاً ارتباطش را با جهان خارج بریده‌اند» (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۹۷). به‌علاوه به‌دلیل حضور و سکونت قسمت اعظم جمعیت یک میلیارد و چهارصد میلیونی چین در شرق کشور و در کرانه‌های ساحلی، چین باید بازرگانی دریایی خود را تقویت کند و در تجارت دریایی حضور پررنگ داشته باشد تا بتواند برای این جمعیت بسیار زیاد در شرق کشور و حتی کل کشور، از نظر اقتصادی اشتغال و درآمد تولید کند؛ بنابراین، «حاکمیت نسبت به جزایر، سرزمین ساحلی و فضای دریایی ممکن است به‌دلیل استراتژیک از اهمیت خاصی

برای کشورها برخوردار باشند؛ برای مثال، برخی از جزایر دارای ویژگی‌های استراتژیک خاصی هستند که در ایجاد منازعه بر سر حاکمیت آن‌ها نقش ویژه‌ای دارند. [همان‌گونه‌که] نزدیک‌تر بودن جزایر اسپرانتلی به یک آبراه استراتژیک سبب ایجاد ارتباط دریایی بین اقیانوس هند و آسیای شرقی [(در حوضه اقیانوس آرام)] شده است» (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۳۹)؛

۲- بعد اقتصادی و ترانزیت دریایی: کشور چین به همراه دیگر کشورهای آسیایی برای صادرات و واردات کالاهایشان و دریافت مواد خام و انرژی از خلیج فارس و از دیگر نواحی حوضه اقیانوس آرام، به شدت به تجارت دریایی وابسته است. هرگونه اختلال در مسیر جریان کالاها در این حوضه، زیانبار خواهد بود؛ به طوری که اگر اختلالی در جریان کالا روی دهد و طولانی شود، فاجعه به بار می‌آید. در حال حاضر چین به یکی از کشورهای عمده‌ی صنعتی تبدیل شده است و رشدش از هر کشور صنعتی دیگر، بیشتر بوده است. در حال حاضر اقتصاد چین با آمریکا و ژاپن مقایسه‌شدنی نیست، ولی یکی از بازیگران اصلی در حوضه اقیانوس آرام به شمار می‌رود؛ البته از لحاظ مواد معدنی و مواد اولیه خودکفاست، ولی به دلیل اینکه تیشه به ریشه منابع خودش زده است، به کشور واردکننده مواد خام و مواد معدنی تبدیل شده است. گفته می‌شود پول است که چین را یکپارچه نگه داشته است، نه ایدئولوژی. هرگاه رکود اقتصادی روی دهد و گردش پول باز ایستد، نه تنها تمامی سامانه بانکی به انقباض درونکام عضلانی مبتلا می‌شود، بلکه سرتاسر جامعه آن به رعشه می‌افتد. در چین وفادرای را از دو راه به دست می‌آورند: پول یا زور؛ وقتی پول نباشد، فقط زور می‌ماند. کندی کسب و کار معمولاً ناپایداری به همراه می‌آورد؛ زیرا، کندی کسب و کار به شکست اقتصادی و بیکاری می‌انجامد. در کشوری که تنگدستی و فقر در آن گسترش دارد و بیکاری شیوع دارد، فشار اضافه حاصل از پسروی اقتصادی به بی‌ثباتی سیاسی منجر خواهد شد (فریدمن، ۱۳۹۱، صص. ۷۵، ۱۰۶).

اهمیت اصلی این دریا در منافع اقتصادی کشورهای آسیایی است که برای ادعاهای سرزمینی رقابت می‌کنند. مهم‌تر از همه این است که دریای جنوبی چین گلوگاهی حیاتی برای کشتیرانی و انتقال نفت و گاز مایع طبیعی (LNG) به کشورهایی مانند چین، ژاپن و کره جنوبی است. این دریا دومین خط کشتی‌رانی شلوغ در دنیا است که دربرگیرنده یک‌چهارم از

کشتیرانی جهان است، سومین رتبه در نفت خام را در جهان دارد و حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد از نفت و گاز مایع طبیعی چین و ژاپن از طریق این دریا منتقل می‌شود. تنگه مالاکا دسترسی برای تأمین‌کنندگان آفریقایی و تأمین‌کنندگان خلیج فارس به مصرف‌کنندگان آسیایی فراهم می‌کند که ۶۰ درصد از جمعیت جهان را تشکیل می‌دهند. همچنین، این تنگه محل عبور نزدیک به ۸۵ درصد از انرژی موردنیاز چین است. هرچقدر ژاپن پس از فاجعه نیروگاه فوکوشیما اتکای خود به انرژی هسته‌ای را کاهش می‌دهد، به مسیر تجارت آزاد برای LNG وابسته‌تر می‌شود. چین به انرژی ارزان وابسته است و از این رو، به مسیر تجاری تنگه مالاکا و دریای جنوبی چین متکی است. چین این مسیر تجاری را به‌عنوان یک شیوه امنیتی بی‌نقص نشان می‌دهد که مختص به محافظت است. بسیاری از اعمال نابهنجار چین از همین قضیه نشئت می‌گیرد؛ به‌ویژه ساخت جزایر و خلق جزایر مصنوعی روی صخره‌های مرجانی. مسیرهای تجاری تنها بخش‌های مهم اقتصادی این دریا هستند. منابع طبیعی که مهم‌ترین‌شان ذخایر نفتی و آب‌های ماهیگیری هستند، به همین اندازه برای سایر ملت‌های آسیایی مدعی قلمروهای آبی نیز مهم‌اند (کریگان، ۲۰۱۶، ص. ۱۶؛ آجیلی، سلامی‌زواره و فلاحی‌برزکی، ۱۳۹۶، ص. ۸۵).



شکل ۳- نقشه منطقه انحصاری-اقتصادی

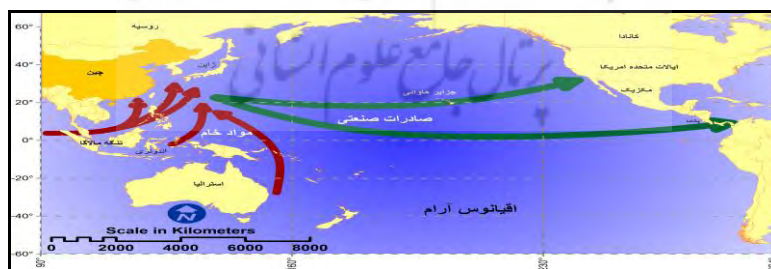
شکل ۲- نقشه موقعیت کلی دریای جنوبی چین

چین و خطوط نه گانه U

و محدوده مورد ادعای دولت چین (*)

مآخذ: <https://images.search.yahoo.com/search/images-> (*), (**). عباس‌زاده فتح‌آبادی و رضانی (۱۳۹۶)، ص.

شاید سی سال پیش این پهنه آبی برای دولت چین و حتی کشورهای مدعی امروز آن چندان اهمیت نداشت، اما امروزه که چین به قطب اقتصادی جهانی تبدیل شده است، بیش از هر زمان دیگری به اهمیت این منطقه برای واردات مواد خام به ویژه نفت منطقه خلیج فارس و نیز صادرات کالاهای ساخت کشورش پی برده است. سواحل طولانی چین و ضعف مالی که چین پیش تر با آن درگیر بود، کمتر فرصت توجه و پرداختن به این دریا را به این کشور می داد، اما بهبود وضعیت اقتصادی و پیشرفت چین در فناوری های نظامی سبب شد تا این کشور در دهه گذشته شناورهای پیشرفته و جدید نظامی به منطقه اعزام کند و حتی آن ها را تا کیلومترها دورتر از سواحل این کشور به عملیات رزمی گسیل دارد. این توانایی درخور توجه اینک باعث شده است دولت چین با اتکا به همین نیروی دریایی قدرتمند بتواند در مواقع بحرانی شریان های اقتصادی این کشور را کنترل کند (جنگ اقتصادی آمریکا و چین در دریای جنوبی، ۱۳۹۵/۴/۵، بازیابی از <http://www.irna.ir>)؛ بنابراین، چین به شدت به تجارت دریایی در دریای جنوبی چین و حوضه اقیانوس آرام وابسته است. در شکل (۴) موقعیت ژئواکونومیک این دریا و راه های تجاری حوضه اقیانوس آرام مشاهده می شود. بزرگ ترین قدرت چین، قدرت اقتصادی، رشد اقتصادی آن و ژئواکونومیک است که در چین روزبه روز مهم تر می شود. چین رشد و توسعه خود را از طریق درگیری های مستقیم در دریای جنوبی چین و شرقی به خطر نخواهد انداخت؛ به جای آن، بر قدرت نرم مانند دیپلماسی دوجانبه و ادغام اقتصادی برای دستیابی به اهداف سیاسی اش در منطقه تمرکز خواهد کرد (کریگان، ۲۰۱۶، ص. ۲۰).



شکل ۴- نقشه موقعیت ژئواکونومیک دریای جنوبی چین بر مبنای مسیرهای تجاری این دریا با حوضه

اقیانوس آرام

مأخذ: فریدمن (۱۳۹۱، ص. ۷۵)

۳.۵. چالش‌ها در دریای جنوبی چین

بویل^۱ (۲۰۱۵) در مورد شکل‌گیری مرزها در آسیا آن‌ها را نتیجه حاصل از سه مسئله «رقابت‌های بین‌کشوری»^۲، «فضای پسااستعماری»^۳ و «فضاهای دوباره کشف‌شده»^۴ می‌داند؛ درحالی‌که ظهور هریک از این نوع مرزها می‌تواند با دوره‌های متفاوتی مرتبط باشند؛ براین اساس، فضاهای دوباره کشف‌شده به مرزها در فضایی اشاره دارد که به دلیل شرایط ژئوپولیتیک تغییر یافته‌اند یا شاید دوباره دولت‌ها از آن‌ها استفاده کرده‌اند و واضح‌ترین مثال را مسائل دریایی در دریا‌های شرق و جنوب شرقی آسیا بیان می‌کند (بویل، ۱۳۹۴، ص. ۲۲۹).

در حال حاضر، نزاع‌هایی در این منطقه به وقوع پیوسته است؛ البته به‌طور کلی در «دریاها نیز نزاع‌هایی بر سر استفاده از آن رخ داده است که در حادثه‌ترین شکل آن به برخوردهایی بین استفاده‌کنندگان نیز منجر شده است. نزاع بر سر تصاحب و تسهیم دریاها با تمام قدرت ادامه دارد. زمان تصاحب دریاها فرا رسیده است. کف دریا و ستون آب روی آن تقسیم می‌شود. به‌جای آزادی دریاها، یک بافت حقوقی سازمان‌یافته از نظر فضای ثابت و متمایز اعمال می‌شود» (کلنت، ۱۳۹۳، ص. ۲۱۰). همچنین، مناطق دریایی از جمله قلمروهایی حیاتی هستند که بازیگران سیاسی برای قلمروگستری در آن‌ها به هم‌آوردی و ستیز با یکدیگر، مقابله و جنگ می‌کنند (حافظ‌نیا و کویانی‌راد، ۱۳۹۳، ص. ۶۴).

دریای جنوبی چین نیز از این قاعده مستثنا نبوده است و در دو بعد منطقه‌ای و بین‌المللی مناقشه‌ها و اختلاف‌هایی میان کشورها به وجود آمده است. در این دریا، کشورهای ساحلی در مورد دو گروه از جزایر و مناطق اطراف آن و ساخت جزایر مصنوعی اختلاف نظر دارند. همچنین، این اختلاف‌ها بر حقوق ماهی‌گیری منطقه‌ای و ذخایر غنی نفت و گاز بالقوه متمرکز است. ادعاهای سرزمینی روی دو گروه از جزایر اسپراتلی و پاراسل است. این مجموعه جزایر عبارت‌اند از:

1. Edward Boyle
2. interstate rivalries
3. postcolonial space
4. rediscovered spaces

۱- **جزایر اسپراتلی:** این جزایر گروهی از چند صد جزیره غنی از نفت، صخره‌ها و مرجان‌ها هستند که مسیرهای دریایی استراتژیک را در اختیار دارند. در مجموع از ۱۷۰ جزیره تشکیل شده‌اند که در جنوب دریای جنوبی چین قرار دارند و حدوداً با وسعت ۹۰۰ کیلومتری از جنوب غربی تا شمال شرقی این دریا امتداد یافته‌اند. بسیاری از این جزایر مرجانی و آبنگ‌ها که در هنگام جزر از آب بیرون هستند، در معرض فعالیت‌هایی مانند احداث سازه‌های روی آب همچون ساخت جزایر مصنوعی قرار دارند. در واقع، فقط ۳۶ مورد از این مجموعه جزیره در بالای سطح آب قرار می‌گیرند که بزرگ‌ترین آن‌ها طولی معادل ۱/۴ کیلومتر و عرضی معادل ۴۰۰ متر دارد. مساحت کلی این مجموعه جزایر (۳۶ جزیره) کمتر از ۸ کیلومترمربع برآورد شده است که در فضایی معادل ۲۴۰۰۰ کیلومتر مربع قرار گرفته‌اند. شایان ذکر است که برآوردهای حوضه دریایی در این دریا باهم متفاوت هستند که به‌طور حتم این رقم نیز می‌تواند بیشتر باشد؛

۲- **جزایر پاراسل:** چین از سال ۱۹۷۴ تمام جزایر پاراسل را اشغال کرده است؛ هنگامی که پادگان سربازان ویتنامی‌های جنوبی را در جزایر غربی تصاحب کردند. این مجموعه جزایر در شمال غربی دریای جنوبی چین قرار دارند و تقریباً یک‌سوم مسیر ویتنام به فیلیپین شمالی را در بر می‌گیرند. این جزایر، کوچک و بی‌سکنه هستند که در ژاپن با نام سنکاکو و در چین و تایوان با نام‌های دیائویو و تیائویوتای شناخته می‌شوند. شامل هفت صخره و جزیره آتشفشانی هستند که بزرگ‌ترین آن‌ها تقریباً ۴ کیلومتر طول و ۱/۵ کیلومتر عرض دارد. جزایر پاراسل در حدود ۱۰۰ مایلی تایوان و ۲۰۰ مایلی غرب جزیره آکیناوی ژاپن قرار دارند. این جزایر به خودی خود ارزش چندانی ندارند، ولی حاکمیت بر آن‌ها مطالباتی معادل ۲۰۵۰۰ مایل مربع از حوضه دریایی و بستر دریا را در پی خواهد داشت پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، صص. ۲۵۷-۲۵۸). در ادامه به چالش‌ها و اختلاف‌های سرزمینی در دریای جنوبی چین در دو بعد منطقه‌ای و بین‌المللی پرداخته می‌شود.

اختلاف‌ها در بعد منطقه‌ای: کشورهای ساحلی دریای جنوبی چین به دلیل ادعای چین مبنی بر حاکمیت ۸۰ درصدی بر این دریا و تصرف قسمت اعظم جزایر اسپراتلی و پاراسل، اختلاف‌های متعددی با یکدیگر دارند. دولت چین با اقدام به ساخت جزایر مصنوعی در تلاش

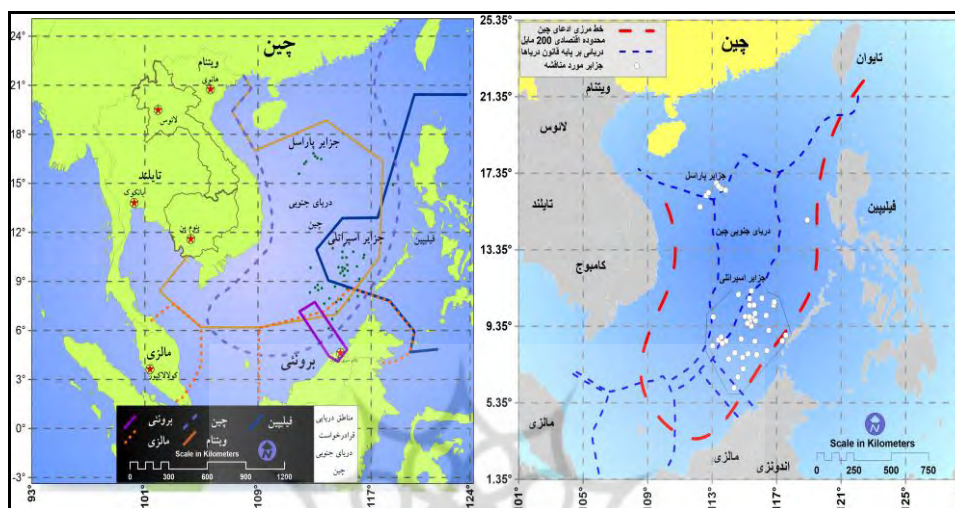
است آن‌ها را مانند جزایر طبیعی جلوه می‌دهد و برای آن‌ها حقوق بین‌المللی قائل شده است؛ برای مثال، در اقدامی که کشور فیلیپین برای بررسی نوع برخورد چین در رابطه با حاکمیت چین بر جزایر مصنوعی انجام داد، چین مدعی حریم هوایی برای این جزایر بود. کشور فیلیپین در سال ۲۰۱۷ به پرواز جت‌هایی روی این دریا اقدام کرد که با نزدیک شدن به این جزایر، دولت چین شروع به تذکر و هشدار برای جلوگیری از ورود این جت‌ها به حریم هوایی کشور چین کرد و اعلام کرد که شما می‌خواهید به حریم هوایی کشور چین وارد شوید. در صورت ورود به حریم هوایی به شما شلیک خواهد شد (شبکه خبر بی‌بی‌سی فارسی، بازیابی از ۱۳۹۶/۲/۱۵).

در حال حاضر، چین، تایوان و ویتنام در مورد جزایر پاراسل با یکدیگر اختلاف دارند و چین، تایوان، مالزی، فیلیپین، ویتنام و برونئی درباره جزایر اسپراتلی نیز بحث و جدل دارند. کشورهای چین، فیلیپین و تایوان در مورد تپه زیر دریایی اسکاربورگ^۱ در غرب فیلیپین که فقط گاهی اوقات جزو جزایر اسپراتلی است، ادعا دارند. چین و ویتنام در مورد مرزهای دریایی خلیج تونکین نیز بحث کرده‌اند. ویتنام ۲۱ جزیره، فیلیپین و مالزی هشت جزیره، چین هفت جزیره و تایوان یکی از بزرگ‌ترین جزیره‌ها یعنی ایتو آبا^۲ را تصرف کرده‌اند. برونئی هیچ جزیره‌ای را اشغال نکرده است؛ اگرچه ادعا می‌کند که حاکمیت بیش از دو جزیره به این کشور متعلق است. چین، تایوان و ویتنام هر یک ادعاهای تاریخی برای حاکمیت خودشان مطرح می‌کنند. ادعاهای دیگر کشورها به طور عمده بر مبنای نزدیکی جغرافیایی و حقوق اقتصادی است. همه این کشورها به دنبال حمایت از ادعاهای خود با طیف وسیعی از استدلال‌های قانونی هستند. هر نوع حضور نظامی یا شبه‌نظامی در جزایر اشغالی وجود دارد و کشورهای رقیب اشغال فیزیکی خود در جزایر خاص را با گسترش منابع نظامی خود و ساخت جزایر مصنوعی تقویت می‌کنند؛ به عنوان مثال، در سال‌های اخیر، چین یک پادگان نظامی را در جزایر پاراسل حفظ کرده است و جزایر مصنوعی را در مجمع‌الجزایر اسپراتلی

1. Scarborough Shoal

2. Itu Aba

ساخته است. تایوان ساختمان یک باند فرودگاه را در جزیره ایتو آبا تکمیل کرده است؛ در حالی که مالزی نیز یک باند را در صخره اسوالوو^۱ ساخته است (لان و لانگ، ۱۳۹۵، ص. ۶).



شکل ۶- نقشه اختلاف‌های سرزمینی در دریای جنوبی

شکل ۵- نقشه حدود منطقه انحصاری-اقتصادی

چین با توجه به محدوده منطقه انحصاری

کشورهای ساحلی و موقعیت جزایر پاراسل

اقتصادی و خطوط نه‌گانه دریای جنوبی چین (**)

و اسپراتلی در مورد ادعای چین (***)

مآخذ: (***)، لان و لانگ (۱۳۹۵، ص. ۵) (***) <https://images.search.yahoo.com/search/images>

میان ژاپن و چین در مورد جزایر واقع در دریای جنوبی چین نیز اختلاف‌های دیرینه‌ای وجود دارد. به‌طور عمده مرزهای شرق آسیا تحت تأثیر قبض و بسط‌های اقدامات ژاپن و مسلماً چین قرار دارند (بویل، ۱۳۹۴، ص. ۲۳۱). در واقع، بیشتر اختلاف‌های چین و ژاپن درباره جزایر پاراسل است. از نظر تاریخی، در سال ۱۸۹۵ این جزایر بخشی از ژاپن شدند و زمانی که تایوان و جزایر اطراف آن در پیمان‌نامه صلح شیمونوسکی به ژاپن واگذار شد، ژاپن نیز این جزایر را به‌عنوان بخشی از سرزمین خود به رسمیت شناخت. بعد از جنگ جهانی دوم، این جزایر در حاکمیت نظامی آمریکا قرار گرفتند، اما سرانجام به موجب پیمان‌نامه تجدیدنظر اکیناوا که در ژوئن ۱۹۷۱ منعقد شد، این جزایر به‌همراه مجموعه جزیره ریوکو دوباره

1. Swallow Reef

تحت کنترل توکیو قرار گرفت. بلافاصله پس از انعقاد این پیمان‌نامه، تایوان مطالباتی را در مورد این جزایر مطرح کرد و در دسامبر ۱۹۷۱ چین نیز با مطالبه کل سرزمین تایوان، مدعی حاکمیت بر این جزایر شد (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۵۸). در حال حاضر، کره - جنوبی و ژاپن اقدامات چین در این دریا را خطر جدی برای تجارت و قدرت خود قلمداد می‌کنند.

اختلاف‌ها در بعد بین‌المللی: حضور چین در اقیانوس آرام و به‌ویژه در دریای جنوبی چین باعث شده است که از سوی دولت آمریکا مورد انتقاد و چالش قرار بگیرد. به‌ناچار، در سطح بین‌المللی برای دولت چین به دلیل حضور در این حوضه آبی و ساختن جزایر مصنوعی مناقشه‌هایی شکل گرفته است که به‌طور عمده ایالات متحده به آن اعتراض کرده است. در حال حاضر، توانایی ایالات متحده در اعمال نیروی دریایی در جنوب این دریا، از پایگاه اصلی نیروی دریایی هفتم یوکوسوکا، ژاپن و پایگاه نیروی هوایی کادنا^۲ واقع در اوکیناوا است. نیروهای زمینی و نیروی دریایی ایالات متحده و واحدهای هوایی در اوکیناوا، حدود ۲۰۴۰ کیلومتر (۱۱۰۰ مایل دریایی) در شمال شرقی دریای جنوبی چین مستقر هستند. در همین حال، ۱۷۰۰ مایل دریایی از شرق این دریا، ایالات متحده یک پایگاه نیروی هوایی عظیم در گوام دارد که قلمرو تحت حاکمیت ایالات متحده می‌باشد؛ در حالی که اردوی تفنگداران دریایی در اوکیناوا باقی مانده است که در سطح محلی بحث‌برانگیز شده است (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۹). «آمریکا بمب‌افکن‌های دوربرد که قادر به حمل بمب هسته‌ای هستند، در استرالیا و جزایر گوام مستقر کرده است. از سوی دیگر، چین نیز در حال احداث پایگاه‌های نظامی متعددی در جزایر واقع در دریای جنوبی چین است. چین معتقد است آمریکا می‌خواهد با متحدانش این کشور را محاصره کند. این راهبرد شبیه راهبرد واشنگتن علیه شوروی سابق است» (جنگ آمریکا و چین با زبان اشاره/دریای جنوبی چین محل جنگ است؟ ۱۳۹۷/۶/۱۱، بازیابی از <https://www.khabaronline.ir>).

1. Yokosuka

2. Kadena

امروزه نیروی دریایی و قدرت دریایی به‌عنوان مؤلفه بسیار مهمی در روابط خارجی، نظام بین‌الملل و نظام جهانی مطرح است. ماهان در نظریه قدرت دریایی معتقد بود که «در نزاع بین قدرت‌ها، نیروهایی که در موقعیت دریایی قرار دارند، از امکانات بیشتری برای در دست گرفتن ابتکار عمل برخوردارند. ماهان برای نمونه روسیه را مثال می‌زند که وسعت زیاد این کشور تبدیل به نفوذ متناسب با آن بر جهان نشده است و در صورتی که نتواند به مناطق دریایی آزاد دست یابد، حتی اگر این امپراتوری درهم شکسته نشود، بدون توسعه باقی خواهد ماند. وی بر این باور بود که اولین قدم در راه به دست آوردن قدرت برتر جهانی، کنترل و نظارت بر دریاهاست. همچنین، معتقد بود که قدرت‌های اقیانوسی همیشه دست بالا را خواهند داشت» (کرمی و فاضلی، ۱۳۹۷، ص. ۱۹۹). ناگزیر، دولت‌ها و پادشاهان همواره به دریاها توجه کرده‌اند. در اکتبر سال ۲۰۰۷، نیروی دریای آمریکا سندی با عنوان «استراتژی مشارکتی برای قدرت دریایی قرن ۲۱» ارائه داد که در آن به اهمیت دریاها تأکید می‌شود. در این سند چنین آمده است: جهان ما به صورت فزاینده‌ای به هم مرتبط می‌شود. جمعیت جهان در نقاط پرتحرک جمعیتی نزدیک دریاها به صورت خوشه‌ای درآمده است که این نقاط در معرض تلاطم‌های بزرگی مانند حملات نامتقارن و بلایای طبیعی قرار دارند. روح امنیت جمعی همه‌جا جاری است. ملتی نیست که منابع لازم را برای ایجاد امنیت در سراسر حوضه دریایی در اختیار داشته باشد. در حوضه دریایی، اقیانوس‌های آرام غربی و هند در ردیف اول اهمیت قرار دارند و بقیه اهمیت برابر دارند. در ادامه در این سند آمده است که قدرت فزاینده دریایی چین حتی ذکر نمی‌شود (کاپلان، ۱۳۹۷، صص. ۱۰۴-۱۰۵). همان‌گونه که مشاهده می‌شود، این سند به اهمیت دریاها و اقیانوس‌ها تأکید زیادی دارد.

اهمیت دریاها به دلیل گسترش روزافزون بازرگانی دریایی افزایش یافته است و هم‌اوردی برای بهره‌گیری بیشتر از توانش دریاها نسبت به گذشته در راهبرد دولت‌ها، محوریت و فزونی گرفته است. در حال حاضر، بازرگانی دریایی یکی از بنیادهای کالبدی جهانی شدن به شمار می‌رود و کشورهایی که در مرکز جهانی شدن قرار دارند، بیشترین نقش را در دریاها و به‌ویژه در بازرگانی دریایی بر عهده گرفته‌اند (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳، ص. ۲۷۰). با توجه به این موضوع مهم، در حال حاضر کشور چین نقش مهمی در تجارت بین‌المللی و اقتصاد جهانی

دارد. در طی سال‌های اخیر، در بین تمامی کشورهای دنیا بیشترین رشد اقتصادی به این کشور اختصاص یافته است. چین با رشد اقتصادی چشمگیر به یکی از قدرت‌های برتر جهانی تبدیل شده است. بیجینگ (پکن) ناچار است که از این موقعیت ایجادشده صیانت کند و آن را گسترش دهد. تحقق این امر نیازمند حضور قدرتمندانه در روابط خارجی است (فلاحی و امید، ۱۳۹۶، ص. ۱۴۸). هرچند چین هم‌اکنون به‌عنوان یک قدرت مسلط منطقه‌ای است، بعید نیست که در درازمدت نیز به قدرت درجه اول جهانی تبدیل شود. در حال حاضر، قدرت منطقه‌ای چین در چارچوب همکاری بین‌المللی، برای آمریکا و به‌طور برابر برای اروپا و بیشتر برای ژاپن می‌تواند یک موهبت مهم استراتژیک در جهت ثبات اوراسیا باشد (عزتی، ۱۳۸۶، صص. ۱۷۱-۱۷۴).

از نظر تاریخی، آغاز سفرهای دریایی چینی‌ها بین سال‌های ۱۴۰۵ تا ۱۴۳۳ بوده است. اولین سفر دریایی آن‌ها با ۶۲ کشتی و ۲۸ هزار نفر شروع شد و تا جاوه، سیلان و کلکته ادامه داشت. سفرهای بعدی آن‌ها به مناطق دورتری مانند ورودی‌های خلیج فارس، دریای سرخ و ساحل شرقی آفریقا بود. چینی‌ها از بیش از ۳۰ بندر در اقیانوس هند بازدید کردند و در همه‌جا حکام محلی را وادار کردند که اقتدار امپراتوری مینگ را به رسمیت بشناسند؛ البته در سال ۱۴۳۳ به فرمان هونگ‌شی، دریانوردی گسترده چینی‌ها ناگهان متوقف شد که دلیلی برای آن آشکار نیست؛ هرچند جرد دایموند^۱ در کتاب *اسلحه، میکروب و فولاد* (۱۹۹۷) معتقد است که این توقف به دلیل اختلاف در سیاست‌های محلی بوده است. در دربار چین دو جناح (خواجگان و مخالفان آن‌ها) برای قدرت مبارزه می‌کردند؛ جناح اول یعنی خواجگان مسئول گسیل و هدایت ناوگانهای دریایی بودند، ولی جناح دیگر یعنی مخالفان به هنگام به‌قدرت‌رسیدن از اعزام ناوگان‌ها ممانعت می‌کردند؛ به‌گونه‌ای که کارگاه‌های کشتی‌سازی را تعطیل می‌کردند و اقیانوس‌پیمایی را منع می‌کردند. از سال‌های ۱۴۳۶ تا ۱۵۶۷ حتی ساخت کشتی‌های مخصوص دریانوردی غیرقانونی بود؛ البته دریانوردی‌های چینی‌ها را یک *خواجه* حرم‌سرا سازمان‌دهی و رهبری می‌کرده است، نه یک شرکت سهامی تضامنی. همچنین، این دریانوردی‌ها برای به‌رسمیت‌شناساندن فرمانروایی امپراتور چین سازمان‌دهی و هدایت می‌شد،

1. Jared Diamond

نه با هدف دستیابی به سود سهام برای سهامداران شرکت‌ها (دایموند^۱، ۱۳۹۶، ص. ۵۲۳؛ استاوریانوس^۲، ۱۳۹۵، صص. ۵۶-۵۷؛ عجم‌اوغلو و رابینسون^۳، ۱۳۹۷، ص. ۳۰۵).

چینی‌ها شاید تا قرن سیزدهم هرگز چیزی از فرمز (تایوان) نشنیده بودند و تا قرن هفدهم که تاجران پرتغالی و هلندی پایگاه‌های خود را در آن جزیره دایر کردند، در آن ساکن نشده بودند (کاپلان، ۱۳۹۷، ص. ۱۸۰)؛ این درحالی است که در سال ۱۹۴۰ اسپایکمن، نظریه‌پرداز نظریه ریملند که با تأکید خودش بر منطقه پیرامونی حول اقیانوس‌های هند و آرام به شدت تحت تأثیر ماهان بود، مطرح می‌کند که «چین در آینده به قدرت قاره‌ای با ابعاد عظیمی در خواهد آمد که کنترل بخش وسیعی از کرانه‌های دریایی میانی را در دست خواهد گرفت. ... هنگامی که چین قوی شود، نفوذ اقتصادی کنونی آن در منطقه بدون‌شک، لحن سیاسی به خود خواهد گرفت. کاملاً محتمل است روزی را تصور کنیم که این آب‌ها (مدیترانه آسیایی به تعبیر اسپایکمن) نه به وسیله نیروی دریایی بریتانیا، آمریکا یا ژاپن؛ بلکه به وسیله نیروی دریایی چین کنترل شود» (کاپلان، ۱۳۹۷، ص. ۹۴).

کارل تایر، کارشناس آکادمی علوم دفاعی استرالیا، می‌گوید که اگر چین می‌خواهد بر دریای جنوبی چین کنترل داشته باشد، باید در مجمع‌الجزایر منطقه از جمله پاراسل که به شدت موردمنازعه است، حضور خود را تثبیت کند. چین در ماه‌های اخیر بارها در این منطقه رزمایش‌هایی برگزار کرده و هواپیماها و جنگنده‌هایش را به پرواز درآورده و موشک‌های زمین به هوا مستقر کرده است و می‌گوید این سرزمین متعلق به این کشور است (چین از ساخت جزایر در دریای جنوبی دفاع کرد، ۱۳۹۷/۶/۱۰، بازیابی از <http://www.irna.ir>). این نحوه برخورد دولتمردان چینی در این دریا و بی‌توجهی به حقوق دیگر کشورها را شاید بتوان این‌گونه تفسیر کرد که تحت تأثیر تفکرات فریتاس پرتغالی قرار گرفته باشند. فرانسيسكو سرافين فریتاس^۴ (۱۶۲۵) حقوقدان پرتغالی در فصل چهاردهم رساله خود با عنوان «حقوق حاکمه پرتغال در آسیا» چنین بیان می‌کند: «آزادی اقیانوس‌ها تابع اصل سلطه می‌باشد؛

1. Diamond
2. Stavrianos
3. Acemoglu & Robinson
4. Franciscus Seraphin de Feritas

به عبارتی دیگر، هرگاه دولتی قادر باشد بر بخش‌هایی از آب‌های آزاد یا همه آن اعمال سلطه و قدرت نماید، حق دارد به استناد مرور زمان یا عرف آن، آب‌ها را تحت حاکمیت خود بداند و دیگران را مستثنی کند. نظر فریتاس در برابر دیدگاه هوگو گروسیوس (۱۶۰۹) هلندی ابراز شد که معتقد بود بخش‌هایی از آب‌های دریاها و اقیانوس‌ها که تحت قلمروهایی دریایی دولت ساحلی قرار ندارند، آب‌های آزاد هستند و به کشوری متعلق نیست و در واقع، میراث مشترک بشریت است؛ البته این نظر گروسیوس به دلیل اختلاف عمیقی که بین هلند و پرتغال به عنوان قدرت‌های جهانی آن دوران بر سر راه‌های دریایی و تجارت در شرق دور پیش آمده بود، با نوشتن رساله دریای آزاد ارائه شد. ناگزیر، نظرهای گروسیوس مقبولیت بیشتری یافت و سرانجام فکر آزادی دریاها به نظر غالب در جهان تبدیل شد (گروسیوس، ۱۳۹۰، ص. ۳۰).

دولت چین در سال ۲۰۱۴، از شرکت در جلسه دیوان داوری بین‌المللی که شامل ادعاهای فیلیپینی برای بخش جزایر اسپراتلی بود، سرباز زد و به ادعایش در دریای جنوبی چین به عنوان «منافع اصلی» مذاکره‌ناپذیر اشاره کرد. علاوه بر این، اقدامات چین به دنبال تضمین سلسله‌مراتبی است تا برابری مستقل؛ زیرا، سلسله‌مراتب اصلی طولانی مدت در سیستم بین‌المللی تاریخی آسیاست و چین عادت کرده است که در بالای این سلسله‌مراتب باشد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۷). یکی از مصداق‌های این دیدگاه سلسله‌مراتبی، طرح جاده ابریشم زمینی و دریایی با عنوان «یک کمربند، یک راه از سوی چین» است. این طرح «نماد تلاش چین برای پیگیری منافع خویش در اوراسیاست. بیچینگ از این طریق درصدد ایجاد موازنه است. هرچند از اعلام آشکارای این واقعت اکراه دارد. ماهیت این طرح مبنی بر گسترش مسیرهای تجاری از شانگهای تا لیسبون است که شامل محدوده جغرافیایی اوراسیاست و ۶۴ کشور را به طور مستقیم در بر می‌گیرد. این محدوده ۴/۴ میلیارد نفر یعنی دوسوم جمعیت جهان را پوشش خواهد داد. این ایده به دنبال تسهیل و تأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گرداندن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین است. طرح مذکور شامل دو مسیر است: یک مسیر از سمت سواحل چین و از طریق دریای جنوبی چین و اقیانوس هند به اروپا و دیگری از سواحل چین به اقیانوس آرام جنوبی. طرح کمربند دریایی ابریشم نیز به اندازه نمونه زمینی آن نفوذ ژئوپولیتیک چین را نه تنها در آسیا، بلکه در سواحل و تنگه‌های مهم خاورمیانه، آفریقا و

اروپا افزایش خواهد داد» (فلاحی و امیدی، ۱۳۹۶، صص. ۱۶۳-۱۶۵؛ آجیلی، سلامی زواره و فلاحی برزکی، ۱۳۹۶، ص. ۶۱).

یکی از تنگه‌هایی که چین به آن وابسته است، تنگه مالاکاست؛ زیرا، ۸۵ درصد از انرژی وارداتی به این کشور از این تنگه عبور می‌کند؛ بنابراین، با حضور پررنگ در دریای جنوبی چین و ادعای قلمروهای دریایی، خواهان کنترل و اقتدار بیشتری بر این تنگه است. هر کشوری که بر این دریا حاکمیت داشته باشد، می‌تواند بر رفت‌وآمدها و تردد کشتی‌ها نظارت داشته باشد و یکی از مهم‌ترین آبراه‌های مهم تجاری دنیا را در اختیار داشته باشد. کشوری که بر این منطقه حاکم باشد، می‌تواند شاهد تردد بیشترین نفتکش‌ها باشد و همچنین رفت‌وآمدها و کشتی‌رانی در آسیای جنوب شرقی و آسیای شرقی را در کنترل بگیرد و هر زمان بخواهد تهدیدهایی کند یا اینکه برای ورود آمریکا به کل این منطقه مانع ایجاد کند و احتمالاً همین دلایل دریای جنوبی چین را برای چین بسیار بااهمیت می‌کند (جنگ اقتصادی آمریکا و چین در «دریای جنوبی»، ۱۳۹۵/۴/۵، بازیابی از <http://www.irna.ir>). در حال حاضر، چین قدرت دریایی خویش را فراتر از منطقه‌هایی گسترش داده است که در آن‌ها قرار دارد. دولت چین در مورد حضور نظامی در آب‌های دور از سرزمین خود توجه‌های اقتصادی را مطرح می‌کند؛ زیرا، چین سالانه بیش از پنج تریلیون دلار کالا از طریق دریا مبادله می‌کند؛ بنابراین، هرگونه ناامنی دریایی به اقتصاد چین لطمه می‌زند؛ بدین دلیل، چین حضور نظامی گسترده در دریاها را حق خود می‌داند. منافع اقتصادی چین در جهان و انگیزه رسیدن به جایگاه یک قدرت بزرگ، در حال حاضر نوعی رقابت امنیتی پنهان بین چین و آمریکا ایجاد کرده است (فلاحی و امیدی، ۱۳۹۶، ص. ۱۶۳).

نکته بااهمیت دیگری که در مورد افزایش یافتن قدرت دریایی چین باید به آن اشاره کرد، این است که پکن به دنبال مقابله با «زنجیره جزیره‌ای نخست» است. این زنجیره از شمال تا جنوب ادامه دارد و ژاپن، جزایر ریوکو، شبه‌جزیره کره، تایوان، فیلیپین، اندونزی و استرالیا را در بر می‌گیرد. در حال حاضر، از آنجاکه چین با محیطی خصمانه در دریاهای مجاور خود مواجه است، چیزی جز دردسر و نومی‌دی در ارتباط با این زنجیره جزیره‌ای نمی‌بیند. وجود مناقشه‌ها در دریای چین جنوبی چه در بعد منطقه‌ای و چه بعد فرامنطقه‌ای، وضعیت منظره

دریایی ترسناکی را پیش روی استراتژیست‌های دریایی چین قرار داده است. پکن با نگاه از ساحل اقیانوس آرام به این زنجیره جزیره‌ای نخست، به تعبیر جیمز هلمز و توشی یوشیهارا^۱ از استادان کالج جنگ نیروی دریایی، نوعی «دیوار بزرگ معکوس» را می‌بینند؛ خطی سازمان یافته از متحدان آمریکا با برج‌های مراقبت برپاشده از ژاپن تا استرالیا که همه به‌طور بالقوه مانع دسترسی چین به اقیانوس بزرگ‌تر می‌شوند. به‌علاوه این اقدامات برای جلوگیری از ضمیمه کردن تایوان از سوی چین به سرزمین اصلی است. تایوان در این حوضه نفوذ دارای نقشی محوری است. از دیدگاه داگلاس مک‌آرتور، ژنرال ارتش، تایوان «ناو هواپیما بر غرق‌ناشدنی» است که بر نقطه مرکزی ساحل محدب چین تسلط دارد و طبق گفته هلمز و یوشیهارا، یک قدرت خارجی مانند آمریکا از آن نقطه می‌تواند قدرت خود را در امتداد پیرامون ساحلی چین اعمال کند. در پایان، به نظر راپرت دی کاپلان (۲۰۱۲) اشاره می‌شود که چنین بیان می‌کند: استراتژیست‌های چینی حریصانه به مطالعه کتاب ماهان می‌پردازند و این نشانه‌ای است از اینکه دینامیک جهان چگونه در حال تغییر است. اکنون آن‌ها بیش از آمریکایی‌ها ماهانی هستند. آن‌ها در حال ساخت ناوگان‌هایی هستند که برای مواجهه‌های مسلحانه در دریا طراحی شده‌اند؛ حال آنکه نیروهای دریایی اروپایی قدرت دریایی را تنها از منظر اقدام انتظامی و پلیسی می‌نگرند؛ برای مثال، جیمز آر. هلمز و توشی یوشیهارا در سمپوزیوم ۲۰۰۴ در پکن چنین نوشته‌اند: استادان متعدد از ماهان نقل قول می‌کنند و اعتبار او را گواهی می‌دهند و بدون استثنا، جنگ طلبانه‌ترین قواعد ماهان را نقل می‌کنند و فرماندهی دریا را مانند قدرتی قاطع و مغرور می‌پندارند که دریا را به روی پرچم دشمن می‌بندد. کاپلان تأکید می‌کند که از آن زمان با بزرگ‌تر شدن و دوربردتر شدن نیروی دریایی چین، گرایش به ماهان در پکن تشدید شده است؛ به گونه‌ای که می‌توان گفت به تمایلات ماهانی مجهز شده‌اند (کاپلان، ۱۳۹۷، صص. ۱۰۳، ۱۸۱).

1. James R. Holmes & Toshi Yoshihara

۶. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

با توجه به یافته‌های تحقیق و بر مبنای جدول (۱) که اهمیت سواحل و طول سواحل در قاره‌های گوناگون آورده شده است، مشاهده می‌شود که انسان و دولت‌ها همواره به دریاها اهمیت داده‌اند. اصطلاح تحول ساحل که در این جدول آمده است، به معنی میزان تفاوت و اختلافی است که کشورها و قاره‌ها در رابطه با داشتن ساحل فیزیکی و میزان استفاده از ساحل برای توسعه‌یافتگی در اختیار دارند که اهمیت و تأثیر سواحل را بازگو می‌کند. با توجه به نقشه‌های ارائه‌شده در مقاله، با اینکه حقوق بین‌الملل دریاها که میزان و اندازه حریم قلمروهای دریایی کشورها در دریاهای آزاد را تعیین کرده است و بیشتر کشورهای دنیا آن را پذیرفته‌اند، اما می‌بینیم که دولت چین ناقض این حقوق و خواهان در اختیار گرفتن قسمت‌های زیادی از دریای جنوبی چین است. در شکل‌های (۲) و (۵) مشاهده می‌شود که دولت چین مدعی در اختیار داشتن بخش زیادی از آب‌های این دریا است و حتی با توجه به موقعیت جزایر اسپراتلی و پاراسل که از نظر فاصله در محدوده دورتری از سواحل چین قرار دارند، ولی پکن مدعی حاکمیت بر این جزایر است. ترسیم خطوط نه‌گانه یو شکل و ارائه آن به سازمان ملل بدون هیچ‌گونه توضیحی، نشان می‌دهد که دولت چین در دریای جنوبی چین مدعی حاکمیت بیشتر، یعنی ادعای ۸۰ درصدی بر این دریا دارد و دلیل آن را مسائل تاریخی بیان می‌کند. جدای از پیشینه تاریخی حضور چین در دریاها، سیاست‌گذاران و دولتمردان چین با توجه به یافته‌های مطرح‌شده در مقاله، بر مبنای نظریه قدرت دریایی ماهان پیش می‌روند؛ زیرا، ساخت جزایر مصنوعی و ادعای حاکمیت بر دریای جنوبی چین نشان می‌دهد که چین راهبرد قدرت دریایی را دنبال می‌کند و خواهان برتری قدرت دریایی در آسیا-پاسفیک است. گفته شد که ماهان برای آمریکا پیشنهاد تسلط و نفوذ بر دریاهای نزدیک، یعنی کاراییب را ارائه کرد که به تعبیر میتچل (۲۰۱۶) این موضوع برای چین نیز در دریای جنوبی چین باید نمود داشته باشد.

به‌علاوه در شکل (۴) موقعیت ژئواکونومیک و مسیرهای تجاری این دریا نشان داده شده است. ناگزیر، حجم وسیعی از مبادلات بازرگانی چین و کشورهای حوضه اقیانوس آرام در این دریا و از طریق تنگه مالاکا انجام می‌شود؛ از این رو، موقعیت راهبردی دریای جنوبی چین و جزایر پاراسل و

اسپراتلی ایجاب می‌کند که کشورهای ساحلی با توجه به حقوق بین‌الملل دریاها توجه لازم را برای تسلط و دراختیار داشتن قلمروهای دریایی داشته باشند، ولی آنچه در حال حاضر مشاهده می‌شود، چالش‌ها و اختلاف‌های منطقه‌ای و بین‌المللی میان کشورهای ساحلی است که به دلیل ادعای حاکمیت و نقض حقوقی قلمروهای دریایی دیگر کشورهای ساحلی از سوی پکن در این دریا است که با ساخت جزایر مصنوعی و قائل شدن حریم هوایی و دریایی برای آن‌ها، ادعای حاکمیتی خود را گسترش داده است. ناگزیر، اقدامات دولت چین در دریای جنوبی چین، پکن را به سوی ابرقدرت دریایی رهنمون می‌کند. در پایان، برای دوری از چالش‌هایی که در این دریا وجود دارند، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- ۱- دولت چین، به‌طور واقع‌بینانه برای کشورهای ساحلی دریای جنوبی چین ارزش قائل شود و قلمروهای دریایی برای آن‌ها در نظر بگیرد و این کشورها را از حق مسلمشان جدا نکند؛
- ۲- با تأسیس یک سازمان همکاری منطقه‌ای، کشورهای ساحلی به داشتن همکاری‌های بیشتر اقدام کنند؛
- ۳- کشورهای ساحلی تلاش کنند مشکلات دریایی خود را به دور از دیدگاه‌ها و دخالت کشورهای فرامنطقه‌ای حل کنند.

کتابنامه

۱. آجیلی، ه.، سلامی زواره، م.، و فلاحی برزکی، م. (۱۳۹۶). امنیت انرژی چین در راستای طرح «یک کمربند-یک جاده». تحقیقات سیاسی و بین‌المللی، ۳۳، ۶۱-۹۲.
۲. استاوریانوس، ال. اس. (۱۳۹۵). شکاف جهانی (سیر شکل‌گیری جهان سوم) (چاپ دوم). (ر. فاضل، مترجم). تهران: انتشارات ثالث.
۳. اسمیت، ل. (۱۳۹۰). جهان در ۲۰۵۰ (م. امید، و ن. زرین‌پنجه، مترجمان). تهران: انتشارات مهریستا.
۴. امید، ع. (۱۳۸۶). حقوق بین‌الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس. ماهنامه اطلاعات سیاسی-اقتصادی، ۲۳۷-۲۳۸، ۷۰-۸۱.

۵. برادن، ک.، و شلی، ف. (۱۳۸۳). *ژئوپلیتیک فراگیر* (ع. ر. فرشچی، و ح. ر. رهنما، مترجمان). تهران: انتشارات دافوس.
۶. پرسکت، ج.، و اسکوفیلد، ک. ا. (۱۳۹۵). *مرزهای سیاسی سواحل جهان* (جلدهای اول و دوم) (ز. پیشگاهی فرد، م. رستمی، و م. علیزاده، مترجمان). تهران: انتشارات پشتیبان.
۷. پیشگاهی فرد، ز.، کامران، ح.، افضلی، ر.، حسینی امینی، ح.، و التیامی نیا، ر. (۱۳۹۱). پیامدهای زیست‌محیطی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۷۹، ۱۱۷-۱۴۰.
۸. تاناکا، ی. (۱۳۹۵). *حقوق بین‌الملل دریاها* (آ. طلعت، مترجم). تهران: انتشارات شهر دانش.
۹. جنگ آمریکا و چین با زبان اشاره/دریای جنوبی چین محل جنگ است؟ (۱۳۹۶). تاریخ خبر ۱۳۹۷/۶/۱۱، بازیابی از [https://www.khabaronline.ir/\(X\(1\)S\(5tr3tpe3k55tcipi5te2tbq\)\)/detail/801483/World/americas](https://www.khabaronline.ir/(X(1)S(5tr3tpe3k55tcipi5te2tbq))/detail/801483/World/americas)
۱۰. جنگ اقتصادی آمریکا و چین در دریای جنوبی (۱۳۹۵). تاریخ خبر ۱۳۹۵/۴/۵، بازیابی از <http://www.irna.ir/fa/News/82125170>
۱۱. چرچیل، ر.، و لو، آ. (۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل دریاها* (چاپ هفتم) (ب. آقایی، مترجم). تهران: انتشارات گنج دانش.
۱۲. چین از ساخت جزایر در دریای جنوبی دفاع کرد (۱۳۹۶). تاریخ خبر ۱۳۹۷/۶/۱۰، بازیابی از <http://www.irna.ir/fa/News/83018431>
13. EIA, Middlebury Colege, National Geographic, CIA Factbook
14. <https://images.search.yahoo.com/search/images>
۱۵. حافظ‌نیا، م. ر.، و کاویانی‌راد، م. (۱۳۹۳). *فلسفه جغرافیای سیاسی*. تهران: انتشارات پژوهشکده راهبردی.
۱۶. حافظ‌نیا، م. ر. (۱۳۸۵). *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*. مشهد: انتشارات پاپلی.
۱۷. دایموند، ج. (۱۳۹۶). *اسلحه، میکروپ و فولاد* (چاپ سوم) (ح. مرتضوی، مترجم). تهران: انتشارات بازتاب نگار.
۱۸. زین‌العابدین عموقین، ی. (۱۳۹۶). *ژئوپلیتیک (ایده و کاربرد)* (چاپ سوم). گیلان: انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی واحد گیلان.
۱۹. رحیم‌صفوی، س. ی.، و قنبری، ع. ا. (۱۳۹۰). پیامدهای احداث جزایر مصنوعی امارات متحده عربی بر ایران در خلیج فارس. *ژئوپلیتیک*، ۷(۳)، ۲۴-۱.

۲۰. عباس‌زاده فتح‌آبادی، م.، و رضانی، ا. (۱۳۹۶). سیاست چین در دریای جنوبی: سیاست قدرت و نفوذ دریایی. *سیاست جهانی*، ۶(۲)، ۵۹-۸۴.
۲۱. عباسی‌اشلقی، م. (۱۳۹۰). ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط-زیست. *راهبرد*، ۲۰(۵۸)، ۴۷-۶۴.
۲۲. عزتی، ع. (۱۳۸۶). *نظریه‌های جدید جغرافیای سیاسی*. تهران: انتشارات قومس.
۲۳. عجم‌اوغلو، د.، و رابینسون، ج. ای. (۱۳۹۷). چرا ملت‌ها شکست می‌خورند؟ ریشه‌های قدرت، ثروت و فقر (چاپ نهم) (م. میردامادی، و م. ح. نعیمی‌پور، مترجمان) تهران: انتشارات روزنه.
۲۴. شبکه خبر بی‌بی‌سی فارسی (۱۳۹۶). ۱۳۹۶/۲/۱۵. بازیابی از BBC Persian Television (www.bbc.com/persian)
۲۵. فریدمن، ج. (۱۳۹۱). *جهان در صد سال آینده* (چاپ سوم) (ا. ح. تهامی، مترجم). تهران: انتشارات فرزاد.
۲۶. فلاحی، ا.، و امیدی، ع. (۱۳۹۶). دامنه تغییر و تداوم سیاست خارجی توسعه‌گرایانه چین در دوران شی جین پینگ. *رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی*، ۹(۱)، ۱۳۷-۱۷۸.
۲۷. کاپلان، ر. دی. (۱۳۹۷). *انتقام جغرافیا، آنچه نقشه جغرافیا درباره درگیری‌های آینده و جنگ به ما می‌گوید* (چاپ دوم) (م. ح. خضری، و م. نیک‌فرجام، مترجمان). تهران: انتشارات انتخاب.
۲۸. کلتات، د. (۱۳۹۳). *جغرافیای طبیعی دریاها و سواحل* (چاپ سوم) (م. ر. ثروتی، مترجم). تهران: انتشارات سمت.
۲۹. کرمی، ج.، و فاضلی، س. (۱۳۹۷). ژئوپلیتیک دریایی و سیاست خارجی روسیه در بحران‌های اوکراین و سوریه. *مطالعات اوراسیای مرکزی*، ۱۱(۱)، ۱۹۷-۲۱۴.
۳۰. گروسیوس، ه. (۱۳۹۰). *دریای آزاد* (ح. پیران، مترجم). تهران: انتشارات شهر دانش.
۳۱. میرزاده، س. م. ح. (۱۳۹۷). بررسی رأی دیوان دائمی داوری فیما بین چین و فیلیپین در پرونده دریایی چین جنوبی. *مجله بین‌المللی پژوهش ملل*، ۳(۳۳)، ۸۵-۱۰۲.
۳۲. میرحیدر، د.، غلامی، ب.، و میراحمدی، ف. س. (۱۳۹۲). *جغرافیای سیاسی و حقوق بین‌الملل دریاها*. پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۶(۲)، ۳۲۷-۳۶۰.

33. Boyle, E. K., & Iwashita, A. (2015). State borders in Asia. In J. Laine & A. Kireev, *Introduction to Border Studies* (pp. 226-244). Vladivostok, Russia: Dalnauka.

34. Cahill, B. (2012). *Geopolitics of the South China Sea*. New York, NY: Energy Intelligence.
35. Corrigan, M. (2016). The impact of geopolitical factors on the future economic integration of ASEAN+ 3. Retrieved from http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/2360
36. Hayton, B. (2018). *The South China Sea: The struggle for power in Asia*. Yale, England: Yale University Press.
37. Hideshi, U. (2013, June 10). The problems in the South China Sea. Retrieved from <https://www.spf.org/islandstudies/readings/b00004.html>
38. Lunn, J., & Lang, A. (2016, July). The South China Sea dispute. Retrieved from <http://parliament.uk/commons-library>
39. Mitchell, M. (2016). The South China Sea: A geopolitical analysis. *Journal of Geography and Geology*, 8(3), 14-25.

