

راه ادویه جدید، رقیب منطقه‌ای راه ابریشم جدید

مجتبی تویسرکانی^۱

چین با ارائه ابتکار کمربند - راه در رأس بازیگرانی قرار می‌گیرد که پیوندهای منطقه‌ای و اتصال میان آسیا و اروپا را دنبال می‌کنند. اما حضور چین در این عرصه انحصاری نیست و رقابت برای ایجاد زیرساخت در سراسر اوراسیا بازیگران زیادی دارد. هند دیگر غول آسیایی است که به آرامی در طرح‌های عظیم زیرساختی این ابرقاره وارد شده و به دنبال احیای طرح خاموش راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب است. راه ادویه جدید، استعاره‌ای است که بازخیزی هند و رقابت این کشور با چین برای سلطه بر مسیرهای جابه‌جایی و ترابری کالا و انرژی را روایت می‌کند. هدف از این مقاله، کشف انگیزه‌ها و اهداف اصلی هند از احیای راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب (راه ادویه جدید) پس از گذشت حدود ۱۵ سال از راه‌اندازی آن است. مقاله نشان می‌دهد که تلاش هند برای بازسازی راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب و ترویج راه ادویه جدید در درجه نخست معطوف به اهداف و انگیزه‌های امنیتی شامل رویارویی با تغییر وضعیت در جامو و کشمیر به نفع پاکستان؛ سلب فرصت‌های ژئوپلیتیک-ژئواستراتژیک چین در منطقه اقیانوس هند؛ ایجاد فاصله میان پاکستان با همسایگان خود به ویژه افغانستان؛ و پیوند ژئوپلیتیک با شرکای جدیدش در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از راه ایران است.

واژگان کلیدی: راه ادویه جدید، راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب، ابتکار کمربند - راه، واقع‌گرایی ساختاری (نواقح‌گرایی) و آسیای مرکزی.

^۱ نویسنده مسئول، دانش‌آموخته دکتری روابط بین‌الملل، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

Email: m_touiserkani@ut.ac.ir

- این مقاله علمی - پژوهشی می‌باشد و با نظارت علمی هسته پژوهشی "راه ابریشم" در دانشگاه علامه طباطبائی تدوین شده‌است.

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۱/۲ و تاریخ پذیرش: ۹۸/۱/۱۶

مقدمه

چین به پشتوانه آهنگ تند و مداوم رشد اقتصادی خود از اواخر دهه ۷۰ سده بیستم با پشت سر گذاشتن ژاپن در سال ۲۰۱۰ به دومین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شد. چین امروزه بازیگری بزرگ در اقتصاد سیاسی بین‌المللی به‌شمار می‌آید و پیشی گرفتن از ایالات متحده در سلسله‌مراتب جهانی قدرت اقتصادی در آینده نزدیک دور از انتظار نیست. برای این منظور، چین نیازمند ایجاد و حفظ تفوق اقتصادی در منطقه جنوب شرق آسیا و گسترش آن به مناطق هم‌جوار به‌ویژه در آسیای مرکزی و تلاش حداکثری برای جذب بازارهای آن سوی آب‌ها است. از این رو، تلاش این کشور در سال‌های اخیر به‌درستی معطوف به ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها و راه‌گذرهای ترابری برای فرستادن کالا و دریافت مواد خام بوده‌است.

پیوستن چین به قاره‌های آمریکا، آفریقا و اقیانوسیه بیشتر از راه دریا (و به میزان کمی از راه‌های هوایی) صورت می‌پذیرد. اما مسیر دسترسی این کشور به مناطق گوناگون ابرقاره اوراسیا مهم‌تر و در عین حال متنوع‌تر بوده و پکن افزون بر تقویت مسیرهای دریایی و بنادر با ایجاد و تقویت زیرساخت‌های زمینی اعم از جاده و راه‌آهن برای پیوند به اقصاء نقاط آسیا (Konings, 2018:2) و اروپا (Gleave, 2018:62) نیز متحمل سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی هم در سرزمین اصلی و هم در بسیاری دیگر از کشورهای این دو قاره شده‌است؛ به‌ویژه در آسیای مرکزی با وارد کردن حجم بالایی از سرمایه، فناوری و کالا به مهم‌ترین بازیگر اقتصادی بیرونی در این منطقه تبدیل شده‌است.

پکن همچنین در راستا اهداف جهان‌گستر خود در سال ۲۰۱۳، کمربند - راه^۱ (ابتکار یک کمربند، یک راه^۲) شامل ابرطرح کمربند اقتصادی راه ابریشم^۳ را ارائه کرد که آسیای مرکزی بخش مهمی از آن را تشکیل می‌دهد (تیشه‌یار و توپسرکانی، ۱۳۹۶: ۳). با این همه، حضور چین در آسیای مرکزی انحصاری نیست و رقابت برای ایجاد زیرساخت در سراسر اوراسیا، بازیگران زیادی دارد. طبق ارزیابی‌های بانک توسعه آسیایی^۴، کشورهای آسیایی در حال توسعه در بازه زمانی ۲۰۱۶-۲۰۳۰ هر ساله نیازمند صرف هزینه ۱,۷ تریلیون دلار در بخش زیرساخت‌های مورد نیاز به‌منظور "نداوم سرعت رشدشان، ریشه‌کنی فقر و واکنش در برابر

¹. Belt and Road Initiative (BRI)

². One Belt, One Road Initiative (OBOR)

³. Silk Road Economic Belt (SREB)

⁴. Asian Development Bank (ADB)

تغییرات آب‌وهوایی^۱ هستند (ADB, 2017). از این‌رو، کمربند - راه در واقع بخشی از یک رقابت بزرگ‌تر در نسخه سده بیست‌ویکم بازی بزرگ^۱ سده نوزدهم به‌شمار می‌آید که در سراسر اوراسیا و به‌ویژه اوراسیای مرکزی شامل منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی جریان دارد. بازی بزرگ جدید، برخلاف بازی بزرگ سده نوزدهم که به‌دنبال اشغال قلمروها بود، بر سر ایجاد پل‌ها شکل گرفته‌است و بازیگران بیشتری در آن حضور دارند. چین با ارائه ابتکار راه ابریشم جدید در رأس این بازیگران جای دارد، اما اقدام برای برپایی زیرساخت‌ها در اوراسیا تلاشی صرفاً به رهبری چین نیست. ایجاد پیوستگی در این ابرقاره، خواستی بین‌المللی است که توسط بسیاری از بازیگران بزرگ و کوچک دنبال می‌شود. ژاپن، کره جنوبی، روسیه، هند و ترکیه نیز افزون بر چین دارای برنامه‌ها و طرح‌هایی برای ایجاد زیرساخت به‌منظور برقراری ارتباط میان کشورهای خود با بازارهای کار، سرمایه و انرژی در اروپا-آسیا هستند. حتی بازیگران بین‌المللی کوچک‌تر مانند قزاقستان و یا بازیگران فرامنطقه‌ای بزرگ همچون ایالات متحده نیز برنامه‌های زیرساخت ویژه خود را در این منطقه دارند. در همه این چشم‌اندازهای رقابتی، راه‌اندازی خطوط راه‌آهن آشکارا رایج‌تر است و طرح‌های زیرساختی گوناگون بنا به ماهیت و نیاز کشورهای سرمایه‌گذار و میزبان به‌سرعت در حال پیاده‌سازی و بهره‌برداری هستند (Mardell, 2017).

به این ترتیب درحالی‌که همه چشم‌ها به پیشرفت‌های چین در کمربند - راه دوخته شده، کشورهای دیگر نیز به آرامی در طرح‌های عظیم زیرساختی اوراسیا وارد شده‌اند و همان هدف پیوند میان آسیا و اروپا را دنبال می‌کنند. با این همه به‌دلایل گوناگون همه این طرح‌ها به‌نسبت اهمیت یا تأثیرشان مورد توجه رسانه‌ها یا حتی جامعه علمی قرار نمی‌گیرند و به‌اصطلاح طرح‌های بی‌صدا^۲ خوانده می‌شوند. برای نمونه، آغاز حرکت دیگر غول آسیایی (هند) در این مسیر در مقایسه با رونمایی از ابتکار راه ابریشم جدید چین، بی‌صدا بوده‌است. هند در پی پیوستن به روسیه و دسترسی کوتاه، سریع و مقرون‌به‌صرفه به بازارهای اروپایی از راه پیاده‌سازی عملی راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب^۳ است و اهدافی مشابه با اهداف پکن در کمربند - راه را دنبال می‌کند (Devonshire-Ellis, 2017).

¹. Great Game

². Quiet

³. International North-South Transportation Corridor (INSTC)

موافقت‌نامه طرح راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب، ۱۳ سال پیش از اعلام ابتکار راه ابریشم جدید چین در سپتامبر ۲۰۰۰ میان روسیه، ایران و هند در سنت‌پترزبورگ^۱ به امضا رسید (INSTC, 2018). این برنامه، اگرچه تا سال ۲۰۱۸ به‌طور جدی دنبال نشد و به مرحله عملیاتی نرسید، اما در این مدت ۱۰ دولت دیگر نیز به آن پیوستند و دستاوردهای عملیاتی این برنامه در سال‌های اخیر نشانه‌های امیدوارکننده‌ای از ظرفیت بالای آن برای تسریع در توسعه زیرساخت و بازرگانی اوراسیا به نمایش گذاشته‌است.

دولت‌های هند و روسیه در فوریه ۲۰۱۹ تفاهم‌نامه همکاری عملیاتی ساختن طرح ایجاد راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب از راه ایران را به امضا رساندند و بر تسهیل و تسریع در اجرای آن تأکید نمودند (Chaudhury, 2019). پیش از آن نیز در ماه مه ۲۰۱۶، سران سه کشور هند، ایران و افغانستان موافقت‌نامه‌ای راهبردی و تاریخی برای راه‌اندازی بخشی از این راه‌گذر موسوم به موافقت‌نامه چابهار^۲ در تهران به امضا رسانده‌بودند (Roy, 2016). تفاهم‌نامه واگذاری مدیریت مرحله یک بندر شهید بهشتی چابهار از سوی تهران به دهلی‌نو برای مدت ۱۸ ماه نیز در سفر فوریه ۲۰۱۸ رئیس‌جمهوری اسلامی ایران به هند به امضا رسید و از ۷ ژانویه ۲۰۱۹ اجرایی شد (ایرانا، ۱۷ دی ۱۳۹۷).

راه‌گذر شمال-جنوب بر پایه ترابری ترکیبی (دریای-زمینی) در مقایسه با مسیر سنتی بازرگانی آسیا-اروپا که مبتنی بر ترابری دریایی است و از تنگه باب‌المنذب^۳، کانال سوئز^۴ و تنگه جبل‌الطارق^۵ گذر می‌کند، کوتاه‌ترین مسیر ترابری به‌شمار می‌آید؛ این مسیر اقیانوس هند^۶ و خلیج فارس را از راه ایران و روسیه به اروپا متصل می‌سازد. بنابراین بی‌جهت نیست که نارندرا مودی^۷ -نخست‌وزیر هند- بندر چابهار را دروازه طلایی^۸ ورود هند به افغانستان و آسیای مرکزی توصیف نموده و از عزم جدی دهلی‌نو برای بهره‌گیری از مزایای راه‌گذر ترابری

^۱. Saint Petersburg

^۲. Chabahar Agreement

^۳. Bab-el-Mandeb

^۴. Suez Canal

^۵. Strait of Gibraltar

^۶. Indian Ocean

^۷. Narendra Modi

^۸. Golden Gateway

بین‌المللی شمال-جنوب برای پیوند با افغانستان، آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی، روسیه و اروپا سخن می‌گوید (PTI, 2018).

هند در فرایند پیاده‌سازی گام‌به‌گام طرح راه‌گذر شمال-جنوب علاقه بسیاری از بازیگران منطقه‌ای را به خود جلب کرده‌است. دهلی‌نو همچنین به‌عنوان کارگزار اصلی این طرح، امیدوار است با تلاش برای یافتن شرکای خارجی بیشتر، قادر به تعدیل مشارکت فزاینده دولت‌ها در کمربند - راه چین به‌نفع خود باشد. در حالی که راه ابریشم جدید در صدد تجدیدحیات راه ابریشم باستانی و بازطراحی اقتصاد جهانی از شرق به غرب برآمده، طرح راه‌گذر شمال-جنوب هند به‌دنبال ایجاد زیرساخت و تقویت تعاملات بازرگانی، مالی و فناوری از بالا به پایین است.

دهلی‌نو همچون پکن - اما در سطحی پایین‌تر - بر آن است تا از روایت‌ها و استعاره‌های تاریخی برای آراستن و تسهیل پذیرش طرح خود نزد جوامع منطقه سود جوید. دهلی‌نو با توجه به قابلیت‌ها و مزیت‌های فراوان خود در حوزه نرم‌افزار و فناوری اطلاعات و ارتباطات، استعاره مسیر سیلیکون^۱ را برای توصیف پیوند میان هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی ترجیح می‌دهد. این استعاره برای نخستین‌بار در سپتامبر ۲۰۱۸ از سوی سورش پرابو^۲ -وزیر بازرگانی و صنایع هند- در جریان سفرش به ازبکستان و دعوت از این کشور برای پیوستن به موافقت‌نامه راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب به‌کار برده شد (ET Bureau, 2018). با این همه، پیوند معنایی این استعاره با فناوری به‌مراتب بیشتر از زیرساخت و راه‌های بازرگانی است و جستجو برای یافتن مابه‌ازای تاریخی برای آن نیز بی‌نتیجه بوده‌است. در برابر، مقاله حاضر استعاره راه ادویه جدید^۳ را به‌منظور معرفی و ترویج راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال- جنوب در ادبیات علمی پیشنهاد می‌دهد.

راه‌های ادویه به مجموعه‌ای از راه‌های بازرگانی دریایی و زمینی اشاره دارد که در دوره‌ای طولانی از روزگار باستان تا سده ۱۸ میلادی با فرازونشیب‌هایی میان شرق و غرب برپا بود. مهم‌ترین راه ادویه که به راه دارچین نیز شهرت داشت از حدود ۲۰۰۰ ق م در مسیری دریایی از مجمع‌الجزایر مالایا^۴ (در جنوب شرقی آسیا) تا جزیره ماداگاسکار^۵ (در جنوب شرقی آفریقا)

¹. Silicon Route

². Suresh Prabhu

³. New Spice Route

⁴. Malay Archipelago

⁵. Madagascar

جریان داشت و هند را نیز شامل می‌شد. شواهد فراوانی از توجه هخامنشیان به دریاهای جنوب قلمروی خود و استفاده از بندرگاه‌ها و راه‌های بازرگانی منتهی به آنها در دست است. در اوایل دوره اقتدار شاهان اشکانی (سال‌های ۱۳۰-۱۴۰ ق م) نیز دادوستد میان شرق و غرب که بیشتر از راه‌های زمینی صورت می‌گرفت به انحصار ایشان درآمد و آنان اجازه نمی‌دادند غربیان (رومیان و یونانیان) از راه‌های دریایی برای رقابت با راه‌های زمینی استفاده کنند. تا مدت‌ها بیشتر کالاهایی که از هند و از مسیر دریای عمان به خلیج فارس می‌رسید، همگی از راه‌های زمینی به سواحل مدیترانه و از آنجا به بازارهای مصرف در سوریه، فلسطین، آسیای صغیر و یونان فرستاده می‌شدند. با این همه، استفاده از مسیر دریایی راه‌های ادویه که از دریای سرخ و کانال سوئز می‌گذشت دوباره رونق یافت (بهرامی، ۱۳۸۴: ۱-۲).

در این زمینه نیز شواهدی بسیار از دریانوردی ایرانیان در سده پنجم میلادی (دوره ساسانی) و نقش آنان در رونق بازرگانی راه ادویه باستانی در دست است. در ایران پس از اسلام نیز در دوران حکومت افشاریان بازرگانی ایران در راه‌های ادویه رونقی دوباره یافت و انواع ادویه و دیگر کالاها به مقادیر قابل توجهی از هند وارد بندرهای ایرانی خلیج فارس می‌شد که بی‌گمان بخش قابل ملاحظه‌ای از آن از طریق راه‌های زمینی ایران به سرزمین‌های دیگر فرستاده می‌شد (بهرامی، ۱۳۸۴: ۳-۵). با استناد به روایت‌های تاریخی از این دست، می‌توان استعاره راه ادویه جدید را برای برجسته‌نمودن طرح راه‌گذر شمال-جنوب معرفی نمود. البته پیشتر نیز تلاش‌هایی برای استفاده از این استعاره به‌منظور بازسازی راه‌های دریایی ادویه باستانی برای توسعه آفریقا، نمادسازی در تجارت الکترونیک (Turse, 2012) یا حتی برنامه حضور نظامی ایالات متحده در آفریقا (Bhana, 2015) شده بود، اما هیچ‌کدام از آنها یا به جهت عدم توجیه اقتصادی یا عدم پیوند با ماهیت زیرساختی و ترابری راه‌های ادویه، یا هر دو، ماندگار نبودند.

در برابر، کاربرد استعاره راه ادویه جدید برای راه‌گذر شمال-جنوب از بسیاری جهات منطقی، بامعنی و برخوردار از اصالت تاریخی است. راه ادویه جدید، منحصر به یک دولت نیست و همچون راه‌های ادویه باستانی می‌تواند برای جابه‌جایی کالا میان شرق و غرب مورد استفاده قرار گیرد. مهم‌ترین تفاوت و البته برتری راه ادویه جدید با نسخه دریایی باستانی آن در کوتاه‌تر شدن این مسیر و به‌صرفه‌تر شدن بازرگانی از راه آن به لطف گذر از سرزمین ایران است. امروزه، هند پیشگام احیای این مسیر شده و دیگر دولت‌های آسیایی به‌ویژه مالزی، اندونزی، سنگاپور، تایلند، ژاپن و بنگلادش نیز می‌توانند با مشارکت در آن تا حد زیادی از هزینه‌ها و زمان دسترسی به

اروپا و شمال آسیا و بالعکس بکاهند. راه ادویه جدید برای کشورهای جنوبی خلیج فارس نیز کوتاه‌ترین مسیر دسترسی به آسیای مرکزی و قفقاز به‌شمار می‌آید. با این توصیفات، مقاله حاضر با توجه به اهمیت فوق‌العاده این طرح برای توسعه همه‌جانبه ایران و نیز آگاهی از قدرت روایت‌ها و واژه‌ها، استعاره راه ادویه جدید را با هدف فراگیر شدن آن در ادبیات علمی داخل و خارج کشور به‌کار برده است.

اگرچه تحلیل و ارزیابی منافع این طرح برای ایران خارج از موضوع این نوشتار است، اما با همین استنادات اندک نیز می‌توان بر مزایای بیشتر آن برای تهران در مقایسه با طرح راه ابریشم جدید چین صحنه‌گذاشت. از لحاظ نمادین، راه ابریشم جدید همچون نسخه باستانی آن با نام چین گره خورده و طرح اختصاصی این کشور به‌شمار می‌رود. اما راه‌های ادویه باستانی تنها با نام یک سرزمین خاص در پیوند نیست و به‌رغم برجستگی نام چین و هند به جوامع متعددی اشاره دارد. ابتکار راه ادویه جدید نیز به‌دلیل موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منحصر به فرد و بی‌بدیل بنادر و سرزمین ایران در آن، می‌تواند به نقش تاریخی ایران در بازرگانی میان قاره‌های اشاره داشته باشد.

افزون بر این، مسیر ترکیبی راه ادویه جدید با استفاده از مسیرهای دریایی تا سواحل ایران در دریای عمان و خلیج فارس و سپس بهره‌گیری از خطوط ریلی و جاده‌ای برای رسیدن به آسیای مرکزی، قفقاز، آسیای صغیر، روسیه و اروپا برای تمامی کشورهای جنوب آسیا و بیشتر کشورهای جنوب شرق آسیا، کوتاه‌تر و به‌صرفه‌تر از راه ابریشم جدید است. مهم‌تر از همه اینکه راه ادویه جدید با محوریت گذر از سرزمین ایران و استفاده از بنادر کشورمان طراحی شده و هیچ مسیر جایگزینی برای آن قابل تصور نیست. در حالی که راه ابریشم جدید می‌تواند برای پیوند آسیای مرکزی به قفقاز جنوبی و رسیدن به اروپا از مسیر دریای خزر و فراز آن گذر نماید و عملاً ایران را دور بزند. این احتمال، اگرچه باتوجه به مناسبات محکم ایران با همسایگان خود و چین بسیار اندک و به‌لحاظ اقتصادی نامعقول است، اما نمی‌توان آن را مردود دانست.

ایران امن‌ترین، کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر گذر خطوط لوله انرژی از خلیج فارس و آسیای مرکزی به جنوب آسیا، ترکیه و بخش‌های وسیعی از قاره اروپا به‌شمار می‌آید، اما در چند دهه گذشته بسیاری از کشورها به‌دلیل فشارهای واشنگتن ناگزیر به استفاده از مسیرهای جایگزین طولانی‌تر و پرهزینه‌تر شده‌اند. بنابراین، هرکجا که چنین احتمالی وجود داشته باشد را باید در محاسبات استراتژیک وارد کرد. در حالی که نقشه ژئوپلیتیک منطقه به‌گونه‌ای ترسیم

شده که امکانی جز گذر راه ادویه جدید از خاک ایران نیست و دهلی‌نو نیز عزم جدی خود را برای پیاده‌سازی این مسیر نشان داده‌است. افزون بر این، رونق راه ادویه جدید نه تنها منافع ایران در راه ابریشم جدید را به مخاطره نمی‌اندازد، بلکه بر قدرت چانه‌زنی تهران با دهلی‌نو و پکن نیز خواهد افزود.

چنانچه دیده‌شد، پرسش‌های زیادی در رابطه با احیای راه‌های ادویه باستانی و ابتکار راه ادویه جدید با محوریت سرزمین ایران و پیشگامی هند مطرح است که اغلب نیز با طرح راه ابریشم جدید چین گره خورده‌اند. با این همه، نخستین موضوعی که باید به آن پرداخته شود، تحلیل و ارزیابی هدف اصلی هند از تلاش برای تقویت این مسیر در سال‌های اخیر است. تا زمانی که این مسأله روشن نشود، بحث در خصوص فرصت‌ها و چالش‌های مشارکت در طرح راه‌گذر شمال-جنوب در مقایسه با کمربند اقتصادی راه ابریشم یا امکان مشارکت هم‌زمان در آنها برای دولت‌های منطقه، بدون دستاورد ملموس و قابل اتکا خواهد بود. از این رو به‌رغم اهمیت راه ادویه جدید برای ایران و تأثیر شگرفی که می‌تواند بر توسعه زیرساخت و بازرگانی به‌ویژه در منطقه جنوب شرق کشور داشته باشد، درک پویایی‌ها و رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی مؤثر بر ایجاد و تقویت این مسیر در اولویت جای دارد. دلیل این امر نیز فقدان ادبیات پژوهشی کافی در سطوح آکادمیک به‌دلیل تازگی موضوع مورد بحث و تحولات سریع پیرامون آن است.

هند منتقد اصلی طرح راه ابریشم جدید چین به‌شمار می‌آید و راه ادویه جدید، رقیب و جایگزین راه ابریشم جدید است. ماهیت این رقابت تنها اقتصادی نیست و دغدغه‌های امنیتی بخش مهمی از انگیزه‌های دهلی‌نو در معرفی و تلاش برای احیای راه ادویه را تشکیل می‌دهد. برای هند وابستگی اقتصادهای ضعیف منطقه به اقتصاد چین پذیرفتنی نیست؛ اما کمربند اقتصادی راه ابریشم چین از چشم‌انداز هند، دارای دلالت‌های امنیتی به‌مراتب جدی‌تری است. بیشترین مخالفت دهلی‌نو با ابتکار راه ابریشم جدید به راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان^۱ مربوط می‌شود. نگرانی هند در این بخش از ابتکار راه ابریشم چین، چندوجهی است و از منظر دهلی‌نو اغلب وجوه آن تهدیدی جدی علیه منافع امنیتی، دفاعی و راهبردی هند به شمار می‌روند.

همانطور که در سطور بالا نیز اشاره شد، هدف این مقاله کشف انگیزه‌ها و اهداف اصلی هند از احیای راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب (راه ادویه جدید) پس از گذشت حدود ۱۵ سال از راه‌اندازی آن است. پرسش متناظر آن این است که «انگیزه و هدف اولیه هند از بازسازی

^۱. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب و ترویج راه ادویه جدید چیست؟» در پاسخ به این پرسش، ابتدا این گزاره که «راه ادویه جدید رقیب و جایگزین راه ابریشم جدید چین است» مفروض پنداشته شده و در مقام فرضیه عنوان می‌شود که «تلاش هند برای بازسازی راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب و ترویج راه ادویه جدید در درجه نخست معطوف به اهداف و انگیزه‌های امنیتی شامل رویارویی با تغییر وضعیت در جامو و کشمیر^۱ به‌نفع پاکستان؛ سلب فرصت‌های ژئوپلیتیک-ژئواستراتژیک چین در اقیانوس هند؛ ایجاد فاصله میان پاکستان با همسایگان خود به‌ویژه افغانستان؛ و پیوند ژئوپلیتیک با شرکای جدیدش در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از راه ایران است».

نوع پژوهش در این مقاله، توصیفی-تحلیلی بوده و روش پژوهش، کتابخانه‌ای و اسنادی است. بر این پایه، اطلاعات لازم از راه مطالعه منابع دست اول شامل موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه، سیاست‌های اعلانی و اعمالی، مصاحبه‌ها و اظهارنظرهای مقامات و منابع خبری معتبر و نیز منابع دست دوم شامل کتب، مقالات، منابع فضای مجازی و تحلیل‌ها به‌دست آمده و تلاش شده از معتبرترین و جدیدترین اطلاعات آماری و توصیفی مراکز مطالعاتی منطقه‌ای و بین‌المللی استفاده شود. سپس این اطلاعات طبقه‌بندی شده و به‌طور عمده با شیوه استدلال و تحلیل کیفی تحت چارچوب نظریه واقع‌گرایی ساختاری^۲ (نواقح‌گرایی) مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

چارچوب مفهومی

اهداف و انگیزه‌های امنیتی هند از ترویج راه ادویه جدید که در فرضیه آغازین مقاله به آنها اشاره شد، معطوف به مفهوم توزیع نسبی قدرت^۳ مبتنی بر رویکرد نظری واقع‌گرایی ساختاری (نواقح‌گرایی) است. باثبات‌ترین الگوی منطقی و تجربی سیاست بین‌المللی نزد واقع‌گرایان ساختاری، نظام مبتنی بر آنارشی است که از یک‌سوی متشکل از دولت‌های بقامحور، عقلانی و یکپارچه به‌عنوان واحدهای نظام بوده و از سوی دیگر معرف یک ساختار است که با توزیع نسبی قدرت بین این واحدها تعیین می‌شود (Waltz, 1979:79-88). بر این پایه با محدودسازی رفتار دولت‌ها، ساختار تنها عامل تعیین‌کننده در سیاست بین‌المللی به شمار می‌رود و عوامل داخلی

^۱. Jammu and Kashmir

^۲. Structural Realism

^۳. Relative Distribution of Power

مانند نوع سامانه‌های سیاسی، تفاوت‌های فرهنگی، ایده‌ها یا کارگزاری‌های فردی با فاصله فراوان دارای تأثیر اندکی هستند (Mearsheimer, 2006:72). این رویکرد همچنین بر فرضیه اساسی مکتب واقع‌گرایی که مهم‌ترین عامل در سیاست بین‌الملل قدرت است، تأکید ویژه‌ای دارد. در واقع، واقع‌گرایی ساختاری در پی توضیح روابط بین‌الملل بر اساس فشارهای ساختاری منتج از آنارشی است. با این حال، واقع‌گرایی ساختاری رویکردی یک‌پارچه نیست و نواقح‌گرایان در ارزیابی خود از میزان قدرتی که دولت‌ها تحت شرایط آنارشی به آن نیاز دارند، یک‌دست نیستند. بر همین پایه، نواقح‌گرایی اغلب به دو زیرشاخه واقع‌گرایی تدافعی^۱ و واقع‌گرایی تهاجمی^۲ تقسیم می‌شود که بر سر معانی سامانه بین‌الملل آنارشیک برای رفتار بهینه دولت‌ها از یکدیگر متمایز می‌شوند. واقع‌گرایان تدافعی استدلال می‌کنند که دولت‌ها باید در صدد تحصیل میزان مناسبی از قدرت لازم برای کامیابی‌شان بایند، اما در هر حال نباید قدرت نسبی‌شان را با هدف نائل آمدن به هژمونی به حداکثر برسانند. واقع‌گرایان تدافعی - مانند کنت والتز^۳ - به‌مثابه بنیان‌گذار واقع‌گرایی ساختاری - بر این باور هستند که سیاست‌های خودمحدودکننده^۴ محافظه‌کارانه برای قدرت‌های بزرگ بهینه است زیرا رفتار بیش از حد بی‌محابا دیگران را به ایجاد ائتلاف‌های متعادل‌کننده علیه تهدید آنها سوق می‌دهد که در نهایت به کاهش امنیت بازیگران توسعه‌طلب منجر خواهد شد (Walt, 2017: 7).

در برابر، واقع‌گرایان تهاجمی - از جمله جان مرشایمر^۵ - بر این باور هستند که در یک سامانه آنارشیک که نیت دولت‌ها در آن مبهم بوده و قابلیت‌های نظامی اغلب هم‌زمان از قابلیت‌های تدافعی و تهاجمی برخوردار هستند به حداکثر رساندن قدرت تهاجمی تنها رفتار بهینه برای قدرت‌های بزرگ به‌منظور تضمین بقای خود است (Mearsheimer, 2001:30-31). از دیدگاه واقع‌گرایی تهاجمی، دولت‌ها قدرت، نفوذ و ثروت (به‌مثابه پایه قدرت نظامی) خود را به حداکثر می‌رسانند تا از امنیت بیشتری در نظام آنارشیک برخوردار شوند. از این چشم‌انداز، بهترین راه برای یک دولت جهت افزایش شانس بقا، تبدیل‌شدن به قدرتمندترین دولت است. به‌سادگی، یک دولت با قدرت بیشتر از ثبات و امنیت بیشتری نسبت به یک دولت با قدرت کمتر

¹. Defensive Realism

². Offensive Realism

³. Kenneth Waltz

⁴. Self-Restraining

⁵. John J. Mearsheimer

برخوردار است. از دیدگاه واقع‌گرایان تهاجمی، ساختار نظام بین‌الملل آنارشیک به‌شدت دولت‌ها را به تلاش بی‌وقفه برای به حداکثر رساندن قدرت با هدف نهایی تبدیل شدن به یک هژمون جهانی تشویق می‌کند (Lobell, 2017:4). بنابراین، یک قدرت بزرگ تلاش نمی‌کند که برابری خود را با دیگر همتایانش حفظ کند، بلکه تلاش می‌کند قدرتمندترین «هژمون» باشد. هدف دولت‌ها به حداکثر رساندن قدرت است و بنابراین همیشه با یکدیگر برای به‌دست آوردن قدرت بیشتر رقابت می‌کنند.

با این همه برای مرشایمر، جغرافیا و به‌ویژه قدرت بازدارندگی دریاها^۱ به این معنی است که هیچ دولتی قادر به دستیابی به هژمونی جهانی نیست. برترین قدرت بزرگ در بهترین حالت می‌تواند به یک هژمون منطقه‌ای تبدیل شود که به‌معنای تنها قدرت بزرگ در آن بخش از جهان است و احتمالاً کنترل دیگر مناطق را نیز در دست خواهد داشت. دولت‌هایی که به هژمونی منطقه‌ای می‌رسند، به‌دنبال جلوگیری از توسعه قدرت‌های بزرگ در دیگر مناطق به‌منظور حفظ دستاوردهایشان هستند. آنها هژمون‌های مشتاق یا بالقوه را در دیگر نقاط رصد می‌کنند زیرا از اینکه قدرت بزرگ رقیبی که در منطقه خود مسلط است به دشمن بسیار قدرتمند آنها تبدیل شود، بیم‌ناک هستند (Mearsheimer, 2001:29).

ارتباط طرح‌های راه ابریشم جدید چین و رقیب هندی آن با رویکرد واقع‌گرایی ساختاری در فهم تغییر احتمالی توزیع قدرت ساختاری به‌نفع چین و هند در پی این ابتکارات است و بنابراین برای تدوین چارچوب مفهومی مقاله نیازی به موضع‌گیری له یا علیه هیچ‌کدام از زیرشاخه‌های تدافعی یا تهاجمی آن نیست. در واقع از آنجا که این مقاله بر این مسأله تمرکز دارد که آیا موقعیت نسبی چین و هند در ساختار بین‌المللی با ابتکارات راه ابریشم جدید و راه ادویه جدید تغییر می‌کند یا خیر، تنها کافی است که چارچوب مفهومی پشتیبان آن، فرضیات اساسی واقع‌گرایی ساختاری در رابطه با ماهیت دولت-محوری و آنارشیک روابط بین‌الملل را بپذیرد. با این همه، همچنان توضیح بیشتر مفهوم قدرت که موضوع بحث دیگری میان رویکردهای گوناگون مکتب واقع‌گرایی روابط بین‌الملل است، ضروری خواهد بود. مرشایمر، قدرت را معادل با قابلیت‌های نظامی فرض می‌کند و با توجه به قدرت بازدارنده دریاها، قابلیت اعمال قدرت نیروهای زمینی را محدودی می‌داند. برون‌داد اقتصادی نیز در الگوی مرشایمر تنها به‌مثابه یک شاخص پنهان از قدرت بالقوه نظامی در نظر

^۱. Stopping Power of Water

گرفته می‌شود و تأثیر مستقلى بر كسب و افزایش قدرت ندارد. در برابر، والتز بر این باور است كه هر پنج عامل اندازه جمعیت، مساحت، منابع^۱، ظرفیت‌های اقتصادی و ثبات سیاسی و شایستگی (ظرفیت‌های حکمرانی) اگر نه به يك اندازه، اما همگی اجزای مهم قدرت دولت به‌شمار می‌آیند و نمی‌توانند به‌طور جداگانه وزنی داشته باشند (Trembeczki, 2018:14).

به پیروی از ترمبچكى^۲ (2018)، مفهوم قدرت در این مقاله از ترکیب عناصر هر دو رویکرد واقع‌گرایی تدافعی والتز و واقع‌گرایی تهاجمی مرشایمر به‌دست آمده، اما درعین‌حال با الزامات تحلیل تأثیر ابتکارات راه‌ابریشم جدید و راه‌ادویه جدید بر وضعیت قدرت نسبی دو کشور چین و هند تطبیق داده شده‌است. از يك سو منطبق با والتز، فرض بر این است كه قدرت در واقع دارای چندین بعد مهم مشابه است و این فرض نیز پذیرفته می‌شود كه ابتکارات پکن و دهلی‌نو هیچ تأثیر قابل‌توجهی بر اندازه جمعیت، مساحت و ظرفیت حکمرانی این دو کشور ندارند و در نتیجه این سه بعد در تحلیل‌ها عامدانه نادیده گرفته شده‌اند. همچنین برداشت والتز از منابع تا شمول دسترسی به منابع استراتژیک واقع در دوردست مانند انرژی و یا بازارهای صادرات گسترش داده شده‌است. از سوی دیگر، مفهوم قدرت در این مقاله در چارچوب محدودیت‌های ژئوپلیتیک نمایش قدرت قرار می‌گیرد كه از سوی مرشایمر عنوان شده‌اند. با اینهمه، مفهوم قدرت بازدارنده^۳ نه‌تنها برای پهنه‌های وسیع آبی، بلکه برای مناطق مرتفع کوهستانی، صحرای وسیع و جنگل‌های انبوهی كه شبه‌قاره هند را از سرزمین اصلی آسیای جدا می‌کنند نیز به‌کار گرفته شده‌است.

معانی ابتکار کمربند - راه برای هند

مفهوم کمربند و راه به‌طور خاص از سپتامبر ۲۰۱۳ در جریان بازدید شی جین‌پینگ^۴ - رئیس‌جمهور جمهوری خلق چین - از قزاقستان و شرح آمال بلندپروازانه پکن برای بازسازی راه‌ابریشم باستانی و پیوند شرق و غرب از طریق کمربند اقتصادی راه‌ابریشم وارد رسانه‌ها و سپس ادبیات روابط بین‌الملل شد. توضیحات وی در این زمینه به‌ویژه متمرکز بر اهمیت جاده‌ها، خطوط راه‌آهن، پیوندهای هوایی و دریایی و ساخت يك راه‌گذر ترابری در امتداد مسیر

¹. Resource Endowment

². Zsolt Trembeczki

³. Stopping Power

⁴. Xi Jinping

بازرگانی باستانی بود که چین را از راه آسیای مرکزی به اروپا متصل می‌سازد (تیشه‌یار و تويسرکاني، ۱۳۹۶: ۴). در کمتر از دو سال بعد نیز جین‌پینگ طرح تکمیلی راه ابریشم دریایی^۱ را در جریان سفر خود به اندونزی پیشنهاد داد که بنادر شرقی چین را از راه آسیای جنوبی به اروپا پیوند خواهد داد. این راه دریایی در آسیای جنوبی از شبه‌قاره هند گذر می‌کند، به‌گونه‌ای که خلیج بنگال^۲ را می‌پیماید و با گذر از پهنه اقیانوس هند پیش از ورود به کانال سوئز سواحل شرقی آفریقا را درمی‌نوردد (Blah, 2018:316).

کمر بند - راه که پکن برای معرفی آن از استعاره راه ابریشم جدید بهره گرفته‌است، جهشی بزرگ به‌شمار می‌آید که برقراری ارتباط میان ۶۵ درصد جمعیت جهان و ۳۰ درصد تولید ناخالص جهانی را هدف‌گذاری نموده و تا به امروز در حدود ۶۰ دولت قراردادهایی را با پکن برای مشارکت در بخش‌هایی از این طرح سترگ به امضا رسانده‌اند. طبق ارزیابی‌های بانک توسعه چین^۳ تا سال ۲۰۱۷ در حدود ۹۰۰ طرح به ارزش بالغ بر یک تریلیون دلار برای تحقق رویای راه ابریشم جدید سده بیست‌ویکم در حال اجرا یا در دست تدوین بوده است (Amin and Naseer, 2017:13).

پکن از دهلی‌نو نیز برای پیوستن به کمر بند - راه دعوت کرده و چین، هند را شریک طبیعی خود در این طرح می‌نامد، اما دیدگاه‌ها در هند بسیار سرد بوده است. بی‌تردید، سیاست خارجی چین به‌ویژه در سبکی که کمر بند - راه مسأله هند را مورد توجه قرار داده، برای هند بسیار ناگوار بوده‌است. در ابتدا، کمر بند - راه قرار بود کلکته^۴ را به‌عنوان یکی از گره‌های اصلی خود شامل شود. در نقشه مشهوری که شین‌هوا^۵ - خبرگزاری رسمی دولت چین - در سال ۲۰۱۳ از کمر بند - راه منتشر ساخته بود نیز شهر و بندر کلکته ایفای نقش داشت. به‌گونه‌ای که راه دریایی ابریشم خلیج بنگال را به‌صورت رفت‌وبرگشتی می‌پیمود تا کلکته را از قلم نیاندازد. اما در ادامه کلکته از لیست شهرهای عبوری راه ابریشم جدید حذف شد و رهبران چین از وظیفه حیاتی حفظ وجهه و اعتبار همسایه بزرگ خود غفلت کردند. روشن نیست که این مسامحه دقیقاً تا چه حد برای کمر بند - راه چین گران تمام‌شد،

¹. Maritime Silk Road (MSR)

². Bay of Bengal

³. China Development Bank

⁴. Kolkata

⁵. Xinhua

اما در هر صورت انتقادات دهلی‌نو علیه طرح‌های ژئوپلیتیک چین از جمله کمربند - راه را افزایش داد (Macaes, 2019).

ضدیت هند با طرح راه ابریشم جدید چین بسیار فراتر از دلخوری‌ها بر سر حذف کلکته از نقشه این راه است. ابتکار کمربند - راه چین در اقیانوس هند بزرگ‌ترین چالش در برابر آمال هند برای تسلط بر منطقه است. از این رو، سیاست‌سازان و راهبردی‌پردازان هندی به‌رغم دعوت چین، طرفدار بیرون‌ماندن از ابتکار کمربند - راه هستند و از جایگاه خود به‌مثابه قدرت اصلی در منطقه اقیانوس هند پاسداری می‌کنند. دهلی‌نو منافع فزاینده چین در اقیانوس هند پس از پیاده‌سازی ابتکار کمربند - راه را با هوشیاری کامل رصد می‌کند. برخی از مفسران هندی حتی نگران سیاست‌های ظاهراً دوستانه پکن در حیاط خلوت هند (اقیانوس هند) هستند و حضور اقتصادی چین را نیز در این منطقه برنمی‌تابند (Amin and Naseer, 2017: 14).

دهلی‌نو نگران رقابت خود با چین برای دسترسی به بازارها و دستیابی به منابع در سطوح منطقه‌ای و جهانی است. همچنین به‌نظر می‌رسد رهبران هند بر این باور هستند که دهلی‌نو از توان کافی برای تأثیرگذاری بر نتایج مهم‌ترین مسایل حیاتی سده بیست‌ویکم از جمله ثبات آسیایی، ارائه الگوی حکمرانی سیاسی و اقتصادی به جمهوری آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و مدیریت مؤثر جهانی‌سازی برخوردار است.

از این رو، هند حاضر به تقسیم نفوذ خود با دیگر بازیگران در اقیانوس هند به‌مثابه دروازه ورود این کشور به بازارهای کالا و انرژی جهان و یا دست‌کشیدن از ظرفیت‌های موجود در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی برای ارتقای منافع خود و برقراری پیوند با روسیه و اروپا نیست. جدیت دهلی‌نو در پیمودن این مسیر زمانی تشدید می‌شود که در برابر بازیگری مانند چین قرار بگیرد که تلاش بی‌وقفه‌ای را برای گسترش حوزه نفوذ خود از آسیای جنوبی به‌سوی آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و حتی آفریقا انجام داده که به‌معنای دور زدن هند و یا حتی محاصره این کشور است.

از این رو، سیاست خارجی هند پس از جنگ سرد دچار دگرگونی شگرفی شد و این کشور را از عضو فعال جنبش عدم تعهد^۱ به یک متوازن‌کننده فعال آسیایی در برابر چین در حال ظهور تبدیل نمود. این مسأله همچنین برای ایالات متحده و دیگر قدرت‌های بزرگ پس از به‌دست آوردن منزلت قدرت هسته‌ای از سوی هند و گرویدن این کشور به اقتصاد بازار به موضوعی دارای

^۱. Non Aligned Movement (NAM)

اهمیت تبدیل شد. با این همه، دغدغه دهلی‌نو برای امنیت اقیانوس هند ذاتی است و پاسداری هند از این منطقه به نیابت از دولت دیگری صورت نمی‌گیرد. جاه‌طلبی هند برای تسلط بر منطقه اقیانوس هند ریشه‌دار است و همه احزاب سیاسی در هند از جمله نخبگان حاکم و احزاب مخالف بر سر این هدف سیاست خارجی اتفاق نظر دارند (Amin and Naseer, 2017:13-14).

بنابراین، بازگشت چین به منطقه اقیانوس هند و نیز ناکامی دهلی‌نو در جلوگیری از حضور گسترده‌تر چین در مرزهای هند به دنبال ابتکار کمربند - راه برای دولت این کشور دارای بار حیثیتی و امنیتی است. افزون بر این، دهلی‌نو تلاش برای نفوذ در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و برقراری پیوندهای نزدیکتر با مسکو را برای شکستن حلقه محاصره ابتکار کمربند - راه پیرامون هند حیاتی قلمداد می‌کند. در همین راستا، پکن بنادر خود را در منطقه اقیانوس هند برای به‌دست آوردن اطمینان از امنیت خطوط تأمین منابع ضروری و فراهم آوردن پیش‌نیازهای برقراری پیوند با آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی توسعه داده‌است.

از چشم‌انداز امنیتی و ژئواستراتژیک، دهلی‌نو از توسعه بنادر چین در منطقه اقیانوس هند استقبال نمی‌کند. هر دو کشور خواهان افزایش مزایای امنیتی خود در منطقه اقیانوس هند هستند، اما هند برخلاف چین مایل به مشارکت با طرف دیگر نیست. با این همه، نگرانی دهلی‌نو مانع گسترش حضور نظامی و امنیتی پکن در منطقه اقیانوس هند در کنار حضور اقتصادی و بازرگانی نشده‌است. ارائه ابتکار کمربند - راه و شبکه بنادر در منطقه اقیانوس هند بر هر دو بعد اقتصادی و امنیتی دلالت دارد. در برابر، هند تلاش نموده تا از ظرفیت‌های خود در اقیانوس هند برای پیوند با آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی استفاده نماید و از این راه، جای پای در حوزه نفوذ جدید چین برای خود فراهم آورد.

به سخن بهتر، یکی از راه‌های تعدیل توازن از دست‌رفته در منطقه اقیانوس هند به‌نفع پکن، حضور پررنگ‌تر دهلی‌نو در حوزه‌های نفوذ جدید چین به‌ویژه اوراسیای مرکزی است. با این همه، حضور قدرت‌مند چین در منطقه اقیانوس هند در مقایسه با تلاش هند برای حضور در اوراسیای مرکزی بسیار قوی‌تر همراه با پیامدهای تعیین‌کننده‌تر است.

چین از اوایل سده بیست‌ویکم علاقه رو به رشدی برای حضور در منطقه اقیانوس هند از خود نشان داد و راه ابریشم دریایی نیز امروزه بعد دریایی تازه‌ای را به معمای امنیتی چین-هند اضافه کرده‌است. پیش‌تر منبع اصلی بی‌اعتمادی هند، شبکه‌ای نسبتاً پیوسته از تأسیسات دریایی ساخته‌شده توسط چین در مجاورت مستقیم هند بود. این شبکه که در آغاز از

سوی تحلیلگران آمریکایی زنجیره مروارید^۱ خوانده شده بود با همین نام جذاب به سرعت در رسانه‌ها و ادبیات هند و در ادامه در سراسر جهان متداول شد. امروزه نیز برخی نشانه‌ها این احتمال را به ذهن متبادر می‌سازد که حتی اگر منطق اصلی توسعه بنادر در ابتکار راه ابریشم دریایی را بازرگانی تشکیل دهد، پکن از این فرصت برای تلاش جهت تحکیم قابلیت‌های عملیاتی قدرت نیروی دریایی خود در زنجیره مروارید بهره خواهد برد (Trembeczki, 2018:38).

توسعه بنادر چین در سواحل اقیانوس هند در طرح زنجیره مروارید، اگرچه به منظور حفاظت از منافع و امنیت دریایی پکن طراحی شده، اما برای همسایگان هند نیز (در کنار عامل اجبار) جذاب است. ارائه ابتکار کمربند - راه پوششی اقتصادی برای همسایگان هند مانند پاکستان، میانمار، بنگلادش و سریلانکا برای تقویت همکاری خود با پکن در قالب طرح زنجیره مروارید فراهم کرده که عرصه را بیش از پیش بر هند تنگ خواهد نمود. هند همچنین به خوبی آگاه است که مشارکت دولت‌های آفریقایی همچون نیجریه، کنیا و جیبوتی با چین به مثابه گره‌های شبکه ترابری راه ابریشم دریایی به معنای تبدیل آنها به پایگاه‌های نظامی چینی در غرب منطقه اقیانوس هند است.

دهلی نو دسترسی چین به سرتاسر اقیانوس هند از راه پاکستان، میانمار، بنگلادش، سریلانکا و کشورهای آفریقایی در قالب راه ابریشم دریایی را تنها نشانه‌ای از مقاصد پکن برای نفوذ عمیق به جنوب آسیا در نظر نمی‌گیرد، بلکه تلاشی از سوی پکن برای محاصره دریایی هند و نفوذ در منطقه اقیانوس هند تا حد پذیرش به عنوان برترین بازیگر می‌داند. چین نیز به رغم در پیش گرفتن خویشتن‌داری راهبردی در روابط بین‌الملل و به ویژه در مناسبات با همسایگان خود از اواخر دهه ۷۰ میلادی به بعد، حاضر به کوتاه آمدن از مقاصد راهبردی خود در اقیانوس هند حتی به قیمت عصبانیت دهلی نو نیست. پکن تلاش داشته تا این مقاصد را در پوشش اقدامات اقتصادی همچون راه ابریشم دریایی انجام دهد تا واکنش‌ها در برابر آن را متعادل و قابل کنترل سازد.

پکن آشکارا روشن ساخته اجازه نخواهد داد اقیانوس هند به اقیانوسی هندی^۲ تبدیل شود که نشان می‌دهد چین تنها حاضر به پذیرش منطقه نفوذ محدودی برای هند در منطقه اقیانوس هند است (Chitty et al., 2018:9). البته راه کارهای چین برای تحدید نفوذ دهلی نو در اقیانوس هند کمتر سلبی و بیشتر ایجابی است که به معنای تلاش پکن برای نمایش حضور گسترده تر خود

^۱. String of Pearls

^۲. India's Ocean

در این منطقه در مقایسه با هند است. افزون بر این، حضور چین در منطقه اقیانوس هند بیشتر با پوشش اقتصادی و بازرگانی صورت می‌گیرد؛ یعنی دقیقا همان الگویی که این کشور برای نفوذ در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به‌دنبال فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در پیش گرفت. چین برداشتها در زمینه گام‌برداری این کشور در مسیر هژمونی را تأیید نمی‌کند و حتی تعقیب قدرت گفتمانی پکن در برابر ایالات متحده را به‌مثابه اقدامی ضد هژمونی و نه معطوف به هژمونی توجیه می‌کند. چین به‌دنبال آن است تا به دیگران درباره اقدامات خیرخواهانه و درستکارانه خود در روابط بین‌الملل اطمینان دهد. این اقدامات، اگرچه در نظریه‌های روابط بین‌الملل با مفهوم هژمونی در ارتباط هستند، اما نگاه چین به هژمونی منفی است و در عوض قدرت نرم، آنرا وابسته به قدرت سخت می‌داند. بنابراین، عرضه ابتکار کمربند - راه شامل راه ابریشم دریایی از سوی چین برای کاستن از نگرانی‌های منطقه‌ای و بین‌المللی درباره مقاصد این کشور بوده‌است.

با این همه حتی پکن نیز نمی‌تواند انکار کند که بنادر چین در اقیانوس هند از امکانات استفاده دوگانه اقتصادی و نظامی برخوردار خواهند بود. چنین توسعه‌ای باعث پیچیده‌تر شدن محاسبات امنیتی هند در منطقه خواهد شد. چین برای تقویت بیشتر حضور و کنترل نظامی خود در اقیانوس هند به آرامی در صدد راه‌اندازی یک پایگاه نظامی جدید در حیوانی^۱ پاکستان واقع در ۸۰ کیلومتری غرب بندر گوادر است. پیش از این نیز پکن در آگوست ۲۰۱۷ نخستین پایگاه نظامی خود را در مسیر دریایی راه ابریشم در جیبوتی برپا کرده‌بود. از مالدیو و تانزانیا نیز به‌عنوان دیگر نامزدهای احتمالی برای میزبانی پایگاه‌های جدید نیروی دریایی چین نام برده می‌شود (Brewster, 2018).

در صورت تحقق موفقیت‌آمیز برنامه پکن برای ایجاد پایگاه نظامی در حیوانی از آن به‌عنوان تأسیسات مشترک هوایی و دریایی به‌منظور پشتیبانی از نیروهای چینی استفاده خواهد‌شد. در همین راستا، گروهی متشکل از ۱۶ افسر ارتش آزادی‌بخش خلق چین^۲ در دیدار با شماری از افسران ارتش پاکستان در دسامبر ۲۰۱۷ در صدد هموارساختن زمینه‌های این همکاری برآمدند. مقامات نظامی چین اظهار می‌کنند، راه‌اندازی این پایگاه جدید برای آمادگی و پشتیبانی از کشتی‌های بازرگانی و جنگی نیروی دریایی چین در منطقه ضروری است (Blah, 2018:319).

^۱. Jiwani

^۲. Chinese People's Liberation Army (PLA)

با این همه حتی به‌رغم کاربردهای دوگانه مسیر راه ابریشم دریایی و گره‌های آن و تلاش‌های پکن برای توجیه اقدامات نظامی خود در پوشش فعالیت‌های اقتصادی، انجام چنین فعالیت‌هایی از سوی چین در منطقه و به‌ویژه در نزدیکی بنادر استراتژیک هند آشکارا تهدیدی برای امنیت دهلی‌نو به شمار می‌رود.

ابتکار کمر بند - راه چین افزون بر دریاها - و شاید از آن مهم‌تر - امنیت زمینی هند را نیز با چالش‌های جدی روبه‌رو ساخته‌است. پکن با نادیده‌انگاشتن دغدغه‌های هند و به‌ویژه مجادلات ارضی و مرزی این کشور با پاکستان، راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان را عرضه داشته که از ناحیه کشمیر تحت اشغال پاکستان^۱ گذر می‌کند. راه‌گذر چین-پاکستان مهم‌ترین راه‌گذر فرعی کمر بند اقتصادی راه ابریشم را تشکیل می‌دهد که می‌تواند، ضمن رونق‌بخشیدن به اقتصاد پاکستان، بندر گوادر^۲ را به قطب بازرگانی میان آفریقا، غرب آسیا و آسیای جنوبی تبدیل کند و بازی میان هند و پاکستان را به‌شکلی اساسی تغییر دهد.

هدف اعلامی طرح راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان تضمین رونق تولید و رشد اقتصادی در پاکستان از راه پیوند به دیگر مناطق از جمله افغانستان و آسیای مرکزی است، اما در عین حال بهبود و تقویت مواصلات و زمینه‌های حضور ارتش آزادی‌بخش خلق چین در منطقه را نیز دنبال می‌کند. از این رو، دهلی‌نو مخالف سرسخت این طرح است، اما مقامات چینی و پاکستانی می‌گویند که حضور نیروهای چینی برای تأمین پوشش امنیتی ابرطرح‌های عظیم راه ابریشم جدید و کارگران چینی در پاکستان با توجه به وضعیت امنیتی ناپایدار منطقه ضروری است (Blah, 2018:319). گفته می‌شود که پکن در حدود ۳۰ هزار نفر از کارکنان ارتش را برای حفاظت از منافع اقتصادی خود در کشمیر تحت اشغال پاکستان مستقر خواهد نمود (PTI, 12 July 2018). این در حالی است که هرگونه افزایش نیروی خارجی در امتداد مرزهای هند تهدیدی جدی و فوری علیه امنیت دهلی‌نو به‌شمار می‌آید.

طرح پیشروی راه‌گذر چین-پاکستان با بودجه‌ای بالغ بر ۴۶ میلیارد دلار در آوریل ۲۰۱۵ به بهره‌برداری رسید (Hourel, 2015). نگاهی به عملکرد آن در چهار سال گذشته نشان می‌دهد که این طرح از ظرفیت بالایی برای ایجاد تحول در گفتمان ژئوپلیتیک منطقه برخوردار است. این راه‌گذر، بخش دریایی و زمینی ابتکار کمر بند - راه را به هم پیوند می‌دهد و شمال غرب چین

^۱. Pakistan Occupied Kashmir (POK)

^۲. Gwadar

(کاشغر^۱) را از راه مسیرهای جاده‌ای و ریلی به بندر پاکستان در دریای عمان (گوادر و کراچی^۲) مرتبط می‌سازد و کوتاه‌ترین و سریع‌ترین راه دسترسی چین به دریای عمان، خلیج فارس و منطقه اقیانوس هند را ارائه می‌کند (شکل شماره ۱).

شکل شماره ۱: راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان



Source: Geopolitical Monitor, 2017

راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان ارتباط زمینی کنونی میان چین و پاکستان را به‌طور قابل توجهی گسترش می‌دهد. بنابراین می‌توان احتمال داد که این طرح هند را با واژگونی توازن نظامی در جامو و کشمیر (مورد اختلاف میان هند و پاکستان و نیز تا حدودی چین) به ضرر

^۱. Kashgar

^۲. Karachi

دهلی نو مورد تهدید جدی قرار خواهد داد. از این رو، مخالفت اولیه دهلی نو با ابتکار کمربند - راه بر روی این طرح متمرکز شده است.

این راه‌گذر از سه منظر الف) حاکمیت ارضی، ب) امنیت و ج) تعمیق مشارکت استراتژیک چین-پاکستان برای هند منشأ تهدید است. این مسائل همگی در کنار هم در کشمیر کاملاً احساس می‌شوند؛ جایی که مرزهای چین، هند و پاکستان در آن با یکدیگر تداخل پیدا می‌کنند. چین همواره تلاش داشته با حفظ بی‌طرفی در قبال مسأله کشمیر از ظرفیت‌های موجود در هر دو کشور هند و پاکستان برای گسترش پیوند با بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای استفاده نماید. تا جایی که پکن راه‌گذر اقتصادی میانمار-هند-چین-بنگلادش^۱ را پیش از ارائه ابتکار کمربند - راه پیشنهاد داده بود.

با این همه، نگرانی‌های هند این تصور را بسیار دشوار ساخته که دهلی نو ابتکارات زیرساخت منطقه‌ای خود را با راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان پیوند دهد. مخالف هند با راه‌گذر چین-پاکستان در درجه نخست از نگرانی‌ها درباره حفظ حاکمیت و تمامیت ارضی این کشور به‌ویژه در کشمیر سرچشمه می‌گیرد. شواهد موجود، اما نشان می‌دهد که این نگرانی نه‌تنها مرتفع نشده و یا کاهش نیافته است، بلکه با درگیری نظامی هند و پاکستان بر سر کشمیر در ابتدای سال ۲۰۱۹ به سطح بسیار خطرناکی نیز رسید.

شدت ستیزها در کشمیر به دلیل پیوند آن با مسایل هویتی و حیثیتی دولت‌های مدعی آن به‌گونه‌ای است که امکان حل و فصل این مناقشه در آینده نزدیک و میان‌مدت را بسیار دشوار می‌سازد. دهلی نو هرگونه تغییر وضعیت در کشمیر را به ضرر خود می‌پندارد زیرا با هر دو دولت دیگر ذی‌نفع در این منطقه یعنی پاکستان و چین در کشمکش به‌سر می‌برد. راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان به‌خودی‌خود می‌تواند، پشتیبانی چین قدرت‌مند از پاکستان را افزایش دهد و در عین حال بنا به ماهیت مواصلاتی این راه‌گذر، امکان بین‌المللی شدن مسأله کشمیر نیز دور از انتظار نیست. افزون بر این باتوجه به مجاورت کشمیر با آسیای مرکزی، دهلی نو به‌طور جدی نگران سرایت گرایش‌های افراط‌گرایی و جدایی‌طلبی به این منطقه از طریق راه‌گذر چین-پاکستان است.

بنابراین، مخالفت دهلی نو با ابتکار کمربند - راه در درجه نخست به دلیل نگرانی از برهم‌خوردن توازن ژئوپلیتیک به ضرر هند است و دغدغه‌های مربوط به پیشرفت پاکستان و

^۱. The Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM)

مزایای اقتصادی آن برای اسلام‌آباد در درجه دوم اهمیت جای دارد. در حقیقت، اگر مسأله کشمیر را از معادلات سه کشور هند، پاکستان و چین حذف کنیم، دیگر دلیلی برای مخالفت دهلی‌نو با همکاری‌های بازرگانی و اقتصادی چین-پاکستان وجود ندارد و حتی می‌توان از احتمال همکاری‌های مشترک این سه کشور دست‌کم در حوزه‌های بازرگانی، اقتصاد و انرژی سخن گفت. در این صورت، زمین بازی نیز بسیار گسترده‌تر شده و امکان حضور مشترک چین، هند و پاکستان در افغانستان و آسیای مرکزی فراهم خواهد شد. با این همه، اهمیت موضوع کشمیر نزد این سه کشور به‌حدی است که تعامل آنها در مناطق هم‌جوار را بسیار مشکل می‌سازد.

بی‌توجهی آشکار چین به حاکمیت ارضی در همسایگی هند چالش اصلی برای همکاری بیشتر چین و هند در زمینه ارتباط و توسعه زیرساخت به‌شمار می‌آید. این نگرانی طولانی‌مدت به اواخر دهه ۷۰ میلادی بازمی‌گردد، زمانی که هند به ساخت بزرگراه قراقرم^۱ (که سرزمین‌های غرب چین را به پاکستان پیوند می‌دهد) از راه کشمیر تحت اشغال پاکستان اعتراض کرد (Haidar and Aneja, 2018). ابتکارات اخیر چین از جمله راه ابریشم جدید، دهلی‌نو را مجبور کرده که این نگرانی‌ها را دوباره تکرار کند.

یک ادراک نادرست گسترده وجود دارد که اختلاف منطقه‌ای بر سر کشمیر تنها دو طرف (هند و پاکستان) را شامل می‌شود در حالی که چین نیز همواره یک طرف مهم این اختلاف بوده است (Baruah, 2018:15-16). وزیر دفاع وقت هند در سال ۲۰۱۲ در این باره خاطرنشان کرده بود که "قلمرو هندی تحت اشغال چین در جامو و کشمیر از سال ۱۹۶۲ در حدود ۳۸ هزار کیلومتر مربع است. افزون بر این، تحت آنچه که موافقت‌نامه مرزی چین-پاکستان ۱۹۶۳ خوانده می‌شود، پاکستان به‌طور غیرقانونی ۵,۱۸۰ کیلومتر مربع از قلمرو هند (کشمیر تحت اشغال پاکستان) را به چین واگذار کرده است" (IE, 3 September 2012). در واقع، هراس هند از حضور نظامی چین در منطقه مورد اختلاف کشمیر ولو در پوشش اقتصادی و بازرگانی، بسیار بیشتر از دغدغه‌های دهلی‌نو درباره کشمیر تحت اشغال پاکستان است.

بیشتر نگرانی هند درباره راه‌گذر چین-پاکستان نیز برای حضور مداوم ارتش چین در منطقه جامو و کشمیر است که پیامدهای امنیتی جدی برای دهلی‌نو به‌دنبال دارد و مانع مهمی بر سر راه گسترش نفوذ هند در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به‌شمار می‌رود. پکن و دهلی‌نو در سال ۱۹۶۲ بر سر یک اختلاف مرزی در امتداد هیمالیا در شمال و شرق هند به جنگ یکدیگر رفتند.

^۱. Karakoram Highway

امروزه نیز اگر چین حضور نظامی دائمی تری از راه پاکستان در مرز شمال غربی هند داشته باشد، این امر بر اولویت‌های امنیتی و دفاعی دهلی‌نو تأثیر خواهد گذاشت. در این حالت، دیگر مجال برای تدوین و اجرای طرح‌های دهلی‌نو برای امتداد به‌سوی آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی باقی نمی‌ماند. هند اینک درگیری‌های مرزی منظمی با نیروهای چینی در امتداد مرز شرقی خود در آرون‌چال پرادش^۱ دارد. افزون بر این درگیری ۲۰۱۷ میان سربازان هندی و چینی در فلات دوکلم^۲ در امتداد مرز هیمالیا روابط چین و هند را به‌شدت تحت فشار قرار داد. گزارش‌های پراکنده‌ای نیز از حضور ارتش چین در سوی پاکستانی خط کنترل^۳ (مرز غیررسمی میان دو بخش هندی و پاکستانی کشمیر) ارائه شده‌است (Baruah, 2018:16).

با اینهمه، پکن مدعی است که راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان موضع این کشور در مورد مسأله جامو و کشمیر را منعکس نمی‌کند. پکن بارها تکرار کرده که راه‌گذر مذکور تنها یک طرح اقتصادی است که نه هیچ‌گونه پیامدی بر مسأله کشمیر بر جای خواهد گذاشت و نه طرف سوم را در منطقه مورد هدف قرار می‌دهد. این کشور ادعا می‌کند به مسأله کشمیر از یک چشم‌انداز تاریخی می‌نگرد و هند و پاکستان باید به‌طور مشترک یک راه‌حل معنی‌دار برای آن بیابند. چینی‌ها در عین حال از پیشنهاد ابتکار کمربند - راه دفاع کرده و آن را گویای سرمایه‌گذاری عظیم بر اساس اصل رایزنی گسترده، همکاری مشاع و منافع مشترک می‌دانند. بنا به گفته مقامات چینی، ابتکار کمربند - راه برای ترویج صلح و رونق منطقه‌ای و نه برای ترویج مناقشه میان کشورهای همسایه طراحی شده‌است. پکن مدعی است که همواره با نگرش باز و فراگیر وارد تعاملات منطقه‌ای و جهانی شده و به‌دنبال مشارکت طرف‌های بیشتر، افزایش توسعه و شکوفایی در منطقه و دیگر نقاط جهان است.

به‌ویژه، چین ادعا می‌کند که همیشه پذیرای مشارکت هند در طرح راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان است. پکن همچنین اعتراض هند به این طرح بزرگ را با استناد به پشتیبانی گسترده بین‌المللی بیش از ۱۰۰ دولت و سازمان مشارکت‌کننده رد کرده‌است. افزون بر آن، موضع چین درباره این اقدام عظیم به‌ویژه پس از تصویب قطعنامه شورای امنیت ملل متحد مبنی بر تصدیق طرح‌های سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی چین از جمله کمربند اقتصادی راه

^۱. Arunachal Pradesh

^۲. Doklam

^۳. Line of Control (LoC)

ابریشم و راه ابریشم دریایی تقویت شد. شورای امنیت از این گونه ابتکارات چین که تقویت همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای، پیوستگی، بازرگانی و ترابری از راه زمین و نیز دریا را دنبال می‌کند، استقبال کرده‌است (Blah, 2018:320-321).

این در حالی است که دهلی‌نو آشکارا شاهد تغییر در وضعیت کشمیر به‌دنبال ارائه طرح راه‌گذر اقتصادی چین- پاکستان به‌مثابه مهم‌ترین بخش ابتکار کمربند اقتصادی راه ابریشم است. این طرح نمادی از تعمیق مشارکت استراتژیک میان چین و پاکستان به شمار می‌رود که به‌خودی‌خود منافع، امنیت و حیثیت دهلی‌نو را تهدید می‌کند. این تهدید زمانی آشکارتر خواهد شد که طرح راه‌گذر چین- پاکستان را در کنار همکاری‌های پکن و اسلام‌آباد در قالب راه ابریشم دریایی و تأسیسات بندری چین در سواحل پاکستان مورد تحلیل قرار دهیم.

طرح مذکور راه دسترسی پکن به سواحل شرقی و جنوبی هند را کوتاه‌تر کرده و حضور نظامی چین در این مناطق را تسریع می‌بخشد. هر دو ابتکار زمینی و دریایی راه ابریشم جدید در مجموع می‌توانند منافع رو به رشد هند در آسیای جنوبی، منطقه اقیانوس هند و خلیج فارس را به‌چالش بکشند و نقش این کشور را به‌عنوان نیروی دریایی منطقه‌ای تضعیف کنند. از سوی دیگر، راه ابریشم جدید چین و به‌ویژه راه‌گذر چین- پاکستان آنچنان دهلی‌نو را به‌خود مشغول ساخته که مانع تمرکز هند بر گسترش حوزه نفوذ خود به‌سوی مناطق ارزشمند آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی می‌شود. با اینهمه، دهلی‌نو تلاش نموده با ارائه ابتکارات جایگزین این بازی را برهم بزند و با برنامه‌ریزی برای پیوند آسیای جنوب غربی به آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و روسیه و تداوم آن تا شمال اروپا، توازن منطقه‌ای را به‌حالت پیشین بازگرداند.

راه ادویه جدید، ابتکاری برای تغییر بازی

این ضرب‌المثل قدیمی که "وقتی اژدها عطسه کند، دنیا سرما می‌خورد" با اعلام بی‌سروصدای ابتکار کمربند - راه از سوی شی‌جین‌پینگ در جریان بازدید از قزاقستان در سال ۲۰۱۳، مصداق کاملاً جدیدی یافت. این ابتکار با موضع تهاجمی فزاینده‌ای که در دریای جنوبی چین^۱، منطقه اقیانوس هند و آسیای مرکزی در پیش گرفته به‌مثابه "دستکشی ابریشمی برای مشت آهنین چین" به‌نظر می‌رسد. ابتکار کمربند - راه چین پریشانی قابل‌درکی را در میان

^۱. South China Sea

قدرت‌های برجسته جهان برانگیخته، اما این هراس برای دهلی‌نو هشداردهنده است چراکه شلاق شعله‌های آتش ازدها حیاط خلوت این کشور را فرا گرفته‌است (Pandya, 2017).

با این همه، دهلی‌نو ناامید نیست چراکه هند امروزه بخش مهمی از معماری چندقطبی آسیایی به‌شمار می‌آید. سناریوهای آماد و ترابری در آسیا از دیدگاه هند، آن‌گونه که در نگاه نخست به‌نظر می‌رسد، مأیوس‌کننده نیست. دهلی‌نو شماری از شرکای باثبات را در غرب آسیا، آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی گرد هم آورده است که همکاری آنها با یکدیگر توانایی تبدیل چشم‌انداز اقتصادی و ژئوپلیتیک منطقه به مزیت هند و تأمین منافع جمعی را دارد.

دهلی‌نو حتی تا پیش از تلاش برای احیای راه‌گذر شمال-جنوب نیز در مرکز برخی از طرح‌های ترابری منطقه‌ای همچون موافقت‌نامه ۲۰۰۲ هند-ایران-افغانستان برای ارتقای ظرفیت‌های مشترک ترابری از راه پیوند بنادر بمبئی^۱ و چابهار و تفاهم‌نامه ساخت و استفاده از بزرگراه میلک-زرنج-دلارام^۲ قرار داشت که با هدف تسهیل بازرگانی و جابه‌جایی کالا به افغانستان و جمهوری‌های آسیای مرکزی تدوین یافته‌بودند. اما مهم‌ترین و بزرگ‌ترین طرح مواصلاتی هند، راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب موسوم به راه ادویه جدید است و طرح‌های فوق نیز در واقع شاخه‌های فرعی آن به‌شمار می‌آیند.

راه‌گذر شمال-جنوب یک مسیر ترابری ترکیبی مبتنی بر دریا و ریل و جاده است که در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ توسط سه عضو مؤسس آن یعنی جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند و فدراسیون روسیه تأسیس و در ۱۶ مه ۲۰۰۲ لازم‌الاجرا شد. این راه‌گذر نتیجه تحکیم روابط میان هند و ایران از یک‌سو و میان ایران و روسیه از سوی دیگر بوده‌است. در مدت چهار سال، ۱۰ دولت دیگر (ترکیه، آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، بلاروس، تاجیکستان، قرقیزستان، عمان، اوکراین و سوریه) نیز به این موافقت‌نامه پیوستند و بلغارستان تنها عضو ناظر آن به‌شمار می‌آید (Khattak, 2018: 124; Sarma, 2018:124). اهداف اصلی موافقت‌نامه راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب نیز به قرار زیر هستند (Gogna, 2019:2):

۱. افزایش اثربخشی پیوندهای ترابری برای سازماندهی ترابری و مسافر در مسیر راه‌گذر

ترابری بین‌المللی شمال-جنوب؛

¹. Mumbai

². Melak-Zaranj-Dalaram

۲. ترویج دسترسی طرفین قرارداد به بازارهای بین‌المللی از راه ترابری ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی؛

۳. همکاری در افزایش حجم ترابری بین‌المللی مسافر و کالا؛

۴. تأمین امنیت سفر، ایمنی کالا و حفاظت از محیط‌زیست براساس استانداردهای بین‌المللی؛

۵. هماهنگ‌سازی خط‌مشی‌های ترابری و نیز قانون‌گذاری در زمینه ترابری با هدف پیاده‌سازی این موافقت‌نامه و

۶. تنظیم شرایط یکسان و غیرتبعیض‌آمیز برای ارائه‌دهندگان انواع خدمات ترابری برای همه طرفین در ترابری مسافر و کالا در چارچوب راه‌گذر ترابری شمال-جنوب.

به‌رغم جذابیت راه‌گذر شمال-جنوب و جدیت و علاقه اعضا برای پیاده‌سازی آن، این طرح در یک دهه نخست پس از رسمی‌سازی به‌دلیل تردیدهای جدی و مسامحه‌های گاه‌وبی‌گاه بنیان‌گذاران آن به‌سبب تحریم‌های شورای امنیت ملل متحد علیه ایران و تحریم‌های اتحادیه اروپایی علیه روسیه و نیز عدم اطمینان از دوام آن به‌کندی پیش می‌رفت و به‌زحمت زنده نگاه داشته‌شد. بیشترین تلاش برای تداوم و ارتقای این طرح از سوی دهلی‌نو صورت پذیرفت که بنا به ضرورت دسترسی هند به بازارهای کالا و انرژی منطقه و جهان با ارائه برخی ابتکارات کوچک‌تر تلاش در بقای آن داشت.

راه‌گذر شمال-جنوب نخستین انگیزه لازم را در سال ۲۰۰۳ با صدور اعلامیه دهلی‌نو^۱ دریافت کرد. در این اعلامیه مشترک هند و ایران بار دیگر بر تعهد خود برای "توسعه همه ظرفیت‌های بالقوه موافقت‌نامه شمال-جنوب، زیرساخت‌های آن، هماهنگ‌سازی‌های گمرکی و تأییدیه‌های مورد نظر، مطالعات تخصصی و ارزیابی‌های منظم برای کمک به رشد آن" تأکید کردند. دو طرف همچنین بر پیاده‌سازی اهداف موافقت‌نامه سه‌جانبه ۲۰۰۲ هند-ایران-افغانستان تأکید ورزیدند (Gogna, 2019:2-3).

در ادامه نیز با پیوستن جمهوری آذربایجان به موافقت‌نامه راه‌گذر شمال-جنوب در سال ۲۰۰۵ (Mammadova, 2018) تلاش‌ها برای تداوم این طرح ادامه و حوزه عملیاتی آن به قفقاز جنوبی گسترش یافت. بستن موافقت‌نامه عشق‌آباد^۲ در ۲۵ آوریل ۲۰۱۱ میان ایران، عمان، قطر،

^۱. New Delhi Declaration

^۲. Ashgabat Agreement

ترکمنستان و ازبکستان که در آوریل ۲۰۱۶ لازم‌الاجرا شد نیز تأثیر مستقیمی بر تدوین ابتکار راه ادویه جدید گذاشت و درعین حال جمهوری‌های آسیای مرکزی را به آب‌های گرم خلیج فارس و اقیانوس هند پیوند زد. یکی از اهداف اصلی این موافقت‌نامه هماهنگ‌سازی دولت‌های عضو با دیگر راه‌گذرهای واقع در منطقه اوراسیا با تأکید ویژه بر راه‌گذر ترابری شمال-جنوب بود که با پیوستن شمار بیشتری از طرفین موافقت‌نامه راه‌گذر شمال-جنوب به موافقت‌نامه اخیر تقویت شد. قطر در سال ۲۰۱۳ موافقت‌نامه عشق‌آباد را ترک کرد و در عوض قزاقستان در سال ۲۰۱۵، پاکستان در نوامبر ۲۰۱۶ و در نهایت هند در فوریه ۲۰۱۸ به آن پیوستند (AMTOI, 2018:8).

راه‌گذر شمال-جنوب یا راه ادویه جدید در واقع یک شبکه ترابری چندوجهی است که اقیانوس هند و خلیج فارس را به دریای خزر و سپس به روسیه و در نهایت شمال اروپا پیوند می‌دهد. نقطه آغازین این مسیر بندر بمبئی هند و مقصد نهایی آن شهر سنت پترزبورگ روسیه به فاصله ۷,۲۰۰ کیلومتر (۴,۴۷۸ مایل) است. تاکنون دو رانش آزمایشی^۱ موفقیت‌آمیز در امتداد راه ادویه جدید اجرا شده‌است. نتایج نشان می‌دهد که در مقایسه با مسیر سنتی دسترسی هند به روسیه از طریق کانال سوئز، هزینه‌های ترابری کالا در امتداد راه ادویه جدید می‌تواند به میزان ۲,۵۰۰ دلار در هر ۱۵ تن بار کاهش یابد و زمان سفر از ۴۰-۶۰ روز به ۲۵-۳۰ روز برسد (Sarma and Menezes, 2018). مسیر سنتی که در اینجا معرفی شد، منطبق با مسیر دریایی راه ادویه باستانی است که برای پیوند میان شرق و غرب از دریای سرخ و کانال سوئز گذر می‌کرد.

به این ترتیب، راه ادویه جدید در مقایسه با نسخه دریایی باستانی خود (مسیر سنتی امروز برای بازرگانی میان شرق و غرب) هزینه‌های ترابری را ۳۰ درصد و زمان سفر را ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. برای نمونه، فاصله مسیر سنتی میان بمبئی و مسکو ۱۶,۱۱۲ کیلومتر (۸,۷۰۰ مایل دریایی) است که پیمودن آن ۳۲-۳۷ روز به طول می‌انجامد. در حالی که این فاصله از طریق راه ادویه جدید به ۷,۰۴۷ کیلومتر (۴,۰۷۴ کیلومتر راه دریایی (۲,۲۰۰ مایل دریایی) و ۳,۰۰۰ کیلومتر راه زمینی) کاهش می‌یابد و تنها ۱۹ روز طول می‌کشد. برای رفت و آمد میان دهلی‌نو و هلسینکی^۲ نیز در حالی که مسیر سنتی از طریق دریا ۱۶,۱۲۹ کیلومتر درازا دارد و ۴۵

^۱. Dry Run

^۲. Helsinki

روز طول می‌کشد، مسیر ترکیبی راه ادویه جدید با ۹,۳۸۹ کیلومتر طول تنها ۲۱ روز طول می‌کشد (Sarma and Menezes, 2018).

شکل شماره ۲ تفاوت در این دو مسیر را نشان می‌دهد. در شکل شماره ۳ نیز مسیرهای مواصلاتی اصلی و فرعی راه ادویه جدید که به آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و آسیای صغیر وارد می‌شوند، نشان داده شده‌اند.

شکل شماره ۲: مقایسه «راه ادویه جدید» با «مسیر سنتی-باستانی» دسترسی هند به روسیه و اروپا



Source: Achmadi et al., 2017:153

دولت‌های زیادی در تأمین بودجه پیاده‌سازی راه ادویه جدید مشارکت داشته‌اند به‌ویژه دولت‌هایی که در امتداد این مسیر جای دارند. با اینهمه، هند به‌مثابه سرمایه‌گذار اصلی این طرح بیشترین سهم را در تأمین مالی آن دارد. هند رهبری انجام مطالعه‌ای بر روی وضعیت زمین در راه ادویه جدید و ایجاد هماهنگی میان دولت‌های ذی‌نفع را عهده‌دار شده‌است. انجمن فدراسیون ترابری هند^۱ نخستین رانش آزمایشی مسیر نهاوا شوا^۲ (بمبئی)-بندرعباس (ایران)-باکو (جمهوری آذربایجان) و مسیر نهاوا شوا (بمبئی)-بندرعباس-امیرآباد (ایران)-آستراخان^۳ (روسیه) از راه دریای خزر را در ماه اوت ۲۰۱۴ به‌انجام رساند. این مطالعه اطلاعات

^۱. Federation of Freight Forwarders' Associations of India (FFFAI)

^۲. Nhava Sheva

^۳. Astrakhan

مفصلی درباره مسایل مربوط به متصدیان ترابری، زیرساخت‌ها، مستندسازی و بانکداری و بیمه در مراحل گوناگون حرکت کالا گردآوری کرده‌است. دولت هند همچنین در همکاری با این فدراسیون چندین کنفرانس سالانه ذی‌نفعان راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب را برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات مربوط به پیشرفت این طرح با حضور مقامات دولتی، نمایندگان کسب‌وکارها و نهادهای بازرگانی با هدف دریافت تجارب و توصیه‌های آنها در زمینه مؤثرسازی مسایل مربوط به بازرگانی و ترابری در این مسیر برگزار کرده است (Gogna, 2019:3).

شکل شماره ۳: مسیرهای مواصلاتی اصلی و فرعی راه ادویه جدید



Source: IRU, 2018:8

جدی‌ترین گام برای تحقق رویای راه ادویه جدید نیز در ۲۳ مه ۲۰۱۶ در تهران با امضای موافقت‌نامه چابهار میان سران سه کشور هند، ایران و افغانستان برداشته شد (ایرانا، ۳ خرداد ۱۳۹۵). بندر چابهار به‌مثابه نخستین بندر آب عمیق ایران در مرکز توجهات ترابری و بازرگانی هند جای دارد و دهلی‌نو بر آن است تا از آن برای دسترسی به افغانستان، آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی، روسیه و اروپا استفاده نماید. در واقع، بندر چابهار در چشم‌انداز هند همان نقشی را ایفا می‌کند که بندر گوادر پاکستان برای چین بازی می‌کند.

نارندرا مودی در مراسم امضای موافقت‌نامه چابهار که به‌طور زنده از شبکه تلویزیونی تایمز ناو^۱ هند پخش می‌شد، ضمن تأکید بر اهمیت این بندر اعلام داشته‌بود که کشور وی، پانصد میلیون دلار برای توسعه بندر چابهار هزینه خواهد کرد و دهلی‌نو مصمم است، زمینه‌های اجرایی این توافق در کمترین زمان ممکن فراهم شود. حسن روحانی - رئیس‌جمهوری اسلامی ایران - نیز در جریان این مراسم گفته‌بود که "سند امروز تنها یک سند اقتصادی نیست، بلکه یک سند سیاسی و سند منطقه‌ای است و پیام این سند آن است که کشورهای منطقه باید از فرصت‌های منطقه‌ای برای توسعه و تقویت کل منطقه استفاده کنند" (همان).

سند اجرایی موافقت‌نامه چابهار در ۲۲ نوامبر ۲۰۱۸ و تفاهم‌نامه راه‌کارهای عملیاتی‌سازی آن در ۲۴ دسامبر ۲۰۱۸ در تهران به امضای مقامات سه کشور هند، ایران و افغانستان رسید (ایرانا، ۳ دی ۱۳۹۷؛ ایرانا، ۱ آبان ۱۳۹۷). این همکاری در ۷ ژانویه ۲۰۱۹ با برعهده‌گرفتن مسئولیت عملی‌سازی و اجرای عملیات و فعالیت‌های اقتصادی و بازرگانی مربوط به بندر چابهار از سوی هند طبق تفاهم‌نامه ۲۴ دسامبر ۲۰۱۸ وارد مرحله جدیدی شد. در این زمینه، دولت هند در بیانیه‌ای اعلام داشت که "واگذاری فیزیکی تجهیزات معامله کالاها در این پایانه و همچنین ساختمان اداری تا ۲۹ دسامبر ۲۰۱۸ تکمیل شده‌است. همچنین فعالیت‌های اقتصادی هند در این بندر با پهلوگرفتن یک کشتی تحت پرچم قبرس با ۷۲ هزار و ۴۵۶ میلیون تن بار ذرت در تاریخ ۳۰ دسامبر ۲۰۱۸ عملاً آغاز شد" (ایسنا، ۱۸ دی ۱۳۹۷).

برعهده‌گرفتن فعالیت‌های اقتصادی و بازرگانی بندر چابهار از سوی هند، نخستین حضور این کشور در مدیریت عملیات بنادر خارج از قلمروی خود است. بندر استراتژیک چابهار مهم‌ترین گره در امتداد راه ادویه جدید است و از آنجاکه این ابتکار رقیب و جایگزین هندی راه ابریشم جدید چین به‌شمار می‌آید، بندر چابهار نیز در چشم‌انداز این کشور رقیب و جایگزین بندر گوادر پاکستان تصور می‌شود. با اینکه تهران و احتمالاً دیگر شرکای ابتکار راه ادویه جدید از این دوگانگی استقبال نمی‌کنند و بر عدم استفاده از ادبیات رقابتی برای توصیف راه‌گذر ترابری بین‌المللی شمال - جنوب تأکید دارند، اما نمی‌توان چنین انتظاری را از دهلی‌نو داشت.

تهران همان‌گونه که حسن روحانی در جریان امضای موافقت‌نامه چابهار گفته‌بود، خواهان پیوستن دیگر دولت‌ها به این موافقت‌نامه و تقویت راه ادویه جدید است. کما اینکه پاکستان یکی از طرفین موافقت‌نامه عشق‌آباد به‌شمار می‌آید که یکی از اهداف آن تقویت ابتکار راه ادویه جدید

^۱. Times Now

راه‌گذر شمال- جنوب) است. هند نیز اگرچه از ایده همکاری فراگیر دولت‌ها در راه ادویه جدید استقبال می‌کند، اما بیشتر خواهان جدایی آنها از ابتکار راه ابریشم جدید چین و یا دست‌کم حضور پررنگ‌ترشان در ابتکار راه ادویه جدید در مقایسه با رقیب چینی است.

برای نمونه، وزیر بازرگانی و صنایع هند در جریان سفرش به ازبکستان در سپتامبر ۲۰۱۸ به‌منظور دعوت از جمهوری‌های آسیای مرکزی برای پیوستن به موافقت‌نامه راه‌گذر شمال- جنوب، گفته بود که "ازبکستان یکی از کشورهای واقع در مسیر راه ابریشم باستانی بود که شرق دور را به اروپا پیوند می‌داد و ما اکنون مایل به تبدیل این کشور به بخشی از مسیر سیلیکون هستیم" (ET Bureau, 2018).

با اینکه این عبارات یا اظهارنظرهای مشابه مقامات هندی آشکارا بر خروج دولت‌ها از راه ابریشم جدید و پیوستن به راه ادویه جدید اشاره ندارد، اما محتوای کلام آنها منعکس‌کننده تفسیر رقابتی دهلی‌نو از دوگانه راه ابریشم جدید- راه ادویه جدید است. کما اینکه دهلی‌نو از فرصت نبودن جمهوری‌های قفقاز جنوبی در مسیر اصلی کمربند اقتصادی راه ابریشم استفاده نموده و راه ادویه جدید به‌گونه‌ای طراحی شده که شهر باکو یکی از گره‌های اصلی آن به شمار آید.

هدف اصلی از پیاده‌سازی ابتکار راه ادویه جدید، جابه‌جایی کالا با هزینه‌های پایین‌تر و زمان کمتر نسبت به مسیر سنتی است. از این چشم‌انداز، برخلاف بسیاری دیگر از راه‌گذرهای ترابری که سیاست محرک اصلی بوده، محرک اصلی این ابتکار اقتصادی است. این تحلیل تا پیش از ارائه ابتکار کمربند- راه و گشایش راه‌گذر اقتصادی چین- پاکستان در سال ۲۰۱۵ تا حد زیادی پذیرفتنی بود، اما از آن به بعد وزن سیاسی- امنیتی راه ادویه جدید نزد دهلی‌نو برجسته‌تر شد. تا جایی که عملیاتی‌شدن راه‌گذر شمال- جنوب پس از حدود ۱۵ سال خاموشی را می‌توان به انگیزه‌های سیاسی هند برای جبران عقب‌ماندگی خود در برابر سهم بالای چین و پاکستان از ترابری منطقه‌ای نسبت داد که توازن ژئوپلیتیک میان هند و پاکستان را تحت تأثیر قرار می‌دهد. یکی از فواید بهره‌گیری از استعاره راه ادویه جدید برای راه‌گذر شمال- جنوب نیز افزون بر تلاش برای برندسازی این راه‌گذر در سطح منطقه‌ای و جهانی، تأکید بر انگیزه‌های رقابتی هند است که مرز میان خاموشی و تحرک این راه‌گذر (پیش و پس از سال ۲۰۱۶) را روشن می‌سازد.

در بررسی انگیزه‌های رقابتی هند برای رونق‌بخشیدن به راه‌گذر شمال- جنوب نمی‌توان مرز دقیقی میان انگیزه‌های سیاسی، امنیتی، اقتصادی و یا حتی فرهنگی قایل‌شد. در جهان امروز

سیاست بین‌الملل وابستگی متقابل پیچیده نه تنها میان بازیگران، بلکه میان حوزه‌های موضوعی نیز در جریان است و تأثیر هیچ حوزه موضوعی را نمی‌توان بر حوزه‌های موضوعی دیگر نادیده گرفت. برای نمونه، پیشرفت اقتصادی سریع یک بازیگر رقیب به راحتی و به سرعت می‌تواند به جهش در حوزه فناوری نظامی منجر شده و توزیع قدرت موجود را واژگون سازد. رقابت هند برای جایگزینی ابتکار راه ادویه جدید با ابتکار راه ابریشم جدید نیز اگرچه در نگاه نخست معطوف به حوزه اقتصاد و بازرگانی است، اما اهداف دهلی‌نو از این رقابت در حوزه تحلیل استراتژیک جای می‌گیرد.

هیچ تنش سیاسی قابل توجهی میان دولت‌های واقع در راه ادویه جدید وجود ندارد. مناسبات اعضای موافقت‌نامه راه‌گذر شمال-جنوب طی دهه‌های گذشته نیز مسالمت‌آمیز و به دور از ستیز بوده است. از این رو، طرفین ذی‌نفع می‌توانند با آسودگی خاطر از بسته‌نشدن مرزها در امتداد راه ادویه جدید، وارد مشارکت استراتژیک و برنامه‌ریزی طولانی‌مدت با یکدیگر شوند. هند انتظار دارد تا با بهره‌مندی از این مزیت (و یا پیش‌شرط) آمال خود برای کسب سهم بیشتری از بازارها به‌ویژه در حوزه انرژی و ترابری در اوراسیای مرکزی را تحقق بخشد. این کشور از انگیزه‌ای قوی برای پیمودن این مسیر برخوردار است که رسوخ راه ابریشم جدید به منطقه کشمیر و پیوستگی آن به منطقه اقیانوس هند در بالای آنها قرار دارد.

نتیجه‌گیری

آسیا یکی از مهم‌ترین عوامل در ساخت اقتصاد جهانی به‌شمار آمده و منطقه‌ای است که در چندین جهت کشیده می‌شود، به‌ویژه از سوی دو نیروی محرکه قدرتمند، وسیع و پرجمعیت چین و هند. بنابراین، "رقابت" و "جایگزینی" دو مفهوم کلیدی برای شناخت اکوسیستم سیاسی آسیا و تحلیل تعاملات میان بازیگران این منطقه مهم به‌شمار می‌آیند. درحالی‌که چین از آغاز دهه دوم سده بیست‌ویکم به آرامی مشغول ساخت جاده ابریشم جدید بوده، ابتکار بین‌المللی چندملیتی دیگری با نام راه ادویه جدید با هیاهویی به‌مراتب کمتر به پیشگامی هند و محوریت سرزمین ایران آغاز شده است.

همانند راه ابریشم جدید، ابتکار راه ادویه جدید نیز به‌دنبال افزایش حجم بازرگانی، کاهش موانع و تقویت توان اقتصادی مشارکت‌کنندگان در آن است که اگر با موفقیت به اجرا درآید، هند می‌تواند جایگاه خود را به‌مثابه یک ابرقدرت دریایی و بازرگانی جهانی آشکار نماید و شاهد تبدیل

بنادر توسعه‌نیافته پیشین خود به قطب‌های بازرگانی منطقه‌ای و جهانی باشد. گسترش نفوذ هند به آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی که حوزه نفوذ جدید چین نیز به‌شمار می‌آیند بالقوه از امکان تعدیل توازن به‌نفع دهلی‌نو برخوردار است. این طرح همچنین می‌تواند، منافع بسیاری برای دولت‌های ذی‌نفع محصور در خشکی به‌دنبال داشته‌باشد چراکه دسترسی جمهوری‌های آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و افغانستان به خطوط کشتی‌رانی پررونق خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند و ورای آن‌را فراهم می‌آورد.

دو طرح عظیم راه ابریشم جدید و راه ادویه جدید را از جنبه‌های گوناگونی می‌توان تحلیل نمود. در این مقاله، بر جنبه رقابتی موضوع تأکید شده و از چشم‌انداز آثاری که بر جایگاه منطقه‌ای و جهانی دو قدرت چین و هند دارند مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. روابط این دو غول آسیایی در تاریخ معاصر همواره پیچیده و چندلایه بوده و به‌واسطه وابستگی متقابل اقتصادی و همچنین بی‌اعتمادی عمیق و رقابت قدرت شکل گرفته‌است. در اینجا است که می‌توان با توجه به ارجاع موضوع مقاله به رقابت قدرت میان دو بازیگر بزرگ، رویکرد نظری خود را در قالب یک دیدگاه ساختاری نسبتاً محدود با نام واقع‌گرایی ساختاری تحلیل نمود.

نگاهی به مفاهیم و ادراکات استراتژیک راه ابریشم جدید و راه ادویه جدید برای چین و هند و تلفیق آن با مؤلفه‌های اساسی واقع‌گرایی ساختاری (قدرت نسبی، آنارشی، خودمحموری)، نگرانی‌های دهلی‌نو و پکن را روشن خواهد کرد. هند نگران آن است که با تقویت پیوندهای بازرگانی چین به‌واسطه ابتکار کمربند - راه، پکن می‌تواند بر گزینه‌های سیاست خارجی کشورهای منطقه تأثیر بگذارد و با ابزارهای اقتصادی آنها را حول محور خود آرایش دهد.

در این راستا، بندر گوادر در چشم‌انداز هند به‌مثابه یک پایگاه بالقوه نیروی دریایی چین در اقیانوس هند دیده می‌شود و بر نگرانی‌های این کشور می‌افزاید. همچنین راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان که از برخی بخش‌های مورد ادعای هند در کشمیر گذر می‌کند در چشم‌انداز دهلی‌نو ممکن است منطقه مورد مناقشه کشمیر را بی‌ثبات سازد و درعین حال با بازکردن پای چین و دیگر دولت‌های ذی‌نفع در این راه‌گذر، مناقشه مذکور را به‌سوی بین‌المللی شدن سوق دهد.

برنامه‌های توسعه زیرساخت و طرح‌های دریایی مربوط به ابتکار کمربند - راه، فرصت ارزشمندی را پیش‌روی پکن برای استقرار نیروهای اضافی و سخت‌افزارهای تهاجمی و تدافعی کافی در فضاهای جغرافیایی مجاور هند قرار می‌دهد که می‌تواند در جریان یک رویارویی نظامی احتمالی میان چین و هند و یا هند و پاکستان تعادل را به‌شدت به‌ضرر دهلی‌نو برهم بزند. راه‌گذر

اقتصادی چین-پاکستان به استقرار نیروهای بیشتر چینی در مناطق هم‌جوار با هند به‌ویژه کشمیر منجر می‌شود که از سوی دهلی‌نو تهدیدی جدی به‌شمار می‌آید. اسلام‌آباد نیز که یک متحد استراتژیک بلندمدت برای چین در برابر هند به‌شمار می‌آید به‌عنوان یک بازیگر مهم هر دو بخش ابتکار کمربند - راه (کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی) وزنه سنگینی در برابر هند در حال رشد به‌شمار می‌رود.

کم‌ترین پیامد حضور همه‌جانبه پاکستان در ابتکار کمربند - راه برای دهلی‌نو، حضور دریایی در حال رشد چین در اقیانوس هند است. بنابراین، ابتکارهای راه ابریشم جدید و راه ادویه جدید نقش به‌سزایی در توازن قدرت میان چین و هند ایفا می‌کنند. از این رو پکن و دهلی‌نو در بازی زیرساخت‌های آسیایی براساس اهداف کاملاً روشن و مبتنی بر منافع صرفاً بازرگانی و اقتصادی عمل نمی‌کنند، بلکه بازی مبهم‌تری را در پیش گرفته‌اند تا توزیع قدرت منطقه‌ای و جهانی را به‌نفع خود تغییر دهند یا مانع از برهم خوردن آن به‌ضرر خود شوند.

در نتیجه در پاسخ به این پرسش مقاله که «انگیزه و هدف اولیه هند از بازسازی راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب و ترویج راه ادویه جدید چیست؟» می‌توان به همان فرضیه آغازین مقاله استناد نمود و گفت که تلاش هند برای بازسازی راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب و ترویج راه ادویه جدید در درجه نخست معطوف به اهداف و انگیزه‌های امنیتی شامل رویارویی با تغییر وضعیت در جامو و کشمیر به‌نفع پاکستان؛ سلب فرصت‌های ژئوپلیتیک-ژئواستراتژیک چین در منطقه اقیانوس هند؛ ایجاد فاصله میان پاکستان با همسایگان خود به‌ویژه افغانستان و پیوند ژئوپلیتیک با شرکای جدیدش در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از راه ایران است.

منابع و مأخذ

- *ایرانا* (۱ آبان ۱۳۹۷)، «ایران، هند و افغانستان سند همکاری ترانزیتی چابهار را امضا کردند»، قابل دسترسی در:
<http://www.irna.ir/fa/News/83076437>
تاریخ دسترسی: ۱۲ اسفند ۱۳۹۷
- *ایرانا* (۱۷ دی ۱۳۹۷)، «هند عملیات تجاری در چابهار را آغاز کرد»، قابل دسترسی در:
<http://www.irna.ir/fa/News/83162365>
تاریخ دسترسی: ۱۱ اسفند ۱۳۹۷
- *ایرانا* (۳ خرداد ۱۳۹۵)، «امضای موافقتنامه سه‌جانبه چابهار»، قابل دسترسی در:
<http://www.irna.ir/fa/News/82085346>
تاریخ دسترسی: ۱۲ اسفند ۱۳۹۷
- *ایرانا* (۳ دی ۱۳۹۷)، «تفاهم نامه راه‌کارهای عملیاتی سازی موافقتنامه چابهار امضا شد»، قابل دسترسی در:
<http://www.irna.ir/sb/fa/News/83146077>
تاریخ دسترسی: ۱۲ اسفند ۱۳۹۷
- *ایسنا* (۱۸ دی ۱۳۹۷)، «هند فعالیت‌های تجاری در بندر چابهار ایران را آغاز کرد»، قابل دسترسی در:
<https://www.isna.ir/news/97101809761>
تاریخ دسترسی: ۱۱ اسفند ۱۳۹۷
- بهرامی، عسکر (۱۳۸۴)، «ادویه، راه‌ها»، *دانشنامه ایران، تهران: مرکز دائرةالمعارف بزرگ اسلامی*، جلد ۲: (۱-۵).
- تیشه‌یار، ماندانا و تویسرکانی، مجتبی (۱۳۹۶)، «مبنای ژئوپلیتیک راه ابریشم آمریکا و چین در آسیای مرکزی»، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز* ۲۳(۹۹): ۱-۲۵.
- بهرامی، عسکر (۱۳۸۴)، «ادویه، راه‌ها»، *دانشنامه ایران، تهران: مرکز دائرةالمعارف بزرگ اسلامی*، جلد ۲: (۱-۵).
- تیشه‌یار، ماندانا و تویسرکانی، مجتبی (۱۳۹۶)، «مبنای ژئوپلیتیک راه ابریشم آمریکا و چین در آسیای مرکزی»، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز* ۲۳(۹۹): ۱-۲۵.
- Achmadi, F., Rasbash, D., Woxenius, J. and Faruque, S. (2017), *Improving Transnational Transport Corridors in the OIC Member Countries: Concepts and Cases*, Ankara: COMCEC.
- ADB (2017), "Asia Infrastructure Needs Exceed \$1.7 Trillion Per Year, Double Previous Estimates", *Asian Development Bank*, February 28, Available at: <https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates>, Accessed on: 22 February 2019.

- Amin, M. and Naseer, R. (2017), "Indian Opposition to Chinese Belt and Road Initiative: Response, Rationale and Action", *Central Asia Journal* 3(81): 13-34.
- AMTOI (2018), *Traffic Assessment & New Business Opportunities: Chabahar Port*, Mumbai: Association of Multimodal Transport Operators of India, Available at:
<http://www.amtoi.org/wp-content/uploads/2019/02/AMTOI%20Special%20Issue%20-%20Chabahar%20Port.pdf>, Accessed on: 13 March 2019.
- Baruah, D. M. (2018), *India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia*, New Delhi: Carnegie India, Available at:
https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf, Accessed on: 28 February 2019.
- Bhana, Y. (2015), "The New Spice Routes: Thriving Cross-border Ecommerce Trends", *Translate Media*, 6 May, Available at:
<https://www.translatemedia.com/translation-blog/the-new-spice-routes-thriving-cross-border-ecommerce-trends>, Accessed on: 12 March 2019.
- Blah, M. (2018), "China's Belt and Road Initiative and India's Concerns", *Strategic Analysis* 42(4): 313-332.
- Brewster, D. (2018), "China's New Network of Indian Ocean Bases", *The Interpreter*, 30 January, Available at:
<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/chinas-new-network-indian-ocean-bases>, Accessed on: 26 February 2019.
- Chaudhury, D. R. (2019), "India Signs MoU with Russia to Fast-Track North-South Corridor", *The Economic Times*, 5 February, Available at:
<https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/india-signs-mou-with-russia-to-fast-track-north-south-corridor/articleshow/67845357.cms>, Accessed on: 7 March 2019.
- Chitty, N., Ahlawat, D., Li, M. and Gopal, D. (2018), "The Chinese Belt and Road Initiative and the Indian Ocean Region: Sentiment towards Economic Prosperity and Security Implications", *The Indian Journal of Politics* 52(1-2): 1-20.
- Devonshire-Ellis, C. (2017), "Russia Connecting with India via International North-South Transport Corridor", *Russia Briefing*, 22 May, Available at:
<https://www.russia-briefing.com/news/russia-connecting-india-via-international-north-south-transport-corridor.html>, Accessed on: 29 February 2019.
- ET Bureau (2018), "Want to Make Uzbekistan Part of the Silicon Route Instead of the Silk Route: Suresh Prabhu", *The Indian Express*, 28 September, Available at:
<https://indianexpress.com/article/india/india-supports-developing-chabahar-port-as-alternate-access-route-to-afghanistan-central-asia-mea-5098974>, Accessed on: 13 March 2019.

- Gleave, S. D. (2018), *The New Silk Route; Opportunities and Challenges for EU Transport*, Brussels: Policy Department for Structural and Cohesion Policies (European Parliament).
- Gogna, S. (2019), “Assessing India’s Engagements in the INSTC and Analysing its Implications on India’s Commercial and Strategic Interests”, *Strategic Analysis* 43(1): 1–12.
- Haidar, S. and Aneja, A. (2018), “India Protests China-Pakistan Bus via PoK”, *The Hindu*, 1 November, Available at: <https://www.thehindu.com/news/national/india-protests-china-pakistan-bus-via-pok/article25394533.ece>, Accessed on: 9 February 2019.
- Houeld, K. (2015), “China and Pakistan Launch Economic Corridor Plan Worth \$46 Billion”, *Reuters*, 20 April, Available at: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/chinas-new-network-indian-ocean-bases>, Accessed on: 19 March 2019.
- IE (3 September 2012), “India Asks China to Cease Activities in Pakistan occupied Kashmir”, *The Indian Express*, Available at: <http://archive.indianexpress.com/news/india-asks-china-to-cease-activities-in-pakistan-occupied-kashmir/997108>, Accessed on: 29 February 2019.
- INSTC (2018), “International North-South Transport Corridor”, *Transportation Deputy, Ministry of Roads and Urban Development*, Available at: <http://instcorridor.com>, Accessed on: 11 March 2019.
- IRU (2018), “Status of the TIR System Implementation in CAREC”, 19 April, Available at: https://www.carecprogram.org/uploads/11E_IRU_TIR-in-CAREC-final-en.pdf, Accessed on: 29 February 2019.
- Khattak, M. U. R. (2018), “Indo-Russian Strategic Cooperation: Implications for the Deterrence Stability of South Asia”, *PRI Journal XVIII* (1): 120-153.
- Konings, J. (2018), “Trade Impacts of the Belt and Road Initiative”, *Economic & Financial Analysis*, 6 June, Available at: https://think.ing.com/uploads/reports/Tradebelt_final1_1.pdf, Accessed on: 2 March 2019.
- Lobell, S. E. (2017), “Structural Realism/Offensive and Defensive Realism”, *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*, Available at: <https://www.oxfordre.com/internationalstudies/view/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-304?print=pdf>, Accessed on: 9 March 2019.
- Macaes, B. (2019), “What Are India’s Stakes in China’s Belt and Road Plan?”, *Quartz*, 11 February, Available at: <https://qz.com/india/1547154/what-are-indias-stakes-in-chinas-belt-and-road-plan>, Accessed on: 6 March 2019.
- Mammadova, L. (2018), “North-South Corridor has Indisputable Advantage”, *Azer News*, 28 December, Available at:

- <https://www.azernews.az/business/143307.html>, Accessed on: 23 February 2019.
- Mardell, J. (2017), “One Belt, One Road, and One Big Competition”, *The Diplomat*, 15 December, Available at: <https://thediplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition>, Accessed on: 11 March 2019.
- Mearsheimer, J. J. (2001), *The Tragedy of Great Power Politics*, New York: W. W. Norton.
- Mearsheimer, J. J. (2006), “Structural Realism”, In T. Dunne, M. Kurki and S. Smith (Eds.), *International Relations Theories: Discipline and Diversity* (pp. 71-88), Oxford: Oxford University Press.
- Pandya, A. (2017), “One Belt, One Road: What Lies Ahead for India?”, *Fair Observer*, 16 August, Available at: https://www.faiobserver.com/region/central_south_asia/one-belt-one-road-china-india-trade-news-61521, Accessed on: 1 March 2019.
- PTI (12 July 2018), “Chinese Army Troops Spotted Along Line of Control in Pakistan-occupied Kashmir”, *Economic Times*, Available at: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/chinese-army-troops-spotted-along-line-of-control-in-pakistan-occupied-kashmir/articleshow/51380320.cms>, Accessed on: 5 March 2019.
- PTI (2018), “India Supports Developing Chabahar Port as Alternate Access Route to Afghanistan, Central Asia: MEA”, *The Indian Express*, 15 March, Available at: <https://indianexpress.com/article/india/india-supports-developing-chabahar-port-as-alternate-access-route-to-afghanistan-central-asia-mea-5098974>, Accessed on: 22 February 2019.
- Ranjan, S. (2018), *Belt and Road Initiative of China; An Analysis and India’s Stand with Specific Reference to China–Pakistan Economic Corridor*, New Delhi: Centre for Land warfare studies (CLaws).
- Roy, S. (2016), “Modi Visit: India, Iran Seal Chabahar Port Deal, Talk Terror”, *The Indian Express*, 24 May, Available at: <https://indianexpress.com/article/india/india-news-india/india-iran-sign-historic-pact-to-develop-chabahar-port-narendra-modi>, Accessed on: 7 March 2019.
- Sarma, H. C. (2018), “Turning the International North-South Corridor into a ‘Digital Corridor’”, *Comparative Politics* 9(4): 124-138.
- Sarma, H. C. and Menezes, D. R. (2018), “The International North-South Transport Corridor (INSTC): India’s Grand Plan for Northern Connectivity”, *Polar Research and Policy Initiative*, 6 June, Available at: <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic>, Accessed on: 18 February 2019.
- Trembeczki, Z. (2018), *India and the Belt and Road Initiative; A Geo-economic Project through a Systemic Prism*, Master Thesis of Arts in International Relations, Faculty of Humanities, Leiden University.

- Turse, N. (2012), “‘New Spice Route’ Boosts U.S. Military in Africa”, *CBS News*, 26 July, Available at: <https://www.cbsnews.com/news/new-spice-route-boosts-us-military-in-africa>, Accessed on: 12 March 2019.
- Walt, S. M. (2017), “Realism and Security”, *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*, Available at: <https://oxfordre.com/internationalstudies/view/10.1093/acrefore/9780190846626.001.0001/acrefore-9780190846626-e-286?print=pdf>, Accessed on: 9 March 2019.
- Waltz, K. N. (1979), *Theory of International Politics*, Boston: McGraw Hill.