

Belt & Road Initiative and Its Strategic Implications on the India-China Relations (2013-2022)

Gholamali Chegnizadeh

Corresponding Author, Associate Professor, International Relations, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran
(chegnizadeh@yahoo.com)

Hussein Razavi

PhD Student, International Relations, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran
(hussein.razavi77@gmail.com)

Abstract:

The continuous trend of the rise of India and China, has taken their competition to regional fields and both governments consider the seat of superior power in Asia the prelude for turning into a Global Power. While the publication that has been done on Sino-Indian relations mostly focus on its relations to great powers specially the US, the new wave of regional Sino-Indian competition in the era of "Major connectivity initiatives" has not received the ample attention. This article uses the descriptive-explanatory method to analyze the Sino-Indian relations outside of systemic level of power and under the influence of Belt and road Initiative (BRI) and series of balancing measures taken by India on regional level. To answer the question of "what was the impact of BRI on Sino-Indian relations between 2013-2022? This article hypothesize that BRI has posed serious threat for India and has made it to take balancing measures. It is argued that India in response to alleged violation of its sovereignty on Kashmir Region, geopolitical containment by China and concerns over a looming China centric new order has used its old policy change in Kashmir, official opposition to BRI and offering regional initiatives countering the BRI as India's balancing

measures against BRI. The findings of this article, while confirming the relative compatibility of BRI and Walt's balance of threat theory, introduce new windows for reconstructing the validity of this theory.

Keywords: connectivity initiatives, Belt and Road Initiative, balance of power, threat balance, sphere of influence



ابتکار کمربند-راه و آثار راهبردی آن بر مناسبات هند و چین (۲۰۲۲-۲۰۱۳)

غلامعلی چگنی‌زاده

نویسنده مسئول، دانشیار روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران
chegnizadeh@yahoo.com

حسین رضوی

دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران
husein.razavi77@gmail.com

چکیده

با استمرار خیزش هند و چین، دامنه رقابت این دو کشور به حوزه‌های منطقه‌ای سرایت کرده و دو دولت مقدمه تبدیل شدن به قدرت جهانی را کسب جایگاه قدرت برتر در آسیا تلقی می‌کنند. در حالی که آثار مناسبات هند و چین، غالباً به بررسی روابط آن‌ها در پیوند با قدرت‌های بزرگ مخصوصاً ایالات متحده می‌پردازند، موج نوین رقابت‌های منطقه‌ای هند و چین در عصر «ابتکارهای کلان اتصال»، کمتر مورد توجه قرار گرفته‌است. مقاله حاضر با کاربست روش توصیفی-تبیینی، مناسبات هند و چین را خارج از سطح سیستمی قدرت، تحت تأثیر ابتکار کمربند-راه چین و مجموعه اقدامات موازنه‌ای هند در سطح منطقه‌ای مورد بررسی قرار داده‌است. در پاسخ به این سؤال که تأثیرات کمربند-راه بر مناسبات هند و چین طی ۲۰۲۲-۲۰۱۳ چیست، فرضیه مقاله بر این اساس قرار دارد: کمربند-راه، تهدیدهای جدی علیه هند در آسیا ایجاد کرده و منجر به اتخاذ اقدامات موازنه‌ساز این کشور شده‌است. در این خصوص استدلال می‌شود، هند در برابر نقض حاکمیت ادعایی بر کشمیر، محاصره ژئوپلتیکی توسط چین و نگرانی از ایجاد نظم چین محور در آسیا، از طریق تغییر سیاست دیرینه خود در کشمیر، مخالفت رسمی علیه کمربند-راه، ارائه ابتکارهای منطقه‌ای و نقش‌آفرینی در موازنه منطقه‌ای علیه چین به موازنه‌سازی علیه کمربند-راه دست زده‌است. یافته‌های این مقاله ضمن تأیید تطبیق نسبی کمربند-راه و نظریه موازنه تهدید والت، پنجره‌های جدید را برای بازسازی روایی این نظریه معرفی می‌کند.

واژگان کلیدی: ابتکارهای اتصال، ابتکار کمربند-راه، موازنه قوا، موازنه تهدید،
مناطق نفوذ

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ تاریخ بازبینی: ۱۴۰۱/۰۷/۳۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۸/۱۶



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱. مقدمه

با خیزش همزمان هند و چین و انتقال تدریجی کانون قدرت جهانی به شرق، مناسبات منطقه‌ای این دو دولت به یکی از موضوعات مهم بین‌المللی بدل شده است. در دوران جدید دامنه رقابت هند و چین از حوزه روابط دوجانبه صرف به حوزه‌های منطقه‌ای سرایت کرده و دو دولت مقدمه تبدیل شدن به قدرت جهانی را کسب جایگاه قدرت برتر در آسیا تلقی می‌کنند. با این وجود، آن‌ها آشکارا رقابت استراتژیک میان خود را تأیید نمی‌کنند. در این خصوص لئو جین سونگ، کاردار وقت سفارت جمهوری خلق چین در هند، ضمن رد رقابت استراتژیک چین و هند، این کشور را «شریک استراتژیک چین در امور منطقه‌ای و بین‌المللی» معرفی می‌کند. (Jinsong, 2016). نارندرا مؤدی، نخست‌وزیر هند، نیز در گفتمان رسمی دولت هند، چین را «همکار هند در سطح اقتصاد جهانی» و تنها، «رقیب این کشور در حوزه بازرگانی و تجارت» تلقی می‌کند (Prime Minister of India, 2015).

تاکنون آثار متعددی به واکاوی رقابت هند و چین بر سر حوزه‌های نفوذ اختصاص یافته است. به این ترتیب، برلین (Berlin, 2006) و سینک (Singh, 2019) به رقابت‌های هند و چین و جان هورنات به بررسی روابط سه‌گانه هند، چین و ایالات متحده (Hornat, 2014) در اقیانوس هند، پرداخته‌اند. جمعی از نویسندگان با تدوین کتاب *ترتیب‌ات قدرت در آسیا* توسط آلیسان آیرس و راجا موهان به کنکاش روابط سه قدرت

مذکور در گستره آسیا در موضوعات متنوع حوزه سیاسی-نظامی، تبادلات اقتصادی و انرژی (Ayres & Mohan, 2009) پرداخته‌اند. ونگر به تشریح رقابت اقتصادی، سیاسی و حتی نظامی هند و چین در جنوب آسیا اشاره کرده (Wagner, 2016)، شرین لی به تشریح رقابت تجاری و سرمایه‌گذاری در جنوب شرق آسیا پرداخته (Lee, 2020) و ژان فرانسوا هوشه نیز تقلای ژئوپلتیکی دو قدرت برای دستیابی به منابع غنی در جمهوری‌های آسیای مرکزی (Huchet, 2010) را بررسی کرده است.

در حالی که در بیشتر آثار موجود، مناسبات رقابت‌آمیز هند و چین به شکل اجتناب‌ناپذیری در پیوند با سطح سیستمی روابط بین‌الملل یعنی قدرت‌های بزرگ، مخصوصاً ایالات‌متحده مورد تأکید قرار گرفته، پویایی‌های نوین رقابت‌های این دو کشور در دوران «ابتکارهای کلان» کمتر مورد توجه قرار گرفته‌است. پیامدهای این ابتکارها برای هند و چین نمایش قدرت بزرگ در قاره آسیا و ایفای نقش پیشرو در جریان‌های اقتصادی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای می‌باشد. امری که باعث ورود هند و چین به عصر ساخت «پروژه‌های اتصال»^۱ شده‌است. مقاله پیش‌رو تلاش می‌کند با استفاده از روش توصیفی-تبیینی در چارچوب مراجعه به استنادات دسته اول از جمله مواضع، اسناد و کلان‌داده‌های رسمی و نیز بین‌المللی معتبر، مناسبات هند و چین را خارج از مناسبات سطح سیستمی قدرت، تحت تأثیر ابتکار کمربند-راه چین (۲۰۱۳) و مجموعه اقدامات موازنه‌ای هند در سطح منطقه‌ای مورد بررسی قرار دهد. لذا ادعای مقاله در پاسخ به این سؤال که تأثیرات کمربند-راه بر مناسبات هند و چین طی ۲۰۲۲-۲۰۲۳ چیست؟، بر این اساس قرار دارد که ابتکار کمربند-راه از طریق «تشدید اختلافات ارضی-سرزمینی دو کشور در کشمیر به ضرر هند» و «باز گذاشتن دست چین برای نقش‌آفرینی فزاینده در حیط خلود دهلی‌نو در اقیانوس هند و سایر حوزه‌های نفوذ دهلی‌نو»، محیط پیرامونی هند را با دگرگونی عمیقی مواجه و تهدیدهای جدی بر امنیت سرزمینی و حوزه‌های دارای اهمیت ژئوپلتیکی این کشور در آسیا ایجاد کرده‌است. «نقض حاکمیت ادعایی هند بر کشمیر»، «محاصره ژئوپلتیکی منطقه‌ای هند توسط چین» و «نگرانی از تغییر نظم بین‌المللی از طریق ایجاد نظم چین‌محور در آسیا» محرکه‌های اصلی هند در سوق یافتن این کشور برای اتخاذ رویکرد مبتنی بر موازنه علیه چین می‌باشد. «مخالفت رسمی این کشور با ابتکار کمربند-راه»، «تغییر سیاست دیرینه هند در کشمیر»، «ابتکارهای منطقه‌ای هند» و «نقش‌آفرینی

¹ Connectivity Project

هند در موازنه منطقه‌ای» مجموعه اقدامات هند در راستای ایجاد موازنه در برابر کمربند-راه چین می‌باشد. با وجود اینکه تمرکز مقاله حاضر درصدد ارائه طرح نظری خاصی نیست، اما یافته‌های آن زمینه را برای بازسازی بنیان‌های نظری مورد استفاده در مقاله فراهم می‌آورد.

این مقاله در چهار بخش ارائه می‌شود. بخش اول به تأسی از مباحث نظری واقع‌گرایی تدافعی در ارتباط با محوریت سازوکار موازنه، به تشریح نظریه موازنه تهدید استفان‌والث و سودمندی آن برای تحلیل مناسبات هند و چین در سایه کمربند-راه می‌پردازد. بخش دوم به توضیح اقدامات و اهداف چین از پیشبرد ابتکار کمربند-راه اختصاص دارد. بخش سوم مجموعه تهدیدهای کمربند-راه علیه امنیت ملی هند را تشریح می‌کند. بخش نهایی اقدامات موازنه‌ساز هند علیه کمربند-راه را مورد بررسی قرار می‌دهد. نهایتاً مقاله با نتیجه‌گیری از مباحث فوق به پایان می‌رسد.

۲. چارچوب نظری؛ نظریه موازنه تهدید و ابتکار کمربند-راه

در مناظرات نظری روابط بین‌الملل، نظریه «موازنه قدرت» و «موازنه تهدید» به عنوان دو روایت غالب در خصوص شکل‌گیری نظام موازنه قوا مطرح شده‌اند. از منظر حامیان نظریه موازنه قدرت، افزایش قدرت دولت یا ائتلاف خاصی در نظام بین‌الملل نسبت به دول دیگر عامل اصلی ایجاد موازنه قوا در نظام بین‌الملل خواهد شد (چگنی‌زاده، ۱۳۹۲، ص ۲۳۱). استناد مورگنتا به وضوح شاکله فکری نظریه موازنه قدرت را نشان می‌دهد. وی در این خصوص اشاره دارد: «قدرت‌طلبی چند کشور که هر یک می‌کوشد وضع موجود را حفظ کنند یا براندازند، لزوماً به تشکلی به نام موازنه قدرت و سیاست‌های معطوف به حفظ آن منتهی می‌شود» (مورگنتا، ۱۳۷۹، ص ۲۸۷).

این در حالی است که از منظر نظریه موازنه تهدید، متغیر «توزیع قدرت» تنها یکی از مؤلفه‌های تعریف‌کننده تهدید است و همواره منجر به ایجاد موازنه قوا نمی‌شود. از این منظر، استفان‌والث همسو با واقع‌گرایان تدافعی ضمن تأکید بر موازنه‌سازی به عنوان بنیان اصلی رفتار دولت‌ها برای بقا در وضعیت آنارشی روابط بین‌الملل (Lobell, 2010, p 2-3)، استدلال می‌کند: «در صورتی که موازنه‌سازی (اتحاد با دیگران در برابر تهدید غالب) نسبت به دنباله‌روی (همراهی با منبع خطر) شایع‌تر باشد؛ در این صورت

دولت‌ها از امنیت بیشتری برخوردارند؛ زیرا متجاوزان با مخالفت جمعی مواجه خواهند شد» (Walt, 1985, p 4).

استدلال والت برای خارج کردن نظریه واقع‌گرایی از بحران تبیین عدم شکل‌گیری موازنه در زمان افزایش قدرت کنشگر یا ائتلافی از کنشگران رقیب، آشکارا کانون تبیینی سازوکار موازنه را از نظریه «موازنه قدرت» به سمت نظریه «موازنه تهدید» تغییر داده‌است. والت در این باره معتقد است که دولت‌ها موازنه‌سازی را از طریق افزایش توانمندی داخلی یا تشکیل اتحاد در برابر «تهدید»، و نه صرفاً «قدرت» انجام می‌دهند. وی در این خصوص اشاره می‌کند، «دولت‌ها در برابر دولی که بزرگترین تهدید را به وجود می‌آورند، موازنه برقرار می‌کنند، و دولت‌های تهدیدکننده لزوماً قدرتمندترین دولت‌ها در نظام بین‌الملل نیستند. ... نظریه موازنه تهدید پیش‌بینی می‌کند، زمانی که عدم توازن تهدید وجود دارد (یعنی زمانی که یک دولت یا ائتلاف خاصی خطرناک به نظر می‌رسد)، دولت‌ها از طریق تشکیل اتحاد یا افزایش تلاش‌های داخلی آسیب‌پذیری خود را کاهش می‌دهند.» (Walt, 1987, p 263) از نظر والت، سطح تهدیدی که یک دولت برای سایرین ایجاد می‌کند، علاوه بر قدرت کلی آن دولت محصول چند مؤلفه به هم مرتبط از جمله نزدیکی جغرافیایی، تهاجمی بودن نیت و قابلیت تهاجمی دولت تهدیدکننده است (Walt, 1987, p 265).

با این حال در ارتباط با نحوه مواجهه واحدهای سیاسی با افزایش قدرت چین در سایه ابتکار کمربند-راه اتفاق نظری وجود ندارد؛ به طوری که گوهری مقدم و انصاری بارده (۱۴۰۰) مخالفت آمریکا با کمربند-راه را نمونه‌ای از رقابت راهبردی ایالات متحده علیه چین عنوان کرده و در مقابل، رضایی و عبدی (۱۳۹۹) استقبال روسیه از کمربند-راه را شاهدهی بر افزایش همکاری راهبردی این کشور با چین ذکر می‌کنند. علاوه بر این، به نظر می‌رسد نظریه موازنه قدرت با توجه به عضویت بسیاری از کشورها در کمربند-راه به نوعی فاقد مطلوبیت تبیینی جامع برای واحدهای سیاسی موافق و مخالف این ابتکار باشد.



شکل (۱): حوزه‌های تهدیدزای کمربند-راه در مناسبات هند و چین

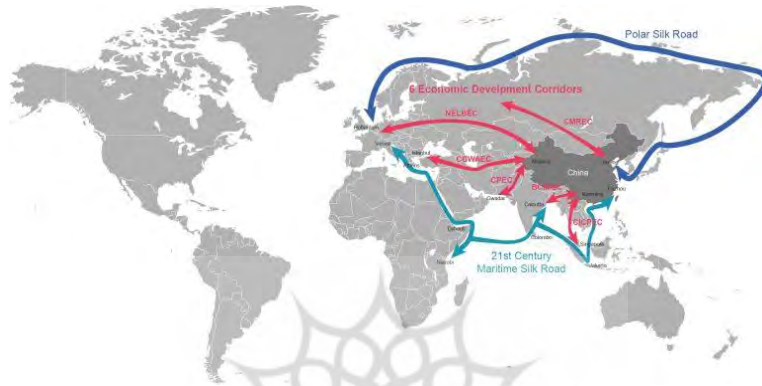
این در حالی است که سودمندی نظریه موازنه تهدید در کنار پرداختن به تفاوت توزیع قدرت میان هند و چین به عنوان یکی از مؤلفه‌های به وجود آورنده تهدید، ناشی از وجود سایر بسترهای تهدیدزا در مناسبات دوجانبه و منطقه‌ای این دو دولت است که ابتکار کمربند-راه به نوعی آن را ایجاد یا پر شدت آن می‌افزاید و از این طریق هند را به سمت اتخاذ سازوکار موازنه سوق می‌دهد. در این زمینه رشد قدرت ملی (مخصوصاً قدرت اقتصادی و نظامی) چین در محیط پیرامونی هند، تشدید اختلافات مرزی هند و چین در سایه همجواری این دو دولت و تأکید مقامات هند بر نیت تهاجمی چین در نقض حاکمیت ادعایی دهلی‌نو بر کشمیر، در سایه کمربند-راه قابل ذکر است.

۳. ابتکار کمربند-راه؛ طرح کلان چین برای اتصال فراقاره‌ای

ابتکار کمربند-راه سرمایه‌گذاری عظیم چین در حوزه‌های تجارت، اتصال و زیرساخت است که شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین، برای اولین بار پیشنهاد آن را در سفرهای رسمی به قزاقستان و اندونزی در سال ۲۰۱۳ اعلام کرد. این ابتکار شامل کمربند اقتصادی راه ابریشم زمینی و راه ابریشم دریایی می‌شود. طرح ابتدایی شی سال ۲۰۱۵ در کمیسیون ملی اصلاحات و توسعه چین به عنوان «کمربند اقتصادی» و «ابتکار کمربند-راه» رسمیت یافت. کمربند-راه استراتژی بزرگ چین به منظور ارتقاء جایگاه و نقش خود در ساختار جهانی معاصر است (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۱). طبق گزارش مرکز توسعه و مالی سبز، تا فوریه ۲۰۲۲، ۱۴۶ کشور به کمربند-راه پیوسته‌اند. (Nedopil, 2022). در برآورد سازمان همکاری اقتصادی و توسعه^۱، اقتصادهای شرکت‌کننده در این ابتکار بیش از یک سوم تولید ناخالص داخلی جهانی و بیش از نیمی از جمعیت جهان را تشکیل می‌دهند. همچنین طبق ارزیابی این نهاد تا اوایل

^۱ Organisation for Economic Co-operation and Development-OECD

۲۰۱۸، مجموع سرمایه‌گذاری چین در کشورهای عضو این ابتکار حدود ۴۸۰.۳ میلیارد دلار است که حدود ۵۹ درصد از کل سرمایه‌گذاری جهانی (حدود ۸۱۴.۳ میلیارد دلار) را تشکیل می‌دهد (OECD Business & Finance Outlook, 2018, p 9 & 17). نهایتاً طبق پیش‌بینی مرکز تحقیقات اقتصاد و بازرگانی^۱ ابتکار کمربند-راه احتمالاً تا ۲۰۴۰ هر سال ۷.۱ تریلیون دلار به مجموع تولید ناخالص جهان خواهد افزود (Cebr, 2019).



شکل شماره (۲): کریدورهای کمربند-راه
منبع: (BRI, 2018)

کریدورهای کمربند-راه بخش مهم این ابتکار محسوب می‌شود. اصطلاح «کریدور» تنها به مسیر ترانزیتی پیونددهنده میان کشورها از لحاظ زمینی و دریایی اطلاق نمی‌شود، بلکه بسته‌ای از مؤلفه‌های متنوع اقتصادی است که در جغرافیای واحدی شکل می‌گیرد. از نظر وان جینبو، «کریدور، شکلی از فضای خاص اقتصادی است که به صورت مستمر از طریق مؤلفه‌های اقتصادی در درون یک منطقه خاص جغرافیایی جمع و شکل می‌گیرد» (Jinbo, 2019, p 218) با در نظر گرفتن این مطالب، کریدورهای ابتکار کمربند-راه به سه دسته قابل تقسیم است:

(۱) کریدورهای دریایی کمربند-راه: این کریدور خود به راه ابریشم دریایی و راه ابریشم قطبی تقسیم می‌شود. «راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم»^۲ به عنوان کریدور دریایی کمربند-راه، اقتصاد چین را از راه بنادر این کشور به دریای چین جنوبی، آسیای جنوب شرقی، اندونزی، اقیانوس هند، خلیج بنگال، دریای عرب، خلیج فارس، شبه‌جزیره عربستان، دریای سرخ سومالی، مصر، اروپا و آمریکای

^۱ the Centre for Economics and Business Research-Cebr

^۲ The 21st Century Maritime Silk Road

لاتین متصل می‌کند. همچنین، بر اساس سند سیاست‌های قطب شمال چین دفتر اطلاعات شورای دولتی جمهوری خلق چین، این کشور از طریق توسعه «راه ابریشم قطبی تحت ابتکار کمربند-راه به مشارکت فعال در امور قطب شمال متعهد شده‌است (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2018).

(۲) کریدورهای هیبریدی کمربند-راه: بخشی از کریدورهای اقتصادی این ابتکار اتصال‌دهنده چین به دریا از مسیر سرزمین‌های ثالث است که می‌توان از آن‌ها به عنوان کریدورهای «هیبریدی» یا «سرزمینی-دریایی» یاد کرد. سه کریدور ابتکار کمربند-راه از جمله «کریدور اقتصادی چین-شبه‌جزیره هندوچین^۱»، «کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار^۲» و «کریدور اقتصادی چین-پاکستان^۳» در این تقسیم‌بندی جای می‌گیرد.

(۳) کریدورهای زمینی کمربند-راه: کریدورهای زمینی این ابتکار به اتصالات درون-سرزمینی چین، آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا محدود می‌شود. چین با رونمایی از سه «کریدور اقتصادی پل قاره‌ای جدید اوراسیا^۴»، «کریدور چین-مغولستان-روسیه^۵» و «کریدور اقتصادی چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی^۶» گامی نوآورانه در راستای تقویت پیوندهای ارتباطی این مناطق ذیل کمربند-راه برداشته‌است (BRI, 2018).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

¹ China-Indochina Peninsula Economic Corridor-CICPEC

² Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor-BCIMEC

³ China-Pakistan Economic Corridor-CPEC

⁴ New Eurasian Land Bridge Economic Corridor-NELBEC

⁵ China-Mongolia-Russia Economic Corridor-CMREC

⁶ China-Central Asia-West Asia Economic Corridor-CCWAEC

بروزهای اقتصادی در هند	
زیرساخت‌های اتصال	راه آهن چین - فریزان-تورکین: پروژه راه آهن سریع‌السیر شرق به غرب ترکیه و همکاری شرکت کنسولین چین با کنسرسی ایرانی ایزپن، پروژه راه آهن چین-مسکو، استراژی تسهیل تجارت و حمل و نقل منطقه ای آسیای مرکزی (۲۰۲۰)، و توافقنامه حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی کالاهای ترانزیت موافقت‌نامه بین‌المللی هند-روسیه
انرژی	پروژه خط لوله گاز جنوب فرانسایان، پروژه خط لوله گاز ترکمنستان - چین، پروژه بازسازی تورنگه، جرانی شینگن چین - فریزانستان و همکاری چین و عربستان سعودی در پروژه های انرژی.
همکاری‌های تجاری، صنعتی و سرمایه‌گذاری	مرکز همکاری مرزی بین‌المللی هودکوس چین و فرانسایان، پارک صنعتی فراتر از شمال تاجیکستان، پارک صنعتی چین و عمان (اقم) و منطقه همکاری اقتصادی و تجاری سوژو چین و مصر و منطقه آزاد تجاری چین و شورای همکاری خلیج فارس
زیرساخت‌های اتصال	راه آهن چین و روسیه (تنگ‌بند یل هبه (Yilhe)) چین و روسیه، راه آهن ۷۰۰ کیلومتری سریع‌السیر مسکو - کازان، ۱۹ بندر مینی بر فناوری اطلاعات، از جمله منچوری و آرگونت تورنگه، هوانان تینسکایا، پروژه گاز طبیعی مایع پامال و کارخانه فرآوری گاز طبیعی آمو، پروژه خط لوله نفت خام چین-روسیه، همکاری انرژی و برق چین و روسیه
همکاری‌های تجاری و اقتصادی	منطقه همکاری اقتصادی و تجاری یوسوریسک (Yusuryysk) روسیه، منطقه همکاری تجاری و صنعتی جنوب چین روسیه، توسعه منطقه همکاری صنعت کشاورزی چین و روسیه (Primorsky Krai)، منطقه همکاری اقتصادی جنگلداری لانگ پو روسیه، رودخانه سویین (Suijin) و رودخانه هبه منطقه همکاری اقتصادی مرزی ملی، و منطقه همکاری اقتصادی فرامرزی چین-موزامبیک-نموت-زیم-اودو.
زیرساخت‌های اتصال	راه آهن چین-اروپا، راه آهن مهاباد-مهرستان و بندر پیرفوس، پیمان، خط سریع‌السیر زمینی دریایی چین-اروپا
سرمایه‌گذاری	مشروع همکاری سرمایه‌گذاری چین-اروپا مرکزی و شرقی، پروژه سرمایه‌گذاری یو فای گرنیل، لیسانس، مشروع همکاری اقتصادی چین و اروپا
همکاری‌های تجاری و اقتصادی	پارک صنعتی چین-بلاروس، پارک لجستیک تجاری چین-اروپا، منطقه همکاری تجاری و اقتصادی در سیمچن (Simeonov) در مهربان، تورنگه، کستلاک (Kostolac)
زیرساخت‌های اتصال	بندر گوانا، پروژه ناز دوم پروژه فرورام (بندر هاولیان تا تاکوت)، بزرگراه و ریدمان پشاور-کراچی و بزرگراه کراچی-لاهور (بندر سوکوروستان)، پروژه ساخت بندر زمینی هاولیان تورنگه برف ای کاروت، پروژه انرژی هسته‌ای کراچی، تورنگه زغال سنگ سیواک و تورنگه زغال سنگ قاسم، تورنگه، برف، فورتناک، پنجاب، پروژه برف بادی جیمبر، پروژه برف ای کوهلا، باد ساجال، پروژه برف، پروژه واحد تورنگه، خورشیدی، هوالپور و پروژه برف بادی داوود.
همکاری‌های تجاری و اقتصادی	منطقه آزاد بندر گوانا و توافقنامه تجارت آزاد چین و پاکستان
زیرساخت‌های اتصال	پروژه خط لوله نفت خام چین-میانمار، راه آهن بین‌المللی چین-میانمار و بل پادما بنگلادش
همکاری‌های تجاری و اقتصادی	پروژه تجارت شبکه برف بنگلادش، تورنگه زغال سنگ پاراد، سرمایه‌گذاری مشترک چین و میانمار، تورنگه سیکل ترانس گاز تا (Taheta)، همکاری انرژی پاک چین-میانمار، پروژه اتصال و انتقال شبکه سترن فراتر شمال-جنوب میانمار.
همکاری‌های صنعتی	منطقه همکاری اقتصادی مرزی چین-میانمار، پارک اقتصادی و صنعتی چین-گوانگ در بنگلادش، منطقه همکاری اقتصادی مرزی چین-میانمار، کریدور اقتصادی چین-میانمار، منطقه ویژه اقتصادی کالیپور
همکاری‌های تجاری و اقتصادی	بانک‌های چینی و صندوق زیرساخت سرمایه
زیرساخت‌های اتصال	راه آهن چین - تایلند، راه آهن چین - لائوس، راه آهن سریع‌السیر مالتی - سنکاپور و راه آهن چین-مالتی
همکاری‌های صنعتی	پارک دولتی چینی-سازری (پارک صنعتی کیزو و پارک صنعتی گوانا)، پارک صنعتی رابونگ تایلند، منطقه ویژه اقتصادی سیهانگوانگ کامیوج و پارک صنعتی لوگجیانگ ویتم، مناطق همکاری اقتصادی فرامرزی شامل منطقه همکاری اقتصادی فرامرزی چین-هند، پارک صنعتی چین-چائینگ (Chengzuo) و منطقه همکاری اقتصادی فرامرزی چین-لائوس-میانمار-میانمار
تجارت و سرمایه‌گذاری	توافق منطقه آزاد چین-اروپا

جدول (۱): بخشی از مهمترین بسته‌های همکاری چین و کشورهای عضو کمربند-راه (برگرفته از: Jinbo, 2019: 195-223)

۴. ابتکار کمربند-راه؛ تهدیدهای چین برای امنیت ملی هند

حضور فزاینده چین در مناطق مختلف آسیا در چارچوب ابتکار کمربند-راه ضمن وارد کردن روابط منطقه‌ای هند و چین به عصر رقابت‌های نوین، تهدیدهای جدی را برای امنیت سرزمینی، محیط پیرامونی و حوزه ژئوپلیتیکی هند ایجاد کرده‌است.

۱) کمربند-راه و تشدید اختلافات مرزی-سرزمینی هند و چین

خط مرزی میان هند و چین یا خط کنترل واقعی^۱ طی بیش از ۷۰ سال گذشته به دلیل اختلاف نظر این دو کشور در خصوص ماهیت و طول آن علامت‌گذاری نشده و تنش‌های مستمر مرزی به مانع جدی در روابط آن‌ها بدل شده‌است. به صورت کلی اختلافات مرزی هند و چین به سه منطقه مورد مناقشه غربی، میانی و شرقی قابل تقسیم است. در این میان ابتکار کمربند-راه اختلافات مرزی-سرزمینی دو کشور را در

¹ Line of Actual Control-LAC

قسمت غربی به ضرر هند تشدید کرده و به طرز اجتناب‌ناپذیری موضوع جنجال‌برانگیز کشمیر را در کانون اختلافات قرار داده‌است. در بخش غربی، هند مدعی است چین ۳۸۰۰۰ کیلومتر از این منطقه را که بخشی از ایالت جامو و کشمیر است، به صورت غیرقانونی اشغال کرده‌است. همچنین پاکستان منطقه‌ای به وسعت ۵۰۱۸۳ کیلومتری را از بخش کشمیر که هند مدعی آن است، در سال ۱۹۶۳ به چین واگذار کرده‌است. هر چند این مناطق فلاتی بایر و تقریباً خالی از سکنه است، اما ارزش استراتژیک آن برای چین به دلیل قرار گرفتن به عنوان گذرگاه مابین سین‌کیانگ و تبت، و سرزمین اصلی چین با کشمیر می‌باشد (Chauhan, 2020, p 181-182 and Zhang & Li, 2013, p 1-2).

در سطح همسایگی، نگرانی اصلی دهلی‌نو در ارتباط با کمربند-راه، پیامدهای اجتناب‌ناپذیر امنیتی عبور کریدور اقتصادی چین-پاکستان موسوم به سی.پک از منطقه کشمیر است. سی.پک جلوه مهمی از همکاری استراتژیک میان چین و پاکستان به شمار می‌رود که پروژه‌های همکاری در زمینه اتصال زیرساخت‌ها، انرژی، تجارت، سرمایه‌گذاری، مالی، صنعت، توسعه کشاورزی، گردشگری، و غیره را در برمی‌گیرد. پس از امضای یادداشت تفاهم همکاری برای برنامه بلندمدت در کریدور اقتصادی چین و پاکستان در ۲۰۱۳، در جریان سفر شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین به پاکستان در آوریل ۲۰۱۵، دو طرف ۵۱ موافقت‌نامه و یادداشت همکاری امضا کردند (Jinbo, 2019, p 218). این کریدور از طریق شبکه حدوداً ۳۰۰۰ کیلومتری جاده، راه‌آهن و خطوط لوله، منطقه کاشی سین‌کیانگ چین را پس از عبور از مناطق شمالی و کشمیر تحت کنترل پاکستان به بندر گوادر در استان بلوچستان پاکستان متصل می‌کند. این کریدور در راستای تنوع‌بخشی به مجاری تبادلات خارجی چین، دروازه‌ای مهم برای ترانزیت کالا از استان‌های غربی این کشور به اقیانوس هند و تضمین تأمین انرژی چین از خاورمیانه است. در چارچوب سی.پک، چین متعهد به صرف سرمایه‌گذاری هنگفتی در پاکستان شده که ارزش تقریبی آن به حدود ۶۲ میلیارد دلار می‌رسد (Pant, 2012, p 366).

در شرایطی که برای چین و پاکستان کشمیر به عنوان پل زمینی برای عملیاتی شدن سی.پک اهمیت فزاینده‌ای دارد، هند تمامی مناطق کشمیر تحت عنوان «کشمیر

بزرگ^۱ را قلمرو خود اعلام کرده و پروژه مشترک چین و پاکستان را نقض حاکمیت ارضی خود تلقی می‌کند. در این خصوص، نماینده هند در سخنرانی خود در هفتادمین نشست مجمع عمومی سازمان ملل در سال ۲۰۱۵ درباره نقض حاکمیت هند به واسطه سی.پک اشاره می‌کند: «ملاحظات هند در مورد کریدور اقتصادی پیشنهادی چین و پاکستان از این واقعیت ناشی می‌شود که این کریدور از خاک هند که به طور غیرقانونی توسط پاکستان اشغال شده، عبور می‌کند» (Ministry of External Affairs, 2015a).

۲) کمربند-راه و چالش حضور چین در اقیانوس هند

دهلی‌نو اقیانوس هند به عنوان «حیات خلوت»، در دایره حوزه‌های نفوذ استراتژیک خود تلقی می‌کند؛ همان‌طور که یکی از تحلیلگران آمریکایی اظهار داشته، «دهلی‌نو اقیانوس هند را حیات خلوت خود می‌داند؛ به همین خاطر رهبری و نفوذ غالب در این منطقه را که از نام دولت هند گرفته شده، طبیعی و مطلوب خود می‌داند» (به نقل از Berlin, 2006, p 60). مقامات هندی (مانموهان سینگ^۲، نخست‌وزیر سابق هند، برای اولین بار و در ادامه نارندرا مؤدی) از نقش انحصاری این کشور در اقیانوس هند با اصطلاح «تأمین‌کننده نهایی امنیت^۳» نام می‌برند که به معنای غیرقانونی بودن حضور نظامی قدرت‌های خارجی در همسایگی هند و نقش بی‌بدیل این کشور در تأمین امنیت به عنوان شاخص‌ترین کالای عمومی برای این منطقه است (Mint, 2020).

با این وجود، محیط راهبردی اقیانوس هند دست‌کم طی یک دهه گذشته با حضور فزاینده چین در چارچوب کمربند-راه به ضرر هند دگرگون شده و این مسئله پیامدهایی برای امنیت و منافع هند در این اقیانوس به وجود آورده‌است. حضور چین در کشورهای ساحلی اقیانوس هند تهدیدی برای امنیت هند خواهد بود. چین در

^۱ کشمیر بزرگ (The Greater Kashmir) به مساحت ۸۵,۸۰۰ کیلومتر میان هند (کشمیر تحت تصرف هند به مرکزیت سرینگر)، پاکستان (کشمیر تحت تصرف پاکستان به مرکزیت مظفرآباد و مناطق شمالی) و چین (آکسای چین و بخشی از مناطق شمالی) به صورت دوقاکتو تقسیم شده‌است (Encyclopaedia Britannica, 2021).

^۲ Manmohan Singh

^۳ net provider of security

چارچوب این ابتکار، سرمایه‌گذاری عظیمی در ساخت و اجاره طولانی‌مدت بنادر کشورهای ساحلی جنوب آسیا از جمله بنادر کشورهای ساحلی و جزیره‌ای اقیانوس هند مانند بندر چیتاکونگ بنگلادش (حدود ۲۴.۱ میلیارد)، بند آب عمیق کیاکیو میانمار (حدود ۷.۴ میلیارد)، بندر آب عمیق گوادر پاکستان (حدود ۵.۶ میلیارد)، بندر هامبانتوتا سریلانکا (حدود ۱۴.۷ میلیارد)، مگا پروژه آی‌هاوان^۱ مالدیو، بندر سِشِل و آگالگا^۲ در ماریس مشارکت داشته و از تشدید روابط سیاسی، اقتصادی و دفاعی خود با دولت‌های این منطقه به عنوان پلی برای رسیدن به اقیانوس هند استفاده کرده‌است (Mukherjee, 2018).

از لحاظ نظامی، استراتژی دریایی چین عمدتاً در چارچوب ابتکار کمربند-راه برای تامین منافع دریایی چین هدایت می‌شود. در حالی که محور اصلی استراتژی دریایی چین قبل از ۲۰۱۰، مبتنی بر استراتژی «دفاع دریاهای نزدیک»^۳ باقی ماند، اسناد دفاعی چین بعد از رونمایی از کمربند-راه، نقش‌آفرینی چین در آب‌های آزاد را مورد تأکید قرار داده‌است. در این خصوص، سند دفاعی «استراتژی نظامی چین ۲۰۱۵»، برای اولین بار تصریح می‌کند، نیروی دریایی چین به تدریج تمرکز خود را از دفاع از آب‌های دریایی ساحلی به ترکیب آب‌های ساحلی و فراساحلی تغییر خواهد داد. (Information Office of the State Council, 2015). به گفته یو جی، استاد دانشگاه ماکائو، «در چارچوب کمربند-راه نیروی دریایی چین در حال آماده شدن برای دفاع از منافع چین در گستره وسیع‌تر دریایی است و افزایش نفوذ رزمی مؤثر در اقیانوس هند بخشی از این طرح است. این استراتژی وظیفه بیشتری بر عهده نیروی دریایی چین برای محافظت از خطوط ارتباطات دریایی چین در اقیانوس هند می‌گذارد.» (Ji, 2016, p 12). تحولات فوق به طور مشخص بعد از رونمایی از کمربند-راه در ساخت «نیروی دریایی آبی»^۴، افزایش گشت‌زنی ناوهای چینی و توسعه پایگاه‌های نظامی در اقیانوس هند مشهود است. بازدید زیردریایی‌های چین از بندر کلمبو سریلانکا در اکتبر ۲۰۱۴، پهلوگیری در بندر کراچی پاکستان در می ۲۰۱۵

¹ iHavan

² Seychelles and Agalega

³ Near Sea Protection

⁴ نیروی دریایی آبی (blue-water navy) اصطلاحی در حوزه توانمندی دریایی است به‌گونه‌ای که به یک کشور اجازه می‌دهد تا قدرت خود را دور از کشور خود در دریاهای آزاد اعمال کند. بازیابی شده از

<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/blue-water>

(Pandit, 2015)، گشت چهارده کشتی جنگی چینی در آگوست ۲۰۱۷ در اقیانوس هند (Gurung, 2017) و قرارداد ۱۰ ساله چین با دولت جیبوتی (قابل تمدید ۱۰ سال دیگر) در ژانویه ۲۰۱۶ برای ایجاد «تأسیسات پشتیبانی» دریایی ظرفیت قابل توجهی برای توسعه «ناوگان دریایی آبی» چین در سراسر اقیانوس هند فراهم آورده است (Manson, 2016).

۳) کمربند-راه و چالش حضور چین در حوزه‌های نفوذ هند

هند در کنار اقیانوس هند به عنوان حیاط خلوت خود، آسیای جنوبی، آسیای جنوب شرق و آسیای مرکزی را به عنوان «حوزه‌های نفوذ» تلقی کرده و بسط دامنه منافع خود را در این مناطق برای به نمایش گذاشتن نقش قدرت بزرگ آسیایی لازم می‌داند. با این حال کمربند-راه، هند را با چالش حضور چین در سطوح مختلفی در این مناطق مواجه کرده است.

از لحاظ سیاسی، پذیرش عضویت در کمربند-راه توسط کشورهای مستقر در جنوب آسیا، جنوب شرق و آسیای میانه موقعیت هژمونیک هند در جنوب آسیا به عنوان حوزه سنتی نفوذ این کشور، و جایگاه قدرت بزرگ بودن این کشور در جنوب شرق و آسیای میانه را با چالش جدی مواجه ساخته است. طبق گزارش مرکز توسعه و مالی سبز، به غیر از هند و بوتان تمامی دول آسیای جنوبی، به غیر از ژاپن و استرالیا، تمامی دول جنوب شرق و پاسفیک و تمامی دول آسیای مرکزی، عضویت ابتکار کمربند-راه را پذیرفتند (Nedopil, 2022). با این روند چین از طریق مسیر دیپلماتیک، بسترهای نفوذ اقتصادی و نظامی خود را در این کشورها هموار می‌کند. همانطور که راجا موهان، محقق ارشد هند در امور بین‌الملل، می‌نویسد: «کمربند-راه به طور گسترده نفوذ تجاری، اقتصادی، و امنیتی چین را در همسایگی هند تقویت خواهد کرد و برتری منطقه‌ای دهلی را به حاشیه خواهد برد. این ابتکار فقط در مورد اتصال خشکی اوراسیا و حوزه دریایی اقیانوس هند و آرام از طریق یک کمربند زمینی و راه ابریشم دریایی نیست، بلکه شامل صادرات سرمایه چینی، نیروی کار، فناوری، استانداردهای صنعتی، معیارهای تجاری، استفاده از یوان، توسعه بنادر جدید، مراکز صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی و تأسیسات نظامی تحت نظارت پکن است» (Mohan, 2017).

از لحاظ اقتصادی، حضور رو به رشد چین در چارچوب کمربند-راه در گسترده آسیا محدودیت قابل توجهی بر منافع اقتصادی هند دارد. در حوزه سرمایه‌گذاری، بر اساس برآورد مؤسسه گت‌هاوس هند، چین در دهه گذشته بیش از ۱۵۰ میلیارد دلار در بخش‌های مختلف اقتصاد (بنادر و فرودگاه، حمل و نقل، انرژی، اجاره/تملك، صنعتی و اقتصادی، زیرساخت‌های شهری، تحقیق و توسعه، همکاری فضایی و معادن/کشاورزی) کشورهای جنوب آسیا (۶۰ پروژه در پاکستان، ۳۳ پروژه در میانمار، ۵۰ پروژه در بنگادش، ۳۸ پروژه در سریلانکا، ۳۷ پروژه در نپال و ۲۰ پروژه در مالدیو) سرمایه‌گذاری کرده‌است (Bhandari & Jindal, 2018). بر اساس تحلیل داده‌های ۲۶۱ پروژه چینی در آسیای مرکزی توسط امین‌جونوف و همکاران، چین بر اساس ابتکار کمربند-راه، در کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان ۱۰۲ پروژه، قرقیزستان ۴۷ پروژه، تاجیکستان ۴۴ پروژه، ازبکستان ۴۳ پروژه و ترکمنستان ۲۶ پروژه) حدود ۱۳۶.۲۵ میلیارد دلار در پروژه‌های حوزه مواد معدنی و نفتی، صنعت، تغذیه و کشاورزی، مالی و آی‌تی، اتصالات جاده‌ای و ریلی، اتصالات انرژی، پروژه‌های مردم نهاد سرمایه‌گذاری کرده (Aminjonov et al., 2019, p 2-3); این در حالی است که بر اساس آمار تجارت صندوق بین‌المللی پول، کل گردش مالی هند با آسیای مرکزی از ۱۰۸ میلیون دلار در سال ۲۰۰۰ به ۱.۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ رسیده‌است (به نقل از The Economist Intelligence Unit, 2019). طبق داده‌های مؤسسه امریکن/انترپرایز، چین در کشورهای اتحادیه کشورهای جنوب شرقی آسیا (آ.سه.آن) (مالزی ۹۱ پروژه، اندونزی ۱۲۳ پروژه، کامبوج ۴۷ پروژه، لائوس ۵۳ پروژه، ویتنام ۲۲ پروژه، میانمار ۲۳ پروژه، فلیپین ۳۰ پروژه، سنگاپور ۱۰۸ پروژه، تایلند ۴۱ پروژه، برونی ۴ پروژه و تیمور لسته ۲ پروژه) طی دو دهه اخیر ۲۰۲.۳۲ میلیارد در حوزه‌های کشاورزی، انرژی، مالی، فناوری، مواد، املاک، گردشگری، ترانزیت، خدمات رفاهی، امور تفریحی، بهداشت و امور تدارکاتی سرمایه‌گذاری کرده‌است (American Enterprise Institute, China Global Investment Tracker, 2022). اما عمده‌تأ جریان سرمایه‌گذاری خارجی از ناحیه کشورهای آ.سه.آن به هند صورت گرفته‌است. نهایتاً، بر اساس آمار مأموریت هند در آ.سه.آن، بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۹، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از آ.سه.آن به هند ۹۰.۸۰۲ میلیارد دلار بوده، این در حالی است که کل سرمایه‌گذاری هند در آ.سه.آن تا سال ۲۰۲۰، حدود ۲۰۵۹ میلیارد دلار بوده‌است (Indian Mission to ASEAN, 2022).

در حوزه بازارهای تجاری، محصولات چین به طور مداوم در حال تصرف بازارهای سنتی هند است. بر اساس آمار ۲۰۲۱ گمرک چین، تجارت میان چین و آ.سه.آن از ۸.۳۶ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۱ به ۶۸۵.۲۸ میلیارد دلار (تراز تجاری مثبت ۲۰۴.۴۸ میلیارد) در سال ۲۰۲۰ افزایش یافته است. (China International ImportExpo Bureau, 2021). این در حالی است که کل تجارت هند و آ.سه.آن در ۲۰۲۱ از ۷۸.۹۰ میلیارد تجاوز نکرده و هند با واردات (۴۷.۴۲) بیشتر از صادرات (۳۱.۴۸) از این منطقه دارای تراز تجاری منفی ۱۵.۹۳- نیز است (Indian Mission to ASEAN, 2022). در جنوب آسیا، در حالی که کل صادرات هند به کشورهای این منطقه از ۲۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ تجاوز نمی‌کند، چین ۱۱۴.۹۸ میلیارد دلار صادرات کالا به کشورهای این منطقه داشته است (WITS, 2019). به همین ترتیب، از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹ کالاهای صادراتی از چین به کشورهای آسیای مرکزی از ۱۷.۵۶۳ میلیارد به ۲۶.۲۰۷ میلیارد دلار افزایش یافته (China Briefing, 2021) اما تجارت هند با کشورهای این منطقه از دو میلیارد دلار فراتر نرفته است (The Economist Intelligence Unit, 2019).

از لحاظ امنیتی، ردپای چین در همسایگی هند به واسطه تنگ کردن حلقه «محاصره ژئوپلتیکی»، تهدید بزرگی برای دهلی‌نو است. همانطور که ام.کی.بادراکومار، دیپلمات و سفیر سابق هند عنوان می‌کند: «برای اولین بار در منطقه، چین ابتکار کمربند-راه را برای اعمال قدرت در امنیت و ثبات منطقه‌ای جنوب آسیا به کار می‌گیرد ... و با اجرا شدن پروژه‌های آن، هند از طرف شمال، شرق، جنوب و غرب محاصره می‌شود» (Bhadrakumar, 2017). چین از طریق کریدور اقتصادی چین-پاکستان و پروژه‌های اقتصادی چین و میانمار می‌توانند از راه زمینی به نزدیکی مرزهای هند دسترسی پیدا کنند و در صورت جنگ با هند از مزیت استراتژیکی برخوردار شود (Paul, 202, p 3371-3372). همچنین برخی از تحلیلگران هندی و غربی معتقدند که چین از طریق سرمایه‌گذاری در ساخت بنادر کشورهای ساحلی و جزیره‌ای اقیانوس هند، استراتژی دریایی بلندمدتی تحت عنوان «رشته‌های مروارید»^۱ را دنبال می‌کند. طی این طرح زنجیره پایگاه نظامی که چین در حال ساخت آن است، از میانمار در آسیای جنوب شرق تا سریلانکا، مالدیو، پاکستان در جنوب آسیا و جیبوتی

¹ Strings of Pearls

در آفریقا مانند حلقه‌ای محاصره دهلی‌نو در اقیانوس هند را تکمیل می‌کند
(Manhas, 2020 & Suri, 2016, p 70-74).

(۴) کمربند-راه چین؛ مجموعه اقدامات موازنه‌ای هند

هند با در نظر گرفتن تهدیدات ابتکار کمربند-راه، مجموعه اقداماتی را در راستای موازنه‌سازی در دستور کار قرار داده‌است. «تغییر سیاست دیرینه هند در کشمیر»، «مخالفت رسمی هند با ابتکار کمربند-راه و ترویج ابتکارهای منطقه‌ای موازی» و «مشارکت در موازنه منطقه‌ای علیه چین» مجموعه اقدامات هند در راستای ایجاد موازنه در برابر کمربند-راه چین می‌باشد.

(۱) تغییر سیاست دیرینه هند در کشمیر

طی سال‌های اخیر محیط ژئوپلیتیکی کشمیر به واسطه تغییر سیاست هند از وضعیت حفظ وضع موجود به سیاست تهاجمی دگرگون شده‌است. یکی از دلایل اتخاذ این سیاست ناشی از نگرانی هند از تشدید موازنه سخت چین علیه این کشور توسط پاکستان (شیخ‌الاسلامی و پاکدل‌مجد، ۱۴۰۰، ص ۳۷) با تقویت روابط استراتژیک چین و پاکستان از طریق کریدور سی.پک می‌باشد.

ایالت کشمیر پس از خروج بریتانیا از شبه‌قاره و تأسیس دولت‌های ملی هند و پاکستان از ایالات هندونشین و مسلمان‌نشین در ۱۹۴۷، به دلیل اکثریت جمعیت مسلمان و حاکم هندو در وضعیت خاصی قرار گرفت. دولت هند پس از آنکه با قبول پیوستن کشمیر به هند به شرط حفظ خودمختاری در جنگ سال ۱۹۴۷ در مقابل یورش پاکستان از این ایالت محافظت کرد، پس از تقسیم دوفاکتوی کشمیر در ۱۹۴۹ به دو بخش تحت کنترل هند (جامو و کشمیر) و پاکستان (کشمیر آزاد و مناطق شمالی موسوم به گیلگیت-بلتستان) بر اساس خط کنترل^۱، خودمختاری کشمیر تحت اشغال خود را در همه امور به جز حوزه دفاعی، روابط خارجی و ارتباطات، در اصل ۳۷۰ قانون اساسی تضمین کرد. به این ترتیب، سیاست هند طی حدود هفتاد سال گذشته بر حفظ این وضعیت استوار بوده‌است (Medha, 2019, p 2).

¹ Line of Control (LOC)

اما این سیاست دیرینه هند در ۲۰۱۹ تغییر یافت. در پی حکم مودی، آمیت شاه، وزیر کشور هند، در پنج آگوست ۲۰۱۹، اصل ۳۷۰ قانون اساسی هند را لغو و دولت هند با اتمام «وضعیت خاص»^۱ جامو و کشمیر، پس از هفت دهه از زمان تأسیس جمهوری هند حاکمیت مستقیم خود را با تقسیم این مناطق به دو «قلمرو اتحادیه»^۲ «لداخ» و «جامو و کشمیر» بر این ایالت اعمال کرد (Medha, 2019, p 3). در کنار نقض حاکمیت ادعایی هند بر کشمیر توسط این کریدور، حضور نظامی چین در قلمرو مورد منازعه کشمیر برای هند نگران‌کننده است. چین استقرار این نیروها را برای حفاظت از دارایی‌های خود در پاکستان ضروری می‌داند. گفته می‌شود بیش از ۳۰۰۰۰ چینی در ساخت پروژه‌های مرتبط با سی.پک در سراسر پاکستان مشغول به کار هستند (Anwar, 2020, p 166-168).

۲) مخالفت رسمی هند با ابتکار کمربند-راه و ترویج ابتکارهای منطقه‌ای موازی

نفوذ گسترده چین از طریق پروژه‌های کمربند-راه در مناطق مختلف آسیا مخصوصاً پیرامون هند، سبب شده دولت هند «مخالفت رسمی» خود را نسبت به ابتکار کمربند-راه با استناد به نقض حاکمیت و تمامیت ارضی خود در کشمیر، فقدان ویژگی‌های مشروع ابتکارهای بین‌المللی، رویکرد یک‌جانبه چین در موضوعات مربوط به اتصال و افزایش تنش‌های منطقه‌ای در سایه ابتکار چین (Ministry of External Affairs, 2017) اعلام کند. جیشانکار، وزیر امور خارجه هند، در اظهارنظری علیه کمربند-راه اعلام می‌کند: «کمربند-راه یک ابتکار بین‌المللی نیست که آن‌ها با جهان، با کشورهایی که به آن علاقه‌مند یا متأثر از آن هستند، بحث می‌کنند... این، ابتکار ملی با منافع ملی طراحی شده‌است، پذیرش آن بر عهده دیگران نیست.» (Jaishankar, 2016) به نقل از (Pant & Passi, 2017, p 88). در مقابل هند برای ایجاد موازنه با ابتکار کمربند-راه در راستای توسعه ابتکارهایی گام برداشته که چین در آن نقشی ندارد.

¹ Special Status

² Union Territory

حوزه	عنوان	سال	محورهای سیاست/چشم‌انداز/ابتکار
جنوب آسیا	سیاست اول همسایگی ^۲	۲۰۱۵	جلوگیری هند از گسترش چین در منطقه به شکل حمایت دیپلماتیک از کشورهای همسایه؛ پشتیبانی از کشورهای همسایه در قالب منابع، تجهیزات و آموزش، افزایش ظرفیت اتصال و یکپارچگی و ترویج منطقه‌گرایی با محوریت دهلی‌نو در چارچوب اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا-سارک ^۱
اقیانوس هند	چشم‌انداز «امنیت و رشد برای همه در منطقه- ساگار ^۳ و ابتکار مائوسام ^۴	۲۰۱۴	محوریت هند در تامین امنیت، بازسازی ارتباطات دریایی، تجارت و سازماندهی کشورهای ساحلی و جزیره‌ای اقیانوس هند بر اساس الگوی بادهای موسمی و اشتراکات فرهنگی در برابر راه ابریشم دریایی چین
شرق آسیا	سیاست «اقدام معطوف به شرق ^۷ »	۲۰۱۴	تعمیق روابط هند با کشورهای آ.سه.آن با تأسیس ۳۰ نهاد مشترک بر مبنای سیاست مقابله بدون درگیری با چین و نادیده گرفتن نقش چین در ابتکارهای اتصال هند در جنوب شرق آسیا از جمله اجلاس اتصال آ.سه.آن-هند (همکاری هند با میانمار، تایلند، کامبوج و ویتنام در حوزه اتصال)، ابتکار خلیج بنگال برای همکاری‌های فنی و اقتصادی چندبخشی ^۵ (همکاری هند با بنگلادش، بوتان، هند، میانمار، نپال، سریلانکا و تایلند)، همکاری مکنونگ-گانگا ^۶ (همکاری هند با میانمار، تایلند، کامبوج، لائوس و ویتنام)

¹ South Asian Association for Regional Cooperation-SAARC

² Neighbourhood First

³ Security and Growth for All in the Region-SAGAR

⁴ MAUSAM

⁵ Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation-BIMSTEC

⁶ Mekong-Ganga Cooperation- MGC

⁷ Act East Policy

آسیای مرکزی	سیاست «همسایگی گسترده هند» ^۲	۲۰۱۶	توسعه «بندر چابهار ایران» و «کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب» ^۱ در راستای موازنه علیه کمربند-راه
-------------	---	------	---

جدول (۲): ابتکارهای منطقه‌ای هند در برابر کمربند-راه

منبع: (Jaishankar, 2016, Modi, 2018, Pillalamarri, 2014, Ministry of External Affairs, 2018, Palit & Tieri, 2019, p 11, Yahya, 2005, p 399, Rowden, 2020 & Press Information Bureau, 2017)

۳) مشارکت هند در موازنه منطقه‌ای علیه چین

در حالی که بسیاری از کشورها به‌ویژه روسیه از ابتکار چین حمایت کرده‌اند، ایالات متحده، ژاپن، اتحادیه اروپا و استرالیا نیز در کنار هند به مخالفت با آن پرداختند. نگرانی مشترک همه آن‌ها این است که چین قصد دارد ساختارهای سیاسی، اقتصادی و استراتژیک موجود بین‌المللی را به قیمت دگرگونی آن‌ها در راستای منافع خود تغییر دهد. کانوال سیبال، وزیر امور خارجه سابق هند، نگرانی هند از ابتکار کمربند-راه را اینگونه بیان می‌کند: «هدف کمربند-راه ایجاد یک سیستم چین-محور در آسیا است که قدرت‌های دیگر مانند هند را به حاشیه براند. پیوستن هند به این ابتکار به این معنی پذیرش برتری چین در آسیا است» (Sibal, 2017).

الزامات ناشی از محاصره ژئوپلیتیک هند توسط کمربند-راه و توانمندی محدود این کشور در برابر ابتکار چین باعث شده، هند در چارچوب سیاست «اقدام معطوف به شرق»^۳ به مشارکت در سازوکارها و ترتیبات دوجانبه و چندجانبه منطقه‌ای علیه چین سوق پیدا کند. همان‌طور که راجیو سیکری، دبیر سابق (شرق) وزارت امور خارجه هند بیان کرده: «با پاکستان دشمن در غرب و چین توسعه‌طلب در شمال هند، برای ما در سراسر خشکی تنها در شرق فضای استراتژیک برای گسترش وجود دارد.» (Sikri, 2013, 10). رقابت چین و آمریکا در سطح سیستمی و رقابت ژاپن و استرالیا با این کشور در سطح منطقه‌ای، پیوند «چهار دموکراسی» را علیه چین تشدید کرده‌است.

¹ International North-South Transport Corridor-INSTC

² India's extended neighbourhood

³ Act East Policy

سازوکارها و ترتیبات	دو/چندجانبه	نوع موازنه
<p>توافق هسته‌ای غیرنظامی آمریکا-هند در ۲۰۰۸ (The US-India civil nuclear deal)، تفاهم‌نامه تبادل لجستیک-لیموا در ۲۰۱۶ (LEMOA)، قرارداد پشتیبانی لجستیک در ۲۰۱۶ (LSA)، توافقنامه سازگاری و امنیت ارتباطات-کامکاسا در ۲۰۱۸ (COMCASA)، تفاهم‌نامه امنیت اطلاعات و ارتباطات-سیسما در ۲۰۱۸ (CISMOA)، گفتگوی ۲+۲ وزیران خارجه و دفاع از ۲۰۱۸، تفاهم‌نامه همکاری و تبادل پایه‌ای-بییکا در ۲۰۲۰ (BECA)، رزمایش دریایی هند و ایالات متحده آمریکا موسوم به پاسکس (PASSEX)</p>	هند-آمریکا	
<p>بیانیه مشترک همکاری امنیتی در ۲۰۰۸ (joint declaration on security cooperation)، بیانیه تکیه برای مشارکت استراتژیک و جهانی ویژه هند و ژاپن در ۲۰۱۴، بیانیه مشترک در مورد چشم‌انداز ۲۰۲۵ هند و ژاپن: همکاری استراتژیک و جهانی ویژه برای صلح و رفاه منطقه ایندو-پاسفیک و جهان (۲۰۱۵)، رزمایش سالانه نیروی دریایی-جمیکس (The JIMEX) از ۲۰۰۹</p>	هند-ژاپن	
<p>بیانیه مشترک همکاری امنیتی (joint declaration on security cooperation) در ۲۰۰۹، رزمایش دوسالانه نیروی دریایی-آسیندکس (the AUSINDEX) از ۲۰۱۲، مشارکت استراتژیک جامع (comprehensive strategic partnership) از ۲۰۱۴</p>	هند-استرالیا	موازنه دو-جانبه
<p>گفتگوی سه‌جانبه هند، ژاپن و استرالیا (the Japan-India-Australia Trilateral Dialogue) از ۲۰۱۵، گفتگوی سه‌جانبه وزیران ایالات متحده، هند و ژاپن از ۲۰۱۵، گفتگوی چهارگانه امنیتی-کوآد از ۲۰۱۷، ابتکار تاب‌آوری زنجیره تامین (the Supply Chain Resilience Initiative-SCRI) میان هند، چین و استرالیا از ۲۰۲۱، چارچوب اقتصادی ایندو-پاسفیک (indo pacific economic framework) در ۲۰۲۲ (آمریکا، استرالیا، بروئنی، هند، اندونزی، ژاپن، جمهوری کره، مالزی، نیوزیلند، فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام)، رزمایش دریایی میلان (MILAN) میان هند، استرالیا، بنگلادش، کامبوج، اندونزی، کنیا، مالزی، مالدیو، موریس، میانمار، نیوزیلند، فیلیپین،</p>	منطقه‌ای	موازنه چند-جانبه

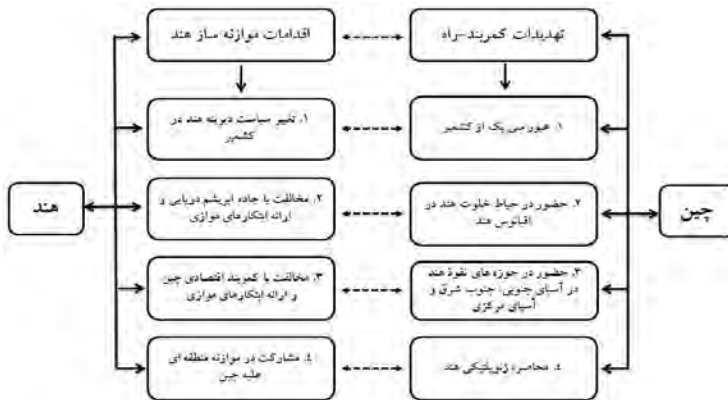
سیشل، سنگاپور، سریلانکا، تانزانیا و تایلند، رزمایش دریایی مالابار (MALABAR) میان هند، ایالات متحده آمریکا، ژاپن و استرالیا.

جدول (۳): مشارکت هند در ترتیبات مربوط به موازنه منطقه‌ای علیه چین
منبع: برگرفته از *Rajagopalan, 2020, Singh, 2020, Mishra, 2021, Ministry of External Affairs, 2015b & White House, 2022*

۶. نتیجه گیری

با وجود اینکه هند و چین آشکارا وجود رقابت استراتژیک میان خود را تأیید نمی‌کنند اما استمرار خیزش همزمان آن‌ها باعث سرایت دامنه رقابت این دو از حوزه روابط دوجانبه صرف به حوزه‌های منطقه‌ای شده‌است. در این ارتباط ورود هند و چین به عصر ساخت ابتکارهای مربوط به اتصال، بخشی مهمی از پویایی‌های نوین رقابت‌های منطقه‌ای این دو قدرت را به نمایش می‌گذارد. در این خصوص ابتکار کمربند-راه شاخص‌ترین سرمایه‌گذاری عظیم چین در حوزه‌های تجارت، اتصال و زیرساخت برای اولین بار در سال ۲۰۱۳ اعلام شد. تاکنون تعداد زیادی از کشورهای جهان به طرح کمربند-راه پیوسته و چین اهداف اقتصادی، سیاسی، امنیتی و استراتژیک متعددی در سطوح بین‌المللی از قبیل این ابتکار دنبال می‌کند. اتصال چین به سایر مناطق جهان از طریق سه دسته کریدورهای دریایی، هیبریدی (سرزمینی-دریایی) و زمینی صورت می‌گیرد.

هند از جمله کشورهایی است که در معرض پیامدهای اجتناب‌ناپذیر این ابتکار قرار گرفته‌است. از نظر هند عبور کریدور اقتصادی چین-پاکستان به عنوان یکی از کریدورهای ابتکار کمربند-راه از مناطق مورد منازعه کشمیر، تمامیت ارضی هند را نقض کرده‌است. همچنین کمربند-راه توانمندی‌های نظامی و اقتصادی چین را افزایش داده و آن را به ضرر هند در اقیانوس هند به عنوان حیاط خلوت، و جنوب آسیا، جنوب شرق آسیا و آسیای مرکزی به عنوان حوزه‌های نفوذ این کشور بسط داده‌است. هند در واکنش به تهدیدات ابتکار کمربند-راه، مخالفت رسمی خود را نسبت به ابتکار کمربند-راه چین اعلام کرده و در راستای ایجاد موازنه علیه ابتکار چین گام برداشته‌است.



شکل شماره (۳)

در این نوشتار با بهره‌گیری از نظریه موازنه تهدید استفان والت، آثار کمربند-راه بر مناسبات هند و چین مورد بررسی قرار گرفت. یافته‌های این مقاله گرچه تطبیق نسبی میان کمربند-راه و نظریه والت را نشان می‌دهد، اما پنجره‌های جدید برای افزایش روایی این نظریه معرفی می‌کند. مخصوصاً اینکه برعکس تأکید نظریه والت بر قابلیت‌های تهاجمی در ایجاد تهدید، افزایش توانمندی‌های چین در پیرامون هند که غالباً به شیوه نرم، غیرمحمسوس و پوشیده از طریق ایجاد ایجاد کمترین حساسیت، همراه ساختن و امتیاز به دیگران، استفاده از ابزار اقتصادی مخصوصاً زیرساخت‌های اتصال در بلندمدت دنبال می‌شود، مؤلفه‌های تهدید را برای هند به وجود آورده‌است. به نظر می‌رسد، این موضوع جا برای کار مستقل نظری در بازسازی نظریه موازنه تهدید والت را پراهمیت جلوه می‌دهد.

منابع

- چگنی‌زاده، غلامعلی. (۱۳۹۲)، موازنه قوا و روابط راهبردی چین با ایالات متحده آمریکا، روابط خارجی، ۵ (۴)، ۲۶۳-۲۲۷.
<https://dorl.net/dor/20.1001.1.20085419.1392.5.4.7.6>
- رضایی، مسعود، عبدی، منا (۱۳۹۹) قلمرو مشارکت روسیه در طرح ابتکار کمربند-راه چین. روابط خارجی، ۱۲ (۴)، ۷۴۱-۷۰۷.
<https://dorl.net/dor/20.1001.1.20085419.1399.12.4.6.4>
- گوهری مقدم، ابوذر، انصاری بارده، رضا (۱۴۰۰) تقابل آمریکا و چین در ابتکار کمربند و راه و بررسی نقش ایران، روابط خارجی، ۱۳ (۲)، ۲۳۱-۲۰۹.
<https://dorl.net/dor/20.1001.1.20085419.1400.13.2.1.2>
- شیخ‌الاسلامی، محمد حسن، پاکدل مجد، مصطفی (۱۴۰۰) تحول جایگاه راهبرد موازنه سازی در سیاست خارجی چین؛ جستاری در سه بازه زمانی ساختار خراج گذاری (۱۸۰۰-۱۳۰۰)، جنگ سرد (۱۹۹۱-۱۹۴۷) و پسا جنگ سرد (۲۰۲۱-۱۹۹۱)، روابط خارجی، ۱۳ (۱)، ۴۱-۵.
<https://dorl.net/dor/20.1001.1.20085419.1400.13.1.1.0>
- مورگنتا، جی. هانس (۱۳۸۹). سیاست میان ملت‌ها؛ تلاش در راه قدرت و صلح. مترجم حمیرا مشیرزاده، تهران: سمت.
- رئیس‌نژاد، آرش (۱۴۰۱). ایران و راه ابریشم نوین؛ از ژئوپلیتیک راه تا دیپلماسی راه. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

American Enterprise Institute, (2022) *China Global Investment Tracker*. Retrieved: March 11, 2022, Available at: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Aminjonov, F., Abylkasymova, A., Aimée, A., Eshchanov, B., Moldokanov, D., Overland, I., & Vakulchuk, R. (2019). BRI in Central Asia: Overview of Chinese Projects. *Central Asia Regional Data Review* 20. 1-5. <http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.2.13032.52488/1>

Anwar, A. (2020). *South Asia and China's Belt and Road Initiative: Security Implications and Ways Forward*. Retrieved: March 20, 2022. Available at: <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep26667.15.pdf?ab>

Ayres, A., & Mohan, C. R. (2009). *Power Realignments in Asia: China, India and the United States*. India: SAGE Publications.

Berlin, D.L. (2006). India in the Indian Ocean. *Naval War College Review*, 59 (2), 58-89. Retrieved: May 1, 2022, Available at: https://www.jstor.org/stable/26396722?seq=1#metadata_info_tab_contents

Bhadrakumar, M. K. (2017) *India Isolated by One Belt One Road Initiative*. Retrieved: May 21, 2022, Available at: <https://www.globalvillagespace.com/india-isolated-by-one-belt-one-road-initiative/>

Bhandari, Amit and Jindal, Chandni (2018) *Chinese Investments in India's Neighbourhood*. Retrieved: January 28, 2022. Available at: <https://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-indias-neighbourhood/>

BRI. (2018) *Belt and Road Initiative*. Retrieved: May 30, 2022, Available at: <https://www.beltrroad-initiative.com/belt-and-road/>

Chauhan, Rishika. (2020). Differences not Disputes; India's View of the Border after 1962. In *Routledge Handbook of China-India Relations*. Edited by Kanti Bajpai, Selina Ho, and Manjari Chatterjee Miller. London: Routledge, 180-194.

China Briefing, (2021). *China and Central Asia: Bilateral Trade Relationships and Future Outlook*. Retrieved: February 12, 2022, Available at: <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

China International Import Expo Bureau, (2021). *China-ASEAN Bilateral Trade Annually Growth Rate Hits 16.5% from 1991 to 2020: Customs*. Retrieved: February 25, 2022, Available at: <https://www.ciie.org/zbh/en/news/exhibition/news/20210913/29410.html#:~:text=Trade%20between%20China%20and%20the,customs%20statistics%20released%20on%20Friday>

Encyclopaedia Britannica (2021) *Kashmir*. Retrieved: June 2, 2022, Available at: <https://www.britannica.com/place/Kashmir-region-Indian-subcontinent>

Hornat, J. (2014). The power triangle in the Indian Ocean: China, India and the United States. *Cambridge Review of International Affairs*, 29 (2), 425-443. <https://doi.org/10.1080/09557571.2014.974507>

Huchet, J. F. (2010). India and China in Central Asia: Mirroring their bilateral relations. In *China and India in Central Asia*. New York: Palgrave Macmillan. 97-115.

Indian Mission to ASEAN, (2022). *Brief on ASEAN-India Relations*. Retrieved: March 1, 2022, Available at: <https://www.indmissionasean.gov.in/pages/MjU>

Information Office of the State Council, (2015) *China's Military Strategy*, Retrieved: last access May 12, 2022, Available at: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm

Jaishankar, D. (2016, May). *External Affairs India's Five Foreign Policy Goals: Great Strides, Steep Challenges*. Retrieved: March 11, 2022, Available at: <https://thewire.in/38708/indias-five-foreignpolicy-goals-great-strides-steep-challenges/>

Ji, Y. (2016). China's Emerging Indo-Pacific Naval Strategy. *Asia Policy*, 22 (1), 11-19. <https://doi.org/10.1353/asp.2016.0035>

Jinbo, W. (2019). The China-Indochina Peninsula economic corridor. In *Routledge handbook of the belt and road*. Edited by Cai Fang and Peter Nolan. New York: Routledge. 213-217.

Jinsong, L. (2016, July 22). *China's Security and Diplomatic Doctrine in a Globalized Era. Remarks by Mr. Liu Jinsong, Charge d' Affaires of the Embassy of P. R. China in India*. Retrieved: April 2, 2020, Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbw_665378/t1383538.shtml.

Lee, S. (2020). Unequal rivals: China, India, and the Struggle for Influence in Southeast Asia. In *Routledge Handbook of China-India Relations*. Edited by Kanti Bajpai, Selina Ho and Manjari Chatterjee Miller. Routledge: New York, 434-448.

Lobell, S. E. (2010). *Structural Realism/Offensive and Defensive Realism*. Oxford Research Encyclopedia of International Studies. Retrieved: June 4, 2022, <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190846626.013.304>

Manhas, N. (2020). China's Policy of 'String of Pearls'. *International Journal of Social Impact*, 5 (3), 2455-2670. <https://doi.org/10.25215/2455/0503003>

Manson, Katrina. (2016). *China Military to Set up First Overseas Base in Horn of Africa*. Retrieved: March 11, 2022 Available at: <https://www.ft.com/content/59ad20d6-f74b-11e5-803c-d27c7117d132>

Medha. (2019). *The Revocation of Kashmir's Autonomy: High-Risk Hindutva Politics at Play*. German Institute of Global and Area Studies (GIGA). Retrieved: November 19, 2021, Available at: <https://www.jstor.org/stable/resrep24808?seq=1>

Ministry of External Affairs (2017) *Official Spokesperson's Response to a Query on Participation of India in OBOR/BRI Forum*. Retrieved: February 16, 2022, Available at: <https://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Official+Spokespersons+response+to+a+query+o>

[n+participation+of+India+in+OBORBRI+Forum#:~:text=Responding%20to%20a%20query%20on,May%2014%2D16%2C%202017](#)

Ministry of External Affairs (2018). *India- ASEAN Relations*. Retrieved: March 1, 2022, Available at: <https://mea.gov.in/aseanindia/20-years.htm>

Ministry of External Affairs, (2015a) *Statement by First Secretary, Permanent Mission of India to the United Nations Exercising India's Right of Reply during the General Debate of 70th Session of UN General Assembly (September 30, 2015)*. Retrieved: March 28, 2022, Available at: [https://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/25872/Statement by First Secretary Permanent Mission of India to the United Nations exercising Indias Right of Reply during the General Debate of 70th sessi](https://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/25872/Statement+by+First+Secretary+Permanent+Mission+of+India+to+the+United+Nations+exercising+Indias+Right+of+Reply+during+the+General+Debate+of+70th+sessi)

Ministry of External Affairs, (2015b) *Inaugural U.S.-India-Japan Trilateral Ministerial Dialogue in New York*. Retrieved: March 28, 2022, Available at: <https://www.mea.gov.in/outgoing-visit-detail.htm?25868/Inaugural+USIndiaJapan+Trilateral+Ministerial+Dialogue+in+New+York>

Mint, (2020). *India's Self-Reliance in Defence Sector to Boost Its Global Standing: Modi*. Retrieved: April 2, 2020, Available at: <https://www.livemint.com/news/india/india-s-self-reliance-in-defence-sector-to-boost-its-global-standing-modi-11598548079727.html>

Mishra, Asit Ranjan. (2021). *India, Japan and Australia Unveil Supply Chain Initiative*. Retrieved: March 23, 2022, Available at: <https://www.livemint.com/news/world/india-japan-australia-launch-supply-chain-initiative-to-counter-china-11619532624451.html>

Mishra, Asit Ranjan. (2021). *India, Japan and Australia Unveil Supply Chain Initiative*. Retrieved: March 23, 2022, Available at: <https://www.livemint.com/news/world/india-japan-australia-launch-supply-chain-initiative-to-counter-china-11619532624451.html>

Modi, N. (2018) *Shared Values, Common Destiny*. Retrieved: July 9, 2018, Available at: <https://www.straitstimes.com/opinion/shared-values-common-destiny>

Mohan, C. Raja (2017) *Network Is the Key*. Retrieved: May 21, 2022, Available at: <https://indianexpress.com/article/opinion/columns/network-is-the-key-4646728/>

Mukherjee, Tuneer (2018) *China's Maritime Quest in the Indian Ocean: New Delhi's Options*. Retrieved: May 22, 2022, Available at: <https://www.orfonline.org/research/china-maritime-quest-in-the-indian-ocean-new-delhi-options/>

Nedopil, Christoph (2022) *Countries of the Belt and Road Initiative; Shanghai, Green Finance & Development Center*. Retrieved: February 16, 2022, Available at: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1644985220661>

OECD Business & Finance Outlook (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. Retrieved: July 14, 2022, Available at: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

Palit, Amitendu & Tieri, Silvia. (2019). *BIMSTEC: Prospects for Reconnecting the Bay of Bengal*. Retrieved: April 15, 2020, Available at: <https://www.isas.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/10/Bimstec-Book-Full.pdf>

Pant, H. V. (2012). China Shakes Up the Maritime Balance in the Indian Ocean. *Strategic Analysis*, 36 (3), 364-368. <https://doi.org/10.1080/09700161.2012.670447>

Pant, H. V., & Passi, R. (2017). India's Response to China's Belt and Road Initiative: A Policy in Motion. *Asia Policy*, 24 (1), 88-95. <https://doi.org/10.1353/asp.2017.0025>

Paul, S. (2021). China's Role in India's Neighborhood and Implications for India. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, 18 (7), 3364-3373. Available at: <https://archives.palarch.nl/index.php/jae/article/view/9190/8498>

Pillalamarri, A. (2014). *Project Mausam: India's Answer to China's Maritime Silk Road*. Retrieved: March 07, 2022, Available at: <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/>

Press Information Bureau. (2017) *Military Ties with Foreign Countries*. Retrieved: February 12, 2022, Available at: <https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=169712>

Prime Minister of India (2015). *The interview of Prime Minister Narendra Modi with TIME*. Retrieved: April 2, 2020, Available at: http://www.pmindia.gov.in/en/news_updates/the-interview-of-pm-narendra-modi-with-time/?comment=disable

Rajagopalan, R. (2020). Evasive Balancing: India's Unviable Indo-Pacific Strategy. *International Affairs*, 96 (1), 75-93. <https://doi.org/10.1093/ia/iiz224>

Rowden, Rick. (2020). *Central Asia and Afghanistan Go Through Iran*. Retrieved: February 12, 2022, Available at: <https://newlinesinstitute.org/iran/indias-strategic-interests-in-central-asia-and-afghanistan-go-through-iran/>

Sibal, Kanwal. (2017) *the Belt and Road Forum: India Hits the Nail*. Retrieved: May 22, 2022, Available at: <http://www.indiandefencereview.com/the-belt-and-road-forum-india-hits-the-nail/>

Singh, A. (2019). Sino-Indian Dynamics in Littoral Asia—The View from New Delhi. *Strategic Analysis*, 43 (3), 199-213. <https://doi.org/10.1080/09700161.2019.1598083>

Singh, Vikram J. (2020) *Spurred by China Rivalry, U.S., India Deepen Strategic Ties*. Retrieved: June 02, 2022, Available at: <https://www.usip.org/publications/2020/12/spurred-china-rivalry-us-india-deepen-strategic-ties>

Suri, G. (2016). China's 21st Century Maritime Silk Road: Old String with New Pearls. In *Strategic Discourse on the People's Republic of China*, Edited by: Lt Gen Gautam Banerjee. New Delhi: Vivekananda International

Foundation.63-92. Available at:
<https://www.vifindia.org/sites/default/files/Strategic%20Discourse%20on%20the%20PRC.pdf#page=75>

The Centre for Economics and Business Research-Cebr (2019) *Belt and Road Initiative to Boost World GDP by Over \$7 Trillion Per Annum by 2040*. Retrieved: July 14, 2022, Available at: <https://cebr.com/reports/belt-and-road-initiative-to-boost-world-gdp-by-over-7-trillion-per-annum-by-2040/>

The Economist Intelligence Unit, (2019). *At the Periphery: India in Central Asia*. Retrieved: March 15, 2022, Available at: https://country.eiu.com/article.aspx?articleid=897511673&Country=Kazakhstan&topic=Politics&subtop_3

The World Integrated Trade Solution-WITS. (2019) China Product exports and imports to South Asia 2019. Retrieved: May 22, 2022, Available at: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2019/TradeFlow/EXPIMP/Partner/SAS/Product/all-groups>

Wagner, C. (2016). The Role of India and China in South Asia. *Strategic Analysis*, 40 (4), 307-320. <https://doi.org/10.1080/09700161.2016.1184790>

Walt, S. M. (1985). Alliance Formation and the Balance of World Power. *International Security*, 9 (4), 3-43. <https://doi.org/10.2307/2538540>

Walt, S. M. (1987). *The origins of alliance*. New York: Cornell University Press.

White House, (2020) *FACT SHEET: In Asia, President Biden and a Dozen Indo-Pacific Partners Launch the Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity*. Retrieved: March 23, 2022, Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/05/23/fact-sheet-in-asia-president-biden-and-a-dozen-indo-pacific-partners-launch-the-indo-pacific-economic-framework-for-prosperity/>

Yahya, Faizal (2005) BIMSTEC and emerging pattern of Asian regional and interregional cooperation, *Australian Journal of Political Science*, 40 (3), 391-410. <https://doi.org/10.1080/10361140500203936>

Zhang, H., & Li, M. (2013). Sino-Indian border disputes. *ISPI Anal*, 181, 1-9. Available at: https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/analysis_181_2013.pdf

Pandit Rajat, (2015) *Chinese Submarine in Karachi, India Alarmed*, NDTV, Retrieved: January 28, 2022, Available at: <https://timesofindia.indiatimes.com/india/chinese-submarine-in-karachi-india-alarmed/articleshow/47845930.cms>

Gurung, Shaurya Karanbir. (2017), *14 Chinese Navy Ships Spotted in Indian Ocean, Indian Navy Monitoring Locations*. Retrieved: May 12, 2022. Available at: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/14->

chinese-navy-ships-spotted-in-indian-ocean-indian-navy-monitoring-locations/articleshow/61882634.cms?from=mdr

The State Council Information Office of the People's Republic of China, (2018) *China's Arctic Policy*. Retrieved: May 10, 2022, Available at: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm>

Sikri, Rajiv (2013) Keynote Address for the BIMSTEC Conference, Retrieved: January 25, 2020, Available at: <http://csird.org.in/wp-content/uploads/2017/02/Final-Report-of-BIMSTEC.pdf>

