



India, Grand Strategy of Mausam, and Iran's National Interests

Arash Reisinezhad, Assistant Professor Dept. International Relations, Fac. Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

Received: 18/08/2021

Acceptance: 19/09/2021

Abstract

With the emergence of the Chinese New Silk Road, as the most important international geo-economics initiative, the power arrangement of the geopolitics of greater Eurasia and its coastal waters, particularly the Indian Ocean, are subject to a great change. Comprised of the land-based Belt and the Maritime Road, the “New Silk Road”, also known as ‘One Belt One Road’ or ‘Belt Road Initiative (BRI)’, is a major manifestation of the Chinese power projection beyond its borders. Along with the United States of America, Delhi leaders have expressed their resentment towards the Maritime Road as the BRI could encircle their country by utilizing the ‘String of Pearls’; a very strategic term referring to the network of Chinese military and commercial facilities and investment ports along its sea lines of communication, which extend from the China’s mainland to Port Sudan in the Horn of Africa. Not surprisingly, India has reacted to the BRI by crafting their new grand strategy called Mausam to contain both belt and road. As the most ambitious Indian megaproject in the contemporary world, Delhi aims at rebuilding maritime and economic connections with the thirty-nine countries bordering the Indian Ocean. Among its major initial plans, this strategy has so

far been manifested in two sea-land roads: the Kaladan Road and the Cotton Road. While the former connects Kolkata in the East of India to the South East of Asia through Myanmar's port of Sittwe, the latter makes ties between Mumbai and West Asia through the Iranian port of Chabahar on the shore of the Gulf of Oman. Indeed, it is the Cotton Road that has a strategic potential to contain the land-based belt by providing a fertile ground for Indian influence in Central Asia and Afghanistan. Located at a geostrategic position in the southwestern rim land between the Persian Gulf and the classic Heartland, in Mackinderian terminology, Iran would be a centrally geopolitical bridge between India and Eurasia.

From this point of view, the present article sets forth a new understanding of major driving forces lurking beneath the strategy of Mausam and its following impact on Iran's national interests. "What are the factors shaping the Indian grand strategy of Mausam?" This is the pivotal question that guides the analytical narrative of the present article. The article highlights the fact that Chinese and Indian increasing leverage in West Asia has raised regional 'Road Diplomacy'; a concept that shows the impact of diplomatic actions in shaping the trajectory of international and regional roads while, at the same time, revealing the consequences of these roads on states' diplomatic decisions and strategies. The recent emergence of several economic corridors comprised of regional and international transport networks and massive infrastructure investment has brought this concept to the fore in West Asia.

In following, the article sheds light on the impact of India's presence in West Asia, in general, and Iran, in particular, by explicating the role of Mausam. Furthermore, the present article

details India's special action in response to China and its policies in the periphery of Iran while the scope of Delhi policies under this new-crafted strategy in the region will also be examined. Finally, the present article briefly shows how this grand strategy affects Iran's national interests. In brief, the article argues that Iran's geostrategic location has framed the country as a key player in the implementation of the Indian Mausam. Combined with the Chinese interests in including Iran to its BRI, along with the US ongoing sanctions on Tehran, Tehran-Delhi cooperation on the Mausam will reconfigure the geopolitics of the region with a huge ramification for the power arrangement of the West Asia.

Keywords: "Mausam"; "New Silk Road"; "String of Pearls"; "Road Geopolitics"; "Road Diplomacy"

هند، راهبرد کلان «مائوسام» و منافع ملی ایران

مقاله پژوهشی

آرش رئیسی نژاد؛ استادیار گروه روابط بین الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)^۱

پذیرش: ۱۴۰۰/۰۹/۱۹

دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۲۷

صص: ۶۵-۹۴

۱. چکیده

راه ابریشم نوین یا ابتکار یک کمربند و یک راه، بلندپروازانه‌ترین طرح کلان در زمانه کنونی به شمار می‌آید که نمود اعمال قدرت چین در ورای مرزهایش است. از سویی، هند چندی است که در واکنش کوشیده است با راهبرد کلان نوینش، «مائوسام» راهبرد کلان طرح چینی را مهار کند. برای رقابت با ابتکار یک کمربند و یک راه، این راهبرد هندی بر دوره کتان و راه کالادان استوار است. از این دیدگاه، اقیانوس هند نقطه ثقل رقابت میان راه دریایی و راه ابریشم نوین و راهبرد کلان مائوسام است. در این مقاله به دنبال پاسخ این پرسش‌ها هستیم که راهبرد کلان مائوسام بر منافع ملی ایران چه تأثیری دارد؟ عوامل شکل‌گیری راهبرد کلان مائوسام چیست؟ پاسخ این پرسش‌ها، خوانشی تحلیلی از تأثیر حضور هند در غرب آسیا و به‌ویژه ایران را ارائه می‌کند. در پاسخ، این فرضیه مطرح می‌شود که مائوسام نوعی راهبرد مهار مهار است. همچنین با جزئیات، کنشگری ویژه هند در واکنش به چین و روش‌های آن در محیط پیرامونی ایران را بیان و گستره سیاست‌های دهلی در این منطقه را بررسی می‌کنیم. مهم‌تر اینکه نشان می‌دهیم جاده کتان هند بیشترین وابستگی را به بندر چابهار دارد و این بندر ژئواستراتژیک، دروازه ورود هند به اوراسیاست؛ موضوعی که نمایانگر تأثیر ژئوپلیتیکی راهبرد کلان مائوسام بر منافع ملی ایران از راه آماده کردن بستر راهبردی برای پذیرش ایران به‌عنوان چهارراه دالان‌های نوپدید بین‌المللی خواهد بود.

کلیدواژه‌ها: دیپلماسی راه، راه ابریشم نوین، راه کالادان، راه کتان، زنجیره مروراید، ژئوپلیتیک راه، مائوسام.

1. arash.reisinezhad@ut.ac.ir

۲. مقدمه

در یک دهه گذشته راه ابریشم نوین در کانون اقتصادی، سیاسی و فرهنگی جهان قرار گرفته است. نخستین بار، شی جین پینگ، رئیس جمهور چین در سفرش به قزاقستان در دانشگاه نظربایف از این طرح کلان با عنوان «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم»^۱ در سپتامبر ۲۰۱۳ رونمایی کرد (Xi Jinping, 2013). شی در سخنرانش گفت: «در منطقه راه ابریشم نوین، بازار محلی منطقه، ۳ میلیارد نفر سکونت دارند و از نظر گستره و ظرفیت بی سابقه است» (Xi Jinping, 2013).

سپس در ۳ اکتبر ۲۰۱۳، در سفر شی جین پینگ به اندونزی، طرح «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم»^۲ به عنوان مکمل مسیر زمینی مطرح شد. در سال ۲۰۱۴ هر دو مسیر پیش گفته در مسیرهای زمینی و دریایی ادغام و در مجموع «راهبرد یک کمر بند و یک راه»^۳ نام گرفت. شی جین پینگ ضمن تأکید بر ایجاد شبکه ارتباطی نزدیک با همسایگان بر پایه منافع دوجانبه و چندجانبه برای دستیابی همگانی به توسعه گفت: «امیدواریم کشورهای همسایه به افزایش ارتباط با چین تمایل داشته باشند. همچنین امیدواریم چین بتواند با همسایگان خود روابط قوی برقرار سازد».^۴ به گفته دولت چین، این طرح با هدف افزایش مشارکت و همکاری همه اعضا در حوزه اقتصادی و آزادسازی تجاری، در پی تسریع توسعه اقتصادی همه اعضا بر پایه مدل همکاری «برد-برد»^۵ است. در ۲۷ و ۲۸ آوریل ۲۰۱۹ دولت چین میزبان دومین نشست سران در پکن با موضوع «میزگرد مشترک رهبران» بود. اما نشست دوم توسط بیشتر رسانه‌های غربی نادیده گرفته شد و ایالات متحده و هند هر دو از فرستادن نماینده عالی رتبه خودداری کردند. این نشان از رقابت روزافزون هند و چین در میانه رقابت آمریکا با چین دارد.

رقابت پکن و دهلی در پهنه اقیانوس هند شکل گرفته است. اقیانوس هند که مسیر اصلی راه دریایی راه ابریشم نوین از پهنه آن می‌گذرد، برای دهه‌ها، به ویژه در میانه جنگ سرد در راهبرد کلان آمریکا جای نداشت. در عوض، این اقیانوس‌های اطلس و آرام بودند که محور راهبرد

1. Silk Road Economic Belt
2. The 21st Century Maritime Silk Road
3. One Belt-One Road Strategy
4. Xi Jinping, *The Governance of China*, Shanghai Press; Illustrated edition. 2014. p. 321.
5. Shuangying (双赢)

آمریکا به شمار می‌رفتند. اما چرخش قدرت در نظام بین‌المللی در دورهٔ پساجنگ سرد، اهمیت اقیانوس هند را دوجندان کرده است. ۴۰ درصد نفتکش‌ها از تنگهٔ هرمز در غرب اقیانوس هند و ۵۰ درصد کشتی‌های بازرگانی از تنگهٔ ملاکا در شرق آن گذر می‌کنند. به همین دلیل، به گفتهٔ رابرت کاپلان، اقیانوس هند صحنهٔ اصلی دریایی برای نگهداشتن یا ازدست‌دادن چیرگی قدرت برتر (آمریکا) در قرن بیست‌ویکم خواهد بود (Kaplan, 2016). اهمیت اقیانوس هند به معنای کاهش تأثیر رقابت قدرت در اقیانوس آرام نیست. با این حال، این مفهوم نوین «ایندوپاسیفیک (اقیانوس هند و آرام)» بوده است که محور راهبرد پنتاگون و قدرت‌های بزرگ قرار گرفته است. ایندوپاسیفیک حوزهٔ گسترده و دربردارندهٔ آب‌های گرمسیری اقیانوس هند، اقیانوس آرام غربی و مرکزی و دریا‌های میان این دو در منطقهٔ اندونزی است. از سال ۲۰۱۱، اصطلاح «ایندوپاسیفیک» به‌گونه‌ای فزاینده در گفتمان ژئوپلیتیک به‌کار برده می‌شود. نخستین بار در دههٔ ۱۹۲۰، این کارل هاوس هوفر، ژئوپلیتیسن برجستهٔ آلمانی این مفهوم را در کارهای دانشگاهی خود با عنوان «Indopazifischen Raum» به‌کار برد (Houshofer & Tambs, 2002 & Brehm). از آن زمان تا آغاز هزارهٔ سوم، برخی از تحلیلگران، گاهی از این مفهوم برای توصیف ارتباط ژئواکونومیک میان دو اقیانوس هند و آرام سود جستند. تا اینکه در مقالهٔ گورپیت خورانا، با عنوان «امنیت خطوط دریایی: چشم‌اندازهای همکاری هند و ژاپن» به‌کار برده شد (Khurana, 2007). از آن پس، تحلیلگران تأکید بر ارتباط امنیت میان دو اقیانوس را آغاز کردند تا آنکه شینزو آبه، نخست‌وزیر ژاپن در سخنرانی خود در پارلمان هند در اوت ۲۰۰۷ به «درهم‌تنیدگی اقیانوس هند و اقیانوس آرام» به‌عنوان «اتصال پویای دریا‌های آزادی و رفاه» در آسیای گسترده‌تر اشاره کرد (Khurana, 2007). از سال ۲۰۱۰ تاکنون اصطلاح ایندوپاسیفیک در حلقه‌های سیاست‌گذار هندی برجسته شده است و رهبری دهلی نو از آن استفاده می‌کند. مقامات آمریکایی نیز برای نخستین بار در سال ۲۰۱۳ استفاده از اصطلاح «هند و بخش آسیایی اقیانوس آرام» را آغاز کردند (Miles, 2007). در راهبرد امنیت ملی ۲۰۱۷ ایالات متحده، از مفهوم ایندوپاسیفیک به‌جای پاسیفیک و اقیانوسیه استفاده شد (NSR, 2017). این مفهوم در دیگر اسناد راهبردی بالادستی ایالات متحده در سال ۲۰۱۸ مانند «ارزیابی وضعیت هسته‌ای» (NPR, 2019) و «چکیدهٔ راهبرد دفاع ملی» برجسته شد (NDS, 2018). کوتاه اینکه کاربرد

گسترده این مفهوم ایندوپاسیفیک از سوی بسیاری از تحلیلگران سیاسی و استراتژیست‌های نظامی، بی‌تردید به دگرگونی «نقشه‌های ذهنی» راهبردی درباره چگونگی فهم جهان منجر می‌شود (Brewster, 2014). گذشته از آمریکا به‌عنوان رقیب اصلی چین و برخلاف بسیاری از کشورهای منطقه که می‌کوشتند به طرح کلان راه ابریشم نوین بپیوندند، هند مهم‌ترین قدرت آسیایی است که راه ابریشم نوین را تهدیدی برای امنیت ملی خود می‌داند. دهلی نو مسیر دریایی راه ابریشم چین را برهم‌زننده توان اعمال قدرت خود در اقیانوس هند می‌بیند. همچنین رهبران هند همکاری تنگاتنگ پکن و اسلام‌آباد و حضور چین در آسیای مرکزی را خطری برای امنیت ملی کشور خود می‌دانند. در نقطه مقابل، پاکستان از پشتیبانان جدی این طرح است. یک مسیر عمده این طرح، دالان اقتصادی چین و پاکستان است که کاشغر در چین شرقی را به گوادر در کرانه دریای عرب می‌پیوندد که این خود به افزایش قدرت اسلام‌آباد و چرخش موازنه قوا در جنوب آسیا به زیان هندوستان تعبیر شده است. جای شگفتی نبود که نشست دوم سران در پکن را بیشتر رسانه‌های غربی نادیده بگیرند و ایالات متحده و هند هر دو از فرستادن نماینده عالی رتبه خودداری کردند. کوتاه‌اینکه، رهبران هند، راه ابریشم نوین را به دیده تردید نگریسته و آن را راهی برای نفوذ بیش از پیش پکن در اقیانوس هند، آسیای مرکزی و غرب آسیا می‌بینند.

با وجود حساسیت نسبت به نفوذ روزافزون چین در اقیانوس هند و غرب آسیا، سیاست‌گذاران دهلی نو تا میانه دهه گذشته از تدوین راهبرد مناسب برای مهار پکن در مناطق پیرامونی خود ناتوان بودند. در کنار گسترش نیروی دریایی خود، یگانه تصمیم دهلی در دو دهه گذشته پیوستن به کواد بود. گروه «کواد»، با نام «گفت‌وگوی چهارجانبه امنیتی»،^۱ اتحاد راهبردی غیررسمی میان ایالات متحده آمریکا، هند، ژاپن و استرالیا است که با نشست‌های نیمه‌منظم، تبادل اطلاعات و تمرین‌های نظامی میان کشورهای عضو حفظ شده است. ریشه کواد، به گفت‌وگوی راهبردی سه‌جانبه^۲ بازمی‌گردد. این گفت‌وگوها مجموعه‌ای از نشست‌های سه‌جانبه، میان ایالات متحده، ژاپن و استرالیا برای همکاری‌های راهبردی بود که در ابتدا در سطح مقامات ارشد در سال ۲۰۰۲ تشکیل شد. سپس در سال ۲۰۰۵ به سطح وزیران ارتقا یافت. با افزوده شدن هند به این سه کشور، کواد شکل گرفت. این مجمع نخستین بار در مه ۲۰۰۷ با حضور نخست‌وزیر ژاپن، شینزو آبه و با حمایت معاون

1. Quadrilateral Security Dialogue (QUAD)

2. Trilateral Strategic Dialogue (TSD)

رئیس‌جمهور، دیک چنی از ایالات متحده، نخست‌وزیر استرالیا، جان هوارد و نخست‌وزیر هند، مانموهان سینگ شکل گرفت. قرار بود کواد مقدمه شکل‌گیری «قوس دموکراسی آسیایی»^۱ شامل کشورهای آسیای مرکزی، مغولستان، شبه‌جزیره کره و دیگر کشورهای جنوب‌شرقی آسیا باشد، تقریباً همه کشورهای حاشیه چین، به جز خود چین. به نظر می‌رسید که یک «ناتوی آسیایی» از دل کواد برای مهار سازمان چین محور شانگهای بنیان گذاشته شود. این بدین معنا بود که در درازمدت، ایالات متحده به دنبال سیاست محاصره چین با سازماندهی مشارکت راهبردی با کشورهای حاشیه آن است (Lee, 2009). از این رو، تمرینات نظامی مشترک بی‌سابقه‌ای با عنوان «رزمایش مالابار» در خلیج بنگال در سپتامبر ۲۰۰۷ نخستین نمود این همکاری نظامی شد (Chelleaney, 2008). کوتاه‌اینکه، برپایی کواد نتیجه مستقیم سیاست خارجی و امنیتی چین در اقیانوس هند و آرام‌تلقی شد (The Washington Times, 2009). اما به دلیل اعتراض دیپلماتیک رسمی دولت چین، خروج استرالیا در فوریه ۲۰۰۸ اندکی پس از روی کار آمدن نخست‌وزیر، کوین رود (بدون مشورت ایالات متحده) (Gordon, 2009)، پیروزی یاسوو فوکودا به جای آبه و گرم‌ترشدن روابط پکن و توکیو، سفر مانموهان سینگ به چین و البته ناتوانی آمریکا در تمرکز بر مهار چین به واسطه بحران اقتصادی، همه همکاری‌های هم‌راستا با کواد را تضعیف کرد. در همین زمینه، رهبران دهلی نو راهبرد کلان راهبرد خود، مائوسام را تدوین کردند. کوشش هند برای این مسئله، دهلی نو را به شریک راهبردی آمریکا در اقیانوس هند برای مقابله با چین تبدیل کرده است، اما به دلیل پرهیز روزافزون هند از ورود به رابطه پیروی^۲ با آمریکا به برآمدن راهبرد کلان مستقل خود انجامیده است. به بیانی، هندی‌ها تلاش می‌کنند قدرت مستقلی باشند. اگرچه شریک راهبردی آمریکا در منطقه هستند. مهم‌تر اینکه، این راهبرد کلان تأکید زیادی بر بندر چابهار و جایگاه ژئواستراتژیک ایران داشته است. در این مقاله به عوامل شکل‌گیری مائوسام و پیامدهای این راهبرد کلان بر منافع ملی ایران می‌پردازیم.

1. Asian Arc of Democracy

2. Bandwagoning

۳. پیشینه پژوهش

برخلاف راه ابریشم نوین، کمتر نوشته‌ای به راهبرد کلان مائوسام و راه کتان هند پرداخته است. در نوشته‌های علمی به زبان فارسی نیز این مفهوم را ندیدیم. با این حال، نوشته‌ها و کتاب‌هایی به رقابت دهلی و پکن، به‌ویژه در اقیانوس هند پرداخته‌اند. در رابطه با رقابت نوین هند و چین در اقیانوس هند نوشته‌هایی را می‌توان نام برد که این رقابت و پیامدهای آن برای سیاست بین‌الملل را بررسی و تحلیل کرده‌اند. کتاب «مانسون: اقیانوس هند و آینده قدرت آمریکا» نوشته رابرت دی. کاپلان از مهم‌ترین کتاب‌هایی است که در این زمینه نوشته شده است. کاپلان در این کتاب به این نکته اشاره می‌کند که اقیانوس هند مرکز اصلی بازی‌های بین‌المللی در قرن بیست‌ویکم خواهد بود. به نظر او این منطقه محل جدیدی برای «بازی بزرگ» و رقابت میان کشورهای آمریکا، چین و هند است که با کم‌شدن اهمیت اروپا و روسیه، محل اصلی مناقشات جهانی مانند تغییرات آب‌وهوایی، دسترسی به انرژی و سیاست‌های افراط‌گرایانه در آینده خواهد بود. چنین منطقه گسترده‌ای از اندونزی تا شاخ آفریقا، میلیاردها نفر را در خود جای داده و محل انتقال بیش از ۷۰ درصد نفت و محصولات مشتق از آن در سطح جهان است. با وجود این، در منطقه اقیانوس هند خلأ قدرتی جهانی احساس می‌شود. این موضوع موجب افزایش رقابت قدرت‌های جهانی برای تأثیرگذاری در این منطقه می‌شود.

جان گرافانو و اندرو دیو در کتاب «جریان‌های عمیق و جزر و مدهای رو به افزایش» به اهمیت اقیانوس هند در سیاست بین‌الملل نگاهی چندجانبه دارند و به رقابت هند و چین در این اقیانوس و ادراک پاکستان، چین، هند و آمریکا از این منطقه می‌پردازد. در این کتاب با همه ارزشمندی و اهمیتش توجهی به نقش آفرینی ایران و بندر چابهار در حاشیه اقیانوس نشده است. کتاب «راهبرد دریایی هند» نوشته شیشیر اوپادهایا کتاب مهم و جدیدی است که درباره اقیانوس هند نوشته شده است. اوپادهایا در این کتاب بیشتر به رویکرد کلی هند به اقیانوس هند و رقابت دریایی با چین می‌پردازد و کمتر به حضور هند در چابهار و رقابت چابهار و گوادر و نیز اهمیت راهبردی چابهار پرداخته است. راجش بسرور و دیگران در کتاب «رقابت دریایی هند و چین»، رقابت هند و چین را براساس معمای امنیت تحلیل می‌کنند. در این کتاب باوجود چارچوب مفهومی ارزشمندی که دارد توجهی به رقابت هند و چین در حاشیه اقیانوس نشده است. برتیل لیتنر در

کتاب «گران‌ترین مروارید»، تأثیر راه دریایی، راه ابریشم نوین چین را بررسی می‌کند. با وجود بیان جزئیات و استدلال‌های منسجم، این کتاب به راهبرد کلان هند و تأثیر آن بر غرب آسیا نمی‌پردازد.

در واقع، موضوع رقابت ژئوپلیتیک بین هند و چین در اقیانوس هند، موضوعی به نسبت جدید و در جریان است. پژوهشگران زیادی متغیرهای تأثیرگذار بر روندهای راه ابریشم نوین را بررسی و تحلیل کرده‌اند. نکته اصلی این نوشته‌ها، مستقیم یا غیرمستقیم، رقابت ژئوپلیتیکی چین و آمریکا و تأثیر راه ابریشم نوین بر دستیابی به برتری جهانی است. این پژوهش‌ها با وجود نکته‌های فراوانی که دارند متمرکز بر چین هستند. همچنین از نگاه بازیگران خارج از منطقه به این رقابت پرداخته‌اند. با این حال، نوشته‌های اندکی را می‌توان درباره پیامدهای راهبرد کلان مائوسام بر آسیای غربی همراه با جزئیات گسترده و بررسی ژرف یافت. در این مقاله می‌کوشیم هرچند محدود ادبیات این حوزه و ابعاد مغفول‌مانده آن را گسترش دهیم. برای پرکردن این خلأ پژوهشی با نگاهی جامع و بررسی ژرف، همه پیامدهای تأثیرگذار طرح کلان مائوسام بر منافع سیاسی، فرهنگی و اقتصادی ایران و منافع ملی کشور را بیان می‌کنیم.

۴. چارچوب مفهومی و ژئوپلیتیک راه

چارچوب نظری کتاب پژوهش بر خوانشی سه‌حوزه‌ای و سه‌سطحی از ژئوپلیتیک استوار است. ژئوپلیتیک در پی تحلیل تأثیرات جغرافیا بر سیاست است. ژئوپلیتیک درباره چگونگی تأثیر عوامل جغرافیایی بر روابط میان دولت‌ها و تلاش برای سلطه جهانی بحث می‌کند (Foster, 2006). همچنین ژئوپلیتیک خوانش و کنش فضایی روابط بین‌الملل است، به گونه‌ای که سیاست جهانی، منطقه‌ای و محلی بعد ژئوپلیتیک داشته باشند. از این رو، ژئوپلیتیک قدرت، جغرافیا و نظم سلطه جهانی را به هم پیوند می‌زند. شایان توجه اینکه، ژئوپلیتیک به وسیله پیوند زدن جغرافیای فیزیکی با کشمکش بر سر قدرت، زمینه تصورات راهبردی نیز می‌شود. علاوه بر این، ژئوپلیتیک بر نقش محدودیت‌ها و فرصت‌های جغرافیایی در اجرای سیاست تأکید دارد. چنین مجموعه‌ای از تهدیدها و فرصت‌ها، خود نیز جنبه‌های سیاسی، فرهنگی و اقتصادی دارد. از این دیدگاه، نظریه محی‌الدین مصباحی، چارچوب نیرومندی را برای تکامل و پویایی راه ابریشم نوین فراهم می‌کند. این

چارچوب، دیدگاه سه‌گانه‌ای از سیستم بین‌الملل را با سه ساختار متمایز سیاسی - نظامی، هنجاری - اجتماعی و اقتصادی ارائه می‌دهد (Mesbahi, 2011). چنین چارچوبی از پیوند این سه ساختار با عوامل جغرافیایی نشان می‌دهد که ردپای ریشه‌ها و پیامدهای این طرح کلان را می‌توان در سه حوزه ژئوپلیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح بین‌المللی، منطقه‌ای و داخلی یافت. به این ترتیب، چارچوب نظری این مقاله، نقش بزنگاه‌های مهم تاریخی، نیروها (داخلی و خارجی) و بازیگران (تصمیم‌گیران و نخبگان و نهادها) را نشان می‌دهد که نقش مهمی در مسیر راه ابریشم نوین بازی می‌کنند.

این چارچوب نظری نمایانگر اهمیت عوامل ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر در راه‌اندازی و سویه‌دالان‌های زمینی (کمربند) و راه دریایی راه ابریشم نوین است. اما این اهمیت دوسویه خواهد بود. هم این عوامل را می‌توان پیش‌ران راه‌اندازی و سویه‌ راه ابریشم نوین دید. هم می‌توان پیامدها و تأثیرات راه‌اندازی و گسترش این دالان‌ها و راه دریایی در این سه حوزه و سه سطح یافت. به بیان دیگر، عوامل ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی سبب شکل‌گیری شاهراه‌ها و سویه‌های آن‌ها می‌شوند. همچنین راه‌اندازی این شاهراه‌ها، پیامدهای ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر در این سه سطح خواهند داشت. این دوسویه‌بودن، تأثیر راه و ژئوپلیتیک را می‌توان «ژئوپولیتیک راه»^۱ نامید. به بیانی، ژئوپلیتیک راه به درهم‌تنیدگی و برهم‌کنش ژئوپلیتیک و راه استوار است. در اینجا ژئوپلیتیک در معنای عام به کار می‌رود و دربردارنده دیگر حوزه‌های ژئوکالچر و ژئواکونومی هم هست. کوتاه اینکه ژئوپلیتیک راه به نقش عوامل ژئوپلیتیک در شکل‌گیری و سویه‌ راه، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی اشاره دارد. همچنین به تأثیر راه‌اندازی راه بر چیدمان ژئوپلیتیک منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند. ژئوپلیتیک راه، تنها به عرصه نظری محدود نمی‌شود و مفهومی است که سویه‌های کنش و عاملیت دولت‌ها را نشان می‌دهد. چنین درهم‌تنیدگی نظر و کنش را در عرصه «دیپلماسی راه»^۲ می‌بینیم. مفهوم دیپلماسی راه به برهم‌کنش شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با دیپلماسی اشاره دارد. از یک سو، دیپلماسی راه به نقش کنش‌های دیپلماتیک در شکل‌گیری و سویه‌ راه، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی می‌پردازد. از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی راه بر دیپلماسی منطقه‌ای

1. Road Geopolitics
2. Road Diplomacy

و بین‌المللی تمرکز می‌کند. به بیان دیگر، شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی رفتاری را برای کنش‌ورزی دیپلماسی فراهم می‌کند و در سوی مقابل، دیپلماسی به راه‌اندازی یا شکل‌نگرفتن شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی می‌انجامد.

۵. روش و منابع پژوهش

در این مقاله با روش توصیفی و تحلیلی راه ابریشم نوین را تبیین می‌کنیم. برای نشان‌دادن سویه‌های راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر آسیای مرکزی از منابع مکتوب، اسناد و گزارش‌های راهبردی استفاده کرده‌ایم. همچنین با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای به جمع‌آوری داده‌های منتشرشده اینترنتی، مسئله پیش رو را تبیین و تحلیل می‌کنیم.

۶. راه ابریشم نوین و زنجیره مروارید

راه ابریشم نوین دربردارنده دو مسیر تجاری کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی است. مسیر زمینی یا همان کمربند راه ابریشم نوین، در پی پیوند اروپای توسعه‌یافته با آسیای در حال توسعه است. کمربند راه ابریشم نوین دربردارنده دالان‌هایی است که تاکنون شش مورد آن در مرحله طراحی یا در دست ساخت هستند: ۱. دالان اقتصادی چین، مغولستان و روسیه؛^۱ ۲. دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین؛^{۲ ۳} ۳. دالان اقتصادی چین، آسیای میانه و آسیای غربی؛^{۳ ۴} ۴. دالان اقتصادی چین و پاکستان؛^{۴ ۵} ۵. دالان اقتصادی شبه‌جزیره هند و چین؛^{۵ ۶} ۶. دالان اقتصادی بنگلادش، چین، هند و میانمار^۶ (نقشه ۱).

1. China – Mongolia – Russia Economic Corridor (CMREC)
2. New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)
3. China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)
4. China – Pakistan Economic Corridor (CPEC)
5. China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)
6. Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)

نقشه ۱. یک کمربند و یک راه^۱: نویسنده



مسیر دریایی این کمربند کرانه‌های چین را از راه دریای چین جنوبی و اقیانوس هند به جنوب شرقی آسیا، اندونزی، هند، شبه‌جزیره عربستان، سومالی، مصر و اروپا پیوند می‌دهد و شامل دریای چین جنوبی، تنگه مالاکا، اقیانوس هند، خلیج بنگال، دریای عرب، دریای عمان، خلیج فارس و دریای سرخ است. این راه دریایی تلاشی است برای مدرن‌سازی، ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات بندرها و مسیرهای لجستیکی از چین به جنوب شرقی و جنوب آسیا، خاورمیانه و شرق آفریقا. راه ابریشم دریایی دربردارنده بخش پرجمعیت و پرمصرفی از جهان خواهد بود. منطقه‌ای که مکان زندگی ۴۲ درصد از جمعیت جهان و ۲۵ درصد از تولید ناخالص داخلی آن، به‌استثنای چین است (Baker McKenzie, 2018). بی‌تردید در دهه‌های آینده در این بخش از جهان شرکت‌های چندملیتی از همه کشورهای، فرصت‌های شایان توجهی پیدا خواهد کرد.

مهم‌تر اینکه، پکن به‌وسیله «زنجیره مروارید»^۲ خود سودای اعمال قدرت در اقیانوس هند را دارد. مروارید به پایگاه‌های نظامی فرادریایی و بندرهای تجاری حاضر یا بالقوه چینی اشاره دارد. زنجیره نیز شامل شبکه‌ای از چنین مرواریدها در گستره‌ای پهناور از کرانه دریایی چین تا شاخ آفریقا است که به‌وسیله نیروی دریایی چین به‌هم پیوند زده می‌شود. این شبکه شامل خطوط دریایی مهمی

1. <https://www.beltandroad.news/six-major-economic-corridors-under-belt-road-initiative/>

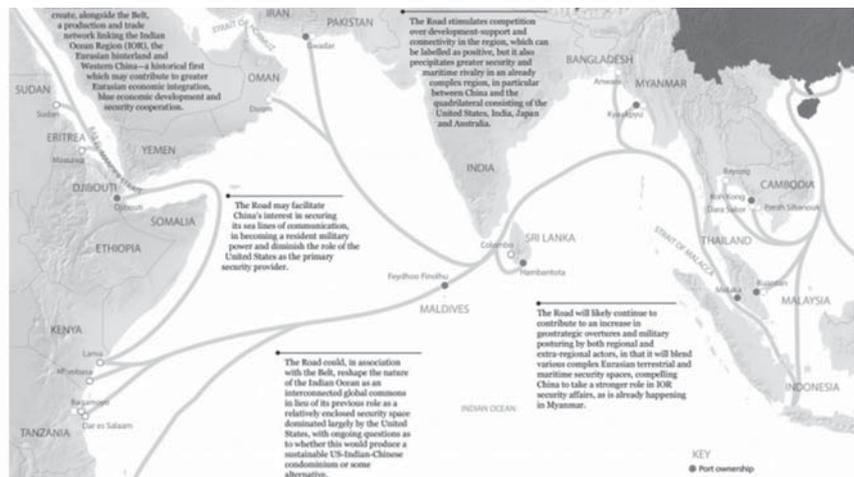
2. String of Pearls

است که گلوگاه‌های ژئواستراتژیک تنگه مالاکا، تنگه هرمز و تنگه باب‌المنذب را احاطه می‌کنند. به‌طور مشخص، این زنجیره پایگاه‌ها و بندرهای چینی در میانمار، بنگلادش، سریلانکا، مالدیو و پاکستان را دربردارد. مفهوم ژئوپلیتیکی زنجیره مروارید را نخستین بار شرکت بوز آلن همیلتون در گزارشی برای رامسفلد، وزیر دفاع وقت آمریکا به‌کار برد. سپس در گزارش داخلی وزارت دفاع آمریکا، آینده‌انرژی در آسیا، در سال ۲۰۰۵ بر آن تأکید شد (Khurana, 2008). در سال ۲۰۰۸ دیوید شین پیش‌بینی کرد که چین ظرفیت ناوها و کشتی‌های خود را برای پشتیبانی از خطوط منابع حیاتی از آفریقا و خاورمیانه به چین گسترش خواهد داد (Economist, 2013). پایگاه دریایی گسترده چین در جزیره هاینان، نخستین مروارید این زنجیره است (Blasko, 2019). جزایر مورد مناقشه پاراسل، به‌ویژه بزرگ‌ترین جزیره آن، جزیره وودی، جزیره پراتاس، جزیره ورکر بنکر، جزیره اسکاربورو، جزیره بنک مکلسفیلد و جزایر اسپارتلی از جمله مرواریدهای بالقوه این زنجیره در منطقه اقیانوس آرام هستند. چین همچنین به‌دنبال دورزدن تنگه مالاکا به‌وسیله حفر کانالی در کرا ایسموس در تایلند است. شاید این بندر کارکردی همانند کانال پاناما داشته باشد و راه رسیدن چین به اقیانوس هند را کمتر کند. مهم‌تر اینکه این کانال از وابستگی چین به تنگه مالاکا می‌کاهد و چین چشم اسفندیار خود را با راه‌اندازی این کانال می‌پوشاند. با این هدف، پکن به بانکوک، وام بیست میلیارد دلاری پیشنهاد داده است (Brewster, 2011). مراکز چینی همسانی نیز در میانمار، مالدیو، سریلانکا و بنگلادش راه افتاده‌اند. چین با حمایت از دولت نظامی ناپیی داو موفق شد ۷۰ درصد از سهام بندر مهم راهبردی کیاوک پیانو، در کرانه خلیج بنگال و در استان راکین را به‌منظور ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در اختیار گیرد. این بندر دسترسی زمینی چین را به اقیانوس هند باز نگه داشته است و شاید مسیر جایگزینی برای واردات انرژی از راه تنگه مالاکا باشد.

چین طرح بزرگی را برای برپایی مرکز بازرگانی در هامبانتوتا، واقع در سریلانکا آغاز کرده است. بندر چیتاگونگ در بنگلادش از مهم‌ترین مرواریدهای بالقوه این زنجیره خواهد بود که به‌واسطه نزدیکی آن به قلمرو هند، می‌تواند قدرت مانور دریایی دهلی را محدود کند (Times Eurasian, 2018). بندر ماراثو آتل در مالدیو نیز از دیگر مرواریدهای بالقوه این زنجیره محسوب می‌شود. استراتژیست‌های هندی همچنین بر این باورند که چین از سال ۱۹۹۹

تاکنون در حال ساخت پایگاه بزرگ زیردریایی در آنجاست. با حضور چین در جیبوتی و پورت سودان زنجیره مروراید چین تا شاخ آفریقا و دریای سرخ نیز گسترش یافته است. در این زمینه، چین ساختن خط آهن خارطوم - پورت سودان را برای تسهیل صادرات نفت از سودان به چین آغاز کرده است (Kostecka, 2012). پکن همچنین در بندر باگومویو در تانزانیا، بیش از ده میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرد (Devonshire-Ellis, 2013). گفته می‌شود که هدف اصلی چین در تانزانیا تنها به انرژی محدود نمی‌شود و ساخت پایگاهی دریایی هدف نهایی است (Perlez, 2012). کوتاه اینکه، اقیانوس هند پهنه آبی اعمال قدرت چین خواهد بود (نقشه ۲).

نقشه ۲. راه ابریشم دریایی^۱: نویسنده



هند بزرگ‌ترین قدرتی است که پس از آمریکا در طرح راه ابریشم نوین کنار گذاشته شده است. این موضوع در تاریخ و ژئوپلیتیک راه ابریشم ریشه دارد. راه ابریشم باستانی از هند نمی‌گذشت، گو اینکه مسیرهای فرعی آن از آسیای مرکزی به دره کابل، پنجاب و سرانجام هند می‌رسید. از همین مسیر فرعی بود که راهبان بودایی چینی فا هین و هسونگ تسانگ از راه ایران شرقی به هند رسیدند. همچنین به نظر می‌رسد دادوستد ابریشم چینی و کتان هندی در کنار گسترش آیین بودا، میان این دو تمدن بزرگ آسیایی برای دوهزار سال برقرار بوده است. در واقع، گسترش آیین بودایی از هند به آسیای مرکزی، چین، سریلانکا و جنوب شرقی آسیا، تقاضا برای کتان را بیشتر

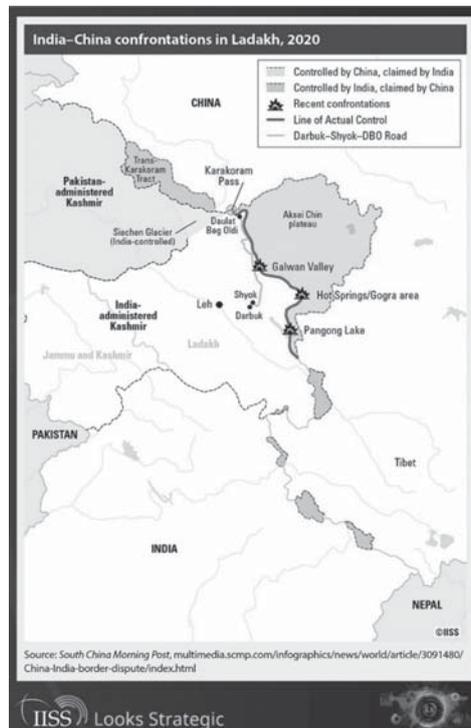
1. <https://www.sipri.org/news/2018/new-report-21st-century-maritime-silk-road>

کرده بود، چراکه راهبان بودایی با تکیه بر آموزه آهیمسا (پرهیز از خشونت) پوشیدن پارچه ابریشم را ممنوع کرده بودند. ساخت ابریشم به جوشاندن پيله‌های کرم توت و نابودی کرم‌های ابریشم برای بیرون کشیدن نخ ابریشم نیاز داشت. با وجود چنین تاریخی، از نیمه دوم قرن بیستم، دو کشور روابط نه چندان گرمی داشته‌اند. تسخیر بخشی از کشمیر به دست ارتش چین در سال ۱۹۶۲، پشتیبانی پکن از اسلام‌آباد در برابر دهلی نو که در طول جنگ سرد از حمایت مسکو برخوردار بود، استقرار سلاح‌های هسته‌ای چینی در فلات تبت و درگیری‌های مداوم مرزی در آروناچال پرادش و مرزهای هیمالیا، همه نمایانگر ژرفا و تداوم این رابطه پرتنش میان دو کشور است. کوتاه اینکه، دهلی نو از همان لحظه ایجاد هند در سال ۱۹۴۷ در جنگ و تعادل در برابر پکن بوده است.

برآمدن طرح بزرگ راه ابریشم بر رابطه دو کشور نیز تأثیر گذاشته است. تحقق کمربند زمینی این طرح کلان، دستیابی هند به آسیای مرکزی را با مشکل مواجه خواهد کرد. همچنین ابتکار یک کمربند و یک راه، پیوندهای اسلام‌آباد و پکن را نیرومندتر و رقیب سنتی هند در آسیای جنوبی را تقویت می‌کند. با روی کار آمدن ناراندرا مودی در سال ۲۰۱۴ این رابطه پرتنش تر هم شد. مودی اندکی پس از زدو خورد مرزی میان چین و هند در نزدیکی مرز بوتان، به نخست‌وزیری هند دست یافت. با این حال رقابت میان چین و هند را نباید به تنش شخصی میان شی و مودی تقلیل داد. ابتکار یک کمربند و یک راه بر تنش در قلب آسیا میان هند و چین افزوده است. زیرمن گلوگاه‌های ترابری را مانعی برای یکپارچگی اقتصادی در آسیای مرکزی می‌بیند (Zimmerman, 2015). به همین دلیل، راه قراقرم^۱ را گلوگاه ترابری دالان اقتصادی چین و پاکستان^۲ و نقطه پیوندگاه سین‌کیانگ با شمال پاکستان می‌خواند. گذشته از دور از دسترس بودن آن و کوهستانی بودن منطقه راه قراقرم از استان گیلگیت بالتیستان (ناحیه کشمیر در کنترل پاکستان) عبور می‌کند. مسئله‌ای که سبب تنش با هند، رقیب اصلی آسیایی چین شده است. با ساخته شدن راه قراقرم و راه افتادن خط اتوبوسرانی آن، وزارت خارجه هند بارها آن را نقض حاکمیت و تمامیت ارضی هند دانسته و دهلی نو تا به امروز توافق‌نامه ۱۹۶۳ مرزی چین و پاکستان را نپذیرفته است (نقشه ۳).

1. Karakoram Road – KKH
2. The China Pakistan Economic Corridor – CPEC

نقشه ۳. تنش‌های مرزی هند و چین^۱



مهم‌تر آنکه راه دریایی ابریشم نوین سبب «هراس محاصره‌شدگی»^۲ در میان سیاست‌گذاران و استراتژیست‌های هندی شده است. از نگاه دهلی بنیان ژئوپلیتیکی چین هراسی «زنجیره مروارید»^۳ چینی است (نقشه ۴). ترکیب این زنجیره با دالان اقتصادی چین و پاکستان که دسترسی پکن را در بندر گوادر به دریای عرب میسر می‌کند، قلمرو هند را محاصره کرده است (Indiatimes, 2017). به بیان دیگر، خوانش ژئوپلیتیکی هند از راه ابریشم نوین، بر هدف تهاجمی چین در منطقه اقیانوس هند^۴ استوار است که شاید سبب تنگناهای بازرگانی، اعمال

1. <https://www.abc.net.au/news/2020-06-17/what-is-behind-the-india-china-border-dispute-lac/12363348>

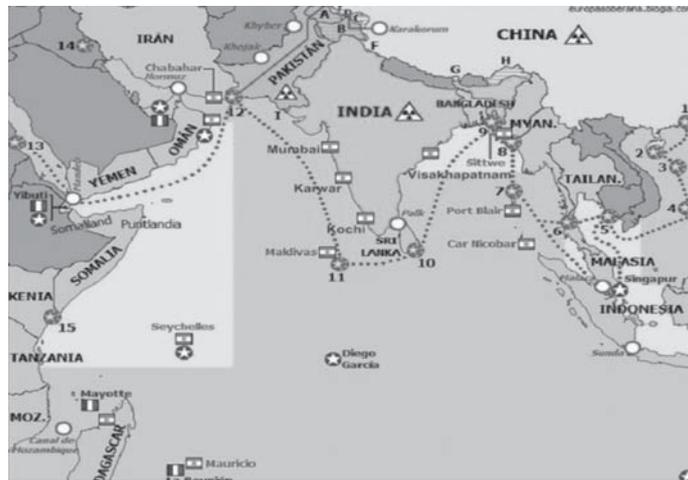
2. Encirclement Fear

3. String of Pearls

4. Indian Ocean region (IOR)

قدرت دریایی و حتی خطر تسخیر ارضی علیه هند باشد (Lintner, 2019). بی‌جهت نیست که هند زنجیره مروارید را تهدیدی سخت علیه امنیت ملی، سیاست منطقه‌ای و تمامیت سرزمینی خود می‌بیند (Times, 2018). به همین دلیل، زنجیره مروارید از مهم‌ترین مفاهیم در همه گزارش‌ها و سیاست‌های تجویزی یا توصیفی هندی از راه ابریشم چین است (Shrivastava, 2013). شگفتی‌انگیز نیست که بسیاری از مقامات هندی، نسبت به زنجیره مروارید واکنش نشان داده‌اند. فونچوک استوبدان، سفیر پیشین هند، چین و پاکستان را به دنباله‌روی از «نیت راهبردی برای محاصره هند» متهم کرد (Vajpeyi, 2011). دوباره در مه ۲۰۱۵ وزارت امور خارجه هند نسبت به دالان اقتصادی چین و پاکستان واکنش نشان داد (Misra, 2010). با وجود تأکید چینی‌ها بر نبود تهدید علیه هند (Peerzada, 2011)، مقامات هندی به واکنش علیه دالان و زنجیره ادامه داده‌اند. حتی مانیش تواری، رهبر حزب کنگره هند نیز، بر این مسئله تأکید کرد که اگر دالان چین و پاکستان امنیت ملی هند را تهدید کند، دهلی حق برخورد با آن را دارد (The Tribune, 2015). به بیان دیگر، مقامات هندی از جمله ژنرال چاترجی، سیاست خارجی چین را بخشی از راهبرد «برش سلامی» می‌بینند (Chatterji, 2020).

نقشه ۴. زنجیره مروارید چین و محاصره هند^۱



1. <https://www.indiatimes.com/news/india/here-is-all-you-should-know-about-string-of-pearls-china-s-policy-to-encircle-india-324315.html>

رقابت اصلی پکن و دهلی اما در پهنه آبی اقیانوس هند رخ داده است. رابرت دی کاپلان با تأکید بر رقابت آمریکا، چین و هند می‌گوید: «پویایی قدرت بین‌المللی در قرن بیست‌ویکم در اقیانوس هند پدیدار خواهد شد. ... رقابت چین و هند در حوزه ناوها بیش از پیش آشکار خواهد شد» (Kaplan, 2010). به گفته جیمز هولمز و اندرو وینر و توشی یوشیهارا، بی‌تردید حضور چین در اقیانوس هند و حضور کشتی‌های بازرگانی و ناوهای جنگی آن بر رقابت دهلی نو و پکن می‌افزاید (Holmes & Winner & Yoshihara, 2009). به بیانی، راه ابریشم دریایی چین، اقیانوس هند یعنی حیات خلوت دیرینه هند را نشانه گرفته است. به همین دلیل، شرایط اتحاد راهبردی ضدچینی میان هند و آمریکا با سرعت بیشتری ایجاد می‌شود. برای مهار قدرت چین در اقیانوس هند، همکاری راهبردی با آمریکا برای هند موضوعی حیاتی است. از آنجا که راهبرد کلان آمریکا، جلوگیری از چیرگی یک قدرت بر نیمکره شرقی است، همان‌گونه که آمریکا قدرت برتر در نیمکره غربی است، همکاری با یکی از قدرت‌های سنتی (هند) علیه دیگری (چین) ضروری خواهد بود. به همین دلیل، جلوگیری از سلطه چین بر اقیانوس هند، مهم تلقی می‌شود. بی‌جهت نیست که هند مهم‌ترین شریک امنیتی آمریکا و فرماندهی حوزه اقیانوس آرام ایالات متحده^۱ در حوزه اقیانوس هند^۲ است. در واقع، نزدیکی به هند، بخش مهمی از راهبرد چرخش به آسیای آمریکا محسوب می‌شود و روابط نیرومند و پایدار با دهلی در مرکز این راهبرد قرار دارد. از این رو، هند و ایالات متحده ده‌ها تمرین مشترک نظامی انجام داده‌اند.

همچنین نیروی دریایی هند «دکترین دریایی هندی» را که سند مهمی برای ترسیم راهبردهای نیروی دریایی هند بود در سال ۲۰۰۷ تدوین کرد. این سند جاه‌طلبی بلندپروازانه دهلی را در گستره‌ای از تنگه هرمز تا تنگه مالاکا نشان می‌دهد و بر نیاز به حفاظت از خطوط دریایی و کنترل گلوگاه‌های بازرگانی اقیانوس هند تأکید می‌کند (Josy, 2009). در همان سال، هند دومین پست شنود نظامی فرادریایی خود را در شمال ماداگاسکار، برای کنترل گذر دریایی از کانال موزامبیک باز کرد. هند همچنین به دنبال برپایی ایستگاه رادیویی در مالدیو است. بر پایه سند

1. USPACOM

2. Indian Ocean Region—IOR; White House article on U.S.-India Joint Strategic Vision, <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/01/25/us-india-joint-strategic-vision-asia-pacific-and-indian-ocean-region>.

راهبردی امنیت دریایی هند «تضمین امنیت دریاها» در سال ۲۰۱۵ اقیانوس هند در سیاست خارجی این کشور ارجحیت مرکزی دارد. هدف اصلی این راهبرد، دستیابی به برتری در اقیانوس و نگهداشتن این چیرگی است. کوتاه اینکه، هند می‌کوشد حیاط خلوت خود در اقیانوس هند را حفظ کند که توسط راه ابریشم دریایی نوین به چالش کشیده است و چنین کوششی پیش‌درآمد «بازی بزرگ» نوینی در اقیانوس هند خواهد بود (Singh, 2015).

۸. راهبرد کلان مائوسام و راه کتان

همان‌گونه که پیش‌تر گفتیم، هند بزرگ‌ترین قدرتی است که پس از آمریکا از راه ابریشم نوین کنار گذاشته شده و رهبران دهلی‌نو با دیده تردید و بی‌اعتمادی به این طرح می‌نگرند. گذشته از تاریخ راه ابریشم و تنش‌های پیوسته با چین کمونیست، رهبران هند همواره نگران اتحاد راهبردی پکن با پاکستان و مانور قدرت چین در اقیانوس هند بوده‌اند. در واقع، ابتکار یک کمربند و یک راه، پیوندهای اسلام‌آباد و پکن را نیرومندتر و رقیب سنتی هند در آسیای جنوبی را تقویت می‌کند و بر توان تنش در آسیا میان هند و چین افزوده است. همچنین تحقق طرح کلان ابتکار یک کمربند و یک راه دستیابی هند به آسیای مرکزی را با مشکل روبه‌رو خواهد کرد. با وجود نیاز به اتحاد با آمریکا در مهار چین، برخی از استراتژیست‌های هندی با اشاره به حضور آمریکایی‌ها در عراق، دشمنی با ایران و مخالفت با حضور کشتی‌های جنگی آمریکایی با قابلیت هسته‌ای در ساحل جنوب هند، با افزایش همکاری نظامی آمریکا با هند مخالفت می‌کردند. پیش از این، آمریکایی‌ها از دهلی درخواست میزبانی دائمی شناورهای نیروی دریایی آمریکا در گوا یا کوچی کرده بودند. بسیاری از این تحلیلگران هندی بر آن بودند که تلاش‌های آمریکا برای شکل‌دهی به پیمان‌های امنیتی در آسیا، نه به «قرن آسیایی» بلکه به «قرن آمریکایی در آسیا» می‌انجامد (Varadarajan, 2007). از این‌رو، آن‌ها بر شکل‌گیری راهبرد کلان مستقل هندی برای مهار چین در اقیانوس هند تأکید داشتند.

این نگاه بدبینانه هند به راه ابریشم نوین پیش‌درآمد ارائه راهبرد کلان مائوسام از سوی دهلی‌نو شده است (نقشه ۵). مائوسام به دنبال برپایی پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی هند بر پایه ایجاد جهان اقیانوس هند با محوریت دهلی‌نو است. این جهان اقیانوس هند در بردارنده

آفریقای شرقی، جنوب ایران، سریلانکا و آسیای جنوب شرقی خواهد بود. مائوسام تاکنون دو طرح کلان را معرفی کرده است: «راه کتان»^۱ و «راه کالادان»^۲. راه کتان، هند را از ایران به افغانستان و آسیای مرکزی پیوند می‌دهد. این راه بندر مومبای و کندلا را به چابهار وصل می‌کند و سپس از راه شبکه راه‌های ایران، به زرنج و هرات در افغانستان غربی دسترسی خواهد داشت. از این راه، هند به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه با پیمودن کرانه شرقی دریای مازندران وصل شود. این راه، دسترسی دریایی ۴۵ روزه هند به اروپای شمالی را به نصف کاهش می‌دهد. مسیر جدید ۳۰ درصد ارزان‌تر و ۴۰ درصد کوتاه‌تر از مسیر دریای عرب، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه، اقیانوس اطلس، دریای شمال و دریای بالتیک است. همچنین دستیابی به آسیای مرکزی از راه ایران، هند تشنه انرژی آسیای مرکزی را بی‌نیاز می‌کند. همچنین هند در رتبه چهارم بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی برق قرار دارد و نیازمند منابع طبیعی انرژی هیدرولیکی آسیای مرکزی است. در کنار راه کتان، راه کالادان، با عنوان رسمی طرح چندمنظوره حمل‌ونقل کالادان،^۳ نیمه شرقی راهبرد کلان مائوسام را دربردارد. این راه، طرحی ۴۸۴ میلیون دلاری است که از راه دریا، بندر کلکته را در شرق هند، به بندر سیتوه در استان راکین میانمار متصل می‌کند. سپس بندر سیتوه را به واسطه رودخانه کالادان به پالتوا در میانمار و ایالت میزورام در شمال شرقی هند پیوند می‌دهد. هند برای مهار نفوذ روزافزون چین در آسیای جنوب شرقی در بندر سیتوه واقع در میانمار از ژوئن ۲۰۱۳ سرمایه‌گذاری کرده است (Xinhua, 2014). سیتوه را «چابهار شرق»^۴ نیز خوانده‌اند (EconomicTimes, 2015). وصل کردن بخش شرقی هند به میانمار از راه بندر سیتوه برای هند نقش حیاتی دارد، زیرا موجب می‌شود که مسیرهای دریایی، آبراه‌های داخلی و بزرگراه‌های این کشور گسترش یابند. افزون بر این، افزایش نفوذ هند در میانمار که شریک قابل اعتماد چین بوده است، سبب کاهش وابستگی رانگون به پکن خواهد شد. در واقع، راه کتان و کالادان دو بال غربی و شرقی مائوسام هستند.

1. The Cotton Road
2. The Caladan Road
3. Kaladan Multi-Modal Transit Transportation Project
4. Chabahar of East

نقشه ۵. راهبرد کلان مائوسام^۱



در کنار این دو راه، دهلی سودای راه اندازی دو شاهراه بزرگ آسه آن در مسیر هند، میانمار و تایلند و راه بنگلادش، هند، بوتان و نپال را دارد. جزیره نیکوبار بزرگ از مهم ترین پایگاه های دریایی هند است که نظارت بر تنگه مالاکا را ممکن می کند (Brunner, 2013). همچنین حضور هند در دریای آندامان سبب مهار طرح چین برای دورزدن تنگه مالاکا از راه حضور در بندر کیاوک پیانو در میانمار و همچنین چیتاگونگ در بنگلادش می شود. هند احتمال گسترش بندر ترینکومالی در سریلانکا و گسترش نفوذ خود در جزایر سیشل و موریس را در نظر گرفته است. دهلی نو همچنین سودای گسترش روابط خود با جاکارتا را دارد. اندونزی، غول جنوب شرقی آسیا دارای بزرگ ترین اقتصاد آسه آن نیز به دنبال تعمیق پیوندهای خود با هند است. با توجه به اینکه بیشتر جمعیت این کشور در دو جزیره سوماترا و جاوا در اقیانوس هند جای گرفته اند، مهم ترین طرح ابتکار یک کمر بند و یک راه در بزرگ ترین اقتصاد جنوب شرقی آسیا راه آهن سریع السیر جاکارتا و باندونگ است. از این رو، هند می خواهد بی میلی گذشته خود را برای تعهد به توسعه محلی در این بخش از آسیای جنوب شرقی از میان بردارد.

1. <https://timesofindia.indiatimes.com/india/narendra-modis-mausam-manoevre-to-check-chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms>

افزون بر این، دهلی نو به دنبال برپایی «خط سرخ»^۱ هم هست. خط سرخ به مستعمرات بریتانیا در امتداد مصر تا آفریقای جنوبی اشاره دارد. به بیانی، این خط به کرانه غربی اقیانوس هند گفته می‌شود و آفریقای شرقی را دربر می‌گیرد که مکان زندگی دیاسپورای پرجمعیت هند است. مهم‌ترین کشور در این خط سرخ، آفریقای جنوبی است. این کشور با معادن سرشار طبیعی خود، همکار نزدیک دهلی در جمع کشورهای بریکس هم هست. کوتاه اینکه راهبرد کلان مائوسام بر پیوندهای فرهنگی، تجاری و سیاسی منطقه افزوده است و از این راه، به دنبال بازگشت هند به نقش مرکزی خود در بازرگانی، فرهنگ و سیاست «جهان اقیانوس هند»، از آفریقای شرقی تا آسیای جنوب شرقی است (Chhibber, 2017). از دریچه ژئوپلیتیک راه می‌توان دریافت که حضور هند در چابهار برای تحقق مائوسام در دستیابی به افغانستان و مقابله با زنجیره مروراید چین و پیوند با راهروی اقتصادی شمال - جنوب خواهد بود.

نقشه ۶. راه کتان هند و دالان اقتصادی چین و پاکستان^۲



1. Red Line

2. <https://www.tnpscsthergupettagam.com/currentaffairs-detail/first-trilateral-meeting-on-chabahar-port-project?cat=international-news>

مهم‌تر آنکه راه دریایی راه ابریشم چین پیش در آمد راهبرد کلان مائوسام هند در برتری تام در اقیانوس هند را به چالش می‌کشد. این طرح گام مهمی از طرح مائوسام برای برپایی پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی بر پایه ایجاد جهان اقیانوس هند با محوریت هند است. افزایش همکاری‌های هند و ایران در بندر چابهار که از آن به راه کتان یاد می‌شود، بخشی از راهبرد کلان مائوسام است (نقشه ۶). این سرمایه‌گذاری در راستای سیاست نوین هند، «سیاست پیوستن به آسیای مرکزی»^۱ برای دستیابی هند به افغانستان و آسیای مرکزی شکل گرفت. این سیاست در پی ایجاد موازنه با راه ابریشم نوین چین در آسیای مرکزی و کم‌رنگ کردن نقش منطقه‌ای اسلام‌آباد خواهد بود؛ همچنین بر بهره‌گیری از منابع انرژی تأکید دارد (Sahgal & Anand, 2010). راه‌اندازی این راه بدون دستیابی به دروازه ورود به آسیای مرکزی یعنی چابهار امکان‌پذیر نیست. چابهار با جایگیری در کنار دریای عمان، در میانه اقیانوس هند و تنگه ژنواستراتژیک هرمز، دروازه ورودی دهلی به آسیای مرکزی خواهد بود. چابهار با جایگاه ژنواستراتژیک خود، نقش یگانه و سازنده‌ای در همگرایی منطقه‌ای میان ایران، افغانستان و هند و همچنین کشورهای آسیای مرکزی دارد. بدین ترتیب، چابهار می‌تواند به بندر تجاری بین‌المللی برای دادوستد در میان بازارهای آسیای جنوبی، جنوب شرقی و غربی آسیا و آسیای مرکزی تبدیل شود. به بیان دیگر، چابهار گرانیگاه راه هندی کتان خواهد بود. دهلی از بندر چابهار و شبکه راه‌های زمینی ایران شرقی به آسیای مرکزی و افغانستان دسترسی می‌یابد و می‌تواند نفوذ چین و پاکستان را در این مناطق به چالش بکشد. راه کتان همچنین از ظرفیت درهم‌تنیده شدن با راهروی بین‌المللی شمال و جنوب و در پی آن، همگرایی با سیاست‌های مسکو برخوردار است. دسترسی هند به روسیه و اروپا به چهارده روز کاهش می‌یابد، در صورتی که این مهم از کانال سوئز، بیش از یک ماه است. کوتاه اینکه راهبرد کلان مائوسام در واکنش به راه ابریشم نوین برپا شد و تعیین آن را باید در راه‌اندازی راه کتان دید؛ راهی که دروازه آن بندر ژنواستراتژیک چابهار خواهد بود.

گذشته از افزایش سطح روابط با ایران، کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، پیامد چنین روندی ادامه و افزایش همکاری راهبردی با آمریکا برای هند خواهد بود. از آنجا که راهبرد کلان آمریکا، جلوگیری از چیرگی یک قدرت بر نیمکره شرقی است، همان‌گونه که آمریکا قدرت برتر

1.Connect Central Asia Policy

در نیمکره غربی است، همکاری با هند علیه چین ضروری خواهد بود. به همین دلیل، جلوگیری از تسلط چین بر اقیانوس هند، موضوع مهمی برآورد می‌شود. بی‌جهت نیست که هند مهم‌ترین شریک امنیتی آمریکا و فرماندهی حوزه اقیانوس آرام ایالات متحده آمریکا در حوزه اقیانوس هند است (White House, 2015). از سوی دیگر، افزایش همکاری‌های هند با ایران، همچنین محرکی خواهد بود برای تلاش چین و پاکستان در جلب موافقت ایران برای پیوستن به راه ابریشم نوین.

۹. راه کتان و منافع ملی ایران

همان‌گونه که به تفصیل گفتیم، راهبرد کلان مائوسام از سوی رهبران هند برای مهار جاه‌طلبی‌های پکن در اقیانوس هند و راه دریایی راه ابریشم نوین برپا شد. پیامد این راهبرد کلان شکل‌گیری جهان اقیانوس هند به مرکزیت هند است. با اینکه بیشتر این راهبرد کلان بر اقیانوس هند تمرکز کرده است، مائوسام بر منافع ملی ایران و محیط پیرامونی آن تأثیر می‌گذارد. شایان توجه اینکه، بنیان راه کتان که در کنار راه کالادان یکی از دو بال شکل‌دهنده مائوسام است، بر قلمرو ایران استوار است. مهم‌ترین پایانه راه‌اندازی‌شده راه کتان و به تبع آن مائوسام بندر چابهار است. بدین ترتیب، حضور هند در این بندر و تأکید برای دستیابی به افغانستان و آسیای مرکزی بر منافع ملی ایران و توسعه اقتصادی این کشور تأثیر خواهد گذاشت.

مسئله حیاتی در اینجا کاربرد دیپلماسی راه بهینه برای پیشینه‌کردن سودهای برآمده از مائوسام در منافع ملی و توسعه اقتصادی ایران است. در این حوزه می‌توان پیشنهاد داد که درهم‌تنیدن راه ابریشم نوین با «دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال و جنوب» و «راه کتان و مائوسام» است. این پیشنهاد مهم‌ترین مسئله‌ای است که سیاست‌گذار ایرانی باید در تحقق دیپلماسی راه دریابد. راه ابریشم نوین را باید با «دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال و جنوب» و «راه کتان و مائوسام» هند درهم‌تنید. گرچه پیوستن به راه ابریشم نوین بر جایگاه ایران در معادله قدرت منطقه‌ای می‌افزاید، باید از تکیه صرف بر راه ابریشم نوین دوری کرد. در عوض باید بر تحقق واقعیت تاریخی چهارراه بودن ایران با عملیاتی‌کردن این دو دالان کوشید. دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال و جنوب نزدیک‌ترین مسیر حمل‌ونقل ترکیبی است که اقیانوس هند و خلیج فارس را از خاک

ایران و باکو به روسیه پیوند می‌دهد. این طرح یک دهلیز چندوجهی حمل‌ونقل به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که در دوازدهم سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ به‌وسیله سه کشور ایران، روسیه و هند و برای ترویج همکاری‌های حمل‌ونقلی بین اعضا تأسیس شد. این دالان اقیانوس هند و خلیج فارس را از راه ایران به دریای مازندران و سپس به سن‌پترزبورگ و اروپای شمالی متصل می‌کند. ظرفیت پیش‌بینی شده برای این مسیر حمل‌ونقل ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن در سال است. هزینه‌های کنونی حمل‌ونقل و همچنین مدت زمان مسیر را ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. همچنین روسیه می‌کوشد با توسعه تجارت با ایران به‌وسیله مسیر بندر آستاراخان - ماخاچ قلعه - دربند - باکو - آستارا، به قلمرو ایران وارد شود و به بازار آسیای جنوبی و جنوب‌غربی دست یابد. در ادامه، راهروی شمال و جنوب از راه خط آهن تهران و بندرعباس به تنگه هرمز می‌رسد. در اینجا، باید دالان شمال و جنوب را به راه کتان مانوسام هند پیوند داد. همان‌گونه که پیش از این گفتیم، راه کتان بیشتر بر کرانه شرقی دریای مازندران تمرکز دارد. این راه از کشورهای ایران، ترکمنستان، قزاقستان و افغانستان می‌گذرد. به این منظور باید به راه اندازی خط آهن چابهار و سرخس و جاسک و مشهد روی آورد. این دو خط آهن جنوب شرقی ایران را به مرز ترکمنستان متصل می‌کنند و آسیای مرکزی را به آب‌های اقیانوس هند می‌رسانند. در میانه خط آهن چابهار و سرخس، مسیرهای زابل - زرنج - دلارام و خواف - هرات، افغانستان را از نزدیک‌ترین فاصله ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند. به این ترتیب، از وابستگی کابل به بندر کراچی پاکستان کاسته می‌شود و هند به افغانستان و آسیای مرکزی دسترسی پیدا می‌کند. از سوی دیگر، خط آهن جاسک و مشهد دسترسی چین به دریای عمان را ممکن می‌کند. در واقع، بنیان دیپلماسی راه ایران باید بر ترکیب این شاهراه‌ها استوار باشد.

۱۰. نتیجه

در این پژوهش کوشیدیم، نشان دهیم که چگونه می‌توان از برآمدن شاهراه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، همچون مانوسام و بال غربی آن راه کتان در بازآرایی ژئوپلیتیک اوراسیا و دگرگونی چیدمانی قدرت به نفع منافع ملی ایران بهره‌برداری کرد. این شاهراه‌های نوپدید برآمده و تأثیرگذار بر ژئوپلیتیک راه در منطقه هستند. همان‌گونه که گفتیم، برای کاربست این سیاست‌ها

باید بر مفهوم «دیپلماسی راه» تمرکز کرد. مفهوم دیپلماسی راه به برهم کنش شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با دیپلماسی اشاره دارد. از یک‌سو، دیپلماسی راه به نقش کنش‌های دیپلماتیک در شکل‌گیری و سویه شاهراه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای می‌پردازد. از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی این شاهراه‌ها بر کنش‌ورزی دیپلماسی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز دارد. بدون درک چنین مفهومی نمی‌توان اهمیت شاهراه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای را در حفظ امنیت ملی ایران دریافت. تنها با تکیه بر فهم ژئوپلیتیک راه و کاربست دیپلماسی راه است که ایران، نقش گرانیگاهی خود در شاهراه‌های بین‌المللی، همچون راه شاهی و راه ابریشم باستانی را زنده می‌کند. از این‌رو، سیاست‌گذاران ایرانی باید برای تأمین منافع ملی، میان این شاهراه‌ها موازنه مثبت ایجاد کنند. در این‌جا موازنه مثبت به‌کارگیری هم‌زمان سرمایه‌چینی و هندی در بندر چابهار و توسعه سواحل مکران است. سرانجام اینکه تحقق ژئوپلیتیک راه، به تثبیت نقش ایران همچون چهارراه منطقه می‌انجامد.

References

1. Baker McKenzie, Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road, Silk Road Associates, 2018.
2. Basrur, Rajesh and others, India-China Maritime Competition: The Security Dilemma at Sea, New York: Routledge, 2019
3. Brunner, Hans-Peter (August 2013). "What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?" ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration.
4. Foster, John B., The New Geopolitics of Empire, 57 Monthly Rev. 8 (2006).
5. Garofano, John and Dew, Andrea J., Deep Currents and Rising Tides: The Indian Ocean and International Security, Washington: Georgetown University Press, 2013
6. Holmes. James R., Andrew C. Winner, and Toshi Yoshihara, Indian Naval Strategy in the Twenty-First Century (London: Routledge, 2009), see Chapter VIII.
7. Hyatt (H) Reveals Large-Scale Expansion Plans in Pakistan". NASDAQ.com. 14 November 2016;"Pakistan will be paying China \$90b against CPEC-related projects - The Express Tribune". *The Express Tribune*. 12 March 2017.
8. Lintner, Bertil, The Costliest Pearl: China's Struggle for India's Ocean, London: Hurst, 2019.
9. Kaplan, Robert D. Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power, Random House, 2010.
10. Khurana, GurpreetS. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09700160801886314> "China's 'String of Pearls' in the

Indian Ocean and Its Security Implications”] Strategic Analysis 32 (1): February 2008, 1-39.

11. Mesbahi, Mohiaddin, Free and Confined: Iran and the International System. (Spring 2011). Iranian Review of Foreign Affairs, 5 (2): 9-34.

12. Misra, A. (2010). *India-Pakistan: Coming to Terms*. Palgrave.

13. Sahgal, Arun & Anand, Vinod. Reconnecting India and Central Asia-Emerging Security and Economic Dimensions: Strategic Environment in Central Asia and India. Central AsiaCaucasus Institute Silk Road Studies Program, 2010. pp33-79.

14. Upadhyaya, Shishir, India’s Maritime Strategy: Balancing Regional Ambitions and China, New York: Routledge, 2020.

15. Vajpeyi, Dharendra K. (2011). *Water Resource Conflicts and International Security: A Global Perspective*. Lexington Books. p. 124.

16. Zimmerman, Thomas, The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia, Center on International Cooperation, New York University.

17. Op-ed and Media Outlet Analyses

18. Brewster, David (2010). “The Australia-India Security Declaration: The Quadrilateral Redux?”

19. “*Confluence of the Two Seas*” Speech by H.E.Mr. Shinzo Abe, Prime Minister of Japan at the Parliament of the Republic of India”. Ministry of Foreign Affairs, Japan. 22 August 2007

20. Chellaney, Brahma. “Different playbooks aimed at balancing Asia’s powers”. The Japan Times, 3 November 2008.

21. Lee, John, “Bush legacy: Better US-India relations.” The Straits Times (Singapore), 8 October 2009.

22. Editorial: “China left out in India-Japan pact”. The Business Times Singapore, 28 October 2008.

23. Chellaney, Brahma. "Different playbooks aimed at balancing Asia's powers". The Japan Times, 3 November 2008.
24. "China builds up strategic sea lanes", The Washington Times, Washington, 17 January 2005.
25. Nicholson, Brendan. "China warns Canberra on security pact". The Age, 15 June 2007.
26. Gordon, Josh, "Diabolical dilemmas in PM's China high-wire act". Sunday Age, 5 April 2009.
27. Wyeth, Grant. "Why Has Australia Shifted Back to the Quad?". *The Diplomat*.
28. "Mysterious quad more phantom than menace". www.abc.net.au. 8 April 2008.
29. Lee, John, "PM May Trump Rudd in Managing China". The Australian, 17 August 2011.
30. Callick, Rowan, "Rudd Revelations are Old News". The Australian, 9 December 2010.
31. "PM says India not part of "so called contain China" effort" The Hindu, 11 January 2008.
32. "China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression". *The Economist*. 8 June 2013.
33. Blasko, Dennis J. and M. Taylor Fravel. "Much Ado About The Sansha Garrison.", *The Diplomat*, 23 August 2012.
34. David Brewster. "Beyond the String of Pearls: Is there really a Security Dilemma in the Indian Ocean?"
35. Kotani, Tetsuo. "Why China Wants South China Sea.", *The Diplomat*, 18 July 2011.
36. *Times, EurAsian* (31 March 2018). "China's "String of Pearls" Resulted in India's 1st Loss at the Indian Ocean". *EurAsian Times*:

Latest Asian, Middle-East, EurAsian, Indian News.

37. Kostecka, Daniel. “Hambantota, Chittagong, and the Maldives – Unlikely Pearls for the Chinese Navy”, China Brief, 19 November 2010.
38. Vines, Alex. 2012. “Piracy, not China, is the real issue in the Indian Ocean: Mesmerised by Chinese string of pearls theory”, The World Today, 33–34.
39. Devonshire-Ellis, Chris and Sondre Ulvund Solstad. “China–The Great Infrastructure Developer”, China Briefing, 27 March 2013.
40. Perlez, Jane. “South Sudan to Get Aid From China; No Oil Deal”, The New York Times, Beijing, 25 April 2012.
41. “Here Is All You Should Know About ‘String Of Pearls’, China’s Policy To Encircle India”. *Indiatimes.com*. 22 June 2017.
42. Lintner, Bertil (15 April 2019). *The Costliest Pearl: China’s Struggle for India’s Ocean*. Oxford University Press.
43. *Times, EurAsian* (31 March 2018). “China’s “String of Pearls” Resulted in India’s 1st Loss at the Indian Ocean”. *EurAsian Times: Latest Asian, Middle-East, EurAsian, Indian News*.
44. Shrivastava, Sanskar (1 June 2013). “Indian String of Pearls “Unstringing” Chinese String of Pearls Theory”. *The World Reporter*.
45. Peerzada, Ashiq. “China has established its presence across PoK”. *The Hindu*.
46. CHENGAPPA, BIDANDA (15 November 2011). “Why China is setting up military bases in PoK”. *Daily News and Analysis*.
47. “India raises objections over China-Pakistan Economic Corridor”. *The Tribune (Pakistan)*. 12 May 2015.
48. Chatterji, SK (22 October 2020). “Wider connotations of Chinese ‘salami slicing’”. *Asia Times*.
49. “Beijing steps up Maritime Silk Road project”. *www.wantchinatimes*.

com. Xinhua. 18 April 2014.

50. Kumaraswami, Sridhar, "India, US Defence cooperation 'set to escalate.'" The Asian Age, 9 September 2007.

51. Joseph, Josy. "Delhi entangled in the Dragon's String of Pearls", DNA, New Delhi, 11 May 2009.

52. Abhijit Singh, "India: Maritime Strategy and 'Brand-Building,'" Diplomat, 24 December 2015.

53. Varadarajan, Siddharth, "US seeks India's help to create 'century of America in Asia'", The Hindu, 5 July 2007.

54. "Beijing steps up Maritime Silk Road project". www.wantchinatimes.com. Xinhua. 18 April 2014.

55. <https://www.dnaindia.com/india/report-india-to-operationalise-chabahar-of-east-sittwe-port-next-year-2846794>.

56. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-all-set-to-take-over-ops-in-myanmars-sittwe-port-after-chabahar/articleshow/67437859.cms?from=mdr>

57. Chhibber, Ajay. (2017). "China's belt and road initiative and India's options: Competitive Cooperation. "Journal of Infrastructure, Policy and Development", vol. 1(2): pp 1- 12.

58. Directorate of Strategy, Concepts and Transformation, Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy, Naval Strategic Publication (NSP) 1.2, (New Delhi: Integrated Headquarters, Ministry of Defense (Navy), 2015).

59. White House article on U.S.-India Joint Strategic Vision, <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/01/25/us-india-joint-strategic-vision-asia-pacific-and-indian-ocean-region>.