



ORIGINAL RESEARCH PAPER (Marine Science)

## Strategic and Geopolitical Competition of the China Sea One Belt Road Project in the Indian Ocean

Mohsen Abedini<sup>1\*</sup>, Rebaz Ghorbanineja<sup>1</sup>, Abdolreza Farajirad<sup>1</sup>, Mohammad Akhbari<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran.

<sup>2</sup> Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Tehran, Iran.

### ARTICLE INFO

Code: A-10-1661-1

#### Article History:

Received: 2021/06/17

Revised: 2021/12/14

Accepted: 2021/09/28

#### Keywords:

Strategic and Geopolitical Competition,  
One Belt Project,  
Indian Ocean,  
Chabahar

\*Corresponding author:

[✉mohsen\\_abedini\\_61@yahoo.com](mailto:mohsen_abedini_61@yahoo.com)

(+98) 9126972082

### ABSTRACT

**Background and Theoretical Foundations:** The Indian Ocean has come to the attention of major global and regional powers in recent years due to its geopolitical position, strategic straits and waterways, its transport role, and its strategic and economic importance. On the other hand, in order to become a world power, China seeks an active presence in the open waters and strategic ports of the world. The country is implementing a plan to revitalize the Silk Road as a one-way belt initiative, which has various strategic, geopolitical, political, economic and security dimensions. This project has two routes, sea and sea. The project's sea route, called the 21st Century Sea Silk Road, connects to the port of Venice in Europe after crossing the Indian Ocean. Another emerging regional power is India, which is seeking to increase its geopolitical influence in the subcontinent. This descriptive-analytical study examines the strategic and geopolitical rivalry of the "One Belt One Way Belt Project" in the Indian Ocean.

**Methodology:** The research method of this research is descriptive-analytical. It is descriptive because it examines the current situation and systematically and systematically describes the current situation of the research subject. It is based on this analysis that in addition to stating the current situation, the reasons for how and why the situation and its dimensions are explained and the strategic and geopolitical competition of the China Ring Road project in the Indian Ocean has been analyzed. The method of collecting information is library and using articles, books, documents and Internet resources is valid.

**Findings:** China and India are both emerging powers in the international system. Although there are different and sometimes contradictory views on the degree of stability and strength of each of them, there can be no doubt that both countries are economically world-class and their continuous economic growth is itself a new condition of behavior. Brings political and strategic. India, on the other hand, will become the world's fourth largest economy in the next few years and will be forced to import energy, 90 percent of which will pass through the Strait of Hormuz. Economic conditions and reliance on the Indian Ocean have led both countries to strengthen their military and naval forces in the Indian Ocean. India has paid close attention to the navy over the past decade and is currently one of the world's largest navies with 155 warships. China is also present in eastern and western India, building a network of naval bases and centers in neighboring countries, from Pakistan to Myanmar. China and India are monitoring each other alongside maritime protection of their economic interests, which are heavily dependent on the Indian Ocean, and there is a slow rivalry between the two, including the Sino-Pakistani alliance against India. In this regard, it is clear that the Sino-Pakistani alliance is a strategic concern for India. In recent years, within the framework of this coalition, China has found an increasing presence in the port of Gwadar. In fact, this port is one of the important areas of the country's presence in the Indian Ocean, and many, especially in India, have talked about the possibility of establishing a Chen military base in this port. However, in the current context, as it is very provocative for India and the United States, it is unlikely that this action will be taken openly by China. In any case, Gwadar is a strategic lever at China's disposal that it can use against India in critical situations. India is also quite concerned about the cooperation between China and Pakistan and is trying to use the Iranian port of Chabahar as a trump card against China.

**Conclusion:** China is achieving its long-held dream of becoming a world power, and China's success will push the development model out of the monopoly of the West, and another power emerging in

the Indian Ocean in the 21st century is India. There are differing views on Sino-Indian relations. Some believe that the deep and long-lasting geopolitical rivalry has shaped relations between the two countries for many years, and that the source of these rivalries is the lands and people that are around or between the two countries. Some have gone so far as to believe that India and China will become dangerous rivals in the near future. Some also believe that any drastic progress in India-China relations is unlikely and that relations between the two will remain competitive, and that despite the deep differences between India and China, the two sides must avoid the escalation of tensions into a public rivalry. To take. But in the meantime, trans-regional actors such as the United States are influencing China-India relations and trying to somehow manage the current developments in the Indian Ocean. The Islamic Republic of Iran, as an Asian country, due to its geopolitical position, is bound to have good relations with Asian countries and powers, and with a brief look at the history of Iran's relations with Asian countries, it can be seen that relations with these countries are always in different dimensions. It has been established at an appropriate level, although at times, due to the political conditions and developments in the region, these relations have had ups and downs. In this regard, the geopolitical position and capabilities of Iran (Chabahar) will have a good ground in various dimensions to influence the relations between India and China and, consequently, the developments in the Indian Ocean. Thus, Iran's role in the power relations between India and China can enhance the understanding of the future international system and facilitate knowledge of future developments in the Indian Ocean for decision-making. Gwadar Port not only as a port Important for Pakistan, but also a port where merchant ships, warships and even Chinese submarines can be stationed. And given that the port is located east of the Strait of Hormuz, Western countries have become very sensitive to this issue, and this is one of the main reasons for Western pressure on Pakistan. The Chinese have signed a \$ 5 billion contract in the port of Salameh and Qawin to support the port in eastern Oman. In 2018, the United States of America also signed a contract with Oman in these ports under the pressure of Oman. The Omani, who initially resisted the negotiations, eventually agreed to the deal. China then invested \$ 1,900 in the port of Hambantota, which could effectively control both the center and south of the Indian Ocean. Chabahar port, the development contract of which has been signed between Iran and India and is to be developed by this country, and this country is the main axis of its development, is 70 km away from Gwadar port, and these two ports have a common geography and common culture. have. One of these ports, Chabahar, wants to be developed by India, which is an ally of the West, and the port of Gwadar, which is opposed by China, which is opposed by the West, has to some extent followed this path. Under these circumstances, a geopolitical competition will be created in the future, and due to lack of maturity and without examining Iran's geopolitical analysis of issues and concluding a contract with India for the development of Chabahar, not much work has been done by India in this regard. In particular, it is propagandizing that this propaganda has made Pakistan very sensitive because Pakistan opposes the development of the port of Chabahar by its rival, India. On the other hand, it has infiltrated Afghanistan from the north and its government agencies, which is Pakistan's strategic depth. On the other hand, India is located in the east of Lahore, India, and finally in the west of Pakistan, the Indians are active. The Islamic Republic of Iran must act in such a way that the port of Chabahar, as an axis in the bed of the "One Belt - One Way" project, moves in the same way and like the port of Gwadar, and has no other way. And in fact, allow China to be active in this field, and in fact, these two should be considered as a project, and if there are two projects, one is India and the other is China, we will not succeed. On the other hand, due to India's internal problems, the country does not have the capacity to invest in the port of Chabahar because India is not ready to invest abroad. Therefore, the Islamic Republic of Iran must develop Chabahar in the southeast of the country with the help of the Chinese, and this does not mean that India or other countries are not allowed to cooperate. On the other hand, China is ready to create the bed and infrastructure for development in the port. It has Chabahar.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

1



NUMBER OF REFERENCES

24

## مقاله پژوهشی (علوم دریایی)

## رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی طرح یک کمر بند یک جاده چین در اقیانوس هند

محسن عابدینی<sup>۱\*</sup>، ربیاز قربانی نژاد<sup>۱</sup>، عبدالرضا فرجی راد<sup>۱</sup>، محمد اخباری<sup>۲</sup><sup>۱</sup> جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران<sup>۲</sup> جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

## اطلاعات مقاله

## چکیده

**پیشینه و مبانی نظری پژوهش:** اقیانوس هند به علت برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی، تنگه‌ها و آبراهه‌های استراتژیک، نقش مواصلاتی و همچنین اهمیت راهبردی و اقتصادی، در سال‌های اخیر مورد توجه جدی قدرت‌های بزرگ جهانی و منطقه‌ای قرار گرفته است. کشور چین در راستای تبدیل شدن به قدرت جهانی به دنبال حضور فعال در آبهای آزاد و بنادر استراتژیک و راهبردی جهان است. این کشور طرح احیای جاده ابریشم را با عنوان ابتکار یک کمر بند یک راه در دست اجرا دارد، که دارای ابعاد مختلف استراتژیک، ژئوپلیتیکی، سیاسی، اقتصادی و امنیتی است. این پروژه دارای دو مسیر بری و بحری است. مسیر دریایی این پروژه با عنوان جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ پس از عبور از اقیانوس هند به بندر ونیز در اروپا متصل می‌گردد. هدف کلان این طرح ارتقاء سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه زیر ساخت‌های کشورهای معبر عنوان شده است. این طرح دارای ابعاد مختلف ژئوپلیتیکی، اقتصادی و سیاسی - امنیتی است. زمینه‌های همکاری‌های غیراقتصادی در چارچوب طرح مزبور شامل: تأمین امنیت مسیرهای مبادلاتی، تقویت همکاری‌های ضد تروریسم در سطح منطقه، طراحی سازوکارهای حل و فصل منازعات در خصوص دعاوی زمینی و دریایی، توسعه منابع دریایی، همکاری در زمینه حفاظت زیست محیطی در مسیر جاده ابریشم، افزایش مبادلات فرهنگی می‌باشد. قدرت دیگر در حال ظهور منطقه‌ای، کشور هند است که در پی افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی خود را در حوزه شبه قاره است. این پژوهش که به روش توصیفی - تحلیلی تهیه شده است به بررسی رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی «پروژه یک کمر بند یکجاده چین» در اقیانوس هند می‌پردازد. بر این اساس در پژوهش حاضر پرسش اصلی این مسئله است که مسیر دریایی پروژه یک کمر بند یک جاده چین چه تاثیری بر رقابت‌های ژئوپلیتیکی حوزه اقیانوس هند دارد.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۳/۲۷

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۰/۹/۲۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۷/۱۶

## واژگان کلیدی:

رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی

پروژه یک کمر بند یک راه

اقیانوس هند

چابهار

\*نویسنده مسئول

✉ mohsen\_abedini\_61@yahoo.com

**روش‌شناسی:** در این بخش نوع پژوهش براساس هدف و ماهیت توصیفی - تحلیلی است. توصیفی است به این دلیل که وضع موجود را بررسی می‌کند و به توصیف منظم و نظام مند وضعیت فعلی موضوع تحقیق می‌پردازد. به این مبنا تحلیلی است که علاوه بر بیان وضع موجود به تبیین دلایل چگونگی و چرایی وضعیت مسئله و ابعاد آن پرداخته شده است و رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی طرح یک کمر بند یک جاده چین در اقیانوس هند، مورد تحلیل قرار گرفته است. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با استفاده از مقالات، کتاب‌ها، اسناد و منابع اینترنتی معتبر می‌باشد.

**یافته‌ها:** چین و هند هر دو از قدرت‌های نوظهور در نظام بین‌المللی هستند. اگرچه در مورد میزان پایداری و مقاومت هر یک از آنها دیدگاه‌های مختلف و گاه متناقضی وجود دارد، اما در این امر تردیدی وجود ندارد که هر دو کشور از نظر اقتصادی جزء قدرت‌های جهانی محسوب می‌شوند و رشد مداوم اقتصاد آنها نیز خود شرایط جدیدی از رفتارهای سیاسی و استراتژیک به ارمغان می‌آورد. از طرف دیگر هند طی چند سال آینده به چهارمین اقتصاد بزرگ دنیا تبدیل می‌شود و مجبور به واردات انرژی خواهد شد که ۹۰ درصد آن از تنگه هرمز عبور خواهد کرد. شرایط اقتصادی و اتکا به اقیانوس هند باعث شده هر دو کشور نیروهای نظامی و دریایی خود را در اقیانوس هند تقویت کنند. هند طی دهه گذشته به نیروی دریایی

توجه زیادی نشان داده و در حال حاضر با ۱۵۵ کشتی جنگی یکی از بزرگترین ناوگان دریایی جهان است. چین همچنین در شرق و غرب هند حضور دارد و شبکه‌ای از پایگاه‌ها و مراکز دریایی را در کشورهای همسایه، از پاکستان تا میانمار ایجاد می‌کند. چین و هند در کنار حمایت دریایی از منافع اقتصادی خود، که به شدت به اقیانوس هند وابسته هستند، یکدیگر را تحت نظر دارند و رقابت آهسته‌ای از جمله اتحاد چین و پاکستان علیه هند وجود دارد. در این رابطه روشن است که اتحاد چین و پاکستان یک نگرانی استراتژیک برای هند است. در سالهای اخیر، در چارچوب این ائتلاف، چین حضور فزاینده‌ای در بندر گوادر پیدا کرده است. در واقع این بندر یکی از مناطق مهم حضور این کشور در اقیانوس هند است و بسیاری به ویژه در هند درباره امکان ایجاد پایگاه نظامی چین در این بندر صحبت کرده‌اند. با این حال، در شرایط فعلی، همانطور که برای هند و ایالات متحده بسیار تحریک کننده است، بعید به نظر می‌رسد که این اقدام علنی توسط چین انجام شود. در هر صورت، گوادر یک اهرم استراتژیک در اختیار چین است که می‌تواند در شرایط بحرانی از هند استفاده کند. هند همچنین نگران همکاری چین و پاکستان است و سعی دارد از بندر چابهار ایران به عنوان برگ برنده علیه چین استفاده کند.

**نتیجه‌گیری:** چین در حال دستیابی به آرزوی دیرینه خود یعنی تبدیل شدن به یک قدرت جهانی است و این موفقیت چین باعث خواهد شد تا مدل توسعه یافتگی از انحصار غرب خارج شود و قدرت دیگر در حال ظهور در اقیانوس هند در قرن بیست و یکم، هند است. نظرات متفاوتی در باره روابط چین و هند ارائه شده است. برخی بر این باورند که رقابت عمیق و دیرپای ژئوپلیتیکی، تشکیل دهنده روابط میان این دو کشور در طی سالیان متمادی بوده است و منشاء این رقابت‌ها سرزمین‌ها و مردمی است که در اطراف یا میان این دو کشور قرار دارند. برخی از این فراتر رفته‌اند و معتقدند که هند و چین در آینده‌ای نزدیک به رقابتی خطرناک تبدیل خواهد شد. برخی نیز اعتقاد دارند که هرگونه پیشرفت فاحش در روابط هند و چین غیرمحمتمل بوده و روابط میان این دو همچنان رقابتی باقی خواهد ماند و با وجود اختلافات ریشه‌ای میان هند و چین، دوطرف باید لزوم اجتناب از تبدیل شدن تنش‌ها به یک رقابت علنی پی ببرند. اما در این میان بازیگران فرامنطقه‌ای همچون ایالات متحده آمریکا بر روابط میان چین و هند تاثیرگذار هستند و به نوعی سعی در مدیریت روند تحولات جاری در اقیانوس هند را دارند. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یک کشور آسیایی با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود ناگزیر به داشتن رابطه مناسب با کشورها و قدرت‌های آسیایی است و با نگاهی گذرا با تاریخ روابط ایران با کشورهای آسیایی می‌توان دریافت که همواره روابط با این کشورها در ابعاد مختلف و در سطحی مناسب برقرار بوده است، هرچند در مقاطعی با توجه به شرایط و تحولات سیاسی منطقه، این روابط فراز و نشیب‌های نیز داشته است. در همین رابطه موقعیت ژئوپلیتیکی و توانمندی‌های ایران (چابهار) زمینه مناسبی را در ابعاد گوناگون جهت اثرگذاری در روابط میان دو کشور هند و چین و به تبع آن در تحولات اقیانوس هند خواهد داشت. از این رو نقش آفرینی ایران در مناسبات قدرت میان هند و چین ایفا می‌کند می‌تواند درک سیستم بین‌المللی آینده را ارتقاء بخشیده و شناخت از تحولات آتی در حوزه اقیانوس هند را برای تصمیم‌گیری‌ها تسهیل نماید. بندر گوادر نه تنها به عنوان بندر مهم تجاری برای پاکستان بلکه به بندری که کشتی‌های تجاری و ناوهای جنگی و حتی زیردریایی‌های چین در آن مستقر شوند تبدیل گردد. و با توجه به این که این بندر در شرق تنگه هرمز واقع شده است کشورهای غربی به شدت بر این موضوع حساس شده‌اند و یکی از دلایل اصلی فشار غرب به پاکستان نیز همین موضوع می‌باشد. چینی‌ها برای پشتیبانی از این بندر در شرق کشور عمان یک قرار داد ۵ میلیارد دلاری در بندر «سلامه و قوین» منعقد کرده‌اند. در سال ۲۰۱۸ کشور ایالات متحده آمریکا نیز با فشار آوردن به کشور عمان یک قرارداد در این بنادر با عمان منعقد نمود. عمانی‌ها که در ابتدا در مذاکرات مقاومت می‌نمودند در نهایت به این قرار داد تن دادند. پس از آن چین در بندر هامبانتوتای کشور سریلانکا سرمایه‌گذاری ۱/۹۰۰ دلاری کردند که در واقع بتوانند هم مرکز و هم جنوب اقیانوس هند را در اختیار داشته باشند. بندر چابهار که قرار داد توسعه آن بین ایران و هندوستان امضاء شده است و قرار است توسط این کشور توسعه یابد و این کشور محور اصلی توسعه آن محسوب می‌شود ۷۰ کیلومتر با بندر گوادر فاصله دارد و این دو بندر با هم جغرافیای مشترک و فرهنگ مشترک دارند. یکی از این بنادر یعنی چابهار را کشور هند که متحد غرب است می‌خواهد توسعه دهد و بندر گوادر را کشور چین که غرب با آن مخالف است می‌خواهد توسعه دهد که تا حدودی این مسیر را طی نموده است. با این شرایط یک رقابت ژئوپلیتیکی در آینده ایجاد خواهد و به دلیل عدم پختگی و بدون بررسی تحلیل ژئوپلیتیکی ایران از مسائل و انعقاد قرار داد به هندوستان در راستای توسعه چابهار، در این خصوص کار

زیادی توسط هندوستان صورت نگرفته است و جمهوری اسلامی ایران در این خصوص در حال تبلیغ نمودن است که این تبلیغات کشور پاکستان را بسیار حساس نموده است چرا که پاکستان مخالف توسعه بندر چابهار توسط رقیب این کشور یعنی هندوستان است. از سوی دیگر از شمال در کشور افغانستان و دستگاه‌های دولتی آن که عمق استراتژیک پاکستان محسوب می‌شود نفوذ کرده است از سوی دیگر در شرق پاکستان یعنی منطقه لاهور خود هندوستان قرار دارد و در نهایت در غرب کشور پاکستان هم هندی‌ها در حال فعالیت هستند. جمهوری اسلامی ایران باید گونه‌ای اقدام کند که بندر چابهار به عنوان یک محور در بستر پروژه «یک کمربند - یک جاده» هم پا و مانند بندر گوادر حرکت کند و راهی جز این ندارد و در واقع اجازه دهد که کشور چین در این حوزه فعال شود و در واقع این دو را باید در قالب یک پروژه دانست و اگر دو پروژه باشند یعنی یکی هند و دیگری چین به نتیجه نخواهیم رسید. از سویی دیگر با توجه به وجود مشکلات داخلی هند، این کشور توان لازم را برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ندارد چرا که هندوستان آمادگی لازم برای سرمایه‌گذاری در خارج از کشور خود را ندارد. بنابراین جمهوری اسلامی ایران باید توسعه چابهار در جنوب شرق کشور را با کمک چینی‌ها انجام دهد و این بدان معنی نیست که کشور هندوستان و یا سایر کشورها اجازه همکاری ندارند از سوی دیگر کشور چین آمادگی لازم را برای ایجاد بستر و زیرساخت‌های توسعه در بندر چابهار را دارد.

## مقدمه

## بررسی ادبیات پژوهش

## ۱. رقابت

صاحب‌نظران غربی رقابت را به معنای کوشش برای به دست آوردن چیزی که هم زمان، دیگری نیز در تلاش برای تحصیل آن است، دانسته‌اند و از رقابت به کوشش برای پیروزی بر رقیب برای رسیدن به امتیازهای محدود یاد کرده‌اند. رقابت فرآیند کشمکش و مجادله میان طرف‌های مختلف جهت پیروزی در فرآیند کسب منافع در طوب یک دوره زمانی معین است. (۱)

## ۲. منطقه ژئوپلیتیکی

منطقه ژئوپلیتیکی عبارت است از بخشی از سیاره زمین و یا مجموعه‌ای از کشورها و واحدهای سیاسی - فضایی همجوار، اعم از فضای خشکی یا آبی و یا تلفیقی، که بر اساس ترکیب عوامل سیاسی و جغرافیایی خاص دارای تجانس و هویت مشخص و یا کارکرد مشترک بوده و از سایر مناطق و نواحی مجاور متمایز گردد. هویت یابی منطقه ژئوپلیتیکی مستلزم باردار شدن سیاسی منطقه جغرافیایی متجانس و عناصر مربوط به آن است. در یک منطقه ژئوپلیتیکی عوامل و متغیرهای طبیعی و انسانی آن دارای کارکرد سیاسی بوده و نظر دولت‌ها و کشورهای درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای و به ویژه قدرت‌های جهانی را به خود جلب می‌کند و کنش و واکنش آن‌ها و پیدایش الگوی رقابت، همکاری و نزاع را بر می‌انگیزد. در واقع منطقه ژئوپلیتیکی بستر ساز شکل‌گیری الگوی فضایی روابط سیاسی دولت‌های درون مکنطقه‌ای و برون منطقه‌ای است. (۲)

## ۳. رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی

رقابت ژئوپلیتیکی جهت نفوذ یا سلطه بر یک منطقه یا بخشی از جهان است که بدون مقیاس معنا ندارد زیرا فضای محلی، ملی، منطقه‌ای و جهانی را در بر می‌گیرد. فلسفه رقابت، استیلا، برتری و دستیابی به فرصت‌هاست. رقابت در ماهیت نظام بین الملل ریشه داشته و در ساختار نظام نهادینه شده است. از نظر رئالیسم، کشورها در رقابت دائم برای کسب، حفظ و افزایش قدرت هستند و این رقابت از نظر رئالیست‌ها منازعه آمیز است. برخی نیز معتقدند که منطق حاکم بر نظام بین الملل و روابط میان واحدهای سیاسی مبتنی بر رقابتی است که این رقابت الزاماً منازعه آمیز نیست. محدود بودن منابع نیز کشورها را در رقابت دائمی با یکدیگر قرار می‌دهد. در رقابت ژئوپلیتیکی، منافع مشترک مادی و معنوی جای خود را به منافع تقابلی می‌دهد. مایکل پورتر بر این باور است که زمانی که از استراتژی صحبت می‌شود، این استراتژی بر مفهوم «رقابت» استوار است به این معنی که کشورها برای به دست آوردن چیزی یا تحصیل

اقتصادشناسی هند از مهم‌ترین حوزه‌های ژئوپلیتیکی جهان محسوب می‌شود به گونه‌ای که آینده مناسبات استراتژیکی و ژئوپلیتیکی بین الملل در این منطقه رقم خواهد خورد. این اقتصادشناس پیوند دهنده سه قاره آسیا، آفریقا و اقیانوسیه است و از سوی دیگر محل تجارت، رقابت‌های نظامی و چالش‌های ژئوپلیتیکی و امنیتی است. چین در راستای دستیابی به آرزوی دیرینه خود یعنی تبدیل شدن به قدرت جهانی است از سوی دیگر قدرت دیگر در حال ظهور در این اقتصادشناس، کشورهند است. این کشور طبق سند چشم انداز بیست ساله خود، هدفش دستیابی به جایگاه یک قدرت بزرگ جهانی است. هرچند که هند با زرادخانه‌های هسته‌ای و توان نیروی دریایی خود قبلاً نفوذ ژئوپلیتیکی خود را آغاز کرده است، در پی این است که دامنه این نفوذ را از شبه قاره بالاتر برده و به حوزه اقتصادشناس هند تسری دهد. نظرات متفاوتی در باره روابط چین و هند ارائه شده است، برخی بر این باورند که رقابت عمیق و دیرپای ژئوپلیتیکی، تشکیل دهنده روابط میان این دو کشور در طی سالیان متمادی بوده است و منشاء این رقابت‌ها سرزمین‌ها و مردمی است که در اطراف یا میان این دو کشور قرار دارند. برخی از این فراتر رفته‌اند و معتقدند که اختلافات هند و چین در آینده‌ای نزدیک به رقابتی خطرناک تبدیل خواهد شد. برخی نیز اعتقاد دارند که هرگونه پیشرفت فاحش در روابط هند و چین غیرمحمول بوده و روابط میان این دو همچنان رقابتی باقی خواهد ماند و با وجود اختلافات ریشه‌ای میان هند و چین، دوطرف باید لزوم اجتناب از تبدیل شدن تنش‌ها به یک رقابت علنی پی ببرند. اما در این میان بازیگران فرامنطقه‌ای همچون ایالات متحده آمریکا بر روابط میان چین و هند تاثیرگذار هستند و به نوعی سعی در مدیریت روند تحولات جاری در اقتصادشناس هند را دارند.

جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یک کشور آسیایی با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود ناگزیر به داشتن رابطه مناسب با کشورها و قدرت‌های آسیایی است و با نگاهی گذرا با تاریخ روابط ایران با کشورهای آسیایی می‌توان دریافت که همواره روابط با این کشورها در ابعاد مختلف و در سطحی مناسب برقرار بوده است، هرچند در مقاطعی با توجه به شرایط و تحولات سیاسی منطقه، این روابط فراز و نشیب‌های نیز داشته است. در همین رابطه موقعیت ژئوپلیتیکی و توانمندی‌های ایران (چابهار) زمینه مناسبی را در ابعاد گوناگون جهت اثرگذاری در روابط میان دو کشور هند و چین و به تبع آن در تحولات اقتصادشناس هند خواهد داشت. بر این اساس در تحقیق حاضر پرسش اصلی این مسئله است که مسیر دریایی پروژه یک کمربند یک جاده چین چه تاثیری بر رقابت‌های ژئوپلیتیکی حوزه اقتصادشناس هند دارد و فرضیه پژوهش هم این موضوع می‌باشد که به نظر می‌رسد مسیر دریایی پروژه یک کمربند یک جاده چین می‌تواند به یک رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی در حوزه اقتصادشناس هند تبدیل شود.



مطرح هستند و رشد اقتصادی مداوم آن‌ها خود شرایط جدیدی از رفتار سیاسی و استراتژیک را به همراه می‌آورد. به خاطر رشد اقتصادی، مصرف انرژی چین در سال‌های اخیر دو برابر شده است و در سال‌های آینده چین باید روزانه نزدیک به ۷/۵ میلیون بشکه نفت وارد کند که عمده آن از منطقه خلیج فارس خواهد بود و حدود ۴۰ درصد از آن برای رسیدن به چین باید از تنگه مالاکادر اقیانوس هند عبور داده شود. از طرف دیگر هند تا چند سال آینده به چهارمین اقتصاد دنیا تبدیل خواهد شد و مجبور به واردات انرژی خواهد شد که ۹۰ درصد آن از تنگه هرمز عبور خواهد کرد. شرایط اقتصادی و اتکا به اقیانوس هند باعث شده است که هر دو کشور نیروی نظامی و دریایی خود را در اقیانوس هند تقویت کنند. هند در دهه گذشته توجه خاصی به نیروی دریایی کرده است و در حال حاضر با ۱۵۵ کشتی جنگی، از بزرگترین نیروهای دریایی جهان است. چین نیز با ساختن شبکه‌ای از پایگاه‌ها و مراکز دریایی در کشورهای نزدیک به خود، از پاکستان گرفته تا میانمار، در شرق و غرب هند حضور دارد. چین و هند در کنار حفاظت دریایی از منافع اقتصادی خود که به شدت به اقیانوس هند وابسته است، یکدیگر را زیر نظر دارند و رقابت آرامی در این حوزه بین آن دو شکل گرفته است که شامل ائتلاف چین و پاکستان بر علیه هند است. در این خصوص روشن است که ائتلاف چین و پاکستان برای هند دغدغه استراتژیک محسوب می‌شود. چین در طی دهه‌های اخیر به کمک پاکستان به ویژه در حوزه نظامی و به خصوص در ساخت تسلیحات هسته‌ای، نقش اساسی را در توانمندسازی پاکستان برای ایجاد بازدارندگی، حداقل در برابر هند ایفا کرده است. افزون بر این پس از توافق هسته‌ای هند با آمریکا، چین که مهم‌ترین نقش را در برنامه هسته‌ای پاکستان ایفا کرده است، بار دیگر به کمک این کشور آمده و همکاری‌های جدیدی را با این کشور شکل داده است. در سال‌های اخیر در چارچوب این ائتلاف، چین حضور روز افزونی در بندر گوادر یافته است. در واقع این بندر یکی از زمینه‌های مهم حضور این کشور در جوار اقیانوس هند است و بسیاری به ویژه در هند از امکان تأسیس پایگاه نظامی چین در این بندر سخن به میان آورده‌اند. اگرچه این اقدام در شرایط فعلی به دلیل این که برای هند و آمریکا بسیار تحریک آمیز محسوب می‌شود، بعید است از سوی چین به طور آشکار صورت گیرد. اما به هر روی گوادر یک اهرم استراتژیک در اختیار چین است که در شرایط حساس می‌تواند از آن علیه هند بهره گیرد. هند نیز از همکاری چین و پاکستان کاملاً احساس نگرانی کرده است و تلاش دارد از بندر چابهار ایران به عنوان برگ برنده در مقابل چین استفاده نماید (۳).

## ۲. پروژه یک کمربند یک جاده چین

هدف چین از اجرای پروژه یک کمربند یک جاده، احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن می‌باشد همچنین این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و بازی برد برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. پروژه یک

هدفی که ممکن است مورد توجه دیگران باشد باید از برنامه و نقشه راه برخوردار باشند. رقابت در اصل تلاشی مسالمت آمیز برای پیشی گرفتن از دیگر کشورها یا بازیگران رقیب بوده و شکل کنترل شده تعارض است. پسوند استراتژیک ممکن است ناشی از موضوع رقابت (رقابت استراتژیک عربستان سعودی و روسیه برای کسب سهم بیشتر بازار نفت)، جایگاه استراتژیک بازیگران و یا پیامدهای استراتژیک رفتار بازیگران (رقابت استراتژیک چین و آمریکا) باشد. مفهوم رقابت استراتژیک، به عنوان شکلی از تعاملات میان کشورها، رقابت، محصول الزامات ملی، منطقه‌ای و بین المللی است از این رو برخلاف دیگر مفاهیم که نیاز به اقدامی ارادی در جهت شکل دادن به تعاملات در جهت همکاری استراتژیک بوده‌اند، رقابت استراتژیک از لحاظ ماهوی مبنی بر تضاد منافع است و این تضاد منافع نیز بر رفتار بازیگران آن شکل شکل می‌بخشد. در نظام بین الملل رقابت از اشکال مختلفی برخوردار است: ۱. رقابت بین دو یا چند قدرت هم تراز؛ ۲. رقابت بین قدرت نا هم سطح درجه یک و دو؛ ۳. رقابت مداخله‌ای. حوزه و منشاء رقابت می‌تواند سرزمین، ایدئولوژی سیاسی مانند ناسیونالیسم، کمبود منابع، قدرت و اقتصاد باشد. رقابت در صورت استمرار و کسب احاطه بر ارزش رقیب می‌تواند تبدیل به منازعه ژئوپلیتیکی شود. در رقابت ژئوپلیتیکی باید به این موارد توجه گردد: ۱. شناسایی ارزش‌های جغرافیایی؛ ۲. بررسی نگرش، گفتمان و ایده‌های توجه کنندگان به ارزش‌های جغرافیایی. در رقابت ژئوپلیتیکی شکست از رقیب، انعکاس منطقه‌ای و جهانی می‌یابد و سبب از دست رفتن اعتبار کشورهای رقیب و شکست خورده می‌شود (۱).

## روش پژوهش

روش تحقیق این پژوهش توصیفی-تحلیلی است. توصیفی است به این دلیل که وضع موجود را بررسی می‌کند و به توصیف منظم و نظام مند وضعیت فعلی موضوع تحقیق می‌پردازد. به این معنا تحلیلی است که علاوه بر بیان وضع موجود به تبیین دلایل چگونگی و چرایی وضعیت مسئله و ابعاد آن پرداخته شده است و رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی پروژه یک کمربند یک جاده چین در اقیانوس هند، مورد تحلیل قرار گرفته است. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با استفاده از مقالات، کتاب‌ها، اسناد و منابع اینترنتی معتبر می‌باشد.

## یافته‌ها

### ۱. رقابت چین و هند در اقیانوس هند

چین و هند هر دو قدرت‌های در حال ظهور در نظام بین المللی هستند. هرچند که در مورد میزان پایداری و قدرت هرکدام از آن دو، دیدگاه‌های مختلف و بعضاً متضادی وجود دارد اما نمی‌توان در این تردید داشت که به لحاظ اقتصادی هر دو کشور در سطح جهانی

دیگر "جاده" یک شبکه دریایی از بنادر و دیگر زیرساخت‌های ساحلی از جنوب و جنوب شرقی آسیا به شرق آفریقا و دریای مدیترانه شمالی است. جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ برای دو مسیر طراحی شده است: یکی از سواحل چین به اروپا از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند، و دیگری از سواحل چین به منطقه اقیانوس آرام جنوبی از طریق دریای چین جنوبی (۵). طبق گزارش کمیته ملی توسعه و اصلاحات چین (۲۰۱۵) (۶)، جاده ابریشم جدید بر اساس پنج اصل منشور سازمان ملل متحد است: احترام متقابل، عدم تعهد متقابل، عدم دخالت متقابل، برابری و منافع متقابل و همزیستی مسالمت آمیز. پس از چین، دومین منطقه مهم جاده ابریشم دریایی، جنوب شرقی آسیا است. برای شکستن تنگناهای ارتباطی، هدف ژئواستراتژیک چین بر پایه پروژه جاده ابریشم دریایی، تضمین کنترل چین بر مهمترین مسیرهای تجارت دریایی و واردات مواد اولیه خام است. جاده ابریشم دریایی از استان فوجو عبور می‌کند که در امتداد تنگه مالاکا قرار دارد و در اروپا به پایان می‌رسد. در حالی که اکثر موارد، مقصد اولیه جاده ابریشم دریایی از طریق کانال سوئز و مدیترانه اروپا می‌باشد باید اشاره کرد که جاده ابریشم دریایی نیز به کشورهای مختلف آفریقای شرقی مانند جیبوتی، کنیا، ماداگاسکار، موزامبیک و تانزانیا متصل می‌شود. این مسیر به عنوان یک ابزار اقتصادی برای تحریک رشد و نوسازی بنادر و زیرساخت کشورهای شرکت کننده در نظر گرفته شده است. این ابتکار هیچ اهداف سیاسی یا نظامی ندارد و اجرای برنامه صلح آمیز که روی ثروت روبه رشد چینی متمرکز است، همیشه مورد تأکید آن قرار گرفته است. این برنامه در واقع مبتنی بر یک رویکرد برد-برد است. ابتکار یک کمربند یک جاده به طور رسمی به یکی از استراتژی‌های ملی چین تبدیل شده است. کمربند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان سه مسیری که چین را به اروپا (از طریق آسیای مرکزی) خلیج فارس، دریای مدیترانه (از طریق آسیای غربی) و اقیانوس هند (از طریق جنوب آسیا) متصل می‌شود، پیش بینی شده است. هدف پروژه یک کمربند یک جاده ایجاد بزرگترین مرکز جهان برای همکاری اقتصادی از جمله هماهنگی سیاست، همکاری تجاری و مالی و همکاری‌های اجتماعی و فرهنگی است. ابتکار کمربند و جاده یک پیشنهاد چینی است که هدف آن ارتقاء همکاری صلح آمیز و توسعه مشترک در سراسر جهان است. همکاری تحت چارچوب این پروژه چیزی است که در آن همه کشورها، بزرگ یا کوچک، غنی یا فقیر می‌توانند بر پایه‌ای برابر با هم شرکت کنند. این همکاری عمومی، شفاف و باز است و منافع مثبت را برای صلح و توسعه جهانی به ارمغان می‌آورد و پروژه یک کمربند یک جاده از طریق قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا گسترش می‌یابد. تفاوت اصلی بین جاده ابریشم دریایی و کمربند اقتصادی جاده ابریشم این است که مسیرهای حمل و نقل بین آسیا و اروپا در حال حاضر به شدت مورد استفاده قرار می‌گیرند. در حالیکه حمل و نقل با قطار هنوز محدود است و هنوز به فاز سرعت بالا وارد نشده است. مهم‌تر از همه، برنامه‌های بندر و راه آهن به

جاده یک کمربند چین دارای دو بخش خشکی و دریایی است که به تدریج از سال ۲۰۱۳ ارائه شده و پس از آن طی سال‌های اخیر در حال تکامل بوده است. طرح مورد اشاره ۶۵ کشور را در سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا دربر می‌گیرد که بالغ بر ۶۲ درصد جمعیت جهان حدود ۳۹ درصد از مساحت زمین و ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهان را شامل می‌شود. بخش بری (کمربند اقتصادی) این طرح که از شیآن در نواحی مرکزی چین آغاز شده و پس از استان گانسو و استان سین کیانگ به سمت جنوب غربی رفته و پس از عبور از آسیای مرکزی و شمال ایران، عراق، ترکیه و سوریه وارد اروپا شده و در نهایت به ونیز در ایتالیا می‌رسد که محل تلاقی دو مسیر دریایی و خشکی پروژه خواهد بود. در واقع چین به دنبال ایجاد پل زمینی اوراسیایی جدیدی در قالب کریدور چین-مغولستان-روسیه، چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی و کریدور چین-شبه جزیره هندوچین است و در این مسیرها روی شهرهای عمده و ایجاد پارک‌های صنعتی اقتصادی تمرکز شده است. «پروژه یک کمربند-یک جاده»، منطقه‌ای با جمعیت سه میلیارد نفر و اقتصاد بیست و سه هزار میلیارد دلاری را در بر می‌گیرد. طول این جاده یازده هزار کیلومتر است و شصت و پنج کشور در مسیر آن قرار دارند. (۴).

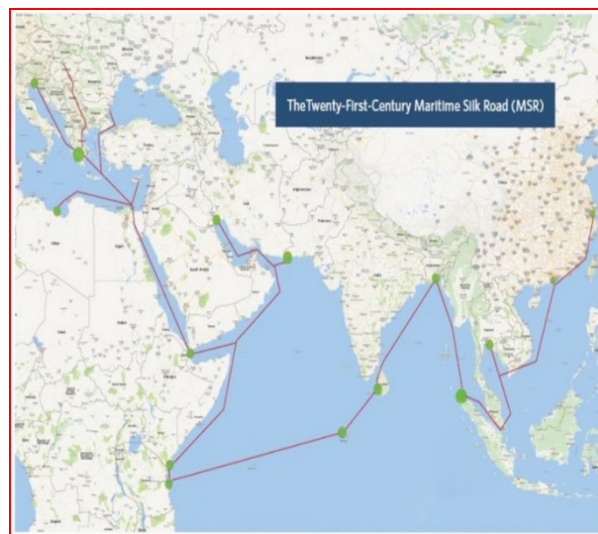
### ۳. جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ (مسیر بحری طرح یک کمربند یک جاده)

دولت چین، ابتکار خود با عنوان "جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱" را در اکتبر ۲۰۱۳ مطرح نمود. رهبران چین برنامه ریزی بلند پروازانه ابتکار جاده ابریشم دریایی (MSRI) را برای ایجاد گذرگاه آبی اقتصادی که پکن را با مراکز اقتصادی در سراسر جهان متصل می‌کند، برنامه ریزی کرده‌اند. پکن اصرار دارد که این پروژه انگیزه اقتصادی دارد اما برخی از ناظران معتقدند که چین در درجه اول به دنبال اهداف استراتژیک خود است. اقیانوس هند و اقیانوس آرام در حال حاضر در تجارت جهانی نقش مهمی ایفا می‌کند و در سال‌های آینده نیز مهم‌تر خواهد شد. بیشتر این ساخت و سازهای گسترده چین در مناطق اقیانوس هند و آرام فعال است. هریک از ۱۰ بندر پر ظرفیت در جهان در امتداد ساحل اقیانوس آرام و یا در اقیانوس هند قرار دارد و بیش از نیمی از تجارت دریایی در جهان تنها از طریق اقیانوس هند حمل می‌شود. جاده ابریشم دریایی چین یک پروژه ژئوپلیتیکی است که شامل تعدادی از بازیگران (دولت‌ها، شرکت‌های خصوصی، و شرکت‌های دولتی چینی) در تعدادی از مقیاس‌های جغرافیایی (شهرها، استان‌ها، ایالت‌ها، کشورها و قاره‌ها) است. جاده ابریشم دریایی راه تجارت دریایی به اروپاست که کمربند را تکمیل می‌کند و همسایگان جنوب شرقی آسیا و کشورهای ساحلی اقیانوس هند را نیز شامل می‌شود. "جاده ابریشم دریایی" برای رفتن از سواحل چین به اروپا از طریق دریای جنوبی چین و اقیانوس هند در یک مسیر، و دیگری از سواحل چین از طریق دریای جنوبی چین به جنوب اقیانوس آرام طراحی شده است. به عبارت



جنوبی‌ترین کریدور شرقی-غربی جهان خواهد بود. چابهار در طرح توسعه محور شرق، محور ترانزیتی شرق نامیده می‌شود. این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهمترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جابپور، حصارآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد (۱۰). بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه دسترسی به آبهای آزاد برای شش کشور محاط در خشکی حوزه آسیای مرکزی است. این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آبهای آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس و همین‌طور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی خاص از دیگر ویژگی‌های چابهار است (۱۱). منطقه آزاد چابهار یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. اساس قرار دادن این منطقه به عنوان محور توسعه شرق، فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بسیاری را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار داده است که استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی موجود، توسعه همه جانبه منطقه شرق کشور به تصمیم‌ها و راهبردهای حکومتی، جمهوری اسلامی ایران را در معرض رسالتی بزرگ و خطیر قرار داده است (۹). موقعیت لجستیکی بسیار مهم این بندر در دهانه خلیج چابهار که امکان دسترسی و بهره برداری همزمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج فارس را با تمام مشخصات و مزایای آن‌ها فراهم آورده است، بندر چابهار را همواره در موقعیت بالقوه رشد و توسعه قرار داده است. اهمیت راهبردی و ضرورت توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار ناشی از این امر است که امروزه بیش از نود درصد بازرگانی جهانی و شصت و پنج درصد از تجارت نفت از طریق دریا صورت می‌گیرد. در این راستا جمهوری اسلامی ایران با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی این منطقه و در پرتو چشم اندازی آینده نگر قادر است جایگاه خود را برای اتصال شمال-جنوب و شرق-غرب در نظام نوین بین‌المللی تثبیت و ارزش موقعیت استراتژیکی خود را به مراتب ارتقاء بخشد و از رهگذر این مبادلات عظیم، ظرفیت‌های جدیدی برای انباشت سرمایه به عنوان موتور توسعه کشور خلق نماید. قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال جنوب در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حوزه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال-جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران را از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار می‌باشد. بنادر شهید رجایی، امیرآباد و

یکدیگر ارتباط داشته و تمایل به تحریک یکدیگر دارند. مسیرهای زمینی جاده ابریشم به اروپا از طریق آسیای مرکزی و خاورمیانه و مسیر دریایی از طریق تنگه مالاکا و کانال سوئز بایند نه تنها به عنوان مکمل یکدیگر، بلکه به ارتباطات راه آهن موجود بین چین و اروپا از طریق روسیه (در بلند مدت) و مسیرهای بالقوه جدید حمل و نقل از طریق قطب شمال تبدیل شوند (۷) مسیر دریایی از جنوب چین آغاز می‌شود و از تنگه مالاکا میان مالزی و اندونزی می‌گذرد و به بندر کلکته در شرق هند می‌رود و پس از عبور از اقیانوس هند به قاره آفریقا و کشور کنیا وارد می‌شود. این مسیر با عبور از سریلانکا از طریق خلیج عدن و دریای سرخ به شاخ آفریقا می‌رود و از مسیر دریای سیاه به یونان و در نهایت به بندر ونیز می‌رسد و به جاده ابریشم خشکی می‌پیوندد. جاده ابریشم دریایی چین را از طریق شهرهای بندری جنوب شرق این کشور به ویتنام، اندونزی، هند، سریلانکا، آفریقای شرقی و آبراهه سوئز به اروپا برساند. (۸). این مسیر کشورهای ویتنام، مالزی، اندونزی، سریلانکا، پاکستان، ترکیه، کنیا، یونان و ایتالیا را شامل می‌شود. مسیر دریایی جاده ابریشم همچنین می‌تواند از طریق ایران (خلیج فارس) به مسیر خشکی آن پیوندد.



شکل ۱: جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱

Fig. 1: 21st Century Maritime Silk Road

#### ۴. موقعیت استراتژیکی و ژئوپلیتیکی چابهار

منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین و استراتژیکی‌ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. منطقه آزاد چابهار و اساس قراردادن آن به عنوان محور توسعه شرق فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک بسیار بالایی را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار داده است (۹). از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور

## ۷. گوادر مدلی برای چابهار

اکنون ارزش تجارت میان ایران و چین حدود ۳۵ میلیارد دلار است و با اجرای این ابتکار تجارت آنها افزایش پیدا خواهد کرد، و اکثر این تجارت نیز از طریق کریدور چین و پاکستان انجام خواهد شد. با توجه به ظرفیت‌هایی که در بندر گوادر وجود دارد، می‌تواند مدلی برای بندر چابهار به وجود آورد و توسعه بنادر در ایران هم مورد توجه قرار گیرد، زیرا بنادر چابهار و گوادر مکمل یکدیگرند. حدود ۱۰۰ شرکت پاکستانی در چابهار فعالیت می‌کنند. در سال ۲۰۲۰ تجارت بین ایران و پاکستان حدود یک ۱/۵۲۲ میلیارد دلار بوده است که باید تا پایان سال ۲۰۲۱ به پنج میلیارد دلار برسد. در حال حاضر حدود ۴۰۰ هزار پاکستانی به عنوان گردشگر و زائر به ایران سفر می‌کنند، در حالی که تنها ۶ هزار ایرانی به پاکستان سفر می‌کنند. این ابتکار می‌تواند تحولی عظیم در منطقه اقیانوسیه ایجاد کند، چرا که باعث افزایش رشد اقتصادی می‌شود. تا زمانی هم که در این منطقه زیرساخت‌های لازم وجود نداشته باشد، رشد اقتصادی شکل نخواهد گرفت، اما ابتکار یک کمر بند یک جاده می‌تواند زمینه‌های ارتباطات بیشتر کشورها و زیرساخت‌های لازم را برای تجارت فراهم آورد. افزایش تبادلات تجاری سبب می‌شود تا کشورهای منطقه سراغ جنگ و مناقشه سیاسی نروند. در همین حال، این ابتکار باعث اشتغال‌زایی و به تبع آن کاهش بیکاری و افراط‌گرایی میان جوانان می‌شود. این ابتکار همچنین باعث حرکت کشورها از سیاست سخت (جنگ) به سیاست نرم (اقتصاد) خواهد شد، اما موفقیت این طرح نیازمند تعامل بیشتر کشورهای منطقه از طریق گفت‌وگوست. اقیانوس هند سومین اقیانوس بزرگ دنیا با ۷۰ میلیون کیلومتر مربع مساحت است که در آن تنگه‌ها و دریاهای مهمی وجود دارد. بنابراین ابتکار یک کمر بند یک جاده در یک منطقه استراتژیک اجرا می‌شود. این موضوع نشأت گرفته از تحولی است که در آسیای جنوب شرقی آغاز شده است. توسعه، نامنی و رقابت‌های منطقه‌ای سه عامل اصلی در جریان اجرایی شدن ابتکار یک کمر بند یک جاده هستند، نخستین موضوع، در این حوزه توسعه است، چرا که این ابتکار منطقه وسیعی از اقیانوسیه را شامل خواهد شد. این ابتکار حتی می‌تواند تا یونان و کشورهای اروپای شرقی نیز کشیده شود، به طوری که باعث نگرانی غرب شده است. دومین موضوع نامنی از جمله موضوع تروریسم در افغانستان است که یکی از چالش‌های پیش روی این طرح خواهد بود و ریشه آن به دوران حضور شوروی در این کشور و همچنین شکست قیام‌های مردمی در کشورهای عربی و حضور تروریست‌ها در منطقه برمی‌گردد. سومین عامل، رقابت‌های منطقه‌ای است که تا حدودی مانع اجرای این ابتکار در منطقه می‌شود، از جمله حساسیت‌هایی که بین پاکستان و هند به عنوان دو کشور رقیب در رابطه با اجرای ابتکار یک کمر بند یک جاده وجود دارد. رقابت‌های ژئوپلیتیکی بین هند و چین نیز مانع دیگری بر سر راه اجرای این ابتکار است. علاوه بر هند، آمریکا و ژاپن نیز با این ابتکار مخالف هستند، چرا که باعث تسریع قدرت‌گیری چین می‌شود. در واقع در حالی که چین پروژه عظیم یک

بندر انزلی از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب برخوردار می‌باشد (۱۱).

## ۵. مواضع کشور هند نسبت به پروژه یک کمر بند یک جاده

هند به طرح راه ابریشم دریایی چین نگاه بدبینانه دارد و سعی کرده است با ارائه طرح «مائوسام» طرح جاده ابریشم دریایی را به چالش بکشد. هند جاده ابریشم جدید چین را به عنوان تلاش چند جانبه حقیقی نمی‌شناسد زیرا کمر بند اقتصادی جاده ابریشم چین از استان «گیلگیت بالیستان» پاکستان می‌گذرد که منطقه‌ای تحت حاکمیت ماهاراجه کشمیر قبل از سال ۱۹۴۷ بود و هندوستان آن را منطقه‌ای محل مناقشه می‌داند (۱۲). سرمایه‌گذاری چین در دو بندر هامبانتونا در سریلانکا و چیتاگونگ در بنگلادش در راستای استراتژی «رشته مروریدهای چین» و به منظور افزایش نقش آفرینی این کشور در اقیانوس هند طراحی شده، باعث افزایش نگرانی هند و تلاش این کشور برای مهار و جلوگیری از افزایش تنش آفرینی چین از طریق ارائه الگوهای همگرایی مانند طرح مائوسام شده است (۱۳).

## ۶. نقش پروژه یک کمر بند، یک جاده در توسعه اقیانوس هند

در واقع هدف ابتکار یک کمر بند یک جاده که رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ پیشنهاد داد، افزایش ارتباطات میان کشورها است، به طوری که بیش از ۶۵ کشور در اجرای این طرح دخیل خواهند بود. این ابتکار شامل شش دالان است که جنوب، شرق و غرب را به هم متصل می‌کند. براین اساس، مسیرهای بیشتری در دریای چین ایجاد خواهد شد که می‌تواند مناطق مختلف را به اقیانوسیه وصل کند. این ابتکار همچنین شامل چند بندر از جمله در سریلانکا و پاکستان می‌شود.

براساس طرح یک کمر بند یک جاده، کریدور «چین-مغولستان-روسیه» احداث خواهد شد که می‌تواند مسیری را بین زمین و دریا ایجاد کند. کریدور دیگری نیز چین را به آسیای غربی وصل خواهد کرد. همچنین دالان اقتصادی چین - پاکستان ایجاد خواهد شد که منافع آن به ۲۵ کشور از جمله ۱۷ کشور در جنوب آسیا خواهد رسید. از طریق این کریدور، طی ۱۰ سال آینده تبادل تجاری چین در منطقه اقیانوسیه از ۱۳۰ میلیارد دلار به ۳۷۰ میلیارد دلار افزایش پیدا خواهد کرد. دالان دیگری نیز میان بنگلادش، چین، سریلانکا و میانمار در حال احداث است و همه این دالان‌ها بخشی از یک زنجیره هستند که همه کشورهای منطقه اقیانوسیه از آن منتفع خواهند شد و در نتیجه آن، سرمایه‌گذاری و شغل‌های فراوانی در منطقه ایجاد می‌شود (۱۴).

نیز به عنوان یک کشور آسیایی با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود ناگزیر به داشتن رابطه مناسب با کشورها و قدرت‌های آسیایی است و با نگاهی گذرا با تاریخ روابط ایران با کشورهای آسیایی می‌توان دریافت که همواره روابط با این کشورها در ابعاد مختلف و در سطحی مناسب برقرار بوده است، هرچند در مقاطعی با توجه به شرایط و تحولات سیاسی منطقه، این روابط فراز و نشیب‌های نیز داشته است. در همین رابطه موقعیت ژئوپلیتیکی و توانمندی‌های ایران (چابهار) زمینه مناسبی را در ابعاد گوناگون جهت اثرگذاری در روابط میان دو کشور هند و چین و به تبع آن در تحولات اقیانوس هند خواهد داشت. از این رو نقش آفرینی‌هایی که ایران در مناسبات قدرت میان هند و چین ایفا می‌کند می‌تواند درک سیستم بین‌المللی آینده را ارتقاء بخشیده و شناخت از تحولات آینده در حوزه اقیانوس هند را برای تصمیم‌گیری‌ها تسهیل نماید (۱۵).

#### ۹. حضور چین در گوادر و منافع سیاسی، اقتصادی و امنیتی ایران

نقش کلیدی چین در توسعه بندر گوادر پیامدهای پیچیده‌ای برای منافع ایران دارد. توسعه بندر گوادر در کوتاه مدت موقعیت بندر چابهار را تضعیف می‌کند و هم‌زمان علاقه هند را برای افزایش سرمایه‌گذاری در بندر چابهار افزایش می‌دهد. هم‌چنین توسعه بندر گوادر اهمیت مسیرهای ترانزیتی پاکستان به آسیای میانه را به هزینه مسیرهای ترانزیتی ایران به این حوزه کاهش می‌دهد. از طرفی با توجه به این که چین سیاست توسعه اقتصادی به مثابه شیوه‌ای برای غلبه بر چالش‌های امنیتی دنبال می‌کند، رشد اقتصادی گوادر و افزایش جایگاه می‌تواند سبب افزایش حساسیت پکن و اسلام‌آباد نسبت به نا امنی‌های بلوچستان پاکستان شود. فراتر از چنین مزایایی ایران می‌بایست از رقابت‌های هند و چین و رقابت‌های همسایگان دور و نزدیک چین در گستره وسیع آسیا پاسیفیک در جهت تحقق طرح بزرگ کریدور بین‌المللی شمال-جنوب بهره بگیرد که مستلزم محاسبات و سیاست‌های عمل‌گرایانه ایران در جهت بهره‌گیری بیشتر از فرصت‌های جهان بیرونی برای ارتقاء بیشتر استانداردهای زندگی روزمره مردم است. در واقع عمل‌گرایی اقتصادی به کاهش فقر از ۸۴ درصد جمعیت چین در سال ۱۹۸۱ به ۱۶ درصد تا سال ۲۰۰۵ و کاهش هم‌زمان نرخ فقر در هند از ۶۰ درصد به ۴۲ درصد شده است. به طور کلی بهره‌گیری بیشتر از فرصت‌های بیرونی مستلزم تمرکز بر بالندگی اقتصادی است. رشد نسبتاً بالای اقتصادی همان‌گونه که در میان مدت نرخ فقر ملی را کاهش می‌دهد منابع مالی برای تأمین بیشتر مخارج نظامی دفاعی را نیز افزایش می‌دهد.

بهره‌گیری از فرصت‌های ناشی از نقش کلیدی چین در توسعه بندر گوادر و مواجهه مؤثر با پیامدهای زیانبخش آن برای ایران مستلزم اتخاذ سیاست‌هایی عمل‌گرایانه است (مرکز بین‌المللی مطالعات صلح - PSC: ۱۳۹۵) (۱۶).

کمر بند یک جاده را در پیش گرفته است و سرمایه‌گذاری می‌کند، هند روز به روز به آمریکا نزدیک‌تر می‌شود و از نظر خودش می‌خواهد زودتر به اهدافش برسد، به همین دلیل با پروژه «یک کمر بند یک جاده» موافق نیست. در این میان، افزایش اهمیت بندر گوادر که می‌تواند علاوه بر اهمیت اقتصادی پای کشتی‌ها و زیردریایی‌های نظامی چین را به این منطقه باز کند نیز باعث نگرانی آمریکا و هند شده است. از سوی دیگر ایران نیز در حال توسعه بندر چابهار است که در ۷۰ کیلومتری بندر گوادر قرار دارد. البته توسعه آن نیازمند بهبود زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های خارجی است، چرا که چابهار باید مکمل گوادر باشد، اما حضور هندی‌ها در چابهار باعث حساسیت پاکستان شده است (۱۴).

#### ۸. رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی پروژه یک کمر بند یک جاده در اقیانوس هند

جهان در آستانه تحولاتی است که قدرتش را آن، به طور فزاینده‌ای در حال تغییر از غرب به سمت شرق است و چین و هند پرجمعیت‌ترین کشورهای جهان در راه تبدیل شدن به قدرت‌های اقتصادی هستند و با وجود چالش‌های پیش رو قاره آسیا خواه، ناخواه دارای دورنمایی امیدوارکننده خواهد داشت. واضح است که قرن حاضر به احتمال زیاد یک قرن آسیایی است که آینده این قاره تا حدود بسیار زیادی به رابطه میان چین و هند در اقیانوس هند بستگی خواهد داشت. چین در حال دستیابی به آرزوی دیرینه خود یعنی تبدیل شدن به یک قدرت جهانی است و این موفقیت چین باعث خواهد شد تا مدل توسعه یافتگی از انحصار غرب خارج شود و قدرت دیگر در حال ظهور در اقیانوس هند در قرن بیست و یکم، هند است. این کشور سند چشم‌انداز بیست ساله خود را که در سال ۲۰۰۴ منتشر شد، هدف گذاری کرده بود تا به جایگاه یک قدرت بزرگ دست یابد. هرچند که هند با زرادخانه‌های هسته‌ای و توان نیروی دریایی خود قبلاً نفوذ ژئوپلیتیکی خود را آغاز کرده است و در پی این است که دامنه این نفوذ خود را از شبه قاره بالاتر برده و در حوزه اقیانوس هند تسری دهد. نظرات متفاوتی در باره روابط چین و هند ارائه شده است. برخی بر این باورند که رقابت عمیق و ژئوپلیتیکی، تشکیل دهنده روابط میان این دو کشور در طی سالیان متمادی بوده است و منشاء این رقابت‌ها سرزمین‌ها و مردمی است که در اطراف یا میان این دو کشور قرار دارند. برخی از این فراتر رفته‌اند و معتقدند که رابطه هند و چین در آینده‌ای نزدیک به رقابتی خطرناک تبدیل خواهد شد. برخی نیز اعتقاد دارند که هرگونه پیشرفت فاحش در روابط هند و چین غیرمحمول بوده و روابط میان این دو همچنان رقابتی باقی خواهد ماند و با وجود اختلافات ریشه‌ای میان هند و چین، دوطرف باید به لزوم اجتناب از تبدیل شدن تنش‌ها به یک رقابت علنی پی ببرند. اما در این میان بازیگران فرامنطقه‌ای همچون ایالات متحده آمریکا بر روابط میان چین و هند تاثیرگذار هستند و به نوعی سعی در مدیریت روند تحولات جاری در اقیانوس هند را دارند. جمهوری اسلامی ایران

## ۱۰. نگاه پاکستان به توسعه چابهار

۱۰-۲ نگاه بدبینانه به توسعه چابهار (پاکستان و تهدید ژئوپلیتیکی توسعه چابهار)

با بالا گرفتن رقابت راهبردی میان چین و آمریکا، حضور ناوگان اقتصادی و نیروی دریایی چین در گوادر وضعیت جدیدی در این گلوگاه انرژی ایجاد می‌کند. در این بین برخی معتقدند که آمریکایی‌ها با هدف کاهش جایگاه بندر گوادر نگاهشان را به سوی بندر عمانی دوقم، اسکله نفتی در بندر فجیره در کشور امارت و چابهار ایران دوخته همچنان از هند پشتیبانی می‌کنند، چنان‌که دولت اوپاما با وجود مخالفت شدید مجلس سنا با سرمایه‌گذاری‌های هند در چابهار پشتیبانی خود را از هند اعلام کرد. در این راستا برخی در پاکستان معتقدند موافقت‌نامه سه‌جانبه هند، ایران و افغانستان در چابهار یعنی تداوم بازی بزرگ نوین بین چین، ایالات متحده، پاکستان، هند، ایران و گامی به سوی منزوی ساختن پاکستان در سطح منطقه است. بنابراین پاکستان در نگاه به چابهار به تهدید عمده این بندر توجه می‌کند (۱۴)

۱۰-۳ تهدید امنیتی توسعه چابهار

درواقع سرمایه‌گذاری هندوستان در بندر چابهار ایران مورد توجه پاکستان بوده و برخی از مقامات پیشین پاکستانی این توافق‌نامه را تهدیدی مستقیم علیه امنیت پاکستان می‌دانند. از این دید انگیزه اصلی هند برای دور زدن بندر گوادر پاکستان و دالان متصل به آن، تلاش برای بی‌ثبات کردن بلوچستان پاکستان و افزایش ضریب امنیتی تلقی می‌شود. در همین راستا برخی از مقامات پیشین دولت پاکستان چون ژنرال یاسین مالیک و ژنرال دیم لودھی، توسعه بندر چابهار توسط هند را تهدیدی مستقیم علیه امنیت پاکستان می‌دانند. در بعد دیگری همچنان که بندر گوادر ضمن تقویت توان نظامی پاکستان و چین، دسترسی نیروی دریایی چین را به دریای عرب و کشورهای واقع در سواحل شمال غربی اقیانوس هند آسان می‌کند و نقشه ژئوپلیتیک منطقه را تغییر خواهد داد، پاکستانی‌ها از آن می‌هراسند که پشتیبانی لجستیکی ایران از هند در این بندر، (هرچند چابهار برخلاف گوادر تحت مدیریت ایران خواهد بود و بندر نظامی برای هند نیست) نیروی دریایی هند را قادر به افزایش عملیات شناسایی خود در نزدیک مرزهای این کشور کند. هراس دیگر در این زمینه این است که هند ضمن استفاده از این بندر به‌عنوان پایگاهی برای جاسوسی علیه پاکستان به تحرکاتی نیز در بلوچستان پاکستان دست بزند. درواقع خطر افزایش همکاری در زمینه‌های امنیتی و دفاعی امنیت منطقه‌ای و دریایی هند و ایران با محوریت چابهار برخلاف منافع پاکستان تلقی می‌گردد و توسعه بندر چابهار تهدیدی امنیتی برای امنیت گوادر و پاکستان خواهد بود. در همین میان برخی در هند و افغانستان معتقدند پاکستان برای جلوگیری از تشکیل محور اتحاد کشورهای ایران، هند و افغانستان بر محور بندر چابهار تلاش می‌کند.

۱۰-۴- ترس از پیامدهای منفی توسعه چابهار

با بالا گرفتن رقابت راهبردی میان چین و آمریکا، حضور ناوگان اقتصادی و نیروی دریایی چین در گوادر وضعیت جدیدی در این گلوگاه انرژی ایجاد می‌کند. در این بین برخی معتقدند که آمریکایی‌ها با هدف کاهش جایگاه بندر گوادر نگاهشان را به سوی بندر عمانی دوقم، اسکله نفتی در بندر فجیره در کشور امارت و چابهار ایران دوخته‌اند و همچنان از هند پشتیبانی می‌کنند.

۱۰-۱ نگاه خوش‌بینانه به توسعه چابهار (پاکستان و رقیب کم‌اثر)

درواقع هرچند برخی در چین معتقدند توسعه بندر چابهار توسط هند محکوم به شکست است و اهداف جاه‌طلبانه و راهبردی دهلی‌نو بسیار مشهود است، اما رهبران چین معتقدند چابهار مانعی عمده برای اجرای برنامه‌های مرتبط با احیای راه ابریشم نیست. در همین راستا نیز دیدگاهی در پاکستان با نگاه به ملاحظات و چالش‌های توسعه چابهار چون وعده‌های غیرعملی هند، بوروکراسی اداری هند، چالش اتصال خطوط ریلی و جاده‌ای به بندر چابهار، روند کند توسعه چابهار در مقابل سرمایه‌گذاری ۴۵۵ میلیارد دلاری کریدور اقتصادی چین و پاکستان، جلوتر بودن روند توسعه گوادر معتقدند چابهار راهی طولانی تا رسیدن به توسعه مدنظر دارد و با طرح کریدور اقتصادی چین - پاکستان، چابهار تهدیدی برای پاکستان نخواهد بود. این دیدگاه خوش‌بینانه معتقد است پاکستان به‌عنوان متحد راهبردی چین جایگاه برتری دارد و با پایان کریدور دو کشور تا سال ۲۰۳۰ سالیانه دو و نیم درصد به رشد اقتصادی پاکستان افزوده می‌شود. همچنین درحالی‌که پکن ۸۰ درصد از هزینه توسعه در گوادر (بیش از ۱/۱ میلیارد دلار) را به شکل اعطای کمک‌هزینه و وام‌های کم‌بهره برعهده گرفته است، هند و بازیگران دیگر چنین توانی را در چابهار نداشته و مشکلات تعهدات خارجی هند و عدم تلاش گسترده ایران برای توسعه بندر چابهار را به سود گوادر پاکستان ارزیابی می‌کنند. از این منظر حتی برخی نقش متفاوتی برای این دو بندر قائل هستند و توسعه هر یک از آن‌ها به ضرر دیگری نمی‌دانند. این رویکرد همکاری بین دو بندر و اتصال ریلی، خواهرخواندگی بین بندر چابهار و گوادر، انتقال مسافر میان دو بندر ایران و پاکستان، افزایش مبادلات مرزی بازارچه‌های مرزی، ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر چابهار، توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی، توسعه فیزیکی بندر، فراهم نمودن زمینه مشارکت بخش خصوصی در توسعه، تلاش برای جذب خطوط کشتیرانی‌های بزرگ دنیا، توسعه پایانه‌های مسافری و گردشگری دریایی، پیگیری راه‌های مواصلاتی، ریلی و جاده‌ای را در جهت افزایش همکاری‌های تجاری دو بندر ارزیابی می‌کند و توسعه چابهار را به معنی منزوی ساختن گوادر پاکستان نمی‌داند. از این دید تقویت همکاری اقتصادی بین دو بندر بهتر از رقابت منفی است (شورای راهبردی وزارت خارجه: ۱۳۹۷). (۱۷).



## ۱۲. توسعه اقتصادی و امنیتی در مناطق جنوب شرق ایران

برقراری روابط تجاری، همواره نتیجه‌ی ملاحظات اقتصادی نیست بلکه در مواردی اهداف سیاسی و ملاحظات امنیتی نیز موجب شکل‌گیری ترتیبات تجاری می‌شود. محرومیت زمینه‌ساز فقر اجتماعی و فرهنگی بوده است. این محرومیت فرصت را برای خشونت‌گرایی در دو سوی مرز فراهم کرده و همچنین به غیر از نفوذ تفکرات مخرب، نفوذ کشورهای معاند را منجر شده است. برای گذار از عامل امنیتی در ژئواستراتژیک روابط ایران و پاکستان و رسیدن به روابط نهادینه شده و پررنگ‌تر شدن عامل فرهنگی و اقتصادی، باید حوزه‌های مختلف دو کشور در زمینه‌های اقتصادی به هم نزدیک شوند. از این رو نیاز است تا در خصوص اقتصاد این مناطق اقدامات جدی صورت بگیرد. جمهوری اسلامی ایران با ایجاد فرارگاه‌های سازندگی به دنبال محرومیت زدایی از سیستان و بلوچستان است. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری قابل توجه برای توسعه چابهار با همکاری هند نیز یک نقطه امید برای این استان و منطقه محسوب می‌شود. اما از سوی دیگر، تأکید بر بازارچه‌های مرزی نیز می‌تواند همپای توسعه چابهار، برای توسعه تجارت کشور فرصت‌سازی نماید. تبدیل مرزها از تهدید به فرصت با جلوگیری از خالی شدن مرز و رونق در بازارچه‌های مرزی مسیر است؛ در مرز مشترک ایران و پاکستان که همگی در استان سیستان و بلوچستان است، چهار بازارچه و گذرگاه رسمی مرزی چون میرجاوه در شهرستان میرجاوه، بازارچه مرزی کوهک و جالق در شهرستان سراوان، بازارچه مرزی پیشین شهرستان سرباز و بازارچه مرزی ریمدان شهرستان چابهار وجود دارد که از میان آنها تنها بازارچه و گذرگاه میرجاوه هم‌اکنون فعال است و بقیه به خاطر نبود امکانات زیرساختی فعلاً از دور خارج هستند. در راستای طرح «یک کمر بند یک جاده» چین و قسمت منطقه‌ای آن یعنی کریدور اقتصادی چین و پاکستان، بندر گوادر در نزدیکی مرز ایران، اگرچه به عنوان تهدیدی علیه توسعه بندر چابهار تلقی می‌شود اما یک زمین بازی جدید برای ایران نیز هست. از سوی دیگر رشد اقتصادی کشورهای همسایه، یک مزیت برای ایران محسوب می‌شود اما در شرایط خاص، همانند اعمال تحریم‌های یک‌جانبه یا چندجانبه علیه ایران، این کشورها درکنار مبادلات معمول، به بازوهای نیابتی ایران در اقتصاد تبدیل شوند. سال‌ها، امارات متحده عربی به عنوان شریک اول تجاری ایران، مبدائی برای صادرات کالا به ایران و همچنین صادرات کالای ایرانی به سراسر جهان بود. از رهگذر همین صادرات مجدد، دبی به رشد اقتصادی قابل توجه دست پیدا کرد. فرصتی که شاید برای پاکستان فراهم بشود. بر این اساس، بسیاری از کالاهای ایرانی (که به واسطه کاهش ارزش ریال، با قیمت تمام شده کمتری تولید می‌شود) از طریق بازارچه‌های مرزی به پاکستان صادر و در کنار تلاش برای در اختیار گرفتن سهم قابل توجه از بازار ۲۰۰ میلیون نفری این کشور، آماده برای صادرات مجدد به اقصی نقاط جهان می‌شود. رونق بازارچه‌های مرزی و بنادر چابهار و گوادر،

درواقع هرچند پاکستانی‌ها موقعیت و اهمیت بندر گوادر را برتر دانسته و معتقدند روند توسعه و تجهیز بندر گوادر در مقایسه با بندر چابهار پنج سال جلوتر است، اما از آنجا که بسته شدن مرزهای مشترک افغانستان-پاکستان نه‌تنها منجر به کاهش ۱٫۵ میلیارد دلاری در معاملات افغانستان، بحران انسانی به دلیل کمبود غذا بوده و چابهار نسبت به راه‌های کنونی از طریق پاکستان، امن‌تر و کوتاه‌تر است، برای پاکستان اجرایی نشدن این پروژه از اهمیت راهبردی برخوردار است. در همین راستا هرچند مقامات پاکستانی بارها در مصاحبه‌های خود از بندر چابهار به‌عنوان رقیب نام می‌برند. اما مسلماً پیوند چین و پاکستان برای محدود کردن هند در داخل آسیای جنوبی از طریق دالان اقتصادی چین-پاکستان با توسعه چابهار شکست خواهد خورد و توجه هند به بندر چابهار ایران به‌جای بندر گوادر و برای دسترسی بهتر و ارزان‌تر به بازار آسیای مرکزی در بعد ژئوپلیتیک بیشتر می‌شود. بنابراین اسلام آباد هدف دهلی‌نو از سرمایه‌گذاری در بندر چابهار را دور زدن پاکستان از راه ایران به بازارهای افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی ارزیابی می‌کند و توسعه چابهار را به معنی کاهش کنترل پاکستان بر مسیرهای راهبردی ترانزیتی و متنوع سازی مسیرهای تجارت و ترانزیت در منطقه می‌داند. از این دید هرچند خطر حضور بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، اعطای وام به ایران و حضور چین در چابهار محتمل نیست، اما بندر چابهار می‌تواند به قدرت‌گیری هند برای ایفای نقش تعیین‌کننده‌تر در آینده افغانستان و منطقه کمک کند (۱۴).

## ۱۱. تلاش برای جلب مشارکت ایران در گوادر و کریدور چین - پاکستان

بندر گوادر هنوز برای بازرگانی آماده نیست و بخش‌های بزرگ دیگر دالان اقتصادی چین-پاکستان آشوب‌زده هست. با این حال هرچند پاکستان نگرانی‌های امنیتی موجود را با ایجاد یک دایره امنیتی ویژه برای حفاظت از پروژه دالان اقتصادی چین-پاکستان ایجاد کرده است، چین معتقد است حضور در گوادر تهدیدی برای ایران تلقی نمی‌گردد و در سطح اعلانی معتقد است توسعه چابهار، باعث تقویت توسعه بندر گوادر می‌شود. در این شرایط به نظر می‌رسد پاکستان تلاش می‌کند برای تکمیل طرح راهروی اقتصادی مشترک چین-پاکستان (CPEC) با جلب مشارکت و توجه ایران آینده روشن‌تری را برای آن و گوادر رقم بزند. از این منظر تلاش‌های برای جلب توجه ایران در وضعیت پساتحریم با برخورداری از پتانسیل‌های بزرگ تجاری، اقتصادی و انرژی و موقعیت می‌تواند موجب افزایش برد گوادر و طرح کلان ۵۰ میلیارد دلاری دالان مشترک گردد. از این نگاه حضور هرچند کم دامنه و حداقلی ایران در طرح‌ها می‌تواند کمکی در دست یافتن گوادر به بندر در سطح شنژن چین و دبی در ۱۰ سال آینده گردد. در همین راستا نیز اخیراً ایاز صادق رئیس مجلس ملی پاکستان از ایران برای پیوستن به دالان پاکستان - چین دعوت کرده است. (شورای راهبردی وزارت خارجه: ۱۳۹۶) (۱۷).

دهد. نظرات متفاوتی در باره روابط چین و هند ارائه شده است. برخی بر این باورند که رقابت عمیق و دیرپای ژئوپلیتیکی، تشکیل دهنده روابط میان این دو کشور در طی سالیان متمادی بوده است و منشاء این رقابت‌ها سرزمین‌ها و مرزهای است که در اطراف یا میان این دو کشور قرار دارند. برخی از این فراتر رفته‌اند و معتقدند که هند و چین در آینده‌ای نزدیک به رقابتی خطرناک تبدیل خواهد شد. برخی نیز اعتقاد دارند که هرگونه پیشرفت فاحش در روابط هند و چین غیرمحتمل بوده و روابط میان این دو همچنان رقابتی باقی خواهد ماند و با وجود اختلافات ریشه‌ای میان هند و چین، دوطرف باید لزوم اجتناب از تبدیل شدن تنش‌ها به یک رقابت علنی پی ببرند. اما در این میان بازیگران فرامنطقه‌ای همچون ایالات متحده آمریکا بر روابط میان چین و هند تأثیرگذار هستند و به نوعی سعی در مدیریت روند تحولات جاری در اقیانوس هند را دارند. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یک کشور آسیایی با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود ناگزیر به داشتن رابطه مناسب با کشورها و قدرت‌های آسیایی است و با نگاهی گذرا با تاریخ روابط ایران با کشورهای آسیایی می‌توان دریافت که همواره روابط با این کشورها در ابعاد مختلف و در سطحی مناسب برقرار بوده است، هرچند در مقاطعی با توجه به شرایط و تحولات سیاسی منطقه، این روابط فراز و نشیب‌های نیز داشته است. در همین رابطه موقعیت ژئوپلیتیکی و توانمندی‌های ایران (چابهار) زمینه مناسبی را در ابعاد گوناگون جهت اثرگذاری در روابط میان دو کشور هند و چین و به تبع آن در تحولات اقیانوس هند خواهد داشت. از این رو نقش آفرینی ایران در مناسبات قدرت میان هند و چین ایفا می‌کند می‌تواند درک سیستم بین‌المللی آینده را ارتقاء بخشیده و شناخت از تحولات آتی در حوزه اقیانوس هند را برای تصمیم‌گیری‌ها تسهیل نماید. بندر گوادر نه تنها به عنوان بندر مهم تجاری برای پاکستان بلکه به بندری که کشتی‌های تجاری و ناوهای جنگی و حتی زیردریایی‌های چین در آن مستقر شوند تبدیل گردد. باتوجه به این که این بندر در شرق تنگه هرمز واقع شده است کشورهای غربی به شدت بر این موضوع حساس شده‌اند و یکی از دلایل اصلی فشار غرب به پاکستان نیز همین موضوع می‌باشد. چینی‌ها برای پشتیبانی از این بندر در شرق کشور عمان یک قرار داد ۵ میلیارد دلاری در بندر «سلامه و قوین» منعقد کرده‌اند. در سال ۲۰۱۸ کشور ایالات متحده آمریکا به عنوان رقیب کشور چین، با فشار آوردن به کشور عمان یک قرارداد در این بندر با عمان منعقد نمود. عمانی‌ها که در ابتدا در مذاکرات مقاومت می‌نمودند در نهایت به این قرار داد تن دادند. پس از آن چین در بندر هامبانتوتا سرمایه گذاری ۱/۹۰۰ دلاری کردند که در واقع بتوانند هم مرکز و هم جنوب اقیانوس هند را در اختیار داشته باشند. بندر چابهار که قرار داد توسعه آن بین ایران و هندوستان امضاء شده است و قرار است توسط این کشور توسعه یابد و این کشور محور اصلی توسعه آن محسوب می‌شود ۷۰ کیلومتر با بندر گوادر فاصله دارد و این دو بندر با هم جغرافیای مشترک و فرهنگ مشترک دارند. یکی از این بنادر

از یک سو به کاهش محرومیت در دو سوی مرز می‌انجامد که خود زمینه ساز امنیت پایدار در منطقه است و از سوی دیگر تبادلات اقتصادی دو کشور را افزایش و وابستگی متقابل ایجاد می‌نماید که خود امنیت ساز است. رونق بازارچه‌های مرزی و بنادر چابهار و گوادر، از یک سو به کاهش محرومیت در دو سوی مرز می‌انجامد که خود زمینه ساز امنیت پایدار در منطقه است و از سوی دیگر تبادلات اقتصادی دو کشور را افزایش و وابستگی متقابل ایجاد می‌نماید که خود امنیت ساز است (۱۸).

### ۱۳. ارزیابی زیست محیطی طرح یک کمر بند یک جاده چین در اقیانوس هند:

بیشترین آثار منفی حمل و نقل دریایی در زمینه محیط زیست مربوط به آلودگی آب است. در حمل و نقل دریایی مهم‌ترین بخش آلوده کننده آب متعلق به حمل و نقل محموله‌های نفتی و تخلیه آب توازن کشتی‌هاست که هردوی این موارد برای اکوسیستم آب‌های آزاد زیان آور است، به گونه‌ای که در حال حاضر حدود ۱ میلیارد تن کربنیک از موتور کشتی‌ها منتشر می‌شود. کشتی‌ها در آلودگی زیست محیطی دنیا حدود ۷/۲ درصد کربنیک، ۱۰ درصد اکسید سولفور، و حدود ۳۰ درصد از اکسید نیترو جهان را تولید می‌کنند (سامانه سازمان حمل و نقل دریایی «زینگ»). به علت رشد اقتصادی دو کشور چین و هند، مصرف انرژی دو کشور در سال‌های اخیر دو برابر شده است. چین باید عمده نفت مورد نیاز خود را از منطقه خلیج فارس تأمین نماید و حدود ۴۰ درصد از آن برای رسیدن به چین باید از تنگه مالاکا در اقیانوس هند عبور داده شود. از طرف دیگر کشور هند در سال‌های آینده مجبور به واردات انرژی زیادی خواهد شد که ۹۰ درصد آن از تنگه هرمز عبور خواهد کرد (۳). اگر چه حفاظت زیست محیطی از زمینه‌های همکاری غیر اقتصادی در چارچوب طرح یک کمر بند یک جاده چین عنوان شده است، ولی با توجه به مطالب عنوان شده اگر در مسیر دریایی این طرح مسائل مربوط به حفاظت از محیط زیست رعایت نگردد، آسیب جدی به محیط زیست اقیانوس هند و به ویژه آب زیان وارد می‌شود و شاید بتوان گفت منجر به از بین رفتن حق حیات نیز در این اقیانوس نیز می‌شود.

### نتیجه‌گیری

چین در حال دستیابی به آرزوی دیرینه خود یعنی تبدیل شدن به یک قدرت جهانی است و این موفقیت چین باعث خواهد شد تا مدل توسعه یافتگی از انحصار غرب خارج شود و قدرت دیگر در حال ظهور در اقیانوس هند در قرن بیست و یکم، هند است. این کشور سند چشم انداز بیست ساله خود را که در سال ۲۰۰۴ منتشر شد، هدف گذاری کرده بود تا به جایگاه یک قدرت بزرگ دست یابد. هرچند که هند با زرادخانه‌های هسته‌ای و توان نیروی دریایی خود قبلاً نفوذ ژئوپلیتیکی خود را آغاز کرده است و در پی این است که دامنه این نفوذ خود را از شبه قاره بالاتر برده و در حوزه اقیانوس هند تسری



انجام دهد و این بدان معنی نیست که کشور هندوستان و یا سایر کشورها اجازه همکاری ندارند از سوی دیگر کشور چین آمادگی لازم را برای ایجاد بستر و زیرساخت‌های توسعه در بندر چابهار را دارد (۱۹-۲۴).

### مشارکت نویسندگان

مقاله فوق مستخرجه از رساله دکتری محسن عابدینی تحت عنوان «تأثیر ژئوپلیتیکی پروژه یک کمربند یک راه چین بر توسعه و امنیت کشورهای معبر (مورد ایران)» می‌باشد که با راهنمایی اساتید «دکتر زبیر قربان نژاد و دکتر عبدالرضا فرجی راد» و همچنین استاد مشاور دکتر محمد اخباری نگارش شده است.

### تشکر و قدردانی

نویسندگان برخورد لازم می‌دانند از معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات به واسطه حمایت‌های مادی و معنوی همچنین داوران و متخصصین که با همکاری و ارائه نظرات ارزشمند خود موجب غنای پژوهش حاضر شدند صمیمانه تقدیر و تشکر نمایند.

### تعارض منافع

«هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.»

## References

- Abdi M, Faraji Rad A, Ghorbani Nejad Z. Explaining the geopolitical components affecting the formation of strategic relations "(Persian)". *Geopol Quarter*. 1397;**16**(1):1-36.
- Hafeznia MR. Principles and Concepts of Geopolitics, Volume One. Tehran: Papli Publications"(Persian)1385.
- Rahimi H. Backgrounds and Areas of Conflict and Competition between the Countries of the Indian Ocean Geopolitical Region. Conference on Processing Geopolitical Potentials for Development in the Southeast Ocean, 2016 Ministry of Interior"(Persian)"2016.
- Khodaghlipour A. China Belt Initiative and its Impact on the Interests of the Islamic Republic of Iran"(Persian)". *Foreign Polic Quarter*. 1396;**31**(1).
- Maleki A, Raufi M. The New Silk Road; a Belt, a Road, the Chinese Theory to Get Rid of Strategic Constraints. Tehran: Abrar Contemporary Publications"(Persian)"2016.
- Report of the International Conference One Belt. One Road, Beijing"(Persian)"2017.
- Javadian A. Revival of the Silk Road and Balancing China with the United States, Master Thesis, Kharazmi University"(Persian)1397.
- Amir Ahmadian and Ruhollah Salehi Dolatabad. The New China Silk Road Project (Objectives, Obstacles and Challenges), International Relations Studies (Persian)2015.
- Mehrabi A, Amiri H. The role of political-security factors in the development of Chabahar Free Zone"(Persian)". *Geopol Quarter*. 2013;**9**(22):140-165.
- Zarghani SH, Ahmadi E. Analysis of the role and position of Chabahar port in the geopolitical dependencies of India, the first conference of the Geographical and Border Planning Association of Iran. Zahedan"(Persian)"2015.
- Ezzati E, Shokri Sh. A study of Chabahar's position in north-south transit and its role in the development of neighboring cities"(Persian)". *Geograph Quarter Land*. 2012;**9**(36).
- Quroneh I. Silk Road project and its impact on Iran's national security with emphasis on economic security, Kharazmi University, Tehran"(Persian)"1397.
- Asgarian H. Perspectives on Iran-China Relations, Tehran, Abrar International Institute for Contemporary Studies and Research"(Persian)"2015.
- Faraji Rad A. Specialized Conference on One Belt, Iran Land Management Association, Tehran"(Persian)". 1398.
- Saadati Jafarabadi, Kaviani Rad M. Southeastern Iran in Post-Sanction Relations with Emphasis on Chabahar Port"(Persian)". *Int Politic Res Quarter*. 2017;**33**:149.

16. Report of the Supreme Assembly of International Cooperation of One Belt. World Peace Conference, International Relations Observatory, No. 122"(Persian)"2016.
17. Strategic Council of the Ministry of Foreign Affairs. 2. 1396.
18. Farhadian MH. Economic and Security Development in the Southeastern Regions of Iran, Strategic Council of the Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Iran"(Persian)"2017.
19. Pirdashti HaKM. The contexts and areas of conflict and competition between the countries of the Indian Ocean geopolitical region. Conference on the development of geopolitical potentials in the southeastern coast of the country, 2016 Ministry of Interior. "(Persian)2016.
20. Hafeznia MR. Political Geography of Iran, Samat Publications, Tehran (Persian)2002.
21. Hafeznia MR. Political Geography of Iran. Tehran: Samat Publications"(Persian)". 1381.
22. Mohammadzadeh M. The Impact of Geopolitical and Geopolitical Components on the Foreign Policy of the Islamic Republic of Iran, Ferdowsi University of Mashhad"(Persian)"2014.
23. Malakotian M. Geography and Politics, Qom, Hagh Yavaran Publications"(Persian)"2003.
24. National Transportation Organization (Zinc) system "(Persian)".

## AUTHOR(S) BIOSKETCHES

**Abedini, M.**, Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran.

[mohsen\\_abedini\\_61@yahoo.com](mailto:mohsen_abedini_61@yahoo.com)

 0000-0001-8699-1834

**Ghorbanineja, R.**, Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran

[rebazghorbani@gmail.com](mailto:rebazghorbani@gmail.com)

**Farajirad, A.**, Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran

[a.farajirad@yahoo.com](mailto:a.farajirad@yahoo.com)

**Akhbari, M.**, Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Tehran, Iran

[a.farajirad@yahoo.com](mailto:a.farajirad@yahoo.com)



### HOW TO CITE THIS ARTICLE

**Citation (Vancouver)** *Abedini M, Ghorbanineja R, Farajirad A, Akhbari M, Strategic and Geopolitical Competition of the China Sea One Belt Road Project in the Indian Ocean. J Oceanography, 2022, 13(49): 92-107*

 <http://doi.org/10.52547/joc.13.49.92>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1586-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0002-8311-5238>



### COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.