

دکترین رشته مرواریدهای چین و راهبردهای هند برای مقابله با آن

افشین متقی^{۱*}

نبی الله امامی^۲

چکیده

چین با طراحی دکترین «رشته مرواریدها» و پیشبرد پروژه «یک کمربند-یک راه» به دنبال اعمال هژمونی بر منطقه جنوب شرق، جنوب و غرب آسیا و شمال آفریقا است. برای این منظور، چین جهت محافظت از خطوط ارتباطات دریایی خود در دریای چین جنوبی، تنگه مالاکا و حتی شمال اقیانوس هند، تنگه هرمز و خلیج فارس، «استراتژی تقویت توان دریایی» را در پیش گرفته است. در این میان، بندر گوادر و کریدور اقتصادی چین و پاکستان (سی پک) به عنوان یکی از رشته‌های مروارید، جایگاه مهمی در سیاست خارجی پکن دارد. در مقابل، هند با انعقاد پیمان‌های نظامی و امنیتی با آمریکا و متحدان منطقه‌ای خود، در صدد اعمال نفوذ و مقابله با دکترین چین برآمده است. پژوهش پیش‌رو با روش توصیفی-تحلیلی، در پی پاسخگویی به این سوال است که دکترین رشته مرواریدهای چین چیست و هند برای مقابله با آن، چه راهبردی در پیش گرفته است؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد هند به منظور مقابله با رشته مرواریدهای چین، علاوه بر تاسیس جناح تحلیلی و تحقیقی (راو)، اقدام به سرمایه‌گذاری در بندر «چابهار» و امضای توافقنامه با عمان برای حضور قدرتمند دریایی در بندر «دقم» کرده است. این اقدامات اگرچه هند را در موقعیت برتر و یا حتی برابر با چین قرار نمی‌دهد، اما با همکاری آمریکا ابزارهای لازم را برای به چالش کشیدن چین در اختیار دهلی‌نو قرار می‌دهد.

واژگان کلیدی: رشته مروارید، یک کمربند-یک راه، گوادر-چابهار-دقم



فصلنامه

پژوهش‌های

روابط بین‌الملل،

دوره سیزدهم،

شماره چهارم،

شماره پیاپی چهل و

پنجاه و یک،

زمستان ۱۴۰۲

۱. دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

* afshin_mottaghi@yahoo.com

۲. دکتری مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه تهران، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۱۸

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۳/۱۴

فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره سیزدهم، شماره پیاپی پنجاه و یک، صص ۸۵-۱۱۶

مقدمه

در حال حاضر چین به دلیل دارا بودن اقتصاد بزرگ در کنار توانمندی‌های نظامی پیشرفته، رویای یک قدرت بزرگ را در سر می‌پروراند. پس از انتخاب شی جین پینگ به‌عنوان رئیس‌جمهور چین توسط حزب کمونیست در سال ۲۰۱۲، او از ساخت دوباره «چین بزرگ» خبر داد و خواستار جوان‌سازی ملت بزرگ چین شد. او برای این مهم، دستیابی به دو هدف صد ساله را نقشه راه خود قرار داد: اول، «ایجاد جامعه‌ای نسبتاً مرفه تا سال ۲۰۲۱» که جشن صدمین سالگرد حزب کمونیست چین خواهد بود و دوم، «تبدیل چین به یک کشور به‌طور کامل توسعه‌یافته، ثروتمند و قدرتمند در سال ۲۰۴۹» که صدمین سالگرد جمهوری خلق چین خواهد بود. به‌منظور تبدیل شدن چین به قدرت بزرگ، رویای چینی‌ها از چهار بخش تشکیل شده است: چین قوی - چین متمدن - چین هماهنگ - چین زیبا.^۱ چین برای رسیدن به این هدف بزرگ، به‌طور عملی یک سلسله استراتژی‌ها را در پیش گرفته است. دکترین رشته‌(زنجیره) مرواریدها^۲ و راه‌اندازی طرح کلان «یک کمربند - یک راه»^۳ که از سال ۲۰۱۵ به‌عنوان «ابتکار کمربند و راه»^۴ شناخته می‌شود، از مهمترین طرح‌ها و راهبردهای چین برای تحقق این رویای چینی است. رشته مرواریدهای چین شامل شبکه‌ای از مرواریدها در گستره‌ای پهناور از دریای چین جنوبی تا شاخ آفریقا است که می‌تواند توسط نیروی دریایی چین با یکدیگر پیوند داده شود. رشته مرواریدها با محوریت کریدور اقتصادی چین-پاکستان (سی پک)^۵، موجب محاصره هند در منطقه غرب آسیا، جنوب و جنوب شرق آسیا می‌شود. از این‌رو اولویت اصلی «استراتژی رشته مرواریدها» بر محاصره سیاسی هند متمرکز است. از سوی دیگر، هند، این استراتژی را تهدیدی علیه امنیت ملی، سیاست منطقه‌ای و تمامیت سرزمینی خود ارزیابی می‌کند و برای مقابله با آن، راهبرد «مائوسام» و همکاری استراتژیک با آمریکا و متحدان منطقه‌ای خود را در پیش گرفته و به‌طور عملی اقدام به سرمایه‌گذاری در بندر «چابهار» و امضای توافقنامه با طرف عمانی برای حضور نیروی دریایی خود در بندر

^۱ - "Strong China- Civilized China- Harmonious China- Beautiful China"

^۲ - doctrine String of Pearls

^۳ - One Belt One Road (OBOR)

^۴ - Belt and Road Initiative (BRI)

^۵ - China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

«دقم»^۱ کرده است. نام‌گذاری یک روز به نام «روز چابهار» در هند و برگزاری نشست-های تجاری و اقتصادی با کشورهای منطقه با موضوع بندر چابهار نشان از جایگاه بالای این بندر در توازن بخشی با هژمونی چین و نفوذ هند در منطقه جنوب، جنوب شرق، غرب آسیا، آسیای مرکزی و افغانستان دارد. در این نوشتار تلاش می‌شود علاوه بر بررسی رشته مرواریدها و راهبرد چین در این زمینه، به‌طور موردی به بندر گوادر (و کریدور اقتصادی چین و پاکستان) به‌عنوان یکی از رشته‌های مهم مروارید چینی در منطقه جنوب آسیا و غرب آسیا پرداخته شود. بر این اساس، مقاله پیش‌رو، درصدد تبیین استراتژی رشته مرواریدهای چین و راهبردهای هند برای مقابله با این استراتژی است. بدین ترتیب، این مقاله در پی پاسخگویی به این سوال است که دکتترین رشته مرواریدهای چین چیست و هند برای مقابله با آن چه راهبردی در پیش گرفته است؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که هند به‌منظور مقابله با رشته مرواریدهای چین، علاوه بر تاسیس جناح تحلیلی و تحقیقی (راو) به‌منظور مقابله با بندر گوادر و کریدور (سی پک) و تقویت همکاری راهبردی با آمریکا و متحدان منطقه‌ای خود در منطقه جنوب شرق آسیا، به‌طور عملی اقدام به سرمایه‌گذاری در بندر «چابهار» و امضای توافق‌نامه با طرف عمانی برای حضور قدرتمند نیروی دریایی خود در بندر «دقم» عمان کرده است. روش پژوهش در این نوشتار، توصیفی و تحلیلی با بهره‌گیری از منابع جدید علمی و تحقیقی و استفاده از منابع نوشتاری و داده‌های به‌روز اینترنتی است.

۱. پیشینه پژوهش

در این پژوهش تلاش کردیم تا با استفاده از منابع اصلی که به زبان روسی، انگلیسی و فارسی در خصوص موضوع دکتترین رشته مرواریدها، بندر گوادر، همکاری‌های چین و پاکستان در راهروی سی پک، رقابت هند و چین در این زمینه و سرمایه‌گذاری هند در چابهار منتشر شده است، پردازیم. در ادامه به برخی از مهم‌ترین آثار منتشر شده در این زمینه اشاره می‌کنیم. گالیشیف (۲۰۲۲) در مقاله «همکاری اقتصادی پاکستان و چین» بر ساخت راهروی «سی پک» (کریدور اقتصادی چین و پاکستان) که موجب پیوند «بندر گوادر» با منطقه «کاشغر» چین که در استان خودمختار سین کیانگ واقع شده است،

^۱ - Duqm

تمرکز نموده و بر افزایش سرمایه‌گذاری‌های چین در پاکستان به ویژه در عرصه‌های مختلف تجاری، اقتصادی و انرژی هسته‌ای تاکید کرده است. نویسنده در این اثر تلاش می‌کند وضعیت تجارت دوجانبه میان چین و پاکستان را با ارائه داده‌های آماری مورد بررسی قرار دهد. ابراهیم خانی (۱۳۹۸) در مقاله خود با عنوان «راهبرد رشته‌مرورید چین؛ واقعیت یا افسانه» که در شورای راهبردی روابط خارجی به چاپ رسیده است، به تشریح حضور چین و درگیر بودن این کشور در تاسیسات بندری جیبوتی، میانمار، سریلانکا، بنگلادش، مالدیو، پاکستان می‌پردازد. نویسنده بر این باور است که ساختار بین‌المللی در خلال چند دهه گذشته شاهد سربرآوردن مستمر چین به عنوان یک قدرت بزرگ جدید و تاثیرگذار بوده است. نویسنده از استراتژی رشته‌مرورید به عنوان یکی از طرح‌های جنجالی و بسیار بحث‌برانگیز چین نام می‌برد که برای اولین بار در سال ۲۰۰۵ توسط شرکت مشاورین دفاعی بوز-آلن طی گزارشی تحت عنوان "آینده انرژی در آسیا" به دونالد رامسفلد وزیر دفاع وقت آمریکا ارائه شده است. در این گزارش تاکید شده است که راهبرد رشته‌مرورید چین زمینه را برای تقویت حضور نیروی دریایی این کشور در اقیانوس هند فراهم می‌کند که این راهبرد در تضاد با منافع آمریکا و هند است و آنها نیز باید همه تلاش خود را برای مقابله با این راهبرد در پیش بگیرند.

سعیدی و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله «مقایسه تطبیقی مزیت‌ها و قابلیت‌های بندر گوادر پاکستان و چابهار ایران با محوریت ترانزیت» به این مسئله پرداخته‌اند که کشور ایران مزیت‌های حمل و نقلی فوق‌العاده‌ای دارد و در این میان، بندر چابهار از جایگاه ممتازی برخوردار است اما تلاش‌های اندکی برای توسعه این بندر و در نتیجه گسترش مزیت‌های ترانزیتی آن صورت پذیرفته است. همین موضوع سبب شده تا کشور پاکستان با ساخت بندر گوادر این موقعیت فوق‌العاده را از چنگ ایران در بیاورد.

بهاتیا (۲۰۱۶) مقاله «هند، چابهار و تغییر پویایی منطقه‌ای»، نقطه عطف تغییر پویایی منطقه‌ای را سفر نخست وزیر هند نارندرا مودی به ایران در سال ۲۰۱۶ و بازدید او از بندر چابهار و امضای موافقت‌نامه تاریخی سه‌جانبه میان هند، ایران و افغانستان می‌داند. در ابتدا، نویسنده از چابهار به عنوان تغییردهنده بازی در منطقه نام می‌برد و بر اهمیت

آن به ویژه برای کشور هند تاکید می‌کند. در ادامه به منافع ایران در چابهار نیز اشاره می‌کند. در بخش دیگر به رقابای منطقه‌ای به‌ویژه چین و پاکستان و سرمایه‌گذاری اولیه چین در راهرو اقتصادی «سی پک» و بندر گوادر پاکستان به میزان ۴۶ میلیارد دلار می‌پردازد. این مقاله از این جنبه که هم به اهمیت بندر چابهار و هم رقیب این بندر یعنی گوادر می‌پردازد، اهمیت خاصی دارد.

سینگ (۲۰۱۷) در مقاله "سیاست چابهار هند و پیامدهای آن بر همکاری چین و پاکستان" بر این موضوع تاکید می‌کند که بندر چابهار به هند این اجازه را می‌دهد تا کالاهای خود را به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی برساند بدون اینکه از خاک پاکستان عبور کند. نویسنده هم چنین بر این نظر است که توافق نامه چابهار میان ایران و هند، چالش‌های زیادی را برای همکاری چین و پاکستان در بندر گوادر و نفوذ چین در آسیای مرکزی و غرب آسیا ایجاد می‌کند. این مقاله با توجه به این که به سیاست هند در چابهار و اهمیت آن برای این کشور می‌پردازد، برای پژوهش‌پیش رو اهمیت زیادی دارد.

۲. دکترین رشته مرواریدهای چین

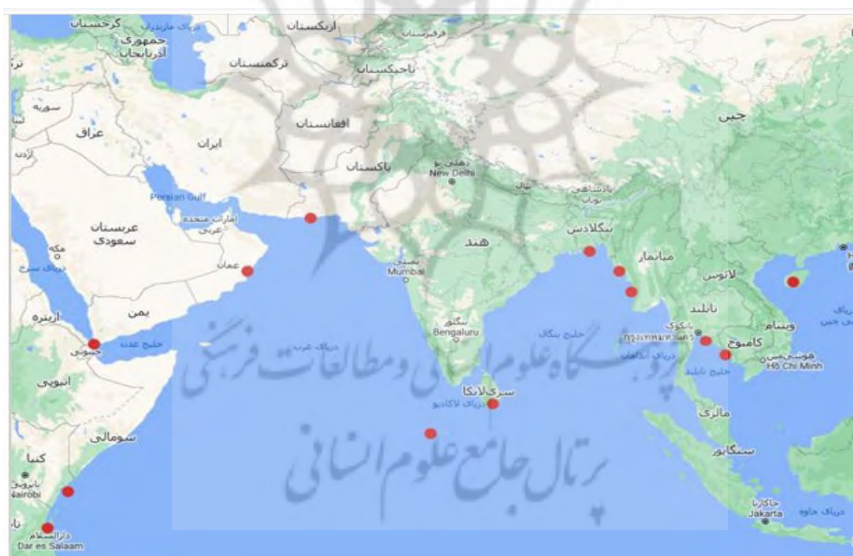
دکترین «رشته مرواریدهای^۱» چین به پایگاه‌های نظامی فرادریایی و بنادر تجاری موجود و بالقوه چینی اشاره دارد. این دکترین شامل شبکه‌ای از مرواریدها در گستره‌ای پهناور از دریای چین جنوبی تا شاخ آفریقا است که می‌تواند توسط نیروی دریایی چین به یکدیگر پیوند یابد. به‌طور مشخص، این رشته، پایگاه‌ها و بنادر چینی در سریلانکا، بنگلادش، برمه، مالدیو، جیبوتی، تانزانیا، پاکستان و حتی سودان را در بر دارد (رئیس‌نژاد، ۱۳۹۹). دکترین رشته مروارید برای اولین بار در سال ۲۰۰۵ میلادی توسط شرکت مشاورین دفاعی «بوز- آلن»^۲ طی گزارشی با عنوان «آینده انرژی در آسیا» که به دونالد رامسفلد وزیر دفاع وقت امریکا ارائه شد، مطرح گردید. این گزارش دلالت بر آن دارد که چین با ساخت زیرساخت‌های غیرنظامی در کشورهای دوست در جنوب آسیا، قصد تقویت حضور نیروی دریایی خود در اقیانوس هند را دارد. از آن زمان برخی محافل بویژه در

¹- String of Pearls

²- Booz-Allen Defense Consultancy

هند، امریکا و ژاپن آشکارا نگرانی خود در رابطه با طرح‌های پنهانی احتمالی پکن و و گزارشات طرح بلندمدت چین برای تحمیل برتری خود در منطقه اقیانوس هند ابراز داشته اند. موفقیت چین در بدست آوردن اولین پایگاه پشتیبانی نیروی دریایی در بندر تحت مدیریت خود در "دوراله"^۱ جیپوتی در سال ۲۰۱۷ زمینه تشدید نگرانی‌ها را در میان محافل آمریکایی، هندی، ژاپنی و سایر کشورهای حوزه اقیانوس هند و آرام درباره نیات واقعی چین در خصوص دکترین رشته مرواریدها و تلاش‌های این کشور برای سیاست بندرسازی در حاشیه اقیانوس هند و آرام فراهم کرده است. چنین اقداماتی منجر به انتشار گزارشاتی دال بر احیای دوباره گفتگوهای امنیتی چهارجانبه موسوم به «کواد»^۲ (متشکل از هند، ژاپن، استرالیا و امریکا) بعد از دوران فترت ۱۰ ساله به منظور واکنش به قدرت فزاینده اقتصادی و نظامی چین شده است. (شورای راهبردی روابط خارجی، شهریور ۱۳۹۸).

نقشه شماره-۱: بیانگر موقعیت رشته (زنجیره) مرواریدهای چین (دایره‌های کوچک قرمز رنگ)



منبع: سایت مسیر اقتصاد به نشانی: <https://masireqtasad.ir/113958/> تاریخ دسترسی: ۱۷ اسفند

1 - Doraleh

2 - The Quadrilateral Security Dialogue (QSD, also known as the Quad)

در عین حال، چین در راستای عملیاتی‌سازی استراتژی «رشته مرواریدها» اقدام به سرمایه‌گذاری و بازسازی بسیاری از بنادر و جزایر در جنوب، جنوب شرق و جنوب غرب آسیا کرده است. مهم‌ترین این بنادر و جزایر که به «مرواریدها» موسوم هستند، در حاشیه اقیانوس هند جهت محاصره سیاسی دهلی‌نو قرار دارند که بنادر و جزایر حاشیه‌ای میانمار در خلیج بنگال را نیز در بر می‌گیرند. در این زمینه، پکن و میانمار در سال ۱۹۹۲ توافق کردند که چین مساعدت بیشتری در نوسازی تأسیسات نیروی دریایی میانمار در جزایر «هنگی»^۱ و «کوکو»^۲ انجام دهد. چین هم‌چنین به‌طور وسیعی در حال نوسازی تأسیسات نیروی دریایی میانمار در «آکیاب»^۳، «کیائوک پیو»^۴ و «مرگویی»^۵ در خلیج بنگال می‌باشد. این تأسیسات در «آکیاب» و «مرگویی» توانایی جابجایی نیروهای بسیار بیشتری نسبت به توانایی‌های فعلی میانمار دارند. در جزایر «کوکو» نیز که مهمترین مروارید میانمار می‌باشد، میانمار با کمک پکن در حال ساخت و توسعه تأسیسات دریایی این جزایر می‌باشد.

جزایر کوکو در ۱۸ کیلومتری جزایر «نیکوبار» هند واقع شده است. میانمار با کمک چین استحکامات جنگی در این جزایر ساخته است. توسعه استراتژیک دیگر، نصب یک ناوگان شناسایی دریایی مستقیم و یک سیستم اطلاعاتی الکترونیک در این جزایر می‌باشد. این تأسیسات که به تأسیسات دیدبانی و مراقبت الکترونیک در آبراه «الکساندرا»^۱ در دریای آندمان متصل می‌شود، چین را قادر می‌سازد فعالیت‌های نظامی هند در جزایر آندمان و نیکوبار و فعالیت‌های آزمایش‌های موشکی هند در «چندی پور»^۲ در ایالت «اوریسا»^۳ را تحت نظر بگیرد (Kuppuswamy, 2003).

هم‌چنین چین در راستای استراتژی «رشته مرواریدها» نگاه ویژه‌ای به بنگلادش داشته است؛ چرا که این کشور نقش مهمی در محاصره سیاسی هند دارد. بنگلادش به دلیل قرار گرفتن در وسط هند، این سرزمین را به دو قسمت تقسیم کرده و ایالت‌های شمال

1- Hainggyi

2- Coco

3- Akyab

4- Kyaukpyu

5- Mergui

1- Alexandra

2- Chandipore

3- Orissa

شرقی هند را از سرزمین اصلی جدا کرده است. این امر موجب تضعیف امنیت ملی هند شده است، چرا که این بخش از هند با چین هم مرز بوده و گروه‌های شورشی و تجزیه طلب مختلفی در این مناطق وجود دارند که علیه حکومت مرکزی فعالیت می‌کنند. چین می‌تواند هر زمان که بخواهد به‌طور مستقیم و یا از طریق بنگلادش به حمایت از این گروه‌ها برخاسته و امنیت ملی هند را تحت تأثیر قرار دهد. بنگلادش پل ارتباطی بین ایالات شرقی هند با سرزمین اصلی این کشور است. تجربه جنگ هند-چین در سال ۱۹۶۲، طراحان سیاست دفاعی هند را وادار کرده تا اقدام به طراحی یک استراتژی جدید به نام استراتژی «گردن جوجه»^۱ کنند. این استراتژی بنگلادش را به‌عنوان «گردن استراتژیک جوجه» در نظر می‌گیرد که ایمن‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر برای انتقال تجهیزات و تدارکات نظامی به مناطق شمال شرقی هند در صورت بروز کشمکش مسلحانه میان هند و چین می‌باشد. (Sifuddin, 2009).

به همین دلیل چین در حال ساخت تجهیزات بندر چیتاگونگ^۲ بنگلادش می‌باشد. توسعه تأسیسات این بندر، برای چین بسیار مهم است؛ چرا که چین در سال‌های اخیر تلاش کرده تا دسترسی مطمئن به یک بندر دریایی در اقیانوس هند پیدا کند. این مهم چین را قادر می‌سازد تا از خطوط دریایی در مسیرهایی که حجم عظیمی از نفت در حال گذار است، محافظت کند. در عوض، بنگلادش می‌تواند منافع اقتصادی فراوانی به دست آورده و ارزش استراتژیک خود را افزایش دهد. بنابراین چیتاگونگ یکی دیگر از «مرواریدهای» چین جهت محاصره دریایی هند است (Kibria, 2006).

از طرف دیگر بنگلادش به همراه پاکستان بخشی از استراتژی منطقه‌ای چین جهت «محاصره» هند را تشکیل می‌دهد. با شکل‌گیری روابط استراتژیک بین چین و بنگلادش، چین قادر خواهد بود تا از هر دو طرف - از غرب به وسیله پاکستان و از شرق به وسیله بنگلادش - هند را تحت فشار قرار دهد (Sifuddin, 2009). همچنین «بندر گوادر» پاکستان آخرین حلقه از «رشته مرواریدهای» چین در حاشیه اقیانوس هند است. (Kuppuswamy, 2002)؛ از این‌رو دستیابی به تأسیسات بندری گوادر برای کشتی‌های نیروی دریایی و بازرگانی چین در نزدیکی منطقه سرشار از نفت خلیج فارس

¹ - Chicken Neck

² - Chittagong

و دستیابی به یک مسیر جدید تجارت بین‌المللی که مناطق دورافتاده غربی چین را از طریق راه‌های جاده‌ای و ریلی از وسط پاکستان به اقیانوس هند وصل می‌کند، اهمیت گوا در را برای پکن دو چندان می‌کند. چینی‌ها همواره به دنبال ایجاد یک مسیر جایگزین برای تنگه مالاکا بوده‌اند؛ چرا که ۸۰ درصد نفت وارداتی چین از این تنگه می‌گذرد و مسدود شدن آن، خسارات جبران‌ناپذیری به اقتصاد این کشور وارد می‌کند. این مسیر جایگزین یکی میانمار است و دیگری پاکستان. چینی‌ها امیدوارند با حضور در بنادر این دو کشور، در صورت بسته شدن تنگه‌ی مالاکا، بتوانند یک مسیر خشکی جایگزین جهت تأمین انرژی خود داشته باشند (Chanda, 2005).

در سطح کلان، استراتژی رشته مرواریدهای چین در راستای پروژه «یک کمربند- یک راه» قرار دارد. قبل از اینکه ابتکار یک کمربند- یک راه به این نام خوانده شود، این طرح توسط چین به عنوان چارچوب جدید هدایت سیاست خارجی و اقتصادی با تمرکز بر همسایگان مستقر در مرزهای جنوبی و غربی کشور طراحی شده بود که دسترسی به خلیج فارس، آفریقا و اروپا را در نظر داشت (Umbach, 2019: 1-4). با اعلام ابتکار یک کمربند و یک راه، غرب و جنوب چین به مناطق استراتژیک تبدیل شدند. از زمان اعلام استراتژی یک کمربند-یک راه، تغییرات مهمی در سیاست خارجی چین در قبال آسیا به وجود آمده است. (Aoyama, 2016: 6-10)

چین امیدوار است با ابتکار کمربند و راه، اقتصاد جهانی را به سمت یک دوره اقتصادی جدید سوق دهد. از عصر ماورای پاسیفیک^۱ و ماورای آتلانتیک^۲ به عصر «یک کمربند- یک راه»^۳. از اقتصاد ماورای پاسیفیک و ماورای آتلانتیک به اقتصاد یک کمربند- یک راه. با تبدیل شدن چین به مرکز جدید اقتصاد جهانی، پروژه یک کمربند- یک راه موجب پیوند اقتصاد چین با شرق آسیا، آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا می‌شود تا به موتور رشد جدید اقتصاد جهانی تبدیل شود و همکاری اقتصاد جهانی را به درون عصر یک- کمربند- یک جاده ممکن سازد. این پروژه، دو منطقه از پویاترین مناطق اقتصادی جهان، یعنی «منطقه اقتصادی اروپا»^۴ و «منطقه اقتصادی آسیا و اقیانوسیه»^۱ را به یکدیگر پیوند

^۱ - "Trans-Pacific era"

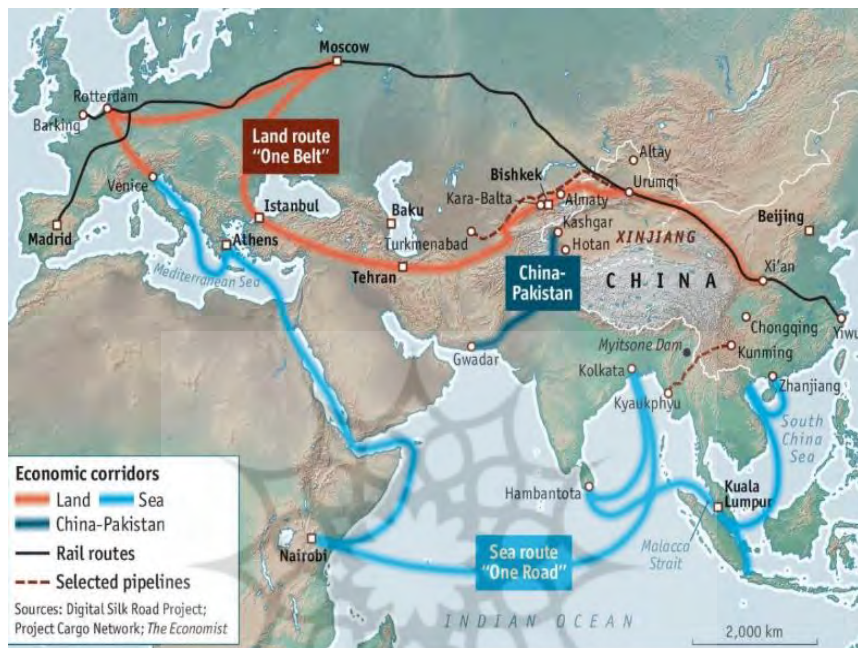
^۲ - "Trans-Atlantic era"

^۳ - "One Belt One Road era"

^۴ - "European Economic Zone"

خواهد داد. از این رو جغرافیای اقتصاد جهانی را به طرز قابل توجهی تغییر خواهد داد (Xiguang, 2016: 2-4).

نقشه شماره ۲- «مسیر زمینی یک کمربند» و «مسیر دریایی یک راه» را نشان می دهد



Source: <https://fa.maps-china-cn.com/> (accessed on: 28/10/2020)

۱-۲. جایگاه و موقعیت بندر گوادر پاکستان (به عنوان یکی از رشته‌های مروراید چین)

در این نوشتار به دلیل ساختار و حجم کم مقاله، بررسی همه رشته‌های مروراید چین امکان‌پذیر نیست اما با توجه به جایگاه مهم بندر گوادر در استراتژی رشته مروراید چینی و اقدامات پکن برای توسعه این بندر در چارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان (سی پک)، بررسی این موضوع اهمیت زیادی دارد. در ابتدا باید به این موضوع اشاره کرد که بندر گوادر مهمترین نقطه ساحلی جنوب غربی پاکستان و بلوچستان و به-عنوان یکی از عمیق‌ترین بندر در دریای عرب، اقیانوس هند و خلیج فارس محسوب

¹ - "Asia-Pacific Economic Zone"

می‌شود. دوری بندر گوادر از هند یکی از مزیت‌های مهم این بندر برای پاکستان است. (Abrar Ahmad, 2017: 70-71) برای قرن‌ها، خطوط دریایی نزدیک گوادر یک وسیله حمل و نقل میان منطقه غرب آسیا و محیط اطراف آن بوده است. بندر گوادر در نقطه‌ای واقع شده که عمق استراتژیک برای پاکستان در برابر دشمنان و رقبايش ایجاد می‌کند. (Hussain, 2016: 16-17). موقعیت جغرافیایی پاکستان در نزدیکی خلیج فارس و منابع بکر آسیای مرکزی، این فرصت را به این کشور داده تا به‌عنوان یکی از کریدورهای صادراتی مهم در منطقه به شمار رود. (Hassan, 2005: 1-3).

این بندر می‌تواند خط تماس میان ۲۰ کشور و از راه دریای سرخ، کلید ورود به شرق آفریقا نیز باشد. در سال ۱۹۶۴ پاکستان اعلام کرد که بندر گوادر را تاسیس می‌کند اما به دلایل مختلف نتوانست این پروژه را مورد بهره‌برداری قرار دهد. در سال ۱۹۹۳ دولت پاکستان، گوادر را به عنوان سومین بندر آب گرم اعلام کرد و تصمیم گرفت شبکه جاده و راه‌آهن را در آن راه‌اندازی کند. در ژوئن ۱۹۹۴ مجلس پاکستان پروژه توسعه بندر گوادر را تصویب کرد (Hassan, 2005: 2-3). دولت پاکستان با توجه به کارایی بندر کراچی، دستور داد تا برای توسعه بندر گوادر ابتدا ۱ میلیارد روپیه و سپس در فوریه ۱۹۹۶ دو میلیارد روپیه تامین شود. در سال ۲۰۰۱ بیش از ۴۳ شرکت برای ساخت این بندر ابراز علاقه کردند. آنچه امروزه در رابطه با بندر گوادر اهمیت دارد، سرمایه‌گذاری چین در این بندر است. چین تمایل خود را برای ساخت بندر گوادر در سال ۲۰۰۱ نشان داد. طرح توسعه یک بندر عمیق در گوادر در سال ۲۰۰۲ آغاز شد و سنگ بنای گوادر در مارس ۲۰۰۲ گذاشته شد. (Majeed Khan and Others: 2016: 118-119).

در مارس ۲۰۰۲، مراسم ساخت بندر گوادر با حضور پرویز مشرف و «وو بنگائو» معاون نخست وزیر چین افتتاح شد. در همین زمان، طبق توافقی که با شرکت ساخت و ساز بندری چین صورت گرفت، ساخت مرحله اول این طرح با ارزش ۲۴۸ میلیون دلار آمریکا شروع شد. ساخت بندر بین‌المللی گوادر سرانجام توسط مهندسان چینی در ۱۸ مارس ۲۰۰۷ به پایان رسید و به نمایندگان پاکستان تحویل داده شد. افتتاح رسمی این بندر در تاریخ ۲۰ مارس ۲۰۰۷ انجام شد. پذیرش واقعی محموله‌ها که بیانگر آغاز فعالیت همه‌جانبه این بندر بود، در مارس ۲۰۰۸ انجام شد. در حال حاضر تلاش چین

این است که ارتباط زمینی میان شهر چینی کاشغر از مسیر قراقرم را با بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان برقرار کند. این در حالی است که مسیر دریایی چین از راه تنگه مالاکا ۱۶۰۰۰ کیلومتر طول دارد و در حدود سه ماه زمان لازم است تا کشتی‌ها از راه اقیانوس هند و اقیانوس آرام به بندر شانگهای برسند و مسیر سنتی چین هم زمانبر و طولانی و موجب از بین رفتن منابع و امکانات می‌شود (Abrar Ahmad, 2017: 70-71). نکته حائز اهمیت این است که با سرمایه‌گذاری چین در توسعه بندر گوادر، ظرفیت این بندر تا سال ۲۰۴۵ به ۴۰۰ میلیون تن می‌رسد. (ملکی، ۱۳۹۶: ۴۰) از دیدگاه چین، بندر گوادر باید تا سال ۲۰۵۰ به یک بندر مهم در منطقه تبدیل شود و جایگزینی برای بندر دبی باشد به طوری که قدرت پهلو دهی ۸۸ کشتی مادر را به طور هم‌زمان دارا باشد (Roy, 2015: 7-8). در نقشه شماره ۳- موقعیت جغرافیایی بندر گوادر در منطقه آسیای مرکزی، جنوب آسیا، جنوب غربی آسیا و خلیج فارس و به طور کلی در میان کشورهای همسایه پاکستان ترسیم شده است.

نقشه شماره ۳- موقعیت جغرافیایی بندر گوادر در در بین همسایگان نشان می‌دهد



Source: (Kaleem, 2014: 94)

پیش‌بینی می‌شود با تکمیل و اتمام بندر گوادر تا سال ۲۰۳۰ سالانه ۲/۵ درصد به رشد اقتصادی پاکستان افزوده شود. ظرفیت‌های اقتصادی بندر گوادر و ارتباط آن با چین، آسیای مرکزی و سایر کشورهای مجاور منطقه موجب شده است تا بندر گوادر سهم خود را از تجارت به عنوان یک بندر هاب (قطب) منطقه‌ای تغییر دهد که این امر سبب تغییر جغرافیای اقتصادی پاکستان و منطقه می‌شود (Majeed Khan and Others: 2016:110). این هدف توسط کمیسیون برنامه‌ریزی پاکستان پیش‌بینی شده است که پاکستان را به عنوان «بر آسیایی»^۱ و «۱۰ اقتصاد برتر جهانی تا سال ۲۰۴۷» معرفی کند (Rehman Solangi, 2019: 51).

۲-۲. جایگاه و موقعیت کریدور اقتصادی چین و پاکستان (سی پک)

کریدور اقتصادی چین و پاکستان موسوم به «سی پک» یک پروژه توسعه جامع ۱۵ ساله (۲۰۱۵-۲۰۳۰) بین پاکستان و چین است و آن مستلزم پیوند بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان به استان شمال غربی سین کیانگ چین (کاشغر) از بزرگراه، راه آهن، خطوط لوله نفت و گاز و ارتباطات فیبرنوری است. این برنامه در چهار مرحله طراحی شده که مرحله اول آن سال ۲۰۱۸، مرحله دوم سال ۲۰۲۰، مرحله سوم سال ۲۰۲۵ و مرحله چهارم سال ۲۰۳۰ است. لازم به یادآوری است که در مارس ۲۰۱۵ کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی، وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی به طور مشترک مفهوم یک-کمربند-یکراه را مطرح کردند. در ماه مه ۲۰۱۵ نیز سیاست‌های مشخص مربوط به مفهوم یک-کمربند-یکراه آشکار شد. در پی آن، ۶ کریدور اقتصادی بین‌المللی با سرمایه‌گذاری تخمینی ۸۹۰ میلیارد دلار یا بیشتر از آن در نظر گرفته شد. این ۶ کریدور به شرح زیر است:

- ۱- کریدور اقتصادی چین- مغولستان- روسیه^۲
- ۲- کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اورآسیا (پل دوم زمینی اورآسیا)^۳
- ۳- کریدور اقتصادی چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا^۴

^۱ - "Asian tiger"

^۲ - China-Mongolia-Russia Economic Corridor

^۳ - New Eurasia Land Bridge (Second Eurasia Land Bridge) Economic Corridor

^۴ - China-Central Asia-West Asia Economic Corridor

۴- کریدور اقتصادی چین- شبه جزیره چین و هند^۱

۵- کریدور اقتصادی چین- پاکستان^۲ (سی‌پک)

۶- کریدور اقتصادی بنگلادش- چین- هند- میانمار^۳ (Aoyama, 2016: 5-7).

آنچه در این پژوهش و در رابطه با استراتژی رشته مروریدهای چین اهمیت به سزایی دارد، کریدور شماره ۵ یعنی کریدور اقتصادی چین-پاکستان موسوم به «سی‌پک» است. کریدور سی‌پک شامل ساخت جاده اتوموبیل رو و راه‌آهن جدید، شبکه خطوط نفت از کاشغر تا گوادر، تاسیس فرودگاه در گوادر، ایجاد پروژه‌ها و تاسیسات انرژی، مناطق ویژه اقتصادی و اسکله خشکی در مرز دو کشور است. هزینه برآورد شده برای ایجاد «سی‌پک»، حدود ۵۷ میلیارد دلار است که از این میزان، ۴۶ میلیارد دلار آن در ساخت پروژه‌های اولویت‌دار حمل و نقل در نظر گرفته شده است. بنا به گفته احسان اقبال، وزیر برنامه‌ریزی، توسعه و اصلاحات پاکستان، این پروژه تمرکز روابط دو کشور چین و پاکستان را از ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک تغییر می‌دهد (Galiycheva, 2015:13-14).

در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد تجارت چین از مسیر اقیانوس هند انجام می‌گیرد. این مسیر از تنگه مالاکا عبور می‌کند. این تنگه از یک طرف به‌طور مداوم در معرض حمله دزدان دریایی بوده و از طرف دیگر تحت کنترل آمریکا و نیروی دریایی هند قرار دارد. در صورت درگیری در این تنگه، تامین نیازهای انرژی چین با مشکل جدی مواجه خواهد شد. از این رو نیاز به مسیر جایگزین برای چین اهمیت اساسی دارد. کریدور سی‌پک، علاوه بر کاهش زمان حمل و نقل، هزینه‌های حمل و نقل را نیز کاهش می‌دهد. این پروژه به چین این امکان را می‌دهد تا از هر گونه اختلاف و درگیری بالقوه در نزدیکی کانال‌های تایوان، ویتنام، فیلیپین، اندونزی و هند دوری کند (Aqeel, 2016: 9).

¹ - China-Indochina Peninsula Economic Corridor

² - China-Pakistan Economic Corridor

³ - BCIM (Bangladesh- China- India-Myanmar) Economic Corridor

نقشه شماره-۴ مسیر کریدور سی-پک را نشان می دهد



Source: (Aqeel, 2016: 40)

۹۹

پژوهش‌های بین‌المللی
روابط بین‌الملل

دکترین رشته
مرواریدهای چین و
راهبردهای هند
برای مقابله با آن

۳. راهبردهای هند برای مقابله با استراتژی رشته های مروارید چین

هند در رقابت فزاینده با چین و برای سلطه بر کریدورهای اقتصادی، اقدام به طرح مجموعه استراتژی‌هایی کرده است که هدف آن، مقابله با رشته‌های مروارید چین است. در ادامه به شماری از مهمترین استراتژی‌های هند پرداخته شده است.

۳-۱. تاسیس جناح تحلیلی و تحقیقی (راو) برای مقابله با بندر گوادر و کریدور سی‌پک

امروزه برخی معتقدند کمک چین به پاکستان در ساخت بندر گوادر بخشی از «طرح شیطانی چین» برای مقابله با افزایش قدرت و نفوذ هند در جهان به ویژه در دو سازه ژئوپلیتیکی اقیانوس هند و دریای عمان است (محمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۵۳). بندر گوادر این ظرفیت را برای چین فراهم می‌کند تا از یک سو کشتی‌های جنگی خود را در اقیانوس هند مستقر کند و از سوی دیگر موجب حضور دائمی این کشور در منطقه‌ای می‌شود که تحت نفوذ هند، آمریکا و متحدین آنها قرار دارد (Галищева, 2015). (4) برای همین منظور، از زمان آغاز به کار بندر گوادر در سال ۲۰۰۲، هند دست به اقدام-

های تحریک‌کننده زده و اطلاعات نادرستی از این پروژه ارائه داده است. در حال حاضر این موضوع مخفی و سری نیست که هند با حمایت از گروه‌های جدایی‌طلب، به مبارزات نظامی در بلوچستان دامن می‌زند. نخست وزیر هند، نارندرا مودی در سفر خود به چین در سپتامبر ۲۰۱۴، به‌طور رسمی اعتراض خود را نسبت به ساخت این کریدور اقتصادی اعلام کرد و سعی کرد چین را از ادامه سرمایه‌گذاری و فعالیت در این پروژه منصرف کند اما موفق نشد. در همان سفر، رئیس‌جمهور چین این اعتراض را رد کرده و از کریدور اقتصادی چین-پاکستان به عنوان یک «پروژه تجاری»^۱ نام برد. در همان زمان، سفیر چین در دهلی نو توسط وزارت امور خارجه هند احضار و مجدداً مراتب اعتراض این کشور به چین مبنی بر اینکه این کریدور از قلمرو کشمیر عبور می‌کند را ابراز کرد (Majeed Khan, 2016:80-81).

بدین ترتیب، کشور هند با وجود داشتن ۵۲ میلیارد دلار حجم تجارت با چین، به نظر می‌رسد در مخالفت با کریدور اقتصادی چین-پاکستان و ابتکار کمربند و راه پرچم‌دار است. به دلیل ترس از محاصره، هند به‌طور مشخص مخالف وجود شبکه گسترده بنادر چینی در امتداد برخی از خطوط ساحلی مهم ریملند اوراسیا است. این رقابت در حال رشد قدرتهای بزرگ که ظاهراً به وسیله یک «ذهنیت صفر»^۲ هدایت می‌شود، تاثیرهای استراتژیک و امنیتی برای بندر گوادر پاکستان که در استان ناآرام بلوچستان واقع شده است، به همراه خواهد داشت. (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۱۸)

از طرف دیگر، مخالفت هند با کریدور سی‌پک، بیشتر ناشی از این واقعیت است که پاکستان بیشترین سود را از این کریدور اقتصادی می‌برد و ممکن است چنین مسئله‌ای موجب از بین رفتن توازن در منطقه جنوب آسیا به سود پاکستان شود. این موضوع، فراتر از تحمل هند است. وزیر امور خارجه هند در رابطه با پیشرفت اقتصادی پاکستان در چارچوب این کریدور اقتصادی اظهار داشت: "پیشرفت اقتصادی پاکستان به مراتب خطرناک‌تر از پیشرفت هسته‌ای این کشور است." (Jaleel and Others, 2019: 25).

علاوه بر تلاش‌های آشکار هند در مخالفت با کریدور سی‌پک، این کشور اقدام به انجام مانورهای پنهانی برای خرابکاری در این کریدور اقتصادی کرد. بر اساس گزارش

^۱ - "commercial project"

^۲ - Zerosum Mindset

رسانه‌ها، هندی‌ها در این زمینه میز ویژه‌ای تحت عنوان «جناح تحلیلی و تحقیقی (راو)»^۱ تشکیل داده‌اند تا عملکرد این کریدور اقتصادی را ضعیف و خنثی کنند. سازمان‌های اطلاعاتی پاکستان، اطلاعات معتبری در این زمینه به دست آورده‌اند. رئیس این میز که به‌طور مستقیم به نخست وزیر هند گزارش می‌دهد، شخصاً بر آن نظارت می‌کند. سازمان‌های اطلاعاتی پاکستان، «راو» را یک نهاد جاسوسی می‌دانند که پشتیبان و حامی شورشیان در بلوچستان و تروریست‌های فرامرزی از سرزمین افغانستان است. این وجود، در چارچوب منطقه‌ای و جهانی، هند از جاه‌طلبی‌های چین برای افزایش نفوذ در خشکی و دریا ابراز نگرانی کرده است. در مقابل، چین برای از بین بردن نگرانی‌های هند، این کشور را تشویق به پیوستن به کریدور اقتصادی سی پک و ابتکار کمربند و راه کرده و به اهمیت تاریخی هند در این مسیر تجاری تاکید کرده است. به دو دلیل هند به «سی پک» نمی‌پیوندد: اول، حضور دریایی چین در گوادر مورد علاقه هند نیست زیرا گزینه‌های اقتصادی و راهبردی هند را محدود می‌کند. دوم، جاده‌ای که از «حوزه قضایی گیلگیت بالتیستان»^۲ عبور می‌کند بخشی از منطقه مورد اختلاف کشمیر است (Ikram & Rashid, 2017: 151-153). با این حال، بر اساس اطلاعات فاش شده از اسناد سری پنتاگون، هند در اواسط دهه ۸۰ قصد داشت با کمک و اجازه ضمنی اسرائیل به تاسیسات هسته‌ای پاکستان در «کاهوتا»^۳ حمله کند اما به دلیل افشای این سند در رسانه‌ها و ترس از اقدام تلافی‌جویانه پاکستان و هم‌چنین هشدار آمریکا در مورد خطر وقوع جنگ در منطقه، از این اقدام خودداری کرد (Majeed Khan, 2016:80).

۲-۳. همکاری استراتژیک با آمریکا و متحدان منطقه‌ای خود در جنوب شرق آسیا

در سال‌های اخیر، چین برنامه گسترده‌ای برای توسعه نفوذ خود در دریای جنوبی چین که تنها راه دسترسی این کشور به دریای آزاد است، در دستورکار خود قرار داده است. چین، در محدوده دریای جنوبی و اغلب در آب‌های مورد مناقشه با همسایگان، اقدام به تاسیس جزایر مصنوعی و استقرار تجهیزات مختلف سیستم رادیویی و شنود پیشرفته کرده که امکانات لازم برای فرود هواپیماهای نظامی و پی‌ریزی پایگاه‌های نیروی هوایی

¹ - Research and Analysis Wing (RAW)

² - Gilgit Baltistan Jurisdiction

³ - Kahuta

و دریایی چین را دارند. چنین اقداماتی، موجب تحریک هند و آمریکا و سبب نزدیکی بیشتر میان این دو کشور و برقراری پیمانهای نظامی و امنیتی توسط این دو کشور با کشورهای منطقه جنوب شرق آسیا که با چین بر سر دریای چین جنوبی اختلافاتی دارند، شده است. (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۱۸-۱۹) از طرف دیگر، چین در سه دهه گذشته رشد اقتصادی پایدار با میانگین ۸ درصد داشته است و سهم آن از تولید ناخالص جهانی از زیر ۴ درصد در اول دهه ۱۹۹۰ به ۱۴/۸ درصد در سال ۲۰۱۸ افزایش یافته است و پیش‌بینی می‌شود که از نظر اقتصادی در دهه‌های آینده آمریکا را پشت سر گذاشته و به قدرت اول جهان تبدیل شود. در حوزه قدرت نظامی نیز چین دومین قدرت بزرگ جهان است. حاصل ارزیابی قدرت چین در آمریکا این است که در سال‌های آینده چین مهم‌ترین قدرت تهدیدگر جایگاه آمریکا در نظام بین‌الملل به شمار می‌آید و آمریکا ناگزیر به مقابله با آن است. سه سند راهبرد امنیت ملی آمریکا در سال‌های گذشته این تهدید را مورد توجه قرار داده است.

در سند ۲۰۱۰ و ۲۰۱۵، منطقه پاسفیک برای آمریکا اهمیت ویژه داشته و در سال‌های گذشته آمریکا تلاش کرد تا با انعقاد پیمان‌های نظامی و امنیتی دوجانبه با کشورهای همسایه چین با این کشور موازنه برقرار نماید. در سند راهبرد امنیت ملی ۲۰۱۷ که اولین سند دولت ترامپ است، سخن از منطقه هند - پاسفیک است و عملاً هند در راهبرد جدید آمریکا جایگاه به مراتب بالاتری در موازنه‌بخشی در برابر چین پیدا کرده است. روابط هند و آمریکا در دوره ترامپ از محدود روابطی است که نه تنها دچار تنش نشده، بلکه روند روبه‌رشدی را تجربه کرده است. از این رو، در فضای موازنه قدرت میان آمریکا و چین در منطقه، ائتلاف واشنگتن - دهلی نو پررنگ شده و نمود عینی یافته است. آمریکا برای مهار چین به دنبال محدودسازی آن است. پاکستان به چین نزدیک و آمریکا و هند در پی تقویت پیوندهای دوجانبه و منطقه‌ای برای مقابله با قدرت چین هستند. آمریکا از گسترش نفوذ هند در افغانستان حمایت و در پی محدود کردن نفوذ پاکستان و چین در افغانستان است. آمریکا از نظر اقتصادی و سیاسی در میان کشورهای منطقه کم‌ترین تعارض را با هند دارد. گسترش نفوذ هند در افغانستان برای آمریکا به معنای ایجاد ثبات بیشتر در این کشور و کاهش هزینه‌های اقتصادی و امنیتی و حتی

سیاسی در افغانستان است. (یزدان فام، ۱۳۹۸) بنابراین، از آنجاکه آمریکا آینده هژمونیک خود را در گرو مهار چین در ابعاد مختلف منطقه‌ای (جنوب و جنوب شرق آسیا) و بین-المللی، می‌بیند، از این رو در طول یک دهه گذشته تمرکز راهبردی خود را بر روی این منطقه قرار داده است؛ به گونه‌ای که تحلیل‌گران از تقابل بزرگ میان دو کشور با عناوین مختلفی همچون «بازی بزرگ»، «استراتژی بزرگ» و «صفحه شطرنج اصلی»^۱ یاد می‌کنند. در همین ارتباط، برخی از سیاستمداران و استراتژیست‌های آمریکایی هم چون برژینسکی و جان مرشایمر سیاستهای کلاسیک «موازنه‌سازی فراساحل»^۲ مبتنی بر سد نفوذ چین و اشکال‌تراشی در مسیر تسلط آن بر «ریملند» را به مقام‌های آمریکایی پیشنهاد می‌دهند. بر مبنای این رویکرد، آمریکا می‌بایست مانع از برتری هژمونیک چین در منطقه جنوب و جنوب شرق آسیا شود. این کار با کنترل بر دریاها و ایجاد اتحاد و ائتلاف با قدرت‌های منطقه‌ای انجام می‌گیرد. پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک، آمریکا با ایجاد یک ائتلاف بزرگ‌تر با حضور هند، ژاپن و استرالیا، «کمر بند محاصره دریای چین جنوبی» را کامل‌تر کند (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۱۸-۱۹).

در این رابطه، چین با هر میزان از تسلط بر دریای جنوبی چین، باز هم با دشواری‌های ژئوپلیتیکی رو به رو است. در واقع، دریای جنوبی چین از سمت غرب با جزیره‌های متعددی محصور شده است. این در حالی است که طبیعی‌ترین راه ورود به آن، تنگه مالاکا است که توسط نیروی دریایی آمریکا و هند کنترل می‌شود و این مسئله یک آسیب امنیتی جدی برای چین است (Xuegang, 2007: 18). در این رابطه، آمریکا در سال ۲۰۰۴ پیشنهادی در خصوص «طرح امنیت دریایی منطقه‌ای» با هدف اجازه گشت‌زنی نیروهای آمریکایی در تنگه مالاکا به بهانه جلوگیری از دزدی دریایی و تروریسم را مطرح کرده بود و برای کشورهای واقع در تنگه مالاکا نظیر مالزی، سنگاپور و اندونزی نیز فراخوان داده بود. کنترل این تنگه حیاتی توسط آمریکا و هند، توانایی نظارت و کنترل این کشورها را بر تمام آسیای شرقی امکان‌پذیر می‌سازد که این مسئله هشدار صریح و جدی برای چین است (Fargo, 2004: 31-32). از طرف دیگر، با توجه به استراتژی منطقه‌ای اوپاما در سال ۲۰۱۲ با عنوان «استراتژی چرخش به سمت شرق آسیا یا

¹ - Main Chessboard

² - Offshore Balancing

استراتژی محور آسیا^۱ که بر تقویت اتحادهای امنیتی دوجانبه، تعمیق روابط کاری با قدرت‌های نوظهور از جمله هند، تعامل با موسسه‌های چندجانبه منطقه‌ای، گسترش تجارت و سرمایه‌گذاری، حضور نظامی گسترده مبتنی بر ارتش و پیشبرد دموکراسی و حقوق بشر تاکید می‌کند، سیاست‌گذاران چینی این استراتژی آمریکا را جزئی از سیاست این کشور برای مهار و محدود کردن قدرت نظامی و اقتصادی چین قلمداد می‌کنند. طرفداران این نظریه در حلقه حاکم چین بر این اعتقادند که آمریکا به یک چین ضعیف از نظر نظامی، اقتصادی و اجتماعی نیاز دارد تا بتواند هژمونی خود را در آسیا و آفریقا تداوم ببخشد. با توجه به این موضوع، «کریدور سی پک»، تلاش چین برای جلوگیری از گسترش نفوذ آمریکا در آسیای جنوب شرقی است که پیامدهای بزرگی بر چشم‌انداز رقابت‌های استراتژیکی چین و آمریکا در جنوب شرق آسیا به همراه دارد (Butt and Butt, 2015:28-29). در واقع، هدف چین مقابله با سیاست «چرخش آسیایی» آمریکا برای مهار و محاصره این کشور در چارچوب ارتباط با کشورهای رقیب چین هم‌چون هند، ویتنام، کره جنوبی، ژاپن، استرالیا، سنگاپور و فیلیپین است. چین در این زمینه تلاش میکند تا اقتدار و هژمونی خود را در منطقه اقیانوس آرام جنوبی حفظ کند (پیشگاهی فرد و خانیها، ۱۳۸۸: ۱۶۴). به‌عنوان نمونه، تاسیس زیرساختهای راهبردی توسط چین در میانمار شامل مسیرها، شبکه‌های ارتباطی و اطلاعاتی و پایگاههای نظامی بخشی از تلاشهای نظامی چین در این زمینه است. سیستم‌های اطلاعاتی الکترونیک در جزیره بزرگ «کوکو» در خلیج بنگال، «سیتو» و «زدتکی کیان» در نزدیکی ساحل «تراسریم» در جنوب میانمار بخش دیگری از تقویت توان دریایی چین در اطراف تنگه مالاکا برای مقابله با سیاست‌های هند و آمریکا است (Ogutcu, 2006: 20).

۳-۳. سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار ایران

بندر چابهار به‌عنوان دروازه اصلی (جنوبی) مسیر زمینی حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب به حساب می‌آید. ساخت این بندر اهمیت ویژه‌ای در توسعه سیستم حمل و نقل و ارتباطات جمهوری اسلامی ایران دارد. این بندر در ساحل اقیانوس هند واقع شده و به دلیل موقعیت استراتژیک خود مشکلات مربوط به خطرها و تهدیدهای سیاسی و نظامی

¹ - 'Pivot to Asia'

تنگه هرمز را ندارد (Zoidov, Medkov and Zoidov, 2018: 51). در سطح بین‌المللی از مجموع سه راهروی حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای ارتباط خاور دور پیش‌بینی کرده‌اند، دو راهرو از جمهوری اسلامی ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین راهروی شرقی - غربی جهان خواهد بود. (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۹). بندر چابهار نزدیک‌ترین و بهینه‌ترین مسیر انتقال انرژی و کالا از خلیج فارس، دریای عمان، هند و اقیانوس هند به افغانستان، کشورهای افغانستان، کشورهای مستقل همسود و اروپای شرقی از مسیر راهروی شمال - جنوب و غرب - شرق است. افزون بر این، ژئوپلیتیک خاص چابهار می‌تواند دو قلمرو ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیک سازمان همکاری سارک (آسیای جنوبی) را به سازمان همکاری شانگهای و آسیای مرکزی، اکو و دریای خزر پیوند دهد (اسلامی و یوسف زهی، ۱۳۹۷: ۱۰۴-۱۰۵).

۱۰۵

پژوهش‌های بین‌المللی
روابط بین‌الملل

دکترین رشته
مرواریدهای چین و
راهبردهای هند
برای مقابله با آن

نقشه شماره-۵: جایگاه ویژه بندر چابهار در مرکز تجارت و ارتباطات جهانی را نشان می‌دهد



منبع: (لاجوردی و رضائیان، ۱۳۹۷: ۱۲-۱۳)

باید به این نکته توجه داشت که بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که به دلیل نزدیکی به بنادر مهم منطقه از جمله دقم، صلاله و صحار (در عمان) گوادر، کراچی و بن قاسم (در پاکستان) ابوظبی، دبی، جبل علی و خلیفه (در امارات)، مبارک (در کویت)، بمبئی،

گجرات و کاندلا (در هند) از جایگاه خاصی برخوردار بوده و اهمیت زیادی برای کشورهای منطقه دارد. در حال حاضر با توجه به تمایل شدید هند برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار و نام‌گذاری یک روز به نام «روز چابهار» در هند و برگزاری نشست‌های تجاری و اقتصادی با کشورهای منطقه با موضوع بندر چابهار می‌توان به اهمیت این بندر برای هند پی برد. در این رابطه، سفیر هند در تهران از چابهار به عنوان یک بندر استراتژیک نام می‌برد که می‌تواند دسترسی هند به کشورهای آسیای مرکزی را تسهیل کند. (Mutfi and Others, 2018: 49-50). در همین راستا، نیتین گادکاری^۱، وزیر حمل و نقل هندوستان، بندر چابهار را «دروازه فرصت‌های طلایی» برای هند نامیده است. آنچه هم‌اکنون بر اهمیت چابهار برای هند می‌افزاید، نزدیکی بندر چابهار به بندرهای غربی هند همچون کاندلا^۲، موندرا^۳ و بمبئی است (Pethiyagoda, 2018: 8).

از طرف دیگر، حضور هند در چابهار نخستین گام برای تحقق استراتژی مائوسام در دستیابی به افغانستان و مقابله با دکترین رشته مرواریدهای چین و پیوند با راهرو اقتصادی شمال- جنوب است. مائوسام به دنبال برقراری پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی بر مبنای ایجاد جهان اقیانوس هند با محوریت هند است. این حوزه شامل آفریقای شرقی، جنوب ایران، سریلانکا و آسیای جنوب شرقی است. اینجاست که دلیل اصلی این مسئله را که چابهار تنها نقطه در ایران است که از تحریم‌های آمریکا معاف شده را می‌توان درک کرد. (رئیس‌ی نژاد، ۱۳۹۹) نمودار زیر حاکی از اهمیت بندر چابهار و موقعیت ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران برای هند جهت دسترسی به افغانستان و منطقه اوراسیا است.

^۱ - Nitin Gadkari

^۲ - Kandla

^۳ - Mundra

نقشه شماره-۶: موقعیت ژئوپلیتیکی بندر چابهار را در اتصال منطقه‌ای نشان می‌دهد



Source: <http://otaghiranonline.ir/news/28846> (Accessed on: 11/01/2021)

در حال حاضر دلایل زیادی برای اهمیت بندر چابهار برای هند وجود دارد. قرار گرفتن چابهار در راهروی جهانی شمال- جنوب و مسیر ورود هند به هارتلند آسیای مرکزی، کشور افغانستان و کشورهای حوزه خزر، موجب وابستگی ژئوپلیتیکی هند به جمهوری اسلامی ایران شده است (محمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۵۴-۵۵). هند که هم‌اکنون در حال تبدیل شدن به یکی از قطب‌های اقتصادی آسیاست، در تلاش برای به دست گرفتن بازارهای منطقه و کوتاه کردن مسیر واردات انرژی خود است. در این میان، بازار افغانستان و آسیای مرکزی برای هندی‌ها اهمیت زیادی دارد؛ به طوری که این کشور به منظور توسعه روابط خود با افغانستان، علاوه بر کابل، چهار کنسولگری در شهرهای هرات، مزارشریف، قندهار و جلال آباد ایجاد کرده است. چابهار هم‌چنین محل پیوند حمل و نقل و مسیرهای تجارت نفت جهان در غرب آسیا است. این منطقه دارای دو سوم ذخایر نفتی جهان است. روزانه ۱۷ میلیارد بشکه نفت خام از این مسیر عبور می‌کند. (Mutfi and Others, 2018:11)

بنابراین چابهار ظرفیت پیشبرد منافع ژئوپلیتیکی هند را در منطقه جنوب، مرکز و غرب آسیا دارد. در صورت درگیری و انسداد تنگه هرمز، چابهار دسترسی مستقیم هند به منابع انرژی ایران را فراهم می‌کند. چابهار فرصتی برای هند ایجاد می‌کند که با راهروی حمل

و نقل بین‌المللی شمال و جنوب پیوند برقرار کند و به آن امکان دسترسی بیشتر نه فقط به آسیای مرکزی بلکه به روسیه و اروپا را نیز می‌دهد. در این رابطه، دهلی نو در حال برنامه‌ریزی برای ارتباط راه‌آهن از چابهار به زاهدان به عنوان بخشی از یک راهروی حمل و نقل منطقه‌ای است (Pethiyagoda, 2018: 7-8) علاوه بر عامل پاکستان، نگرانی‌های هند در مورد افزایش نفوذ چین در منطقه به طور گسترده‌ای عامل پیشبرد بندر چابهار بوده است. به عنوان مثال، در رسانه‌های هند گزارش شد که تصمیم چین برای بهره‌برداری از بندر گوادر سرانجام هند را مجبور به اعلام انجام سرمایه‌گذاری در چابهار کرده است. در همین زمینه، بسیاری از مقام‌های هند، نگران احتمال "محاصره استراتژیک" توسط چین در چارچوب توسعه مجموعه‌ای از بندرهای واقع در همسایگی هند هم‌چون سریلانکا، میانمار و بنگلادش هستند. این نگرانی در هند وجود دارد که این بندرهای تجارت‌محور که توسط چین تأمین مالی یا توسعه می‌یابند، در آینده به پایگاه‌های دریایی دائمی علیه هند تبدیل شوند (Bhatnagar and John, 2013: 8).

۳-۴. حضور نیروی دریایی هند در بندر «دقم» عمان

بندر «دقم» با وسعت حدود ۱۸۰۰ کیلومتر مربع هم‌اندازه هنگ کنگ است که چندین پروژه اقتصادی را در قرن بیست و یکم به خود جذب کرده و در چند سال آینده یک بندر آزاد و موتور رشد صنعتی عمان خواهد بود. بنادر «دقم» و «صلاله» در عمان، توانایی تبدیل شدن به قطب تجاری در اقتصاد بین‌المللی و ظرفیت رقابت با بندر «جبل علی» در دبی را دارند (پولاب، ۱۳۹۸). این بندر در شمال غربی‌ترین نقطه اقیانوس هند قرار دارد و از طریق خلیج عدن به شرق آفریقا و همچنین به دریای سرخ دسترسی دارد. (Gidwani, 2020: 2).

آنچه در حال حاضر هند را به سرمایه‌گذاری در بندر دقم عمان تشویق کرده است، انتشار «سند سیاست عربی» چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه است. در چارچوب این سند، نباید از همکاری چین با کشورهای عربی هم‌چون عمان، کویت، امارات، کویت و عربستان سعودی در چارچوب جاده ابریشم جدید چین (یک کمربند- یک راه) غافل شد. در این رابطه، باید اشاره کرد که در سال ۲۰۱۶، دولت چین هم‌زمان با سفر شی جین‌پینگ به غرب آسیا، سند رسمی با نام «سند سیاست عربی» را منتشر کرد. به

موجب این سند، قرار شد چین و شیخ‌نشین‌های عربی بحث انرژی را در مرکز همکاری‌های خود قرار دهند. علاوه بر انرژی، گسترش زیرساخت‌ها و تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری به‌عنوان دو بال همکاری میان دو کشور مطرح شدند. در میان کشورهای عربی، عمان بیش از همه برای پیوستن به کلان‌پروژه «جاده ابریشم جدید چین» یا همان «یک کمربند- یک راه» اعلام آمادگی کرده است.

گسترش سرمایه‌گذاری چین در بندر کانتینری «صلاله» و بندر صنعتی «دقم» از جمله نشانه‌های به راه افتادن راه ابریشم جدید چین در کرانه جنوبی خلیج فارس است. در این زمینه، شرکت‌های چینی قصد دارند تا ۱۰/۷ میلیارد دلار در بندر دقم سرمایه‌گذاری کنند. باید توجه داشت که بندر «دقم» در چند سال آینده یک بندر آزاد و موتور رشد صنعتی عمان و رقیبی مهم برای بندر جبل علی امارات خواهد شد. (رئیس‌نژاد، ۱۳۹۹).

نقشه شماره-۷: موقعیت جغرافیایی بندرهای دقم و صلاله عمان را نشان می‌دهد

۱۰۹

پژوهش‌های بین‌المللی
روابط بین‌الملل

دکترین رشته
مرواریدهای چین و
راهبردهای هند
برای مقابله با آن



Source: <https://wikifreezones.com/download/> (Accessed on:5/3/2021)

علاوه بر عمان، کویت نیز با امضای چندین توافق‌نامه، مرکزی را با عنوان «شهر ابریشم» در کنار سرمایه‌گذاری برای نوسازی پنج جزیره شمالی خود (بویان- فیلقه- میسکان- احوا- وربه) ایجاد کرده است. این پروژه بزرگ شامل ساخت ۱۰۰ میلیارد دلار در زمینه

برج‌سازی، حیات وحش، فرودگاه جدید و تسهیل‌های رسانه‌ای است. نقطه اوج آن، ساخت پل ۳۶ کیلومتری میان شهر کویت و پنج جزیره و راه‌اندازی «بندر مبارک» به‌عنوان بزرگ‌ترین قطب بازرگانی است. در کنار عمان و کویت، امارات دومین شریک تجاری چین و بزرگ‌ترین بازار صادراتی برای چین در منطقه غرب آسیا و شمال آفریقا به‌شمار می‌رود. بیش از ۲۲ درصد تجارت چین و اعراب و ۳۰ درصد صادرات چین به جهان عرب از سوی امارات متحدعربی صورت می‌گیرد. دو کشور چین و امارات در اواخر سال ۲۰۱۵، یک صندوق سرمایه‌گذاری به ارزش ۱۰ میلیارد دلار برای بخش‌های استراتژیک تاسیس کردند. رئیس‌جمهور چین در ژوئیه ۲۰۱۹ خواهان تقویت هماهنگی‌های توسعه‌ای، اطمینان از ایفای نقش پایانه کانتینری ۲ «بندر خلیفه» و «منطقه نمایش» همکاری چین-امارات شد. این منطقه در نزدیکی بندر خلیفه و در فاصله ۶۰ کیلومتری بندر ابوظبی و ۸۰ کیلومتری بندر دبی واقع شده است که در کوتاه‌مدت مساحتی به وسعت ۲/۲ کیلومتر مربع و در بلندمدت ۱۰ کیلومتر مربع را شامل خواهد شد. به تازگی، رهبران ریاض نیز کوشیده‌اند تا از همسایگان خود در پیوستن به این کلان‌پروژه عقب نمانند. در سفر فوریه ۲۰۱۹ محمد بن سلمان به پکن ۳۵ قرارداد تجاری و سرمایه‌گذاری به ارزش ۲۸ میلیارد دلار بین دو کشور امضا شد و برهم-راستایی پروژه جاه‌طلبانه عربستان سعودی موسوم به «چشم‌انداز ۲۰۳۰» با پروژه‌های ابتکار «یک کمربند یک راه» چین اشاره داشت. در زمینه انرژی نیز قراردادی بین شرکت «آرامکوی عربستان» و «نورینکوی چین» برای سرمایه‌گذاری مشترک برای ساخت پالایشگاه ۱۰ میلیارد دلاری و همچنین پروژه پتروشیمی در منطقه «لیائونینگ» و ایجاد یک تجارت خرده‌فروشی سوخت بین چین و عربستان به امضا رسید. قبل از آن، عربستان سعودی، در اواسط سال ۲۰۱۸ اعلام کرد که به یکی از راهروهای شش‌گانه یک کمربند-یک راه یعنی راهروی اقتصادی چین - پاکستان خواهند پیوست و با سرمایه‌گذاری کلان در بندر گوادر و بخش‌های زیرساخت انرژی این کشور زمینه را برای تقویت مبادله‌های تجاری ریاض - اسلام‌آباد فراهم خواهد کرد. (رئیس‌نژاد، ۱۳۹۹). جالب این جاست که طی چند سال اخیر چینی‌ها حضور خود را در منطقه اقیانوس هند و خلیج فارس تشدید کرده‌اند. اما در مقابل، هند رقابت‌پذیری خود را با

حفظ و تقویت روابط با کشورهای خلیج فارس نشان داده و همچنین مایل به مشارکت فعال برای مقابله با نفوذ فزاینده چین در دریای عرب و پیرامون آن است. برای هند، توسعه بندر چابهار مدتی است که در رأس امور بوده است، در حالی که بندر دقم یکی دیگر از بندرهای استراتژیک ناظر بر سواحل عمان در دریای عرب است که ممکن است نیازهای آن را برآورده کند. علاقه هند به بندر «دقم» در عمان و روابط سیاسی خوب میان ایران و عمان می‌تواند مکمل پروژه چابهار باشد. زیرا این دو بندر بخشی از مسیر ترانزیت شمال-جنوب به اوراسیا هستند. دستاورد هند در دسترسی به بندر دقم یک دارایی حیاتی در ارتقای موقعیت استراتژیک بندر و برای منافع گسترده‌تر حفاظت از آسیب‌پذیری‌های امنیتی منطقه است (Roy, 2020: 5).

باید اضافه کرد هم بندر دقم و هم بندر چابهار به هند اجازه می‌دهند تا نه تنها اهداف استراتژیک خود را غرب آسیا و اقیانوس هند دنبال کند، بلکه نیازهای اقتصادی و انرژی خود را نیز تأمین کند. حضور هند در این دو بندر استراتژیک به این معنی است که هند قادر خواهد بود حضور دریایی خود را در منطقه تقویت کند. کمترین فاصله بین چابهار و بندر کاندلا در هند فقط ۵۵۰ مایل دریایی (۸۸۵ کیلومتر) است. این بدان معناست که هند قادر خواهد بود در یک زمان ۲۷ ساعته، تجارت با ایران را انجام دهد (Hassan, 2018: 3). استفاده از بندر دقم برای مقاصد نظامی، چشم انداز استراتژیک هند را در این منطقه افزایش می‌دهد، زیرا قبلاً می‌توانست برای توسعه و ارتباطات تجاری بیشتر به بندر چابهار دسترسی داشته باشد. از این رو، هند از طریق بندر دقم مشتاق است تا جاه طلبی‌های منطقه‌ای دشمن شمالی خود را رصد کند (Chaudhury, 2018: 3-4). مهمترین برگ برنده هند در دقم این است که دسترسی دهلی‌نو به این بندر به‌عنوان یک عامل مهم در رقابت طولانی‌مدت برای نفوذ در اقیانوس هند علیه چین عمل خواهد کرد. استراتژیست‌های هندی مدت‌هاست که دغدغه‌ی به اصطلاح «رشته مروارید» پکن را داشته‌اند. این عبارت که در میان نخبگان استراتژیک هند رایج است؛ این اصطلاح به شبکه‌ای از تاسیسات ساحلی دارای موقعیت استراتژیک اشاره دارد. دو «مروارید» برجسته تر چین: اولین پایگاه نظامی خارج از کشور آن در جیبوتی و تأسیسات بندری در گوادر پاکستان- پایانه جنوبی کریدور اقتصادی چین و پاکستان- است. (Panda,

(2: 2018). به استثنای جیبوتی، چین هیچ امکانات نظامی آشکاری ندارد، اما استراتژیست‌های هندی نگرانی خود را از تاسیسات بندری با استفاده دوگانه اظهار می‌کنند. با این وجود، به نظر می‌رسد رقابت بین‌المللی مربوط به استفاده از بندر دقم، تکنیک مؤثری است که توسط ایالات متحده و هند برای مقابله و کنترل افزایش نفوذ و تسلط چین در اقیانوس هند، دریای عرب و خلیج عمان اتخاذ شده است. از منظر هند، دسترسی به بندر دقم قطعاً گزینه‌ای را برای هند جهت به چالش کشیدن سلطه چین و تا حدی حضور پاکستان در منطقه دریای عرب فراهم می‌کند. (Defense and Security (Alter, 2020: 29). دسترسی هند به دوقم تغییردهنده بازی نیست، اما موقعیت ژئوپلیتیک دهلی‌نو را به‌طور قابل توجهی افزایش می‌دهد. به‌ویژه، با توجه دوباره به ابتکار چهارجانبه و مفهوم «هند-پاسیفیک آزاد و باز» به رهبری ژاپن که از حمایت کشورهای هم‌فکر دموکراتیک در منطقه برخوردار است، زمینه برای ایجاد یک شبکه امنیتی پایدار در اقیانوس هند فراهم شده است. هند با وجود دقم در عمان، چابهار در ایران، جزیره آسامپشن^۲ در سیشل^۳ و آگالگا^۴ در موریس، و جزایر آندامان و نیکوبار، به زودی یک دسترسی پایدار محدود برای نیروی دریایی اعزامی خود خواهد داشت و در نقشه راه امنیت دریایی فعال هند قرار خواهد گرفت (Panda, 2018: 3). علاوه بر این، اهمیت استراتژیک بندر دقم را می‌توان با این واقعیت برجسته کرد که ایالات متحده و عمان در آوریل ۲۰۱۹ توافقنامه راهبردی مهمی را امضا کردند که به نیروی دریایی آمریکا اجازه می‌دهد تا با بنادر دقم و صلاله تماس برقرار کند. با امضای این توافق‌نامه، در کنار هند، آمریکا نیز امکان دسترسی کشتی‌های نیروی دریایی خود را به دو بندر عمانی دقم و صلاله در دریای عرب به دست آورد. دسترسی به بنادر عمانی برای آمریکا با افزایش ظرفیت مانور استراتژیک در منطقه خلیج فارس و توانایی شکل-دهی به روابط ژئوپلیتیک در منطقه همراه است. از سوی دیگر، قرارگیری بنادر دقم و صلاله در نزدیکی ایران، یمن و کشورهای شمال آفریقا زمینه را برای اشراف اطلاعاتی و امنیتی آمریکا بر این سه نقطه مهم امنیتی فراهم می‌کند. (پولاب، ۱۳۹۸).

^۱- Free and Open Indo-Pacific

^۲- Assumption

^۳- Seychelles

^۴- Agalega

این توافق‌نامه، با توجه به اینکه چین یکی از بازیگران اصلی و شرکای تجاری کشورهای مختلف غرب آسیا است، امکان رقابت استراتژیک بین ایالات متحده و چین را نیز افزایش داده است. با این حال، نمی‌توان نادیده گرفت که دخالت ایالات متحده در بندر دقم به تسهیل تلاش‌های هند نه تنها در عمان بلکه در منطقه بزرگ‌تر غرب آسیا نیز کمک خواهد کرد (Defense and Security Alter, 2020: 28).

نتیجه‌گیری

در حال حاضر رشد اقتصادی پایدار این امکان را برای چین فراهم آورده تا خود را به عنوان یک بازیگر مهم و کلیدی در عرصه منطقه و روابط بین‌الملل مطرح نماید. پیگیری استراتژیهای کلان چین از جمله دکترین رشته مرواریدها، سیاست بندرسازی در نقاط استراتژیک جهانی و طرح کلان «ابتکار کمربند و راه» که امروزه به برند و سمبل سیاست خارجی چین در سطح بین‌المللی تبدیل شده، موجب شده است تا روند توسعه و پیشرفت این کشور در عرصه بین‌المللی هموارتر و وابستگی کشورهای عضو به چین بیشتر شود. از طرف دیگر، تحولات در عرصه جهانی به سمتی در حال حرکت است که چین در آینده نزدیک جایگزین امریکا به ویژه در عرصه اقتصادی شده و هژمونی این کشور را در عرصه بین‌المللی به چالش خواهد کشید. تلاش چین برای جایگزینی یوان با دلار در معاملات با برخی از کشورها حاکی از این چالش جدید است. چنین اقداماتی بدون تردید با واکنش طرف آمریکایی روبرو خواهد شد. پیگیری استراتژی چرخش به سمت شرق آسیا، همکاری و اتحاد با کشورهای مخالف چین در دریای چین جنوبی و استقرار ناوگان نظامی امریکا در اطراف تنگه تایوان و تنگه مالاکا که حدود ۸۰ درصد تجارت دریایی چین از این تنگه (مالاکا) انجام می‌شود و همچنین برقراری پیمانهای نظامی و استراتژیک با هند بخشی از راهبردهای امریکا برای مقابله با قدرت رو به رشد چین در عرصه جهانی است. از طرف دیگر، حضور گسترده چین در اقیانوس هند به ویژه در میانمار، بنگلادش، جیبوتی و پاکستان و غیره سبب شده تا مقام‌های هند نیز، نگران محاصره استراتژیک توسط چین در اقیانوس هند و اقیانوس آرام باشند. این نگرانی در هند نیز وجود دارد که سیاست ساخت بنادر توسط چین در حاشیه اقیانوس هند و آرام که روز به روز در حال گسترش هستند، در آینده نزدیک به

پایگاه‌های نظامی دریایی دائمی علیه هند تبدیل خواهند شد. از این رو هند نیز برای مقابله با راهبردهای دریایی چین و به منظور حفظ توازن در منطقه جنوب، غرب، شرق و جنوب شرق آسیا، دست به یکسری اقدامات و راهبردها نظیر همکاری نزدیک با آمریکا و متحدان منطقه‌ای در جنوب شرق آسیا، سرمایه‌گذاری در بندر چابهار و بندر صنعتی دقم و پیگیری استراتژی مائوسام و هم چنین بکارگیری جناح تحقیقی و تحلیلی به نام «راو» به منظور خرابکاری در کریدور اقتصادی چین- پاکستان به‌عنوان یکی از رشته‌های مروارید چینی زده است. به نظر می‌رسد با توجه به رقابت فزاینده قدرتهای بزرگ درحوزه اقیانوس آرام و هند، در آینده نزدیک شاهد تعارض منافع میان قدرتهای بزرگ به ویژه آمریکا و چین و هم چنین شاهد شکل‌گیری ائتلاف‌ها و پیمان‌های نظامی و استراتژیک با محوریت هند و آمریکا و متحدان منطقه‌ای خود از یک طرف و چین با دیگر متحدان منطقه‌ای خود از طرف دیگر خواهیم بود.

منابع

- احمدی سید عباس و ابراهیم محمدی، (تابستان ۱۳۹۶). «بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی)». فصلنامه راهبرد، سال بیست و ششم، شماره ۸۳، صص ۲۳۵-۲۶۲.
- اسلامی، روح الله و ناصر یوسف زهی (پاییز ۱۳۹۷). «استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار»، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۸، شماره ۲۸، صص ۹۵-۱۲۴.
- پیشگاهی فرد، زهرا و نسرین خانی‌ها (۱۳۸۸). «اثرات متقابل قدرت، سیاست و جغرافیا در تنگه‌های مهم جهان»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال ششم، شماره ۲۱، صص ۴۳-۶۸.
- شکیبا، علیرضا، & نورمحمدی، مرتضی. (۱۴۰۲). رقابت آمریکا و چین در منطقه خاورمیانه (۲۰۲۰-۲۰۱۰). *سیاست جهانی*، ۱۲(۲)، ۲۴۷-۲۶۸. doi: 10.22124/wp.2023.24564.3195
- عزتی، عزت الله و شمس‌الدین شکری (۱۳۹۱). «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، دوره ۹، شماره ۴ (پیاپی ۳۶) صص ۱-۱۴.

عسکری کرمانی، حامد(۱۳۹۵). «چابهار و منطقه»، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره ۲۹، صص ۲۳-۱۷.

لاجوردی، سید میثم و محمد حسین رضائیان(۱۳۹۷). «ساخت راه آهن چابهار- سرخس و توسعه بندر چابهار؛ کلید تحول راهرو ترانزیتی شمال- جنوب». گروه حمل و نقل شبکه کانون‌های تفکر ایران(ایتان)، ویرایش دوم، صص ۱-۱۹.

ملکی، مصطفی،(مهر ۱۳۹۶). «کریدورهای حمل و نقل و تاثیر آن بر منطقه»، اتاق فکر سازمان تجارت، بدون شماره، صص ۱-۴۴.

۱۱۵



دکترین رشته
مرواریدهای چین و
راهبردهای هند
برای مقابله با آن

- Abrar Ahmad, Muhammad (July-December 2017). "Snooping into the Belt & Road Initiative: A Comparative Study of Gwadar with Chabahar Port", *Journal of the Punjab University Historical Society*, Vol, 30, No. 2. pp. 69-80.
- Aqeel, Muhammad (2016). "Impact of China Pakistan Economic Corridor(CPEC)", Unpublished Degree Thesis, *BBA International Business*, ARCAD, pp. 1-69.
- Butt, Khalid Manzoor and Butt, Anam Abid (2015). "Impact of CPEC on Regional and Extra-Regional Actors", *Journal of Political Science*, GC University Lahore, Vol. 33, pp. 23-44.
- Fargo, Thomas B. (2004). "U.S. Navy Commander of Pacific Command Before the House Armed Services Committee and House of Representatives Regarding U.S.", *Pacific Command Posture*.
- Hassan, Ammad (2005). "Pakistan's Gwadar Port Prospects of Economic Revival", *Naval Postgraduate School Monterey California*. Thesis.
- Hassan, Muhammad Abbas (2018). "Indian Access to Chabahar and Duqm: Challenges for Pakistan", *Institute of Strategic Studies Islamabad*, Pp.1-6, At: www.issi.org.pk (Accessed on: 16/03/2018)
- Hussain, Fakhar and Mezhar Hussain (2017). "China-Pak Economic Corridor (CPEC) and Its Geopolitical Paradigms", *IJSSHE-International Journal of Social Sciences, Humanities and Education*, Vol. 1, pp: 1-17.
- Hussain, Sajid (2016). "Politic –Economic Significance of Gwadar Port: Implications for Regional Integration", *Department of Political Science Hazara University Mansehra*, Pakistan: Thesis.
- Ikram, M., & Rashid, S. (2017). "Challenges and Constraints in the Way of China-Pakistan Economic Corridor: Indian Stance". *Journal of Indian Studies*, Vol.3, No.2, pp.149-165.
- Jaleel Sabahat and Naureen Talha and Zahir Shah (2019). "CPEC and Regional Integration", *Global Regional Review (GRR)*, Vol. 4 , No. 4, pp: 19-28.
- Kaleem, Inayat (2014). *Strategic and Economic Prospects of Gwadar Port As A Trade and Eenergy Corridor for Pakistan*, PH.D Thesis, University of Peshawar Khyber Pakhtunkhwa. Department of International Relations.
- Majeed Khan, Minhas and Ahmad Rashid Malik Saira Ijaz , Ume Farwa (2016). "China-Pakistan Economic Corridor A Game Changer", *The*

- Institute of Strategic Studies Islamabad(ISSI)*, At: www.issi.org.pk
(Accessed on: 15/07/2018)
- Mutfi, Abdul Qadeer and Bahram Amirahmadian And Gulshan Sachedva (2018). "Strategic Analysis of The Chabahar Port Afghanistan – Iran – India Relations, *The Afghan Institute for Strategic Studies (AISS)*, Pp. 1-96.
- Ogutcu, Mehmet (2003). "Caspian Energy and Legal Disputes: Prospect for Settlement", *IFRI*, Available At: www.ifri.org, (Accessed on 2/12/2011).
- Rehman Solangi, Shafiq,(2019). "Development of Chabahar Port: Challenges and Implications for Pakistan and CPEC", *Electronic Research Journal of Social Sciences and Humanities*, Vol 1, No. 1, pp. 48-57.
- Sing, Roy Mena (2015). "International North-South Transport Corridor: Re-energizing India's -Gateway to Eurasia", *Institute for Defense Studies and Analyze*.
- Umbach, Frank (2019). "China's Belt and Road Initiative and Its Energy Security Dimensions", *S. Rajaratnam School of International Studies Singapore*, NO. 320, pp. 1-43.
- Xiguang, Li (2016). "Building a New Civilization along the One Belt One Road Initiative, in: China-Pakistan Economic Corridor A Game Changer", *The Institute of Strategic Studies Islamabad(ISSI)*, At: www.issi.org.pk (Accessed on: 10/05/2019).
- Xuegang, Zbang (2007). "Southeast Asia and Energy: Gateway to Stability", *China Security*, Vol. 3, No.2 pp.18-35.
- Зоидов, Кобилджон. Х, Медков, А.А, Зафар. К. Зоидов, (2018)" Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем России, Индии, Китая и Пакистана, Международная экономическая Интеграция, *Проблемы рыночной экономики*, Н. 2. pp. 46-56.
- Галищева .Н., д.э.н.(2015) Экономическое сотрудничество Пакистана и Китая, *Издание МГИМО МИД России*, 35(4). pp. 1-20.