



مخاطرات استراتژیک هند در چارچوب ابتکار «یک کمر بند یک راه»



دکتر بهنام و کیلی* - مهدی کریمی** - محمدرضا طبرسی***

This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

چکیده

در حالی که اقتصاد هند به شدت به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تولید نیازمند است، این کشور نه تنها از پیوستن به ابتکار یک کمر بند یک راه خودداری می‌کند، بلکه تأکید دارد که این پروژه منجر به افزایش رقابت و تنش منطقه‌ای می‌شود و حاکمیت کشورها را نقض و در راستای جاه‌طلبی‌های پکن طراحی شده است. حتی برخی عمق بی‌اعتمادی را افزایش داده و بر این باورند که استقرار امکانات دریایی در اقیانوس هند و تقویت ارتباط زمینی چین و پاکستان، بخشی از استراتژی محاصره هند توسط پکن است. از این رو، مقاله حاضر باهدف ارزیابی پیامدهای اقتصادی، نظامی و ژئوپلیتیکی ابتکار یک کمر بند یک راه، درصدد پاسخ به این پرسش است که چرا هند توسعه تدارکات نهادی پکن از جمله ابتکار یک کمر بند یک راه تهدیدی اساسی در جهت منافع ملی خود می‌داند؟ با بهره‌گیری از روش توصیفی-تبیینی و با اتکا بر بنیادی‌ترین اصل رئالیسم ساختاری که ساختار نظام بین‌الملل را قابلیت‌ها تعیین می‌کنند نه اهداف، فرضیه مورد آزمون این‌گونه طراحی شده است که دستاورد اقتصادی قابل توجه از این پروژه یک فرض کاملاً منطقی است اما این ابتکار می‌تواند تضمینی برای نفوذ منطقه‌ای چین و حضور نظامی و امنیتی این کشور در اقیانوس هند باشد و از این طریق توزیع قدرت نسبی را به نفع پکن تغییر دهد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد مخالفت هند با این ابتکار ریشه در مسائل حاکمیتی و تمامیت ارضی دارد.

کلیدواژگان

هند، چین، اقیانوس هند، رئالیسم ساختاری، ابتکار یک کمر بند یک راه

* دانش‌آموخته دکتری روابط بین‌الملل، دانشگاه خوارزمی.

** نویسنده مسئول، دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبائی، ایمیل: mahdikarimi@ut.ac.ir

*** دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، واحد علوم تحقیقات تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

مقدمه

در سپتامبر ۲۰۱۳، شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین در آستانه قزاقستان پیشنهاد یک کمربند اقتصادی که امروز پروژه یک کمربند یک راه نامیده می‌شود را ارائه داد. این اقدام بزرگ با چشم‌انداز بلند پروازانه برای اتصال اقتصاد اوراسیا با استفاده از ابزار توسعه زیرساخت، تسهیل تجارت و تزریق سرمایه‌های کلان اقتصادی است. به عبارتی هدف اصلی این پروژه اقتصادی، اتصال چین به بازارهای مهم غربی از طریق چهار کریدور زمینی و یک مسیر دریایی است که از مناطق ساحلی چین تا اقیانوس هند و دریایی مدیترانه در امتداد است. منطقه کلان یک کمربند یک راه بیش از ۶۰ کشور را در برمی‌گیرد که میزان سه میلیارد جمعیت است و تقریباً یک سوم از اقتصاد جهانی را پوشش می‌دهد (Zhai, 2018: 84). مطابق گزارش‌های ارائه شده قرار است راه آهن، بزرگراه، خط لوله گاز، بنادر، فرودگاه‌ها و پارک علم و فناوری با هدف ارتقای سیاست‌های اقتصادی و تسهیل تجارت در امتداد این کشورها ساخته شوند.

پروژه‌های در نظر گرفته شده برای اجرای ایده این ابتکار نهادی عظیم توسط بانک‌های دولتی چین و یک مجموعه از صندوق‌های چندجانبه و دولتی مانند صندوق جاد ابریشم، بانک توسعه زیرساخت آسیایی و بانک توسعه بریکس تامین خواهد شد. از این رو بانک‌های دولتی چین نقش مهمی در تامین بودجه پروژه‌های اجرایی ایده بزرگ یک کمربند یک راه ایفا خواهند کرد (جمشیدی و خاتمی، ۱۳۹۷: ۱۱)؛ (Jamshidi & Khatami, 2018: 11).

در حالی که کشورهای دعوت‌شده واکنش مثبتی را به این ابتکار نشان داده‌اند، برخی کشورها همچون آمریکا، استرالیا و ژاپن در مورد اهداف چین و مزایای این ابتکار بدبین هستند. با این حال، شگفت‌آور است که هند با وجود نیاز مبرم به سرمایه‌گذاری زیربنایی، مخالفت جدی را در قبال این پروژه از خود نشان داده است. هند در شدیدترین موضع خود در مورد این ابتکار، اعتراض خود را با عدم شرکت در گردهمایی این ابتکار در سال ۲۰۱۷ نشان داد. هند همواره شفافیت و روند این ابتکار را زیر سؤال برده و با روابط اقتصادی چین و پاکستان مخالفت کرده است. هند با توسعه زیرساخت‌ها در منطقه مخالف نیست، اما نگران پیامدهای استراتژیک ابتکارات خاص تحت رهبری چین است. از این رو پژوهش حاضر در تلاش است با در نظر گرفتن جنبه‌های اقتصادی، نظامی و ژئوپلیتیکی، نشان دهد که ابتکار یک کمربند یک راه چگونه هند را در سطح سیستمی متضرر می‌کند. به عبارتی پرسش اصلی پژوهش حاضر این‌گونه طراحی شده است که «چرا هند توسعه تدارکات نهادی پکن از جمله ابتکار یک کمربند یک راه تهدیدی اساسی در جهت منافع ملی خود می‌داند؟» در مقام پاسخ به این پرسش، فرضیه مورد آزمون با اتکا به آموزه‌های نظریه رئالیسم ساختاری این‌گونه طراحی شده است که «دست‌آورد اقتصادی قابل توجه از این پروژه یک فرض کاملاً منطقی است اما این ابتکار به عنوان یک طرح ارتباطی شاخص موجب افزایش نفوذ منطقه‌ای

پکن و حضور نظامی و امنیتی این کشور در اقیانوس هند می‌شود که تهدید اساسی برای هند است». روش این پژوهش توصیفی - تبیینی و با بهره‌گیری از مطالعات کتابخانه و منابع اینترنتی معتبر است. سازمان‌دهی پژوهش این‌گونه است که ابتدا ساختار تئوریک و روش‌شناختی رئالیسم ساختاری مورد بررسی قرار می‌گیرد. سپس روایت‌های مختلف که از این ابتکار وجود دارد مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. بخش پایانی در دو بخش دنبال می‌شود: بخش اول، بعد اقتصادی پیامدهای ابتکار یک کمربند یک راه بین دو کشور و بخش دوم، تأثیرات این ابتکار بر امنیت و ژئو استراتژیک هند مورد بررسی قرار می‌دهد.

۱- پیشینه پژوهش

در رابطه با ادبیات تولید شده در خصوص روابط هند و چین در پرتو ابتکار یک کمربند و یک راه و وجه تمایز این آثار با پژوهش حاضر می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد.

رضا اختیاری‌امیری و جواد شفقت (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان «سیاست هند در قبال ابتکار یک کمربند و یک راه» درصدد پاسخ به این پرسش برآمده‌اند که هند چه سیاست‌های را در منطقه در قبال تهدیدات ابتکار یک کمربند و یک راه چین اتخاذ کرده است. پاسخ اولیه نویسندگان مبتنی بر این گزاره است که هند با ایجاد کریدورهای رقیب تجاری، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی، تقویت همگرایی اقتصادی با کشورهای منطقه و ائتلاف سازی فرامنطقه‌ای تلاش کرده تا تهدیدات بالقوه تدارکات نهادی چین را به حداقل برساند.

مونتگومری بلاه (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان «ابتکار یک کمربند و یک راه و نگرانی‌های هند» ضمن بررسی چشم‌انداز این ابتکار در منطقه و نظام بین‌الملل، به نگرانی‌های برآمده از سوی این پروژه برای هند در منطقه در کریدور اقتصادی چین-پاکستان می‌پردازد. نویسنده در این مقاله ادعا می‌کند که هند برای مقابله با رفتار توفیق جویانه چین، به توسعه روابط استراتژیک با ژاپن و آمریکا روی آورده است.

تیشه‌یار و همکاران (۱۳۹۲) در مقاله‌ای با عنوان «رقابت هژمونیک هند و چین در جنوب و جنوب شرقی آسیا» رقابت این دو کشور را در ابعاد اقتصادی، سیاسی و نظامی مورد بررسی قرار داده است. آنها بر این باورند که دو مولفه اقتصادی و نظامی نقش اصلی را به عنوان زمینه ساز تسلط و نفوذ برای بدست آوردن هژمونی در مناطق جنوب و جنوب شرقی آسیا است.

ناصر هادیان و مهدی بازوند (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان «رشد چین و سیاست خارجی آمریکا و هند در قبال یکدیگر از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۹» درصدد پاسخ به این پرسش است که چرا رشد چین منجر به نزدیکی هند و آمریکا شده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که چین به طور فزاینده‌ای به دنبال دست‌اندازی به منافع ملی هند است. استراتژی موازنه یک عنصر الزامی برای سیاست

¹. Montgomery Blah

خارجی چین است و از سوی دیگر استراتژی موازنه از دور آمریکا برای جلوگیری از بوجود آمدن هژمونی منطقه‌ای در شرق و جنوب شرقی آسیا منجر به نزدیکی آمریکا و هند شده است. بررسی ادبیات موجود نشان می‌دهد که پژوهش‌های متوسطی که جنبه‌های تهدیدآمیز ابتکار یک کمربند یک راه را برای هند مورد واکاوی قرار دهد به چشم نمی‌خورد. آثار موجود صورت-بندی‌های قابل قبولی را از نگرانی هند ارائه می‌دهند، اما خلع موجود متأثر از نگاه کلی نسبت به این نگرانی‌ها است و ضرورت تحلیلی دقیق‌تر در پیشینه موجود به چشم می‌خورد. از این رو این پژوهش نقاط قوت خود را چنین برمی‌شمارد. نخست اینکه صرفاً مباحث ارائه شده مرتبط با ابتکار یک کمربند یک راه است. دوم اینکه مخاطرات این ابتکار برای هند از زوایای مختلف مورد بررسی قرار گرفته و ابعاد ژئواکونومیک، ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیکی با جزئیات مورد بررسی قرار گرفته است.

۲- چارچوب نظری: رئالیسم ساختاری

اشاره به مفهوم توزیع قدرت نسبی حاکی از بهره‌گیری از رویکرد نظری واقع‌گرایی ساختاری است که از نظر معرفت‌شناسی پوزیتیویستی و از نظر اهداف توضیحی است. این رویکرد مبانی نظری خود را بر اساس این فرضیه اصلی تجربه‌گرایی کلاسیک قرار می‌دهد که دانش تنها از طریق مشاهده و اندازه‌گیری مستقیم به دست می‌آید. فرضیات اساسی رئالیسم ساختاری این گونه است که در گام نخست نظام بین‌الملل را یک سیستم آنارشیک می‌داند و معتقد است که برخلاف سیستم سیاسی داخلی، هیچ قدرت فائده‌ای در این سیستم وجود ندارد. در این تئوری دولت‌های بازیگران منطقی تلقی می‌شوند که بقا مهم‌ترین هدف آن‌ها است. آن‌ها تأکید دارند که این سیستم بر اساس توزیع قدرت نسبی تعریف می‌شود. پیامدهای چنین سیستمی برای رفتار دولت‌ها، موضوع مورد اختلاف بین اندیشمندان واقع‌گرایی ساختاری است. از این منظر، سیستم بین‌المللی دارای یک ساختار تعریف شده با سه ویژگی است: ۱) اصل نظم‌دهنده سیستم بین‌المللی ۲) ویژگی واحدهای داخلی سیستم بین‌المللی و ۳) توزیع توانمندی واحدها در سیستم بین‌المللی. در این رویکرد دولت‌ها تحت تأثیر اصل نظم‌دهنده سیستم بین‌المللی (یعنی آنارشیک) هستند. واقع‌گرایان تدافعی چون کنت واتس بر این باورند که سیاست‌های «خودمهار» برای قدرت‌های بزرگ مطلوب است و دیگران را مجبور به ایجاد موازنه می‌کند. واتس معتقد است که توازن قوا عامل ثبات‌بخش در سیستم بین‌المللی است. به عبارتی این اصل موازنه قوا است که مانع فائق آمدن یک قدرت مسلط بر سیستم بین‌المللی و بر هم زدن توزیع توانمندی به شیوه‌ای عمیق در امتداد واحدها می‌شود. وی همچنین تصریح می‌کند که قدرت‌های بزرگ، بازیگران اصلی سیستم بین‌المللی هستند. به اعتقاد او مسئله

¹. Self-restraining

این نیست که بگوییم چگونه باید جهان را مدیریت کرد، بلکه آن است که بگوییم چگونه قدرت‌های بزرگ به شیوه‌ای سازمان‌یافته امور بین‌الملل را مدیریت می‌کنند (هراتی و ظفری، ۱۳۹۶: ۲۶۳)؛ (Harati & Zafari, 2017: 263). در مقابل، اندیشمندان نحله رئالیسم تهاجمی مانند «جان مرشایمر»^۱ بر این باورند که در یک سیستم آنارشیک یعنی جایی که اهداف مشخص نیست و توانایی نظامی به دو منظور تدافعی و تهاجمی صورت می‌گیرد، به حداکثر رساندن قدرت تهاجمی تنها رفتار بهینه برای قدرت‌های بزرگ به‌منظور اطمینان از بقای خود است (Mearsheimer, 2006: 77). رئالیست‌ها معتقدند که اقدامات دولت‌ها در جهت افزایش قدرت و بقای آنها است (Mearsheimer, 2006: 27). به عبارتی از نظر رئالیست‌ها، همه اقدامات دولت، صرف نظر از نحوه ارائه آنها، برای افزایش قدرت نسبت به سایر کشورها است و این منجر به اقدامات متقابل کشورهای رقیب می‌شود.

از آنجاکه این پژوهش صرفاً بر این موضوع تأکید دارد که آیا ابتکار یک کمربند یک راه موقعیت نسبی چین و هند را در ساختار بین‌المللی تغییر می‌دهد، بدین ترتیب کافی است که مفروضات رئالیسم ساختاری را درباره ماهیت آنارشیک و دولت‌مداری بپذیریم. با این حال، برای شروع لازم است بیشتر در مورد مفهوم قدرت توضیح دهیم. مرشایمر قدرت را معادل با توانمندی نظامی می‌داند و معتقد است که اقتصاد و تولید یک شاخص پنهان از قدرت بالقوه نظامی است (Mearsheimer, 2001: 83).

والتز، میزان جمعیت، منطقه، منابع، توانایی اقتصادی و ثبات سیاسی را به‌عنوان منابع قدرت یک دولت معرفی می‌کند (Waltz, 1987: 131). از این‌رو، مفهوم قدرت در این پژوهش شاخص‌های را از هر دو تعریف برمی‌گزیند. به‌طوری‌که هنگام ارزیابی ابتکار یک کمربند یک راه در توزیع قدرت نسبی هند و چین، در گام نخست و در قلمرو اقتصادی، رشد تولید ناخالص داخلی، امنیت تجاری، نفوذ منطقه‌ای پکن در جهت سرمایه‌گذاری و تجارت مورد واکاوی قرار می‌گیرد و سپس در قلمرو قدرت و امنیت نظامی، افزایش ظرفیت‌های نظامی در زمین و دریا و تغییر شکل خصوصیات ژئو استراتژیک آسیای جنوبی و اقیانوس هند بررسی می‌شود.

۳- پروژه یک کمربند یک راه و تنوع روایت‌های ژئوکارکردی

شی جینگ پینگ رئیس‌جمهور چین در پایان سال ۲۰۱۳ یکی از سیاست‌های بلندمدت اقتصادی چین را که به‌واقع یکی از بزرگ‌ترین برنامه‌های توسعه در تاریخ مدرن محسوب می‌شود را اعلام کرد. وی خواستار ایجاد یک جاده ابریشم جدید باهدف توسعه زیرساخت و سرمایه‌گذاری شد که شامل دو بخش است. بخش اول یک کمربند زمینی اوراسیایی است که چین را به اروپا

¹ John Mearsheimer

وصل می‌کند و دوم یک مسیر دریایی است که اقتصاد پرجنب‌وجوش جنوب شرق آسیا را به اروپا وصل می‌کند.

بدون شک نگاهی که سایر بازیگران به این پروژه عظیم دارند، از طرفی بر شکل‌گیری و تکامل آن تأثیر می‌گذارد و از طرف دیگر، اهداف ترسیمی مستتر در این ابتکار را به تصویر می‌کشد. برای درک بهتر از این ماهیت این ابتکار، ضمن ارائه روایت چینی، روایت‌های آمریکایی، اروپایی و هندی از این پروژه مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت.

۳-۱- روایت چینی: ایجاد جامعه‌ای از منافع و ارزش‌های مشترک

روایت رسمی چین در مورد ابتکار یک کمربند یک راه را می‌توان به سه بخش تقسیم کرد. ۱. تأکید بر ماهیت اقتصادی ۲. دوری از رقابت سنتی ژئوپلیتیکی و ۳. ایجاد یک جامعه با سرنوشتی مشترک در آینده. در مورد گزینه اول رهبران سیاسی چین همواره تأکید دارند که این ابتکار یک پروژه صرفاً اقتصادی است تا یک پروژه سیاسی. آنها همواره در تلاش هستند تا نشان دهند که با توسعه زیرساخت‌ها که مهم‌ترین اصل در این ابتکار است جهان می‌تواند پیشرفت و رشد اقتصادی را با سرعت بیشتری به دستاورد. در مورد گزینه دوم شی پینگ در سال ۲۰۱۷ و در اجلاس این ابتکار صریحاً اظهار داشت که این ابتکار الگوی قدیمی رقابت ژئوپلیتیک را دنبال نمی‌کند (Hou, 2019: 9). در این راستا وزیر امور خارجه چین در بازدید خود از مغولستان تأکید کرد که یک کمربند یک راه یک محصول بین‌المللی است که چین تهیه کرده و هیچ ارتباطی با طرح‌های همچون مارشال ندارد (Wang yi: 2018)

در ادامه غیرسیاسی بودن این ابتکار رئیس‌جمهور چین اصطلاح جدیدی را برای هدف نهایی این ابتکار بکار برد (یک جامعه با سرنوشت مشترک) که از منابع سنتی و باستانی چین الهام گرفته شده است (Jian ye, 2019: 30). در واقع این ایده وضعیتی را نشان می‌دهد که منافع و سرنوشت همه کشورها در عصر جهانی شدن به یکدیگر پیوسته است). بنابراین این پروژه اغلب به‌عنوان یک ابتکار معرفی می‌شود تا یک استراتژی.

اگر به فراسوی روایت چینی در مورد این ابتکار نگاه کنیم، فشارهای که باعث ایجاد انگیزه‌های اقتصادی از این پروژه شده است را می‌توانیم به دودسته تقسیم کنیم. نخست فشار از خارج که در درجه اول با معضل مالاکا سروکار دارد و دوم، ظرفیت و سرمایه بیش‌ازحد در داخل. چین در خارج به‌طور فزاینده‌ای درگیر تنگه مالاکا است. در حالی که ۸۰ درصد واردات انرژی از این تنگه عبور می‌کند، این گذرگاه کاملاً آسیب‌پذیر است. با توجه به اینکه معماری امنیت ملی آمریکا تا حد زیادی بر روی زنجیره‌های جزیره‌ای است، چین برای تأمین و تنوع بخشیدن به منابع و انرژی، ضروری است ضمن شناسایی منابع جدید، مسیرهای خشکی در عمق اوراسیا را کشف کند. از منظر داخلی، طی سال‌های اخیر چین با مشکل ظرفیت بیش‌ازحد مواجه شده است که در

بخش‌های مانند فولاد، زغال‌سنگ، آلومینیوم و فلزات آهنی و غیر آهنی ظاهر شده است. به طور مثال، چین بزرگ‌ترین کشور تولیدکننده فولاد در جهان است اما سالانه تقریباً یک میلیارد تن فولاد چینی نمی‌تواند یک خروجی برای فروش پیدا کند (Hou, 2019: 13). بنابراین پکن به منظور افزایش تقاضا برای سرمایه و کالای چینی به دنبال بازارهای صادراتی به‌ویژه در کشورهای توسعه‌یافته است. بنابراین انگیزه‌های اقتصادی در روایت چینی نشان‌دهنده نیاز دولت چین برای ایجاد تغییراتی در راستای چالش‌های اقتصادی است.

۲-۳- روایت آمریکایی: احیاء آرمان‌های ژئوپلیتیکی

به‌طور کلی و با توجه به تجزیه و تحلیل گزارش‌ها و تحقیقات عمده در مورد ابتکار یک کمربند یک‌راه توسط اندیشکده‌های آمریکایی، به نظر می‌رسد به دلیل اینکه یک چالش مهم برای واشنگتن محسوب می‌شود، لحن اصلی پاسخ آمریکا به این ابتکار مثبت و خوشایند نیست. در رابطه با چرایی این نگاه منفی می‌توان دو نکته را در نظر گرفت. اول اینکه بزرگ‌ترین اقتصاد جهان از این ابتکار بزرگ به دور است. دوم اینکه با توسعه این ابتکار احتمالاً یک نظم جدید به رهبری چین ایجاد خواهد شد که تهدیدی برای نظم فعلی به رهبری آمریکا است. نکته قابل توجه این است که برخلاف شعارهای چینی که این پروژه صرفاً یک ابتکار اقتصادی است، روایت ایالات متحده بر اساس اسناد بالادستی و تحقیقات به عمل آمده مبتنی بر این باور است که ابتکار یک کمربند یک‌راه صرفاً یک پروژه ژئوپلیتیکی است. به‌طوری‌که در یکی از اسناد منتشر شده از سوی کاخ سفید آمده است که: سرمایه‌گذاری چین در زیرساخت‌ها و استراتژی‌های تجاری، آرمان‌های ژئوپلیتیکی این کشور را احیاء می‌کند (The White House: 2017: 46).

در واقع روایت آمریکایی توسط روابط فعلی این کشور با چین تعیین می‌شود. نسبت دادن این ابتکار به ژئوپلیتیک از چند منظر قابل پیگیری است. در آخرین سند ملی آمریکا که در سال ۲۰۱۷ منتشر شد، چین به‌عنوان یک قدرت تجدیدنظرطلب با اهداف مخرب در استراتژی امنیت ملی آمریکا معرفی شده است (NSS, 2018: 5). واشنگتن نگران تغییر موازنه قدرت و نظم ژئوپلیتیکی در آسیا است. چین با توسعه گسترده زیرساختی خود به‌ویژه راه آهن سریع‌السیر که برای عبور از کل آسیا طراحی شده، می‌تواند توازن موازنه استراتژیک را به نفع خود تغییر دهد. بنابراین شعار ایالات متحده در مورد این ابتکار، دقت و ظرافت یک قدرت در حال ظهور را در موقعیت و عملکرد خود را نشان می‌دهد.

۳-۳- روایت اروپایی: مشارکت مشروط

به‌طور کلی اتحادیه اروپا از نقش این ابتکار در جهت افزایش ارتباطات اروپا و آسیا استقبال می‌کند. رویکرد اتحادیه اروپا را می‌توان از نتیجه‌گیری شورای استراتژیک اروپا در مورد چین استنباط کرد که معتقد است روابط اتحادیه اروپا و چین باید به سمت بهبود زیرساخت و تجارت حرکت کند (Council of the European Union, 2016: 5). علاوه بر این، رویارویی با بحران بدهی

در منطقه یورو و بحران پناهندگان، تمایل به افزایش اتصال، ورود سرمایه‌گذاری خارجی و فرصت‌های تجاری را در حوزه شنغن تقویت کرده است. اما آن‌ها تردیدی‌های را در ذهن دارد. به‌عنوان مثال جیرکی کاستن نایب‌رئیس کمیسیون اروپا و نماینده اتحادیه اروپا در اجلاس ۲۰۱۷ یک کمربند یک‌راه ادعا کرد که این پروژه باید به تعدادی از اصول از جمله شفافیت، پایداری و همکاری پذیر پایبند باشد (Katainen: 2017). با این حال لازم به ذکر است که در بین کشورهای اروپایی دیدگاه‌ها در مورد این ابتکار به‌طور قابل توجهی متفاوت است. از نظر جغرافیایی کشورهای اروپای غربی در تحسین این ابتکار محافظه‌کار هستند. کشورهای فرانسه و انگلیس اگرچه تمایل به سرمایه‌گذاری خارجی در خارج از اروپا را دارند، اما با توجه به شوک‌های منفی بالقوه به اقتصاد داخلی که می‌تواند از این ابتکار نشأت بگیرد نگران هستند. در مقابل، بسیاری از کشورهای اروپای مرکزی و شرقی برای توسعه زیرساخت‌های محلی که به‌خوبی سازمان‌دهی نشده‌اند، اشتیاق زیادی به این ابتکار نشان داده‌اند. به‌طوری‌که، بیش از ۱۲ کشور در اروپای مرکزی و شرقی از جمله لهستان، مجارستان و رومانی. ابراز اشتیاق کرده و با چین تفاهم‌نامه امضاء کرده‌اند. در همین حال مجمع ۱۶+۱ که در سال ۲۰۱۲ توسط ۱۶ کشور اروپای مرکزی و شرقی با چین ایجاد شد، یک بستر مستحکم برای این ابتکار است. به‌طوری‌که وزیر امور خارجه مجارستان اذعان کرده است که در این منطقه نقش پیشرو چین در نظم جدید جهانی را به‌عنوان یک فرصت به‌جای تهدید چین نگاه کردیم (Peto, 2017).

۳-۴- روایت هندی: ایجاد یک حصار استراتژیک

دیدگاه هند از ابتکار یک کمربند یک‌راه را باید در متن گسترده‌تری از روابط هند و چین درک کرد. یکی از چالش‌های سیاست‌گذاران هندی، مدیریت روابط با چین است. در حال حاضر یک عدم تقارن بزرگ بین این دو اقتصاد وجود دارد. چینی‌ها از ظهور هند آسوده‌خاطر هستند اما دهلی‌نو نسبت به خیزش چین نگران است. از آنجاکه هر دو در یک بخش از جهان در حال قدرتمند شدن هستند، تنش اتفاقی اجتناب‌ناپذیر است. ی دانشمندان اظهار داشته‌اند که روابط هند و چین از چهار عنصر تشکیل می‌شود که شامل: درگیری، رقابت، همکاری و مهار است (Joshi, 2018).

یکی از منابع تنش اختلاف مرزی میان هند و چین است. در سال ۱۹۹۳ توافق‌نامه‌ای در مورد حفظ صلح پیرامون این مسئله امضا رسید و تاکنون ۱۹ دور گفتگو درباره این موضوع برگزار شده است. از طرف دیگر چین روابط محکمی با بسیاری از همسایگان هند از جمله پاکستان برقرار کرده است. در عین حال پکن روابط خوبی با هند دارد به‌طوری‌که چین با ۸۰ میلیارد دلار تجارت دوجانبه در سال ۲۰۱۸، شریک تجاری شماره یک هند بوده است. این تجارت به شدت به نفع چین است. زیرا صادرات هند تنها ۱۳ میلیارد دلار بوده است. با این حال، روابط اقتصادی لزوماً تنش‌ها را کاهش نداده است. دهلی معتقد است که پکن فناوری‌های هسته‌ای و موشکی به پاکستان منتقل می‌کند. اما

این نگرانی‌ها در چارچوب مهم‌ترین ابتکار نهادی پکن یعنی ابتکار یک کمربند یک راه چندین برابر شده است. در حالی که هند به شدت به سرمایه‌گذاری در زیرساخت و تولید نیازمند است، اما این کشور نه تنها از پیوستن به این ابتکار خودداری می‌کند، بلکه این ابتکار را بخشی از استراتژی محاصره هند توسط پکن می‌داند (Sachveda, 2018: 276-287).

به‌طور کلی دو دیدگاه در دهلی در مورد ابتکار یک کمربند یک راه وجود دارد. تعداد از محققان و اندیشمندان عدم حضور هند در اجلاس سال ۲۰۱۷ را شکستی بزرگ در سیاست خارجی و دوری از یک جدال پرزرق و برق عنوان کردند. این دیدگاه بر این باور است اگر همه پیامدهای اقتصادی و استراتژیک به صورت عقلانی مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد، هند می‌تواند عضوی مؤثر در این ابتکار باشد و از فرصت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری آن بهره‌بردار. آن‌ها بر این باورند که شرکت در این طرح اعتماد، رفاه متقابل و ثبات را به ارمغان می‌آورد.

با این وجود، دیدگاه دومی در هند وجود دارد که متفاوت از دیدگاه نخست است. به‌طور رسمی هند مخالف این ابتکار است. دلیل اصلی آن شاید در گام نخست و در ظاهر، کریدور اقتصادی چین و پاکستان به‌عنوان یکی از شریان‌های اصلی این ابتکار است. پس از راه‌اندازی این کریدور، پاکستان ۴۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری دریافت کرده است. مخالفت هند بر اساس این واقعیت است که این کریدور از هند عبور می‌کند. به نظر منطقی روشن است که چین توجهی به نگرانی هند نشان نداده است. بنابراین در اجلاس این ابتکار در سال ۲۰۱۷ به میزبانی پکن، هند به نشانه اعتراض شرکت نکرد. هند همچنین در مورد مدل مالی این ابتکار سوءظن دارد و معتقد است که احتمال دارد بار بدهی کشورهای گیرنده را افزایش دهد (Nayak, 2018: 477-478).

با این تفاسیر این پرسش مطرح می‌شود که مهم‌ترین خط گسل این نگرانی و چنین برداشتی چیست؟ نشانه‌های پاسخ به این پرسش را می‌توان در اهمیت کریدور اقتصادی چین و پاکستان جستجو کرد. روابط چین و پاکستان ویژه است. بر اساس طبقه‌بندی شرکا در دیپلماسی چین، پاکستان تنها کشوری است که به‌عنوان (شریک استراتژیک آب و هوایی) ذکر شده است. این بدان معنی است که در هر شرایطی دوستی چین و پاکستان ادامه خواهد داشت. بدون شک جایگاه استراتژیک پاکستان در جهان‌بینی دولت چین متأثر از اهمیت کریدور پاکستان - چین است. دولت چین برای اینکه بتواند اهداف متصور خود را با اتکا به این ابتکار محقق کند، نیاز به ارتباط مکانی در جهان فیزیکی دارد. از این منظر یک معبر جغرافیایی نیاز است تا اهداف اقتصادی عملی شود. از این‌رو، وزیر امور خارجه چین در گفتگوی با نخست‌وزیر پاکستان در سفر به اسلام‌آباد تأکید کرد: اگر ابتکار یک کمربند یک راه یک سمفونی باشد، کریدور اقتصادی چین و پاکستان اولین فصل آن است. از نظر زیرساخت، این کریدور شامل ارتقا جاده‌های پاکستان، ساخت بزرگراه‌های جدید و توسعه مترو در لاهور به‌عنوان پرجمعیت‌ترین شهر پاکستان است. پروژه اصلی این کریدور بندر گوادر است که از سال ۲۰۱۶ شروع به کار کرد. چین از این مسیر می‌تواند برای انتقال انرژی استفاده

کند. به طوری که از خلیج فارس به بندر گوادر و سپس از طریق خط آهن چین - پاکستان به استان سین کیانگ منتقل می‌شود (Hou, 2019: 28-29). با توجه به بدبینی دهلی‌نو به نظر می‌رسد که آن‌ها معتقدند که به لحاظ کارکردی، این کریدور اقتصادی نه تنها به توسعه اقتصادی، بلکه به سایر جنبه‌های همکاری خواهد انجامید و صرفاً یک گذرگاه مبتنی بر حمل و نقل سنتی و رشد اقتصادی نیست. در کنار کریدور اقتصاد چین و پاکستان، نگرانی بعدی را جاده ابریشم دریایی ایجاد می‌کند. جاده ابریشم دریایی یک راهرو آبی بین چین و اروپا از طریق اقیانوس هند است. برای دهلی‌نو مسئله گسترده‌ای است، زیرا اقیانوس هند یکی از مناطق اصلی مورد توجه نیروی دریایی هند است و مستقیماً با امنیت دریایی و منافع استراتژیک این کشور در ارتباط است. بنابراین به نظر می‌رسد که اشتیاق ضمنی و باطنی هند به توسعه زیرساخت‌ها، جای خود را به نگرانی‌های در مسائل ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی داده است که شایسته است مهم‌ترین رویدادها و عواملی که منجر به خلق این نگرانی در رهبران دهلی‌نو شده است با دقت زیادی مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد. به طور دقیق‌تر در بخش‌های بعدی تلاش خواهیم کرد تا به فراسوی نگرانی‌های چون کریدور چین و پاکستان نگاه شود.

۴- مخاطرات ژئواکونومیکي ابتکار يك كمر بند يك راه

۴-۱- پیامدهای اقتصادی کلان

ادعاهای جالبی در مورد بازگشت مالی ابتکار يك كمر بند يك راه و تأثیر آن بر رشد اقتصادی کشورهای شرکت‌کننده مطرح شده است. طبق برخی از منابع، پکن قول ۶ تا ۷ درصد بازده برای سرمایه‌گذاران بالقوه را داده است (Anand, 2017: 15). برخی از تحلیل‌گران بر این باورند که این ابتکار در حال حاضر باعث افزایش نرخ رشد تولید ناخالص داخلی به ارزش ۰٫۲۵، واحد درصد در سال ۲۰۱۵ شده است (Huang, 2015: 32).

اندیشمند دیگری در رابطه با تأثیر این ابتکار بر تولید ناخالص منطقه‌ای، بر این باور است که در چارچوب این ابتکار رابطه معناداری بین رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، راه‌آهن، صادرات، بهره‌وری نیروی کار و اشتغال شهرها وجود دارد. البته برای ارزیابی اینکه این ابتکار با تسریع رشد اقتصادی سود نسبی بیشتری به هند و چین می‌بخشد، نیاز به پیش‌بینی دقیق‌تر و قابل‌مقایسه‌تری دارد. می‌توان استدلال کرد که این پروژه از دو طریق بر تولید اقتصادی کشورهای شرکت‌کننده تأثیر می‌گذارد. در گام نخست به صورت مستقیم است و از طریق کمک سرمایه‌گذاری بر تولید ناخالص داخلی و در گام بعدی به صورت غیرمستقیم و از طریق کاهش هزینه‌های معاملات و در نتیجه افزایش کارایی (Hagga, 2016: 12). با در نظر گرفتن این دو مکانیسم، سه اندیشمند در مطالعات خود باهدف تأثیر این ابتکار بر تجارت و رشد در آسیا، ۳ سناریو را ارائه داده‌اند.

چین	هند	سناریوها
		سناریو اول
3.26	0.41	سود رفاهی (میلیارد دلار)
0.01	0.01	سود رفاهی (بر پایه تولید ناخالص داخلی)
3.2	0.71	سود صادرات (میلیارد دلار)
		سناریو دوم
4.91	15.22	سود رفاهی (میلیارد دلار)
0.09	0.24	سود رفاهی (بر پایه تولید ناخالص داخلی)
24.5	5.9	سود صادرات (میلیارد دلار)
		سناریو سوم
24.25	8.77	سود رفاهی (میلیارد دلار)
0.12	0.29	سود رفاهی (بر پایه تولید ناخالص داخلی)
36.9	7	سود صادرات (میلیارد دلار)

جدول ۱- افزایش درآمد واقعی

Table 1- Increase in Real Income

(Villafuerte, Corong, and Zhuang, 2017)

سناریو اول با بهبود حمل و نقل زمینی و دریایی محاسبه شده است. در این سناریو هند و چین در مقایسه با خط پایه خود در تولید ناخالص ملی فقط ۰,۰۱ درصد افزایش واحد دارند. سناریو دوم افزایش تسهیل تجارت را افزایش می دهد و سود قابل توجه تری را پیش بینی می کند که ۰,۲۴ درصد برای هند و ۰,۰۹ درصد برای چین است. نهایتاً سناریو سوم تأثیر احتمالی کاهش هزینه تجارت را بررسی می کند. نتایج این سناریو محافظه کارانه تر از سناریو اول است. به طوری که ۰,۲۹ درصد برای هند و ۰,۱۲ درصد برای چین پیش بینی شده است. از این رو با توجه به تولید ناخالص داخلی، سود مطلق چین در هر مدل بالاتر است. پژوهش دیگری توسط (Zhai) در سال ۲۰۱۷ صورت گرفته است که نتایج آن برای هند خوش بینانه تر است که در جدول زیر شرح داده شده است.

چین	هند	سناریوها
8	100	سناریو اول: افزایش سرمایه گذاری (میلیارد دلار)
109	143	سناریو دوم: اثر کاهش هزینه های تجارت (میلیارد دلار)
143	89	سناریو سوم: اثر بهبود بهره وری انرژی (میلیارد دلار)
258	332	سود انباشته

جدول شماره ۲- افزایش درآمد واقعی

Table 1- Increase in Real Income

Source: (Zhai, 2018)

در این مدل‌سازی، سود هند از نظر نسبی و مطلق در هر سناریو بیشتر از چین است و هند افزایش بیشتری در سهام سرمایه‌گذاری خود به دست خواهد آورد. جدا از ماهیت ذاتی نامطمئن پیش‌بینی رشد آینده، مطالعات انجام‌شده را نمی‌توان ارزیابی کاملی از تأثیر این ابتکار بر رشد اقتصادی در نظر گرفت. از طرف دیگر حتی مشاهده می‌شود که سود نسبی هند در قلمرو اقتصادی بیش از چین است و اگر چنین باشد باید گفت که عدم مشارکت هند در این ابتکار حداقل به موقعیت نسبی دهلی آسیب می‌رساند. بنابراین با توجه به وجود عدم اطمینان در نتایج به‌دست‌آمده، پیش‌بینی می‌شود که این ابتکار برای هند از منظر رشد تولید ناخالص داخلی خوب باشد.

۴-۱-۱- امنیت تجارت و انرژی

همان‌طور که در بخش قبل نشان داده شد، می‌توان استدلال کرد که از نظر رشد ناخالص داخلی، هند برنده نسبی در مقایسه با چین است. پیگیری نتایج اقتصادی این ابتکار از ویژگی‌های آن نیز می‌تواند قابل استناد باشد که از طریق ظرفیت‌های حمل‌ونقل، خطوط راه‌آهن و خط لوله نفت و گاز است. گزینه دیگری که این پروژه می‌تواند به خطوط ارتباطی بسیار آسیب‌پذیر دریایی در اقیانوس هند ارتباط داشته باشد، انگیزه‌های متعددی است که پکن در این چارچوب دنبال می‌کند. در اوایل سال ۲۰۱۰ حدود ۶۰ درصد از تجارت بین‌المللی چین از طریق دریا انجام می‌شد که بیشتر آن از طریق اقیانوس آرام و هند انجام می‌گرفت. با توجه به امنیت انرژی باید خاطر نشان کرد که پکن بیش از ۶۰ درصد نفت و ۳۰ درصد گاز طبیعی را وارد می‌کند. مطابق آمارهای اخیر، ۴۲٫۵ درصد از واردات نفت چین از غرب آسیا و ۱۷٫۲ درصد از آفریقا نشأت می‌گیرد. که در مجموع ۶۰ درصد آن از تنگه مالاکا و الباقی آن از سایر مسیرهای دریایی واقع در آسیای جنوب شرقی و خاورمیانه عبور می‌کند (Khurana, 2016: 5)

تمرکز کردن به‌طور خاص بر اقیانوس هند حدود ۹۰ درصد از واردات هیدروکربن و ۴۰ درصد از کل تجارت بین‌المللی چین را در برمی‌گیرد. مسئله نگران‌کننده برای چین این است که همه مناطق دریایی مربوط در حال حاضر تحت سلطه نیروی دریایی آمریکا است. بنابراین خطوط مهم تأمین انرژی و مسیرهای صادراتی چین در برابر ایالات متحده آمریکا و متحدان آن یعنی هند و ژاپن بسیار آسیب‌پذیر است، که به‌عنوان «معضل مالاکا» از آن یاد می‌شود (Yoshihara, 2012: 191). بنابراین ابتکار یک کمربند یک راه این معضل را می‌تواند از سه طریق کاهش دهد. چین و سایر کشورها در حال حاضر انرژی قابل توجهی را به دلیل تأمین بیش‌ازحد شبکه و اثرات گلوگاه‌ها از دست می‌دهند. لذا توسعه زیرساخت این تلفات را کاهش می‌دهد. بر اساس مطالعات انجام‌شده، توسعه زیرساخت‌ها، بهره‌وری انرژی را تا سال ۲۰۳۰ حدود ۲٫۵ درصد را افزایش خواهد داد.

ثانیا تخمین زده‌شده است که کشورهای درگیر در این ابتکار به ترتیب ۵۸٫۸ درصد نفت، ۷۹٫۹ درصد گاز طبیعی و ۵۰ درصد زغال‌سنگ اثبات‌شده در جهان را داشته باشند (Duan, 2017: 535). بنابراین احداث خط لوله گاز و نفت و حتی استفاده از انرژی‌های خورشیدی و بادی می‌تواند

وابستگی چین به واردات انرژی دریایی را کاهش دهد.

نهایتاً راهروهایی زمینی که چین به امکانات دریایی اقیانوس هند متصل می‌کند، مسیرهای جایگزینی را برای حمل‌ونقل نفتی خاورمیانه و آفریقا که شاید در معرض آسیب‌پذیری باشد را فراهم می‌سازد. بنابراین ابتکار یک کمربند یک‌راه که به‌طور مثبت امنیت انرژی پکن را تأمین می‌کند، قدرت نسبی هند را در مقابل پکن کاهش می‌دهد.

۴-۱-۲- نفوذ اقتصادی در منطقه

اگرچه دو بخش قبلی تصویر واضحی از نقاط ضعف هند در برابر چین را به دست نمی‌دهد، اما هنگامی که از نفوذ اقتصادی در منطقه یعنی سهم در تجارت بین‌المللی، سرمایه‌گذاری و مالکیت زیرساخت‌ها سخن به میان می‌آید، عدم خوش‌بینی هند در مورد این ابتکار آشکار می‌شود. ابتکار یک کمربند یک‌راه ممکن است از طریق مالکیت مستقیم و یا اجاره طولانی‌مدت تأسیسات مهم و زیرساختی مانند بنادر، فرودگاه‌ها و یا زیرساخت‌ها انرژی، نفوذ منطقه‌ای چین را افزایش دهد. به‌عنوان مثال، زمانی که پکن یک بندر بزرگ دریایی و یک فرودگاه را برای سریلانکا ساخت، سریلانکا به علت بدهی فراوان ناگزیر شد تا تسهیلات ۹۹ ساله‌ای را به چین تحویل دهد. علاوه بر این، چین ۷۰ درصد سهم یک بندر را در میانمار در اختیار دارد. همچنین خطر بالای بحران بدهی پاکستان به دلیل وام‌های پکن به شدت هند را نگران کرده است (Ananda, 2017: 8).

مطابق گزارش‌ها، دولت چین قبلاً تلفات اقتصادی این ابتکار را در پاکستان و میانمار پیش‌بینی کرده است و بدون شک اگر بازده اقتصادی مورد انتظار رهبران پکن را نداشته باشد، باعث می‌شود این کشور به‌طور مستقیم عناصر اصلی زیرساخت‌های منطقه را کنترل کند. افزون بر این‌ها، اجرای صحیح این ابتکار مستلزم سازوکار و نهادهای مؤثرتر همکاری چندجانبه منطقه‌ای است که بانک زیرساخت آسیایی و صندوق اقتصادی راه ابریشم از مصادیق آن‌ها است. این نهادها می‌توانند به‌عنوان عناصر اصلی در افزایش و همچنین قانونی کردن نفوذ منطقه‌ای چین در نظر گرفته شوند. در این میان، ASEAN که ادعا می‌کند یک نیروی هنجار ساز منطقه‌گرایی در آسیا است، در روابط با چین همسو عمل می‌کند (Ananda, 2017: 8).

در پرتو ارزیابی فوق می‌توان نتیجه گرفت که اگرچه مشارکت هند در این ابتکار می‌تواند دستاوردهای اقتصادی را برای هند داشته باشد، اما نفوذ منطقه‌ای، مالکیت و کنترل بر زیرساخت‌ها در کشورهای چون پاکستان و میانمار موضوعی است که مقامات هند را نگران کرده است.

۴-۲- مخاطرات نظامی و ژئواستراتژیکی ابتکار یک کمربند یک راه

۴-۲-۱- مثلث نظامی چین، هند و پاکستان

دولت چین ابتکار یک کمربند یک‌راه را یک پروژه کاملاً اقتصادی و بدون ملاحظه نظامی معرفی کرده است. اینکه این ادعا درست است یا خیر، مورد توجه این بخش نیست. زیرا چارچوب واقع‌گرایی ساختاری فرض می‌کند که ساختار بین‌المللی توسط قابلیت‌ها تعریف می‌شود نه اهداف،

از این رو، حتی پروژه‌های صرفاً اقتصادی نیز می‌تواند تأثیرات مهمی در موازنه نظامی میان کشورها بگذارد، به‌ویژه در مناطق کوهستانی بین آسیای جنوبی و سرزمین اوراسیا. به‌طور کلی جغرافیا یک عامل ثابت یا تغییرپذیر نیست چرا که فناوری به‌طور طبیعی تأثیر آن را بر روابط بین کشورها تغییر می‌دهد (Cohen, 2015: 345). ساخت‌وساز جاده‌ها، راه‌آهن، فرودگاه در مناطق آسیا و اوراسیا مدت‌ها منبع اصطکاک میان پکن و دهلی بوده است.

علی‌رغم وضعیت مشاخره آمیز مناطق مرزی دو کشور در امتداد اصطلاح (خط کنتر واقعی) بخش عمده ارتش آزادی‌بخش مردم چین در مناطق پرجمعیت شرقی واقع شده است که وظیفه رسیدگی به شورش‌های احتمالی اویغورها و تبتی‌ها را بر عهده‌دارند (Joshi, 2011: 561). در هند نیز نیروهای مرزی به دلیل تهدید ضمنی دائمی، بیش‌ازحد به سمت پاکستان و دره کشمیر کشیده شده‌اند. ابتکار یک کمر بند یک‌راه مستقیماً به فلات تبت نمی‌رسد، بنابراین هیچ تأثیر مستقیمی به موازنه نظامی در بخش شرقی چین و هند ندارد. با این وجود، ارتباط زمینی موجود بین چین و پاکستان را به‌طور قابل توجهی گسترش می‌دهد و به این دلیل ادعا می‌شود که تهدیدی برای هند محسوب می‌شود (Holslag, 2009: 820).

نقطه ورودی و ستون فقرات کریدور اقتصادی چین و پاکستان، بزرگراه کارکوم در پاکستان است که دو کشور را از طریق زمین به هم وصل می‌کند. از سال ۱۹۷۹ این مسیر برای تأمین مواد برنامه هسته‌ای پاکستان و حمایت طالبان در طول جنگ شوروی مورد استفاده قرار گرفت (Gupta, 2015). با این وجود، توسعه بیشتر بزرگراه توانایی چین در کمک به ارتش پاکستان را افزایش خواهد داد.

روش دیگری که ممکن است این ابتکار موازنه نظامی را تغییر دهد، استقرار گسترده نیروهای چین در امتداد کریدور چین و پاکستان است. مرز هند و پاکستان یکی از مناطق به‌شدت نظامی شده جهان است. در حالی که محل دقیق استقرار نیروهای دو طرف مشخص نیست، گفته می‌شود ارتش پاکستان بالغ بر ۵۶۰ هزار سرباز فعال در این منطقه دارد تا در صورت درگیری با ارتش هند مقابله کنند (Iss, 2018: 291). حضور محدود نظامی چین در پاکستان از نظر تاریخی تأیید شده است. در گذشته پکن نیروهای امنیتی را باهدف تأمین امنیت کارگران و دارایی‌های این کشور مستقر کرده است. محافظت از اتباع چین علیه عناصر ستیزه‌جو در پاکستان یک مسئله اساسی در پروژه کریدور پاکستان و چین بوده است. از این رو، احتمال استقرار نیروها امنیتی چین در منطقه (وابسته در میانمار) قابل تأمل است. این حضور نظامی می‌تواند ادعاهای حاکمیت هند در مناطق مورد مناقشه مرزی و سایر منافع امنیتی، به‌ویژه در مقابل چین و پاکستان را تضعیف کند.

۴-۲- تقویت یگان دریایی در اقیانوس هند

اقیانوس هند بواسطه صفات بی نظیر ژئوفیزیکی و حجم بالایی از تجارت دریایی، دارای

پیامدهای امنیت منطقه ای است. پیامدهای حضور گسترده و دائمی نیروی دریایی چین در اقیانوس هند برای هند بسیار زیاد است و به طور بالقوه تعادل کلی قدرت را به نفع چین تغییر می دهد. نیروی دریای هند در تنگه مالاکا یک حضور حداقلی است. در حالی که استراتژی دریایی چین به طور سنتی باهدف آماده سازی برای درگیری احتمالی بر سر تنگه تایوان و مقابله با پتانسیل مداخله ایالات متحده، طراحی شده است. از اوایل دهه ۲۰۰۰ پکن علاقه مندی رو به رشدی در منطقه اقیانوس هند دارد و از لحاظ تاریخی می توان از وجود یک معضل امنیتی میان هند و چین در این منطقه سخن گفت. منبع بی اعتمادی هند، شبکه پر آوازه تأسیسات دریایی ساخته شده توسط پکن در نزدیکی هند است. این شبکه برای اولین بار توسط تحلیل گران آمریکایی به عنوان «رشته مروارید» نام گذاری شد که در ادبیات و رسانه ها هندی از اهمیت بالایی برخوردار است (Marantido, 2014: 1). در واقع برخی از نشانه ها این احتمال را می دهند که حتی اگر منطق اصلی تحولات در جاده ابریشم دریایی تجاری باشد، چین در حال افزایش برنامه های دریایی خود در منطقه اقیانوس هند است. گفته می شود افسران چینی از این ابتکار به عنوان گامی مهم در استقرار نیروی دریایی خارج از کشور استقبال کرده اند. در چارچوب جاده ابریشم جدید، اولین پایگاه دریایی خارج از چین در جیوتی در سال ۲۰۱۷ تأسیس شد که مطابق گزارشات، پاکستان نیز آماده میزبانی پانصد هزار شهروند و تفنگدار دریایی چین است (Brewster, 2018).

از نظر فرضی، یک پایگاه دائمی نیروی دریایی چین در اقیانوس هند می تواند آسیب پذیری هند را افزایش دهد. استقرار تسلیحات نظامی در پاکستان می تواند توازن قدرت دریایی در دریای عرب را به نفع چین تغییر دهد. این تسلیحات دریایی می توانند به طور بالقوه بر هر گونه مخالفت نیروی دریایی هند غلبه کنند و تجارت هند را آسیب پذیر سازند. به طور منظم، حتی یک حضور نیمه دائمی - که بعداً می تواند دائمی شود - حضور نیروی دریایی چین در منطقه اقیانوس هند پیامدهای عمده ای برای هند در زمان صلح همانند جنگ دارد. به طوری که افزایش حضور چین در منطقه به طور حتم منجر به مشارکت بیشتر نیروی دریایی پکن در مسائل مختلف امنیتی منطقه خواهد شد، که تا کنون عمدتاً تحت نظارت نیروی دریایی هند قرار دارد، بنابراین به طور بالقوه نقش هند به عنوان تامین کننده امنیت اولیه منطقه کاهش می یابد.

به طور کلی، افزایش قدرت و نفوذ دریایی چین در منطقه می تواند به طور بالقوه مزیت ژئواستراتژیک هند را به چالش بکشد و به وضوح هند دیگر نمی تواند مزایای استراتژیک محل استقرار خود را مسلم بداند. با در نظر داشتن همه این ها و مراجعه به بخش روش شناسی، جاده ابریشم دریایی علاوه بر امکانات تجاری، می تواند به تغییر موازنه نیروی دریایی چین و هند منجر شود. در حالی که تعداد کشتی های ارتش آزادی بخش در منطقه اقیانوس هند در حال افزایش است، اما باید این نکته را در نظر داشت که همکاری هند و آمریکا در این منطقه مانع بزرگی برای جاه طلبی های نظامی پکن محسوب می شود.

۴-۲-۳- تغییرات ژئواستراتژیکی منطقه

مسئله‌ای که تغییر قدرت نسبتاً چشم‌گیری را به نفع چین رقم می‌زند، ادغام منطقه‌ای و نقشی است که پکن به‌عنوان منبع سرمایه‌گذاری و قدرت پیشرو در آن ایفا می‌کند. سرزمین اصلی آسیای جنوبی و منطقه اقیانوس هند را می‌توان یک فضای استراتژیک بسته توصیف کرد (Brewster, 2017: 270). به این ترتیب، در حالی که این تصویر وجود دارد که شبه‌قاره هند یک جزیره است و برای نیروی‌های زمینی قابل نفوذ، کاملاً غیرقابل نفوذ است، ممکن است در برابر نیروهای چینی که در فلات تبت آموزش‌دیده برای جنگ کوهستانی مجهز شده‌اند، اغراق‌آمیز باشد. در چنین پیکربندی ژئوپلیتیکی، هدف اصلی ژئوپلیتیکی هند، کنترل مستقیم و غیرمستقیم اکثر جمعیت و شبه‌قاره هند است (Friedman, 2008).

افزون بر این‌ها، باوجود خصومت با پاکستان، هند بر این باور است که هیچ رقیب همسانی در منطقه ندارد. بنابراین هنگامی که سطح کنترل لازم در جنوب آسیا تأمین شود، تحلیل‌گران ژئوپلیتیک هند ضرورت بعدی را ایجاد منطقه دفاعی دریایی می‌دانند. انگیزه این امر نه تنها امنیت، بلکه دغدغه‌های اقتصادی نیز است. هند نیز مانند چین در بحث تجارت و انرژی بین‌المللی به شدت به اقیانوس هند وابسته است. اقیانوس هند که توسط خشکی‌های قاره‌ای از هر جهت مهر و موم شده است، فقط از طریق تعداد اندکی از مسیرهای باریک مانند کانال سوئز و باب‌المندب از مدیترانه، تنگه هرمز از خلیج فارس، تنگه مالاکا از اقیانوس آرام و مسیر کیپ از اقیانوس اطلس جنوبی قابل دسترسی است. همچنین کرانه اوراسیا توسط رشته‌کوه‌های بلند، بیابان‌های گسترده و جنگل‌های انبوه محصور شده است. به همین دلیل قدرت‌های بزرگ اوراسیا مانند چین و روسیه در اقیانوس هند حضور نداشتند و در عوض این حوزه تحت سلطه قدرت‌های دریایی دور مانند پرتغال، انگلیس و اخیراً ایالات متحده آمریکا بوده است (Brewster, 2017: 271). از این دیدگاه، ایالات متحده به‌عنوان یک تهدید واقع‌بینانه در نظر گرفته نمی‌شود. چراکه هدف بلندمدت دهلی، تسلط نیروی دریایی منطقه به کمک شریک فعلی قوی‌تر است (Tellis, 2015: 493). از این رو، تخریب هرگونه قدرت خارجی متخاصم بالقوه از طریق سلطه یافتن در اقیانوس هند، یکی از منافع اصلی هند است. بنابراین ابتکار یک کمربند یک‌راه هر دو مانع جغرافیایی را از طریق حضور همان قدرت متخاصم بالقوه در معرض خطر قرار می‌دهد.

علاوه بر این، هند از تلاش چین برای ساخت پروژه‌هایی در کشورهای همسایه هند (مانند بنگلادش، میانمار، سریلانکا و پاکستان) بسیار محتاط است، پروژه‌هایی که ممکن است یک مزیت استراتژیک اضافی برای پکن در رقابت با هند ایجاد کنند. همچنین باید در نظر داشت که چین به عنوان یک قدرت رو به رشد، نظم موجود را زیر سوال می‌برد و قصد دارد ساختاری مطلوب‌تر برای منافع خود ایجاد کند. چنین تغییری، اگر به نفع چین باشد، عمیقاً بر منافع استراتژیک و ملی دهلی نو تأثیر می‌گذارد.

نتیجه گیری

رابطه پیچیده و چندلایه دو غول آسیایی که با وابستگی اقتصادی شکل گرفته، دارای نشانه‌های از بی‌اعتمادی و رقابت قدرت است. این پژوهش طیف وسیعی از ابعاد ابتکار یک کمربند یک‌راه را مورد ارزیابی قرارداد. اما رویکرد نظری خود را بر یک دیدگاه واقع‌گرایانه ساختاری باریک محدود کرد. با توجه به یافته‌های بخش‌های تحلیلی قبلی نتیجه‌گیری می‌شود که این ابتکار در کوتاه‌مدت تنها اندکی از توانایی چین را برای طرح قدرت نظامی در اقیانوس هند افزایش می‌دهد، اما در بلندمدت جایگاه پکن را به‌عنوان یک منبع سرمایه‌گذار و محرک در ادغام منطقه‌ای، تقویت می‌کند. از این رو اگر به‌صورت توأمان جنبه‌های اقتصادی و نظامی این ابتکار در نظر گرفته شود، توزیع قدرت نسبی به نفع چین است.

آسیا به زیرساخت‌ها، نیاز گسترده و رو به رشدی دارد. در این میان ظهور چین به‌عنوان یک بازیگر استراتژیک و اقتصادی در منطقه، چشم‌انداز اتصال در آسیا را تغییر داده است. پکن احساس جدیدی از اراده سیاسی برای انجام اقدامات ارتباطی منطقه‌ای نشان داده است، تغییری که باعث تغییر فضای امنیتی برای همسایگان از جمله هند شده است. همکاری روزافزون پکن با همسایگان هند، باعث ایجاد ناراحتی در دهلی شده است. مانند هر قدرت در حال ظهور با آرمان‌های جهانی، چین به دنبال گسترش حضور و افزایش مشخصات خود به خارج از همسایگان خود است. به‌طور طبیعی با افزایش نفوذ پکن در جنوب آسیا، هند با چالش مدیریت روابط خود با بزرگ‌ترین همسایه و رقابت برای حفظ برجستگی خود در منطقه روبه‌رو می‌شود. به‌غیراز گزینه طبیعی چنین ابتکاری توسط یک قدرت متخاصم بالقوه، محل اختلاف هند، کریدور اقتصادی چین و پاکستان است. بندر گوادر که چندان از کراچی دور نیست، اکنون به‌طور کامل توسط چین اداره می‌شود. توسعه پروژه‌های بیشتری مانند گوادر می‌تواند چالشی برای دهلی در دو حوزه باشد. نخست در قالب سرمایه‌های عظیم چین و دیگری استراتژی سریع و حضور نظامی و امنیتی در اقیانوس هند که شامل پروژه‌های دریایی در کشورهای همسایه مانند سریلانکا و بنگلادش است.

تقویت ارتباط زمینی بین چین و اقیانوس هند ممکن است توازن فعلی نیروی دریایی موجود در آنجا را در کوتاه‌مدت وارونه جلوه دهد، اما با توجه به مزیت قابل توجه چین در توانایی‌های کلی و موقعیت تثبیت شده آن در جنوب شرقی آسیا هنوز هم آن را در موقعیت مطلوبی برای افزایش تدریجی نیروی دریایی در بلندمدت قرار می‌دهد. ترس از جنگ احتمالی در دو جبهه، یکی در غرب علیه پاکستان و دیگری در شمال شرقی علیه چین در سال ۱۹۶۲ در افکار استراتژیک هند تاثیر داشته و نمی‌تواند از احتمال ظهور اتحاد چین و پاکستان صرف نظر کند. البته باید توجه داشت که تحول ژئوپلیتیک جنوب آسیا و اقیانوس هند و ارائه دیدگاهی آماري به آن تا زمانی که ظرفیت دقیق حمل‌ونقل زمینی مشخص نشده باشد، دشوار است. اما با در نظر گرفتن محدودیت دسترسی به اطلاعات آماری و نظامی و ماهیت سوداگرانه ادبیات ثانویه می‌توان استدلال کرد که تغییر

موازنه قدرت بر علیه هند در حال ظهور است و بدین سبب هند تمایل به پذیرفتن این ابتکار چینی ندارد.

منابع فارسی

۱. اختیاری‌امیری، رضا، و شفقت‌نیا، جواد (۱۴۰۱)، سیاست هند در برابر ابتکار یک کمربند-یک‌راه. پژوهش‌نامه ایرانی سیاست بین‌الملل، ۱۱(۲).
۲. تیشه‌یار، ماندانا، فتحی، محمدجواد، دشتگرد، مجید (۱۳۹۷)، رقابت هژمونیک هندوستان و چین در جنوب و جنوب شرق آسیا (با تاکید بر مولفه‌های اقتصادی و نظامی)، فصلنامه مطالعات شبه قاره، ۱۰(۳۴).
۳. جمشیدی، محمد، خاتمی، حسام (۱۳۹۷)، نقش ابتکار «یک کمربند و یک راه» در نظم نوین اقتصاد جهانی، فصلنامه سیاست، ۵۰(۱).
۴. هادیان، ناصر، و بازوند، مهدی (۱۴۰۰)، رشد چین و سیاست خارجی آمریکا و هند در قبال یکدیگر از سال ۲۰۰۱-۲۰۱۹، فصلنامه مطالعات بین‌الملل، ۱۴(۲).
۵. هراتی، محمدجواد، و ظفری، محمود (۱۳۹۶)، واقع‌گرایی ساختاری و دیپلماسی دولت پهلوی در قبال ائتلاف قدرت‌های بزرگ، پژوهش‌های انقلاب اسلامی، ۶(۲۱).

English References

1. Anand, B.V. (2017). *The Impact of China's "One Belt, One Road" Strategy on Political, Military and Eco-nomic Situations in the Asia-Pacific Region, Occasional Paper, September*, New Delhi: Vivekananda International Foundation.
2. Brewster, David (2017), 'Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of Chi-na's New Pathways in the Indian Ocean', *Geopolitics*, available online at :https://www.researchgate.net/publication/307522284_Silk_Roads_and_Strings_of_Pearls_The_Strategic_Geography_of_China's_New_Pathways_in_the_Indian_Ocean/citation/download
3. Brewster, David (2018), 'China's new network of Indian Ocean bases', *The Interpreter*, The Lowy Institute. available online at <https://www.loyyinstitute.org/the-interpreter/china-s-play-military-bases-eastern-indian-ocean>
4. Council of the European Union (2016) Council Conclusions On EU Strategy On China. Brussels, available online at: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11252-2016-INIT/en/pdf>
5. Duan, Fei. Qiang Ji. Bing-Yue Liu. Ying Fan (2018), 'Energy Investment Risk

- Assessment for Nations along China's Belt and Road Initiative', *Journal of Cleaner Production*, volume 170, pages 353- 547
6. Friedman, G. (2008), *The Geopolitics of India: A Shifting, Self-Contained World* available online at. <https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-india-shifting-self-contained-world?older=1277249753>
 7. Gupta, S. (2018), 'China and India are friends-to-be under Modi and Xi', *East Asia Forum*, available online at: <http://www.eastasiaforum.org/2018/05/13/china-and-india-are-friends-to-be-under-modi-and-xi/>
 8. Haggai, Kanenga (2016), 'One Belt One Road Strategy in China and Economic Development in the Concerning Countries', *World Journal of Social Sciences and Humanities*, volume 2 No 1
 9. Holslag, jonathan (2009), 'The Persistent Military Security Dilemma between China and India', *Journal of Strategic Studies*, volume 32, issue 6
 10. Hou, Yuxiang (2019), *Impact of China's One Belt One Road Initiative at Different Geographical Scales*, Undergraduate Honors Theses
 11. Huang, yiping (2016), 'Understanding China's Belt and Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment', *China Economic Review*, Volume 40, pages 314-321
 12. International Cooperation". Presentation, Brussels, May 15, 2017
 13. Jian ye (2019), *Community of Shared Future for Mankind: The Code of Contemporary Chinese Diplomatic Philosophy*, *The Frontiers of Society, Science and Technology*, Vol. 1, Issue 1
 14. Katainen, Jyrki (2017), "Leaders' Roundtable Of The Belt And Road Forum For The White House (2018), *National Security Strategy of the united states of America*
 15. Khurana, Gurpreet (2016a), 'China as an Indian Ocean power: trends and implications', *Maritime Affairs*, Vol. 12 (1)
 16. Marantidou, Virginia (2014), 'Revisiting China's "String of Pearls" Strategy: Places "with Chinese Characteristics" and their Security Implications', *Issues & Insights*, 14
 17. Mearsheimer, John (2001), *The Tragedy of Great Power Politics*, New York: W.W. Norton & Company
 18. Mearsheimer, John (2006), 'Structural Realism', in: T. Dunne, M. Kurki, and S. Smith (eds.): *International Relations Theories: Discipline and Diversity*, Oxford: Oxford University Press

19. Nayak, pulin (2018), One Belt One Road: the India perspective, available online at: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/24.pdf>
20. Peto, Sandor (2017), "Hungary Launches Rail Link Tender As CEE-China Summit Starts". Reuters, <https://www.reuters.com/article/china-hungary-easteurope/hungary-launches-rail-link-tender-as-cee-china-summit-starts-idUSL8N1NW0IC>
21. Sachveda, golshan (2018), Indian Perceptions of the Chinese Belt and Road Initiative, Jawaharlal Nehru University, available online at: https://www.researchgate.net/publication/329423526_Indian_Perceptions_of_the_Chinese_Belt_and_Road_Initiative/link/5c0a7cab299bf139c745b345/download
22. SS (2018), 'SectionSix: Asia', in: The Military Balance, available online at: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/04597222.2018.1416982>
23. Taneja, Pradeep (2017), Why India missed China's Belt and Road summit, Publishede by lowy institute, available online at: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-india-missed-china-s-belt-and-road-summit>
24. Tellis, Ashley (2015), 'US-India Relations: The Struggle for Enduring Partnership', in: D.M. Malone, C.R. Mo-han, and S. Raghavan (eds. 2015): The Oxford Hand-book of Indian Foreign Policy, Oxford: Oxford University Press
25. Waltz, Kenneth (1979), Theory of International Politics, New York: Random House.
26. Wang Yi (2018), The Belt and Road Initiative Is Not a "Marshall Plan" but a Vivid Practice of Jointly Building a Community with a Shared Future for Mankind, available online at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1588358.shtml
27. Yoshihara, toshi (2012), 'Chinese Views of India in the Indian Ocean: A Geopolitical Perspective', Strategic Analysis
28. Zhai, F. (2018). 'China's Belt and Road Initiative: A Preliminary Quantitative Assessment', Journal of Asian Economics

Translated References to English

1. Anand, B.V. (2017). *The Impact of China's "One Belt, One Road" Strategy on Political, Military and Eco-nomic Situations in the Asia-Pacific Region, Occasional Paper, September*, New Delhi: Vivekananda International Foundation.
2. Brewster, David (2017), 'Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of Chi-na's New Pathways in the Indian Ocean', Geopolitics,. available online at

- :https://www.researchgate.net/publication/307522284_Silk_Roads_and_Strings_of_Pearls_The_Strategic_Geography_of_China's_New_Pathways_in_the_Indian_Ocean/citation/download
3. Brewster, David (2018), 'China's new network of Indian Ocean bases', The Interpreter, The Lowy Institute. available online at <https://www.loyyinstitute.org/the-interpretor/china-s-play-military-bases-eastern-indian-ocean>
 4. Council of the European Union (2016) Council Conclusions On EU Strategy On China. Brussels, available online at: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11252-2016-INIT/en/pdf>
 5. Duan, Fei. Qiang Ji. Bing-Yue Liu. Ying Fan (2018), 'Energy Investment Risk Assessment for Nations along China's Belt and Road Initiative', Journal of Cleaner Production, volume 170, pages 353- 547
 6. Ekhtiyari Amiri, R., Shafqatnia, J. (1401). India's policy against One-Belt-One-Road initiative. Iranian Journal of International Politics, 11(2). **(In Persian)**
 7. Friedman, G. (2008), The Geopolitics of India: A Shifting, Self-Contained World available online at. <https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-india-shifting-self-contained-world?older=1277249753>
 8. Gupta, S. (2018), 'China and India are friends-to-be under Modi and Xi', East Asia Forum, available online at: <http://www.eastasiaforum.org/2018/05/13/china-and-india-are-friends-to-be-under-modi-and-xi/>
 9. Hadian, Nasser, Bazund, Mehdi (1400), The growth of China and the foreign policy of America and India towards each other from 2001-2019), *International Studies Journal*, 14(2). **(In Persian)**
 10. Haggai, Kanenga (2016), 'One Belt One Road Strategy in China and Economic Development in the Concerning Countries', World Journal of Social Sciences and Humanities, volume 2 No 1
 11. Herati, Mohammad Javad, Zafari, Mahmoud (2016), Structural Realism and Diplomacy of the Pahlavi Government towards the Coalition of Great Powers, *Islamic Revolution Studies*, 6(21). **(In Persian)**
 12. Holslag, jonathan (2009), 'The Persistent Military Security Dilemma between China and India', Journal of Strategic Studies, volume 32, issue 6
 13. Hou, Yuxiang (2019), Impact of China's One Belt One Road Initiative at Different

- Geographical Scales Geographical Scales, Undergraduate Honors Theses
14. Huang, yiping (2016), 'Understanding China's Belt and Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment', *China Economic Review*, Volume 40, pages 314-321
 15. International Cooperation". Presentation, Brussels, May 15, 2017
 16. Jamshidi, Mohammad, Khatami, Hossam (2017), The Role of "One Belt and One Road" Initiative in the New World Economic Order, *Politics Quarterly*, 50(1). **(In Persian)**
 17. Jian ye (2019), Community of Shared Future for Mankind: The Code of Contemporary Chinese Diplomatic Philosophy, *The Frontiers of Society, Science and Technology*, Vol. 1, Issue 1
 18. Katainen, Jyrki (2017), "Leaders' Roundtable Of The Belt And Road Forum For The White House (2018), National Security Strategy of the united states of America
 19. Khurana, Gurpreet (2016a), 'China as an Indian Ocean power: trends and implications', *Maritime Affairs*, Vol. 12 (1)
 20. Marantidou, Virginia (2014), 'Revisiting China's "String of Pearls" Strategy: Places "with Chinese Characteristics" and their Security Implications', *Issues & Insights*, 14
 21. Mearsheimer, John (2001), *The Tragedy of Great Power Politics*, New York: W.W. Norton & Company
 22. Mearsheimer, John (2006), 'Structural Realism', in: T. Dunne, M. Kurki, and S. Smith (eds.): *International Relations Theories: Discipline and Diversity*, Oxford: Oxford University Press
 23. Nayak, pulin (2018), One Belt One Road: the India perspective, available online at: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/24.pdf>
 24. Peto, Sandor (2017), "Hungary Launches Rail Link Tender As CEE-China Summit Starts". Reuters, <https://www.reuters.com/article/china-hungary-easteurope/hungary-launches-rail-link-tender-as-cee-china-summit-starts-idUSL8N1NW0IC>
 25. Sachveda, golshan (2018), Indian Perceptions of the Chinese Belt and Road Initiative, Jawaharlal Nehru University, available online at: https://www.researchgate.net/publication/329423526_Indian_Perceptions_of_the_Chinese_Belt_and_Road_Initiative/link/5c0a7cab299bf139c745b345/download
 26. SS (2018), 'SectionSix: Asia', in: *The Military Balance*, available online at: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/04597222.2018.1416982>
 27. Taneja, Pradeep (2017), Why India missed China's Belt and Road summit, Publishede

- by lowy institute, available online at: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-india-missed-china-s-belt-and-road-summit>
28. Tellis, Ashley (2015), 'US-India Relations: The Struggle for Enduring Partnership', in: D.M. Malone, C.R. Mo-han, and S. Raghavan (eds. 2015): *The Oxford Hand-book of Indian Foreign Policy*, Oxford: Oxford University Press
 29. Tishehtabar, Mandana, Fathi, Mohammad Javad, Dashtgerd, Majid (2017), Hegemonic competition between India and China in South and Southeast Asia (with emphasis on economic and military components), *Subcontinental Studies*, 10(34) **(In Persian)**
 30. Waltz, Kenneth (1979), *Theory of International Politics*, New York: Random House.
 31. Wang Yi (2018), *The Belt and Road Initiative Is Not a "Marshall Plan" but a Vivid Practice of Jointly Building a Community with a Shared Future for Mankind*, available online at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1588358.shtml
 32. Yoshihara, toshi (2012), 'Chinese Views of India in the Indian Ocean: A Geopolitical Perspective', *Strategic Analysis*
 33. Zhai, F. (2018). 'China's Belt and Road Initiative: A Preliminary Quantitative Assessment', *Journal of Asian Economics*

