

بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اورآسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بندر چابهار و گوادر

هادی ویسی* - دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه پیام نور، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۰/۱۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۶/۰۲

چکیده

در دو دهه اخیر دو کشور چین و هند با رشد اقتصادی بالا و حجم بزرگ اقتصادی و تجارت گسترده به‌عنوان دو قدرت آسیایی و حتی جهانی مطرح شده‌اند. دو کشور آرمان‌های بزرگ منطقه‌ای و جهانی دارند؛ به گونه‌ای که چین با طرح ابرپروژه ابتکاری کمربند و جاده به دنبال نظام جدیدی از روابط قدرت و مناسبات بین‌الملل است و هند می‌کوشد با سیاست اورآسیایی، ضمن گسترش حوزه نفوذ خود، همگرایی جدیدی از مناسبات قدرت را ایجاد کند. هر دو کشور با اتخاذ استراتژی ژئواکونومیک سیاست اتصال و دسترسی به حوزه‌های ژئوپلیتیکی اورآسیا را دنبال می‌کنند. در این چارچوب، فضای پاکستان و ایران گزینه‌های مناسبی برای ایجاد کریدورهای ارتباطی در اورآسیا از سوی چین و هند انتخاب شده‌اند که نقطه محوری آن‌ها دو بندر گوادر و چابهار است. بنابراین، هدف از پژوهش حاضر بررسی و تبیین رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک میان چین و هند در کریدور اقتصادی چین - پاکستان و کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمالی - جنوبی و بررسی نقش دو بندر چابهار و گوادر در این رقابت است. این پژوهش به شیوه توصیفی - تحلیلی انجام شده و داده‌های مورد نیاز تحقیق به شیوه کتابخانه‌ای گردآوری شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد در تلاش است تا از طریق بندر چابهار و کریدور ایران وزن ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک خود را در برابر چین و پاکستان بهبود بخشد و از طریق آن نوعی توازن و تعادل قدرت منطقه‌ای با چین برقرار کند.

کلیدواژه‌ها: اورآسیا، بندر چابهار، بندر گوادر، چین، ژئواکونومی، ژئوپلیتیک، هند.

مقدمه

از گذشته‌های دور، تجارت دریایی نقش مهمی در اقتصاد منطقه‌ای و جهانی و به‌ویژه در بنادر اقیانوس هند و دریاهای متصل به آن داشته است. بدیهی است در این زمینه نقش شهرهای ساحلی و بنادر و اسکله‌های دریایی عنصر اساسی در تجارت و بازرگانی بین‌المللی بوده است. با وجود پیشرفت‌های عظیم فناوری در حوزه حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، و هوایی، همچنان سهم تجارت دریایی نسبت به سایر حوزه‌ها با فاصله بسیار زیاد در مقام نخست است. آشکار است که رونق حمل و نقل دریایی و فعالیت‌های بندرگاهی، علاوه بر رفع نیاز شهرهای ساحلی، وابسته به سرزمین‌ها و سکونتگاه‌های پس‌کرانه‌ای و شهرها و کلان‌شهرهای درون‌قره‌ای است. به دیگر سخن، برای تکمیل چرخه بازرگانی و ترانزیت کالا، اتصال بنادر به شهرهای محصور در خشکی‌ها بخش مهمی از این فرایند است. دسترسی به بخش‌های مرکزی ابرقاره اوراسیا یعنی حوزه‌های آسیای مرکزی، منطقه قفقاز، حوزه چین غربی، جنوب روسیه، و بخش‌هایی از اروپای شرقی از سمت جنوب و اقیانوس هند برای سده‌های متمادی یک مسئله بوده است. راه‌حل برون‌رفت از این تنگنای جغرافیایی احداث کریدورهای ارتباطی از دریاهای اقیانوس هند به مرکز خشکی اوراسیا است. اخیراً این مسئله مورد توجه قدرت‌های نوظهور اقتصادی چین و هند قرار گرفته است.

در دو دهه اخیر، دسترسی به منابع انرژی مطمئن و پایدار و دسترسی و اتصال به بازار بزرگ ابرقاره اوراسیا موضوع اساسی در سیاست خارجی دو کشور بزرگ چین و هند بوده است. در این دوره، چین و هند بالاترین رشد اقتصادی را در میان کشورهای جهان داشته‌اند. به‌رغم رکود اقتصاد جهانی، این دو کشور رشد اقتصادی قابل ملاحظه‌ای را تجربه کرده‌اند. رشد اقتصادی سالانه چین به طور میانگین در فاصله سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰ به میزان ۱۰/۵ درصد (صندوق بین‌المللی پول، ۲۰۱۹: ۱۶۰) و در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۷ به میزان ۷/۹ درصد بوده است (سازمان ملل، ۲۰۱۹: ۱۸۲). این کشور، پس از ایالات متحده آمریکا با بیش از ۱۳/۶ هزار میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی^۱، بزرگ‌ترین اقتصاد جهان را دارد (بانک جهانی، ۲۰۱۹). در این میان، کشور هند با بیش از ۲/۷ هزار میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی پس از آلمان در جایگاه پنجمین اقتصاد بزرگ جهان است (بانک جهانی، ۲۰۱۹). این کشور در سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۷ رشد اقتصادی سالانه ۷/۳ درصد را تجربه کرده و در سال ۲۰۱۸ مقدار ۷/۴ درصد را پشت سر گذاشته است (سازمان ملل، ۲۰۱۹: ۱۸۳). این دو اقتصاد و قدرت بزرگ آسیایی برای گسترش حوزه نفوذ، صادرات محصولات مازاد، دسترسی به بازارهای بزرگ مصرف، تأمین انرژی مطمئن و پایدار و تعقیب و تأمین منافع ملی در حوزه‌های پیرامونی بر روی کریدورهای ارتباطی تمرکز کرده‌اند. تصمیم‌سازان و استراتژیست‌های دولت چین پروژه «کریدور اقتصادی چین-پاکستان»^۲ با محوریت بندر گوادر پاکستان- که بخش مهمی از ابرپروژه احیای جاده ابریشم با عنوان «یک کمربند یک جاده»^۳ یا «بتکار کمربند و جاده»^۴ است- پیشنهاد کرده‌اند و در مقابل هندیان «کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال- جنوب»^۵ با محوریت بندر چابهار و سرزمین ایران را مطرح کردند. حضور چین در بندر گوادر و حضور هند در بندر چابهار در بستر رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در جنوب آسیا و دسترسی به اوراسیا قابل تحلیل و بررسی است. بنابراین، این پژوهش به دنبال تبیین رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در کریدورهای مذکور و نقش ژئوپلیتیک بنادر گوادر و چابهار در این رقابت است.

1. Gross Domestic Product (GDP)
2. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)
3. One Belt One Road (OBOR)
4. Belt and Road Initiative (BRI)
5. International North-South Transport Corridor (INSTC)

در بررسی پیشینه پژوهش، ریچارد هو (۲۰۱۷) به مطالعه استراتژی یک کمر بند یک جاده چین و فرصت‌ها و چالش‌هایی برای هند پرداخته است. وی بر آن است که این استراتژی باعث نفوذ بیشتر چین در اقیانوس هند و به خطر افتادن منافع هند خواهد شد. خانیندرا داس (۲۰۱۷) در خصوص یک کمر بند و یک جاده و چالش‌های آن در جنوب آسیا بر آن است که این استراتژی فرصت‌های چندگانه‌ای را در جنوب آسیا به وجود می‌آورد و چالش‌هایی نیز برای قدرت‌های بزرگ و منطقه‌ای ایجاد می‌کند. پژوهشگر هندی، ساچدوا^۱ (۲۰۱۸)، در بررسی قرائت هند از ابتکار کمر بند و راه چین به این نتیجه رسیده که این پروژه در بخش کریدور چین - پاکستان با منافع ژئوپلیتیکی هند در تعارض است. در این زمینه، سینگ^۲ (۲۰۱۹) بر آن است که این پروژه نه تنها برای هند فرصت نیست؛ بلکه یک تهدید بالقوه و ساختار رقابتی در منطقه برای هند خواهد بود.

مارک بیسن^۳ (۲۰۱۸) در بررسی ژئواکونومیک با مشخصات چینی بیان می‌کند که پروژه یک کمر بند یک جاده بازی بزرگ استراتژیکی چین است که می‌تواند بر مبنای ژئواکونومیک تحولی مهم در عرصه روابط بین‌المللی ایجاد کند. در بخش پژوهشگران ایرانی، نصیرپور (۲۰۱۹) در خصوص رابطه ایران و هند با چشم‌انداز آینده تحقیق کرده و بر آن است که روابط دو کشور هند و ایران مکمل یکدیگر در حوزه‌های اقتصادی و امنیتی است. وی بیان می‌کند که کریدور شمالی - جنوبی، امنیت، انرژی، و ثبات در افغانستان از مهم‌ترین مؤلفه‌های مثبت مؤثر در روابط راهبردی بین دو کشور است. عسگرخانی و همکاران (۲۰۱۹) به تحلیل ژئواکونومیک سیاست خارجی چین پرداخته‌اند و بر آن‌اند که تمرکز بر آسیا و تقویت روابط اقتصادی با شرق و غرب آسیا از اهداف اصلی ژئواکونومیک چین است. خداقلی‌پور (۱۳۹۶) در بررسی ابتکار کمر بند - جاده چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران به این نتیجه رسیده است که، در صورت عملی شدن این طرح ظرفیت تأمین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران را دارد. در پژوهشی نزدیک‌تر به تحقیق حاضر، فرزین‌نیا (۱۳۸۸) در بررسی روابط هند و چین به جنبه‌های همکاری و رقابت این دو قدرت آسیایی می‌پردازد و بیان می‌کند که رقابت میان این دو قدرت آسیایی در آینده نزدیک اجتناب‌ناپذیر است.

عبدی و رجب‌نژاد (۱۳۹۶) در تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین در گوادر بر بندر چابهار به این نتیجه رسیده‌اند که به تدریج سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر منافع ملی ایران را در بندر چابهار به خطر می‌اندازد. نتایج پژوهش ویسی (۱۳۹۶) در بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی - جنوبی اورآسیا نشان داد که مسیر کریدور ایران به لحاظ بُعد بین‌المللی، امنیتی، و اقتصادی از مزیت‌های بیشتری نسبت به کریدور پاکستان برخوردار است. احمدی و احمدی (۱۳۹۶) نشان دادند که بندر چابهار می‌تواند به افزایش وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران کمک بسیاری کند.

مبانی نظری پژوهش

برخلاف ادعاهای جهانی شدن و همگون‌سازی جهان در دهه دوم سده بیست‌ویکم، همچنان موقعیت‌های مکانی و جغرافیایی فرصت‌ها و تهدیدهای متفاوتی را پیش روی کشورها و دولت‌ها قرار داده است. نظریه‌های «جهان مسطح»^۴ توماس فریدمن^۵ (۲۰۰۷) و نظریه «پایان جغرافیا»^۶ ابراین^۷ (۱۹۹۲) توجیه‌کننده تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک در جهان یا حداقل در آسیای جنوبی و قاره اورآسیا نیست. موقعیت‌های فضایی و مکانی و شکل سرزمین و نسبت‌های مکانی واجد ارزش‌های

1. Sachdeva
2. Singh
3. Mark Beeson
4. The World is Flat
5. Thomas Friedman
6. The End of Geography
7. O'Brien

ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک‌اند. بر این اساس، قدرت‌های منطقه‌ای در تلاش‌اند تا از ظرفیت‌های جغرافیایی و موقعیت‌های مکانی و فضایی حداکثر منافع را کسب کنند و از طریق فرصت‌های جغرافیایی منافع رقیب را به خطر بیندازند. برخلاف دوره جنگ سرد که تمرکز قدرت در قالب نظام دوقطبی از ویژگی‌های بارز آن محسوب می‌شد، در فضای کنونی، نظام بین‌الملل با پراکندگی قدرت مواجه است. تأثیر این پراکندگی قدرت سیال شدن نظام بین‌الملل و ایجاد فضای جدید کنشی در محیط‌های منطقه‌ای است. این قدرت‌های نوظهور و منطقه‌ای هستند که به بازیگرانی فعال تبدیل شده‌اند و می‌کوشند در فضای جدید کنش، قدرت، و نفوذ خود را ارتقا بخشند. در چنین شرایطی، حاکم‌شدن منطق ژئواکونومیک و فرصت‌های همکاری و شکوفایی نهفته در آن نظم و ثبات نسبی را برای برخی مناطق به ارمغان آورده است (موسوی شفایی، ۱۳۹۵: ۱۸۹-۱۹۰). در این دوره، ابزارهای اقتصادی تا حدود بسیار زیادی تعیین‌کننده مناسبات قدرت در عرصه بین‌المللی است (کسورگای^۱، ۲۰۱۷: ۱). جنس و ماهیت همکاری و رقابت‌های میان دولت‌ها عمدتاً اقتصادی است و بر همین اساس است که برخی پژوهشگران به «گذار ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک» بحث کرده‌اند (لوتواک^۲، ۱۹۹۰: ۱۷).

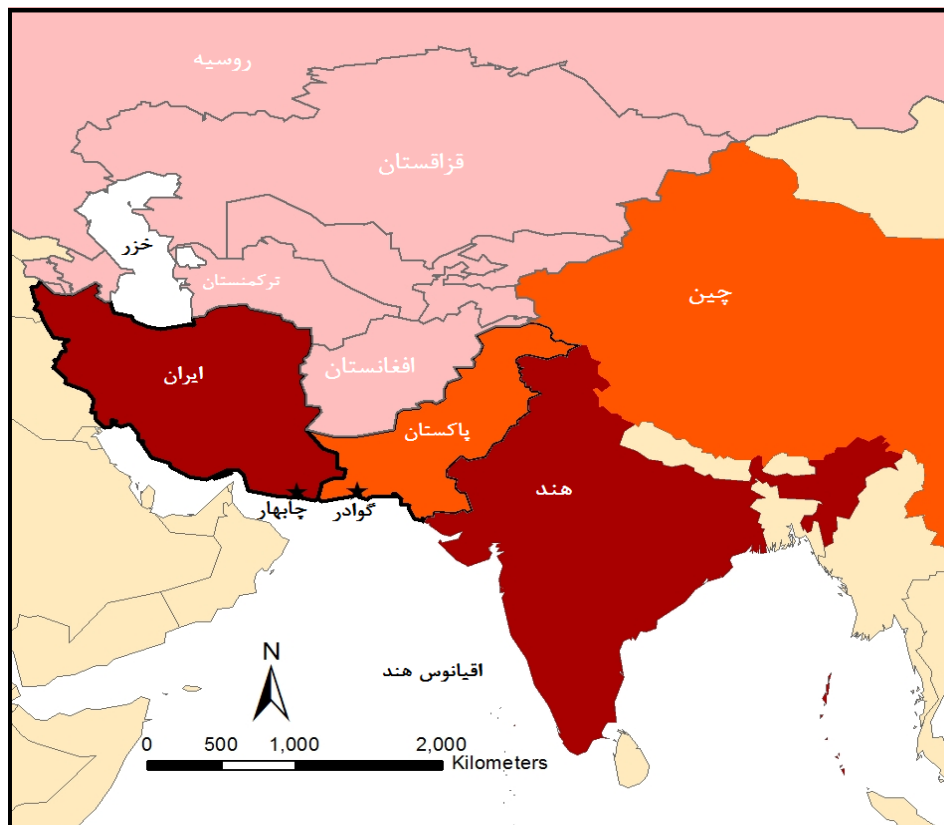
در منطق ژئواکونومیک، براساس ارزش‌های همکاری و مرادوات اقتصادی و حضور فعال نیروهای غیردولتی در کنار دولتی‌هاست که کوئن و اسمیت^۳ (۲۰۰۹: ۱۳) از «اجتماعی‌شدن قدرت» در دوره ژئواکونومیک یاد می‌کنند و شولوین و ویگل^۴ (۲۰۱۸: ۸۰) آن را «گفتمان امنیت‌ساز» و «افزایش‌دهنده وابستگی کشورها به یکدیگر» می‌دانند. ژئواکونومیک ارتباط گسترده‌ای با سیاست خارجی و استراتژی‌های امنیت ملی دارد. بر این اساس، ویگل (۲۰۱۶: ۱۳۶) بر آن است که ژئواکونومیک بخش مهمی از رفتار استراتژیک قدرت‌های منطقه‌ای در منطقه‌گرایی جدید برای همگرایی و تأمین منافع است. در سخنی کامل‌تر، شولوین و ویگل (۲۰۱۸: ۷۳) ژئواکونومیک را استراتژی سیاست خارجی در عصر جدید می‌دانند که از طریق ابزارهای اقتصادی قدرت توسط حکومت برای رسیدن به اهداف استراتژیک طراحی و اعمال می‌شود.

به نظر می‌رسد روابط و مناسبات قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی در سده بیست‌ویکم از منطق ژئواکونومیک پیروی می‌کند. به بیان دیگر، رقابت‌های ژئوپلیتیکی، بن‌مایه‌های ژئواکونومیک دارند و برخلاف دوره‌های ژئوپلیتیک کلاسیک که بر رقابت‌های ایدئولوژیکی تمرکز داشت، در عصر جدید بر منافع ملی تمرکز دارد.

روش پژوهش

پژوهش حاضر به شیوه توصیفی-تحلیلی انجام و داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز تحقیق به شیوه کتابخانه‌ای و اسنادی گردآوری شده است. قلمرو مکانی پژوهش کشورهای ایران، پاکستان، چین و هند، و خشکی بزرگ اوراسیا و آسیای مرکزی است و به صورت خاص بر دو بندر چابهار و گوادر در ایران و پاکستان تمرکز دارد (شکل ۱). محدوده زمانی آن دو دهه نخست هزاره سوم است. هدف از این پژوهش بررسی و تبیین رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک میان چین و هند در کریدور اقتصادی چین-پاکستان و کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمالی-جنوبی و بررسی نقش دو بندر چابهار و گوادر در این رقابت است.

1. Csurgai
2. Luttwak
3. Cowen & Smith
4. Scholvin & Wigell



شکل ۱. قلمرو تحقیق: موقعیت بندر گوادر و چابهار و کشورهای پیرامونی (منبع: تهیه و ترسیم از نگارنده)

بحث و یافته‌های پژوهش

همگرایی هند-ایران و نقش ژئوپلیتیک بندر چابهار

تحولات دینامیک ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک در دوره پس از جنگ سرد در دهه ۱۹۹۰، فرصت‌ها و مزیت‌های جدید را در فضای اورآسیا ایجاد کرد؛ به گونه‌ای که مناطق آسیای مرکزی، قفقاز، و ماورای خزر نه منطقه‌ای نفوذناپذیر بر اساس نظریه هارتلند مکنیدر، بلکه منطقه‌ای نیازمند ارتباط و تعامل با جهانیان و منطقه‌ای بسیار مهم و محوری ظاهر شد که از این نظر مطابق با نظریه مکنیدر است. در این زمان برژینسکی^۱، اندیشمند مشهور امریکایی، بر آن است که پنج بازیگر اصلی ژئواستراتژیک و در کنار آن پنج محور ژئوپلیتیکی در منطقه اورآسیا وجود دارد: فرانسه، آلمان، روسیه، چین، و هند نقش مهمی به‌عنوان بازیگران ژئواستراتژیک دارند و آذربایجان، اوکراین، کره جنوبی، ترکیه، و ایران به‌عنوان محورهای ژئوپلیتیکی اورآسیاست. وی بر آن است که موقعیت‌های حساس محورهای ژئوپلیتیکی امکان مناسب را برای بازیگران ژئواستراتژیک جهت دسترسی به موقعیت‌های دروازه‌ای و مکان‌های مهم ارتباطی در اورآسیا فراهم می‌کند. در این زمینه، علائق سیاسی و فرهنگی محورهای ژئوپلیتیکی با بازیگران ژئواستراتژیک ارتباط این دو حوزه را به هم متصل می‌کند (برژینسکی، ۱۹۹۸: ۴۱). در این چارچوب، ایران در محور اورآسیای هند قرار دارد. قرابت‌های فرهنگی، زبانی، تاریخی، اقتصادی، و سیاسی دو کشور و موقعیت استراتژیک ایران باعث شده تا ایران در سیاست خارجی هند از جایگاه مهمی برخوردار باشد.

از ابتدای سده بیست و یکم، دولت هند به دنبال احیا و تقویت روابط خود با ایران و جمهوری‌های آسیای مرکزی و ماورای خزر بوده است. استراتژی نگاه به شمال هند با مانعی به نام پاکستان، دشمن دیرینه هند، برخورد داشت. بر این

اساس، هند سرزمین ایران را برای اتصال به شمال و منطقه اوراسیا انتخاب کرد. پس از اینکه سده‌ها و دهه‌ها اتصال و دسترسی به منطقه قلب اوراسیا از سمت جنوب به شمال یک مسئله بود، سه دولت هند، ایران، و روسیه در ۱۲ سپتامبر سال ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ گرد هم آمدند و توافق‌نامه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، که یک سیستم ترکیبی حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، و آبی بود، به منظور ارتقای همکاری‌های ترانزیتی از بمبئی تا سن پترزبورگ امضا کردند (کاتمن^۱، ۲۰۱۸: ۷۳) (شکل ۲). علاوه بر سه عضو اصلی، این کریدور یازده عضو ناظر دارد که شامل جمهوری‌های آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، و کشورهای ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه، و بلغارستان است. مسیر کریدور به طول ۷۲۰۰ کیلومتر شامل مسیر بزرگ راهی، راه‌آهن، و راه دریایی است که در مقایسه با مسیر دریای سرخ و کانال سوئز طراحی شده است. برآورد شده است این مسیر هزینه‌های حمل و نقل در هر ۱۵ تن تا ۲۵۰۰ دلار و در مجموع باعث کاهش ۳۰ درصد هزینه‌ها و ۴۰ درصد زمان یعنی از ۴۰ روز مسیر دریایی کانال سوئز به ۱۴ روز کاهش یابد (کاتمن، ۲۰۱۸: ۷۳). در این میان، سرزمین ایران نقش محوری کریدور جنوبی-شمالی را دارد و مسیر اصلی این کریدور است.

نقطه آغازین مسیر خشکی کریدور جنوبی-شمالی بندر چابهار در جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان است. نزدیک‌ترین شهر ایران به هند بندر چابهار است و این بندر تنها بندر اقیانوسی ایران است. موقعیت مناسب جغرافیایی و پتانسیل بالای ترانزیتی و بندرگاهی باعث شده است تا هندیان توجه ویژه‌ای به بندر چابهار داشته باشند. علاوه بر آن، تحرکات رقیب و دشمن دیرینه هند یعنی پاکستان در بندر گوادر و سرمایه‌گذاری گسترده چینی‌ها در این بندر انگیزه دولت هند برای توسعه بندر چابهار برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی و اوراسیا را افزایش داده است. بر این اساس، چابهار «دروازه طلایی» هندیان برای ورود به کشورهای مستقل مشترک‌المنافع^۲ (CIS) و افغانستان است و پتانسیل گسترده‌ای برای اتصال مراکز تجاری جنوب آسیا (هند، منطقه خلیج فارس (دبی)، آسیای مرکزی، و افغانستان دارد. از این رو، بندر چابهار در نزد هند از اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیکی، و ژئواکونومیک خاصی برخوردار است. این مسئله وقتی نمایان تر می‌شود که بندر چابهار در بستر رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند دیده شود. از این نگاه، بندر چابهار به عنوان نقطه محوری و دروازه‌ای برای هندیان است که نمی‌خواهند به راحتی آن را از دست بدهند.

پیگیری مداوم و مستمر هندیان برای فعال‌سازی کریدور شمالی-جنوبی و در چارچوب روابط دوجانبه ایران-هند و توافق‌نامه سن پترزبورگ، بهاری واجیایی^۳، نخست‌وزیر هند، در سال ۲۰۰۳، به تهران سفر کرد و به دولت ایران اطمینان داد که هند بندر چابهار را توسعه خواهد داد. در آن زمان، وزیر امور خارجه هند بیان کرد که توافق سه‌جانبه میان هند، ایران، و افغانستان مسیر ریلی و جاده‌ای میلک-زرنج-دلارام در افغانستان را به بندر چابهار متصل خواهد کرد. هند در سال ۲۰۰۹ بیش از ۲۰۰ کیلومتر جاده زرنج-دلارام را در افغانستان تا نزدیک مرز ایران تکمیل کرد. راه میلک، زرنج، و دلارام با شهرهای دیگر افغانستان نظیر کابل، قندهار، و هرات متصل است. تکمیل پروژه و از مسیر هند-چابهار-افغانستان فاصله بین هند و آسیا مرکزی را تا حدود ۱۵۰۰ کیلومتر کاهش می‌دهد (روی^۴، ۲۰۱۲: ۹۶۱-۹۶۲).

در سفر نارندرا مودی^۵، نخست‌وزیر هند، در جولای ۲۰۱۵، به روسیه و جمهوری‌های آسیای مرکزی تقویت سیاست ارتباطی آسیای مرکزی با هند از مسیر ایران خواستار شد. در طی دیدار مودی از ایران در ماه می ۲۰۱۶ / خرداد ۱۳۹۵،

1. Katman
2. Commonwealth of Independent States
3. Bihari Vajpayee
4. Roy
5. Narendra Modi

توافق‌نامهٔ بازطراحی و توسعهٔ بندر چابهار را با دولت ایران امضا کرد و متعهد شد تا دولت هند ۵۰۰ میلیون دلار در چابهار سرمایه‌گذاری کند. در این میان، شرکت ایپگل^۱ هند متعهد به سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلار جهت تأمین تجهیزات بندری چابهار و در قالب قرارداد بی او تی^۲ به مدت ده سال شد (گاردین^۳، ۲۰۱۶). علاوه بر آن، هر دو کشور پروژهٔ شبکهٔ ریلی چابهار- زاهدان- مشهد به ارزش چند میلیارد دلار را برای اتصال نواحی مختلف منطقهٔ اورآسیا مورد بحث قرار دادند. برای این منظور، دو طرف تلاش می‌کنند سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی نظیر بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول را جذب کنند. در سال‌های اخیر هند و ایران روابط دوجانبه‌شان را توسعه داده‌اند. بر اساس داده‌های بانک صادرات و واردات هند، در سال ۲۰۱۸-۲۰۱۹ میزان تبادل تجاری دو کشور متجاوز از ۱۷ میلیارد دلار بوده که نشان می‌دهد افزایش قابل توجهی نسبت به سال ۲۰۱۵-۲۰۱۶، که ۹٫۱ میلیارد دلار بوده، داشته است (بانک صادرات و واردات، ۲۰۱۹). در چارچوب گسترش روابط دوجانبه، بندر چابهار مکان جذابی برای هند است. امروزه، در حدود ۸۵ درصد تجارت دریایی ایران (تعداد کانتینر) و بیش از ۵۶ درصد معادل وزنی کالاهای صادراتی و وارداتی ایران به وسیلهٔ بندر شهید رجایی بندرعباس انجام می‌گیرد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۶). دولت ایران تصمیم دارد تا سهم بندر چابهار از صادرات و واردات کالا و تجارت ملی را افزایش دهد. بندر اقیانوسی چابهار ظرفیت بسیار بالایی برای توسعه و افزایش جایگاه آن در شبکهٔ حمل و نقل ایران و منطقه را دارد. بر اساس گزارش سازمان بنادر و دریانوردی ایران، با تکمیل فاز نخست توسعهٔ بندر شهید بهشتی چابهار، ظرفیت جاری بندر از ۲٫۵ میلیون تن به ۸٫۵ میلیون تن سالانه افزایش می‌یابد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۸). بنابراین، بندر چابهار می‌تواند تا ۳٫۵ برابر ظرفیت فعلی خدمات بندرگاهی را افزایش دهد. معافیت بندر چابهار از تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران باعث شده تا توسعهٔ بندر مطابق با برنامه و قراردادهای فی مابین ایران و هند ادامه یابد. اما دورنمای بندر چابهار تخلیه و بارگیری ۸۵ میلیون تن کالا در سال در نظر گرفته شده است که در چهار فاز اجرا خواهد شد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۸).

کشورهای محصور در خشکی افغانستان و آسیای مرکزی فرصت مغتنمی برای توسعهٔ ظرفیت بندر چابهار به وجود آورده‌اند. نیاز کشور افغانستان به بندر چابهار باعث شد تا رئیس‌جمهور این کشور، اشرف غنی احمدزی، در ماه می سال ۲۰۱۶ همراه نخست‌وزیر هند در تهران حاضر شود و موافقت‌نامهٔ همکاری سه‌جانبهٔ کریدور ارتباطی شمالی- جنوبی را امضا کنند. هند به دنبال راه‌هایی جهت تقویت نفوذ خود در افغانستان به منظور مقابله با نفوذ رقیب خود، یعنی پاکستان، است. با توجه به اینکه مسیر زمینی هند به افغانستان از طریق پاکستان قابل دسترسی نیست، دهلی برای توسعهٔ روابط تجاری خود با افغانستان به کریدور ایران و بندر چابهار روی آورده است.

وجود روابط تجاری، فرهنگی، و تمدنی هند با ایران، افغانستان، و کشورهای آسیای مرکزی زمینهٔ شکل‌گیری اتصال کریدور از مبدأ چابهار را تقویت کرده است. دو کشور ایران و هند اهداف مهمی در احیای جادهٔ ابریشم از طریق شبکهٔ دریایی- ریلی- جاده‌ای دارند که باعث همگرایی و همکاری دوجانبه شده است. دو کشور منافع و اهداف مشترکی در تجارت انرژی، امنیت منطقه‌ای و ملی، کاهش تهدید تروریسم، و بنیادگرایی اسلامی دارند که باعث افزایش علاقه برای توسعهٔ روابط دوجانبه شده است که مهم‌ترین آن کریدور شمالی- جنوبی است. این طرح در بستر و مقیاس بزرگ درحقیقت اتصال شبه‌قارهٔ هند و حوزهٔ اقیانوس هند به آسیای مرکزی و قلب اورآسیا از طریق ایران است. در این چارچوب، چابهار به نماد همکاری و روابط دوجانبه هند و ایران تبدیل شده است.

1. IPGL

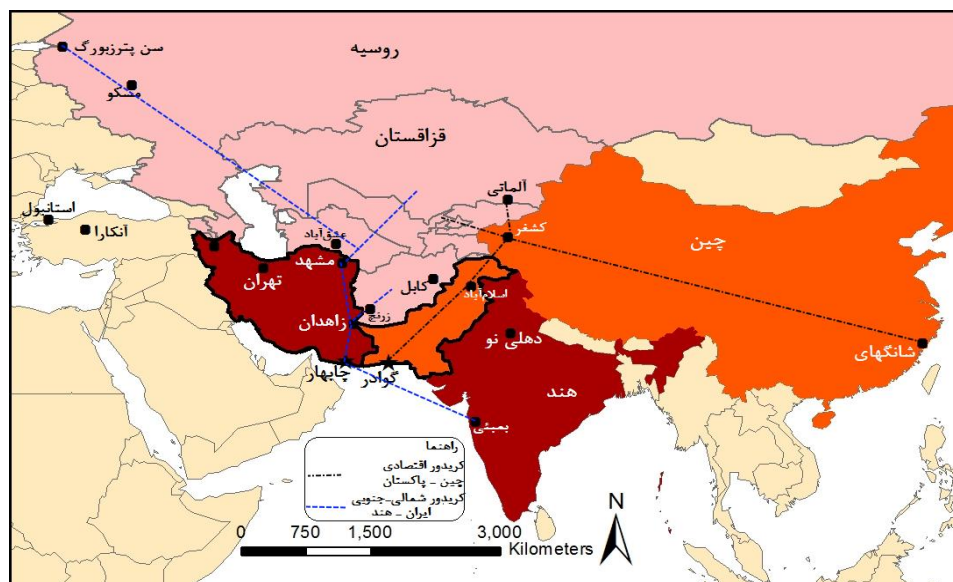
2. Build-operate-transfer (BOT)

3. Guardian

ایران تلاش می‌کند تا با جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای توسعه بندر چابهار و ایجاد کریدور شمالی- جنوبی، علاوه بر تأمین منافع مستقیم اقتصادی خود، امنیت منطقه سیستان و بلوچستان و محور شرق ایران را ارتقا دهد. همچنین، این پروژه به دولت ایران کمک می‌کند تا ایران به بازارهای بزرگ آسیایی متصل شود و از زیر فشار تحریم و انزوا و محدودیت‌های تحمیلی از سوی ایالات متحده آمریکا تا حدود زیادی خارج شود.

همگرایی چین- پاکستان و ژئوپلیتیک بندر گوادر

بندر گوادر بر روی کرانه دریایی عرب و در ساحل ایالت بلوچستان پاکستان و در نزدیکی مرز ایران واقع شده است. دولت پاکستان در سال ۱۹۹۳ برای فعال‌سازی تجاری بندر گوادر و ارتباط این بندر با بخش‌های دیگر کشور از طریق شبکه ریل و جاده برنامه‌ریزی کرد. در مارس ۲۰۰۲، دولت پاکستان جهت توسعه بندر گوادر و گسترش زیرساخت‌های بندری با مشارکت مالی چین به توافق رسید. اما بندر گوادر پس از اعلام استراتژی چین توسط شی جین‌پینگ^۱، رئیس‌جمهور چین، در سپتامبر ۲۰۱۳ در بازدید از قزاقستان موسوم به «یک کمربند، یک جاده»، که بعدتر «ابتکار کمربند جاده» نامیده شد، بر سر زبان‌ها افتاد (بهوتالینگام، ۲۰۱۶: ۴۷). طرح ابتکاری و عظیم دولت چین تلاش دارد جاده ابریشم باستانی را بازطراحی و با نگرشی جدید احیا کند. هدف کلیدی دولت چین از این طرح ابتکاری شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین‌محور در محیط ژئواکونومیک اورآسیا و افریقا است (شریعتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۸۶). این طرح دو مسیر اصلی به نام کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۲ (جاده ابریشم خشکی) و جاده ابریشم دریایی^۳ دارد که هدف از آن ارتباط و اتصال چین و نواحی این کشور به مناطق مختلف جهان و به‌ویژه قاره اورآسیاست (هو، ۲۰۱۷: ۲). پروژه‌های جاده ابریشم جدید ابزاری در طرح ایجاد همکاری منطقه‌ای، ایجاد انعطاف سیاسی، بهبود رشد اقتصادی، پیشنهاد تنوع‌سازی تجارت، و سرمایه‌گذاری در حمل و نقل بخش‌های معدن و انرژی هستند (امیراحمدیان، ۱۳۹۵: ۱۱). در این میان، یکی از مسیرهای اصلی و اتصال راه خشکی به دریایی و بالعکس مسیر کریدور اقتصادی چین- پاکستان و با محوریت بندر گوادر است (شکل ۲).



شکل ۲. موقعیت کریدور اقتصادی چین- پاکستان (CPEC) و کریدور ایران- هند (INSTC)

(منبع: تهیه و ترسیم از نگارنده)

1. Xi Jinping
2. Silk Road Economic Belt
3. 21st Century Maritime Silk Road

دو دولت چین و پاکستان در سال ۲۰۱۳ برای فعال‌سازی کریدور اقتصادی چین-پاکستان توافق‌نامه‌ای امضا کردند که به موجب آن پروژه توسعه کریدور چین-پاکستان شامل تأسیس شبکه ریلی، جاده‌ای، و خطوط لوله انرژی است که شهر بندری گوادر در استان بلوچستان پاکستان را به شهر چینی کشغر در استان سین کیانگ در غرب چین متصل می‌کند (چزیزا^۱، ۲۰۱۶: ۱۴۹). تخمین زده شد که هزینه پروژه بالغ بر ۴۵/۶ میلیارد دلار باشد که در این میان ۳۳/۸ میلیارد دلار مربوط به پروژه‌های انرژی و ۱۱/۸ میلیارد دلار مربوط به پروژه‌های زیرساختی است (الله‌خان، ۲۰۱۶: ۲۰۱۵). در این میان، بندر گوادر نقش محوری در کریدور چین-پاکستان دارد و این بندر نگین رابطه استراتژیک چین-پاکستان و کلید آینده روابط استراتژیک و اقتصاد پایدار چین-پاکستان خواهد بود. بر اساس قرارداد فی مابین دولت چین و پاکستان، مقرر شد سه اسکله چندمنظوره به ارزش ۱/۱۶ میلیارد دلار احداث شود که چینی‌ها در فاز نخست آن ۱۹۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خواهند کرد. در فاز دوم، پکن در احداث بزرگراه گوادر به کراچی سرمایه‌گذاری می‌کند که ارزش آن ۲۰۰ میلیون دلار است. چین همچنین متعهد به سرمایه‌گذاری در نه اسکله برای پایانه بار و تأمین ۵۴ مهندس متخصص برای تأمین مهارت‌های تکنولوژیکی در این پروژه شده است (چزیزا، ۲۰۱۶: ۱۵۲). در همین چارچوب، در آوریل ۲۰۱۵، پاکستان پیمان حق کنترل عملیاتی بندر گوادر را به شرکت هلدینگ بندر خارجی چین واگذار کرد (فینگر^۲، ۲۰۱۶: ۱۳۵).

تردیدی نیست که روابط چین-پاکستان چندبُعدی و سرزمین پاکستان بخش آغازین پروژه یک کمر بند و یک جاده است. از یک سو، پاکستان اهمیت ژئواستراتژیک برای چین دارد و در استراتژی ژئواکونومیک چین برای گسترش حوزه نفوذ و رقابت‌های قدرتی در منطقه‌ای نقش محوری دارد. از سویی دیگر، موقعیت آسیب‌پذیر پاکستان در برابر هند و ضعف قدرت ملی این کشور باعث وابستگی پاکستان به چین و همگرایی و اتحاد دو کشور شده است. بنابراین، همکاری ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیکی، و ژئواکونومیک بین چین و پاکستان ناشی از رقابت‌های قدرتی چین و هند و دشمنی پاکستان با هند و در مقابل محور همکاری هند-ایالات متحده آمریکا است. پاکستان بر سر مسائل پُرتنش کشمیر، سیر کریک^۳، سیچین گلشیر^۴، سد آب ایندوس، اتمی‌گرایی، تروریسم، و مسائل افغانستان دشمن بزرگ و درجه یک هند است. هند و پاکستان سه جنگ (۱۹۴۷-۱۹۴۸، ۱۹۶۵، ۱۹۷۱) و حداقل پنج درگیری نظامی در آستانه جنگ (۱۹۸۸، ۱۹۹۸، ۱۹۹۹، ۲۰۰۱، و ۲۰۰۴) (کالین و مارتین^۵، ۲۰۱۲: ۴۱۱) و درگیری‌های سال‌های اخیر (۲۰۱۶ و ۲۰۱۹) را تجربه کرده‌اند. بر این اساس، دیوار بی‌اعتمادی و سوءظن بین هند و پاکستان بسیار بلند است و هر کدام از هیچ اقدامی برای تهدید منافع دیگری فروگذار نمی‌کند.

چین از پاکستان در مسئله کشمیر حمایت می‌کند (اسمال^۶، ۲۰۱۵: ۲۸). چین از سال ۱۹۶۲ به صورت مداوم در تأمین تجهیزات نظامی پاکستان، تأسیس کارخانه مهمات، و تولید مشترک تسلیحات نظامی همکاری داشته است (آفریدی و بجوری^۷، ۲۰۱۰). اسمال (۲۰۱۵: ۲۸) به چگونگی کمک چین به پاکستان برای توسعه سلاح‌های اتمی و پرتاب موشک با کلاهک هسته‌ای پرداخته است. کمک‌های تسلیحاتی چین باعث شد تا پاکستان در برابر برنامه سلاح‌های هسته‌ای هند از خود محافظت کند. بر این اساس، به نظر می‌رسد چین تمایل دارد رابطه هند-پاکستان به

1. Chaziza
2. Fingar
3. Sir Creek
4. Siachen Glacier
5. Collin & Martin
6. Small
7. Afridi & Bajoria

حالت بی‌اعتماد و غیردوستانه باقی بماند و هند در مسائل مختلف ارضی، مرزی، و قومی با همسایگان درگیر باشد. این مسئله باعث می‌شود تا چین با سهولت بیشتری بتواند منافع منطقه‌ای خود را دنبال کند.

سرمایه‌گذاری گسترده چین در بندر گوادر و کریدور اقتصادی چین-پاکستان و بزرگراه قرقروم بیش از یک مسئله اقتصادی است. چین اهداف میان‌مدت و بلندمدت استراتژیک، ژئوپلیتیک، و ژئواکونومیک گسترده‌ای در این پروژه دنبال می‌کند. از نظر ژئوپلیتیک، رابطه چین با پاکستان برای ساخت بندر گوادر دست‌یابی به یک نقطه کانونی استراتژیک در پروژه یک کمربند یک جاده است که از یک سو دروازه ورود به دریای عرب، منطقه خلیج فارس، آسیای غربی، آسیای جنوبی، و به طور کلی حوزه اقیانوس هند است؛ و از سوی دیگر، نقطه آغازین برای دسترسی آسان به چین غربی و صحرای قرقروم و سهولت تجارت با کشورهای آسیای مرکزی است.

به صورت سنتی، چین نیازهای انرژی خود را از منطقه خلیج فارس تأمین می‌کند؛ به گونه‌ای که ۸۰ درصد نیازهای فزاینده نفتی این کشور از منطقه خلیج فارس تأمین می‌شود. مسیر انتقال انرژی از خلیج فارس از مسیر اقیانوس هند و تنگه مالاکا به سواحل شرقی چین می‌رسد. طول این مسیر ۱۲۹۰۰ کیلومتر است و ۴۵ روز زمان نیاز است تا یک سوپرنفت‌کش از خلیج فارس به بندر شانگهای برسد (غنی و شرما، ۲۰۱۸: ۱۵۰). هزینه‌های گراف حمل و نقل و خطرهای امنیتی در تنگه پالک و مالاکا باعث شده تا پکن برای احداث کریدور چین-پاکستان و توسعه ترمینال گوادر اهتمام جدی داشته باشد. با فعال‌سازی کریدور چین-پاکستان طول مسیر خلیج فارس به چین به یک سوم و زمان مورد نیاز انتقال کالا به ۱۰ روز کاهش می‌یابد (غنی و شرما، ۲۰۱۸: ۱۵۰). علاوه بر آن، کریدور چین-پاکستان مسیر مناسبی برای صادرات کالاهای چینی به بازارهای هدف و واردات سایر مواد اولیه و حامل‌های انرژی خواهد بود که در این فرایند بندر گوادر نقش محوری دارد.

حضور درازمدت چینی‌ها در بندر گوادر باعث افزایش نظارت و کنترل چینی‌ها در حوزه اقیانوس هند می‌شود. فعال‌سازی کریدور پاکستان ارتباط و تسلط چین را در دو حوزه اقیانوسی آرام و هند گسترش می‌دهد و باعث افزایش قدرت دریایی چین می‌شود. در زمینه داخلی نیز چین می‌تواند از فرصت‌های اقتصادی برآمده از این کریدور در راستای نوسازی و توسعه زیرساخت‌های منطقه خودمختار سین کیانگ یا ترکستان شرقی و توسعه متوازن چین و در جهت کاهش ناراضیاتی محلی و خنثی کردن نیروهای واگرا از طریق اتصال به پاکستان و آسیای مرکزی استفاده کند.

نتیجه‌گیری

در بیش از دو دهه اخیر، به‌رغم رکود اقتصاد جهانی، قاره آسیا محور رشد اقتصاد جهانی بوده است. آسیا نقش هاب جهانی تولید و تجارت، ساختار سرمایه، و بهره‌وری پیدا کرده و بر مبنای تجارت بین‌منطقه‌ای و بین‌المللی رشد و توسعه سریعی داشته است. در این میان، دو کشور چین و هند با رشد شتابان اقتصادی و حجم گسترده اقتصادی به دو قدرت نوظهور جهانی تبدیل شده‌اند. اگرچه چین، به‌عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهانی، از مؤلفه‌های قدرت بیشتری نسبت به هند برخوردار است، هند نیز می‌کوشد تا یکی از قدرت‌های تأثیرگذار و مهم در آسیا و حتی جهان باشد. هر دو کشور با اولویت سیاست آسیایی اهداف ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک را در قاره اوراسیا دنبال می‌کنند. نیاز فزاینده به منابع انرژی، دسترسی به بازارهای بزرگ مصرف، و گسترش حوزه‌های نفوذ باعث شده است تا دو کشور با اتخاذ استراتژی ژئواکونومیک به دنبال ایجاد کریدورهای ارتباطی جهت دسترسی به قاره اوراسیا باشند. از یک سو، کشورهای آسیای مرکزی، ماورای خزر، و افغانستان و از سوی دیگر منطقه خلیج فارس، آسیای جنوبی، و اقیانوس هند مورد توجه هر دو

قدرت است. تداخل قلمروهای ژئوپلیتیکی و حوزه‌های نفوذ چین و هند باعث شده تا دو کشور برای حفاظت، تعقیب، و تأمین منافع ملی با یکدیگر رقابت کنند؛ به گونه‌ای که دو قدرت بزرگ آسیایی با آرزوها و آرمان‌های بلند منطقه‌ای و جهانی دارای منافع تقریباً متضاد و متعارض‌اند.

در دو دهه نخست سده بیست‌ویکم، دو دولت هند و چین، با اتخاذ استراتژی ژئواکونومیک، دسترسی مطمئن و آسان به منابع و بازارهای اورآسیا را جزو سیاست و اهداف مهم سیاست خارجی خود قرار داده‌اند. استراتژی اورآسیایی و ژئواکونومیک چین و هند باعث شده تا دو کشور به فکر طراحی و احداث کریدورهای ارتباطی شمالی- جنوبی در خشکی بزرگ اورآسیا باشند. در این استراتژی، سرزمین پاکستان و ایران مکان مناسبی برای ایجاد کریدورهای ارتباطی اورآسیا از سوی چین و هند شناخته شده‌اند. پاکستان به دلیل همجواری در مرزهای غربی چین و استان سین کیانگ و دشمنی با هند مورد توجه دولت چین، و ایران به دلیل اتصال با آسیای مرکزی و نزدیکی به هند و قرابت‌های فرهنگی و تاریخی مورد توجه هند قرار گرفته است. در این میان، دو بندر گوادر و چابهار به‌عنوان نقطه‌های محور در کریدورهای ارتباطی به صورت رقیب در رقابت‌های ژئوپلیتیکی چین و هند ظاهر شده‌اند.

کریدور اقتصادی چین- پاکستان، که بخش مهمی از ابرپروژه ابتکار کمربند و جاده چین است، با حمایت و سرمایه‌گذاری گسترده چین، ظرفیت‌های مهم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک برای چین و پاکستان ایجاد کرده است که هند در برابر آن احساس خطر می‌کند. بندر گوادر به‌عنوان نگین رابطه چین و پاکستان و نفوذ چینی‌ها در اقیانوس هند از طریق این بندر چالش ژئوپلیتیکی جدیدی را برای هند ایجاد کرده است. در مقابل، هند با مشارکت و سرمایه‌گذاری در کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمالی- جنوبی در ایران و با محوریت بندر چابهار در تلاش برای مقابله با سیاست‌های منطقه‌ای چین و پاکستان است. در این چارچوب، بندر چابهار در سیاست خارجی هند بیش از یک بندر تجاری است. هند تلاش می‌کند تا از طریق بندر چابهار و سرزمین ایران وزن ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک خود را در برابر چین بهبود بخشد. از نظر دولت هند، سرزمین ایران و بندر چابهار نه تنها باعث اتصال هند به آسیای مرکزی می‌شود، بلکه می‌تواند در تعادل‌سازی و موازنه قدرت منطقه‌ای هند در برابر سیاست‌های چین نقش مهمی ایفا کند.

نکته حائز اهمیت این است که برخلاف ژئوپلیتیک کلاسیک و دوره جنگ سرد، که رقابت‌های نظامی و تسلیحاتی میان رقبای ژئوپلیتیکی حاکم بود و بودجه‌های ملی صرف امور نظامی و امنیتی می‌شد، در عصر جدید با نگرش ژئواکونومیک سبب توسعه زیرساخت‌ها و امور زیربنایی کشورهای درگیر رقابت شده است. منطقه فلات ایران و جنوب آسیا، که در گذشته درگیر رقابت‌های ژئوپلیتیکی دو قدرت روسیه و انگلیس معروف به بازی بزرگ بود، امروزه درگیر رقابت ژئواکونومیک دو قدرت چین و هند است که می‌تواند باعث توسعه زیرساخت کشورهای پاکستان، ایران، و افغانستان و به صورت خاص منطقه بلوچستان بزرگ شود. زیرا دو بندر گوادر و چابهار در محدوده قوم بلوچ قرار دارد. بازی جدید چین و هند فرصت مناسبی برای رشد منطقه بلوچستان ایران و پاکستان فراهم کرده است.

منابع

۱. احمدی، سید عباس و احمدی، ابراهیم، ۱۳۹۶، بررسی توانمندی های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای، و بین‌المللی)، راهبرد، ش ۸۳، صص ۲۳۵-۲۶۲.
۲. امیراحمدیان، بهرام، ۱۳۹۵، ابتکار جاده ابریشم جدید چین: اهداف، موانع، و چالش‌ها، فصل‌نامه مطالعات روابط بین‌الملل، س ۹، ش ۳۶، صص ۹-۴۲.
۳. خدافلای پور، علی‌رضا، ۱۳۹۶، ابتکار کمربند- راه چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران، فصل‌نامه سیاست خارجی، س ۳۱، ش ۱، صص ۱۷-۴۹.
۴. سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۶، گزارش سالانه سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران: سامانه آمار عملیات، گزارش سال ۱۳۹۶.
۵. سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۸، طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، در: <<https://www.pmo.ir/fa/portsandterminals>>.
۶. شریعتی‌نیا، محسن، ۱۳۹۵، کمربند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش چین‌محور، فصل‌نامه روابط خارجی، س ۸، ش ۳، صص ۸۵-۱۱۳.
۷. فرزین‌نیا، زیبا، ۱۳۸۸، روابط هند و چین: همکاری و رقابت، فصل‌نامه آسیای مرکزی و قفقاز، ش ۶۵، صص ۱۵-۴۶.
۸. عبدی، عطاءالله و رجب‌نژاد، ناصر، ۱۳۹۶، تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین در گوادر و بندر چابهار، جغرافیا و توسعه، ش ۴۶، صص ۱۸۵-۲۰۶.
۹. موسوی شفاپی، مسعود، ۱۳۹۵، ضرورت گذار از ژئوپلیتیک وحشت خاورمیانه‌ای به ژئواکونومی امید آسیایی، فصل‌نامه مطالعات راهبردی، س ۱۹، ش ۴، صص ۱۸۹-۱۹۲.
۱۰. ویسی، هادی، ۱۳۹۶، بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی- جنوبی اوراسیا: مزیت‌ها و تهدیدها، فصل‌نامه ژئوپلیتیک، س ۱۳، ش ۱، صص ۱۰۱-۱۲۴.
11. Abdi, A. and Rajabnejad, N., 2017, Explanation of China's Investment Geopolitical Consequences, in Gwadar Port in Chabahar, *Geography and Development Iranian Journal*, Vol. 15, No. 46, PP. 185-206.
12. Afridi, J. and Bajoria, J., 2010, China-Pakistan relations. Council on Foreign Relations. Retrieved from <<http://www.cfr.org/china/china-pakistan-relations/p10070>>.
13. Ahmadi, S. A. and Ahmadi, E., 2017, A Study of the Strategic Capabilities of Chabahar Free Zone in Relation to Iran's Geopolitical Weight and National Power (From the Domestic, Regional and International Perspective), *Strategy*, No. 83, PP. 262-235.
14. Amir Ahmadian, B., 2016, China's New Silk Road Initiative: Goals, Obstacles, and Challenges, *International Relations Studies Quarterly*, Vol. 9, No. 36, PP. 9-42.
15. Asgarkhani, A. and Ghahramani, M. J. and Ghaderi Hajat, M., 2019, Geo-economic Analysis of China's Foreign Policy, *Geopolitics Quarterly*, Vol. 14, No. 4, PP. 209-233.
16. Beeson, B., 2018, Geo-economics with Chinese Characteristics: the BRI and China's Evolving grand Strategy, *Economic and Political Studies*, Vol. 6, No. 3, PP. 240-256.
17. Bhoothalingam, R., 2016, The Silk Road as a Global Brand, *China Report*, Vol. 52, No. 1, PP. 45-52.
18. Brzezinski, Z., 1998, *The grand Chessboard: American primacy and its geopolitical imperatives*. New York, NY: Perseus Books Group.
19. Chaziza, M., 2016, China-Pakistan Relationship: A Game-changer for the Middle East?, *Contemporary Review of the Middle East*, Vol. 3, No. 2, PP. 147-161.
20. Collin, R.C. and Martin, P., 2012, *An Introduction to World Politics: Conflict and Consensus on a Small Planet*, Rowman & Littlefield.

21. Cowen, D. and Smith, N., 2009, After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geo-economics, *Antipode*, Vol. 41, No. 1, PP. 22-48.
22. Csurgai, G., 2017, The Increasing Importance of Geo-economics in Power Rivalries in the Twenty-First Century, *Geopolitics*, Vol. 23, No. 1, PP. 1-9.
23. Das, KH., 2017, The Making of One Belt, One Road and Dilemmas in South Asia, *China Report*, Vol. 53, No. 2, PP. 1-18.
24. Export Import Data Bank, 2019, Department of Commerce, in: < <https://commerce-aPP.gov.in/eidb/iecnt.asp>>.
25. Farzinia, Z., 2009, India-China Relations: Cooperation and Competition, *Central Asia and Caucasus Journal*, No. 65, PP. 15-46.
26. Fingar, T., 2016, *The New Great Game: China and South and Central Asia in the Era of Reform*, Stanford University Press.
27. Friedman, T., 2007, *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century*, New York: Farrar, Straus and Giroux.
28. Ghani, W. and Shaarma, R., 2018, China-Pakistan Economic Corridor Agreement: Impact on Shareholders of Pakistani Firms, *International Journal of Economics and Finance*, Vol. 10, No. 1, PP. 148-158.
29. Hu, R.W. 2017, China's 'One Belt One Road' Strategy: Opportunity or Challenge for India?, *China Report*, Vol. 53, No. 2, PP. 1-18.
30. International Monetary Fund, 2019, *World economic outlook*, Washington.
31. Katman, F., 2018, *Great Transformation in Eurasia*, Cambridge Scholars Publishing.
32. Khodagholi Pour, A.R., 2017, Belt Initiative-China's Route and Its Impact on the National Interest of the Islamic Republic of Iran, *Foreign Policy Quarterly*, Vol. 31, No. 1, PP. 17-49.
33. Luttwak, E.N. 1990, From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, *Grammar of Commerce, the National Interest*, No. 20, PP. 17-23.
34. Mousavi Shafaei, M., 2016, The Necessity of Transitioning from the fear Geopolitics of the Middle East to the Hope Geo-economy of Asian, *Strategic Studies Quarterly*, Vol. 19, No. 4, PP. 189-192.
35. Nasirpour, G., 2019, Iran-India Relations with Future Prospects, *Geopolitics Quarterly*, Vol. 14, No. 4, PP. 165-187.
36. O'Brien, 1992, *Global Financial Integration: The End of Geography*, London: Royal Institute of International Affairs.
37. Ports and Maritime Organization, 2017, *Annual Report of the Ports and Maritime Organization of the Islamic Republic of Iran: Operations Statistics System*. Report of the year 2017.
38. Ports and Maritime Organization, 2019, Chabahar's Shahid Beheshti Port Development Plan, at: <<https://www.pmo.ir/en/portsandterminals>>.
39. Roy, M. S., 2012, Iran: India's gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, Vol. 36, PP. 957-997.
40. Sachdeva, G., 2018, Indian Perceptions of the Chinese Belt and Road Initiative, *International Studies*, Vol. 55, No. 4, PP. 285-296.
41. Scholvin, S. and Wigell, M., 2018, Power Politics by Economic means: Geo-economics as an Analytical Approach and Foreign Policy Practice, *Comparative Strategy*, Vol. 37, No. 1, PP. 73-84.
42. Shariati Nia, M., 2016, Economic Silk Road Belt: China-Value Chain, *Quarterly of External Relations*, Vol. 8, No. 3, PP. 85-133.

43. Singh, K.D.P., 2019, *Strength and Challenges of OBOR Initiative: Indian Perspective*, Journal of National Law University Delhi,
44. Small, A., 2015, *The China-Pakistan axis: Asia's new geopolitics*. New York, NY: Oxford University Press.
45. The Guardian, 2016, India to invest \$500m in Iranian port of Chabahar, Retrieved from: <<https://www.theguardian.com/world/2016/may/23>>.
46. Ullah Khan, M., 2016, *China-Africa Economic Relations*, Africa Economic Forum.
47. United Nations, 2019, *World Economic Situation and Prospects 2019*, New York.
48. Veisi, H. 2017, Investigation of the Geopolitical and Geo-economic Competitions of Pakistan and Iran to Create South-North Corridor of Eurasia: Preferences and Threats, *International Quarterly of Geopolitics*, Vol. 13, No. 45, PP. 101-124.
49. Wigell, M., 2016, Conceptualizing Regional Powers' Geo-economics Strategies: Neo-imperialism, Neo-mercantilism, Hegemony, and Liberal Institutionalism, *Asia Europe*, Vol.14, No. 2, PP. 135-151.
50. World Bank, 2019, Retrieved from: <<https://data.worldbank.org/indicator>>.