The Quarterly of Research on Global Relations
Spring 2025, 2 (5), 131-166
jrgr.atu.ac.ir
DOI: 10.22054/jrgr.2026.90476.1131

ATU PRESS

Original Research
Received: 16/01/2025
Accepted: 25/03/2025
ISSN:2476-2806
eISSN:2476-6828

The Dynamics of Geostrategic Competition in the Context of the Belt and Road Initiative: The Paradox of Warming India–China Relations

Arsalan Ghorbani Sheikhneshin * — Professor, Department of Political Science, Kharazmi University, Tehran, Iran

Safiullah Mowlavizadeh — Ph.D. Candidate, Department of International Relations, Kharazmi University, Tehran, Iran

Extended Abstract

Introduction

The Belt and Road Initiative (BRI), launched by Chinese President Xi Jinping in 2013, is one of the most ambitious infrastructure and connectivity projects in modern history. Spanning more than 150 countries through six overland economic corridors and the 21st Century Maritime Silk Road, the BRI seeks to enhance global connectivity by mobilizing infrastructure investments projected to exceed $1 trillion by 2027. It is officially presented as a framework for economic cooperation, trade facilitation, and infrastructure

* Corresponding Author: Ghorbani@khu.ac.ir
How to Cite: Ghorbani Sheikhneshin, A., & Mawlavizadeh, S. (2025). The dynamics of geostrategic competition in the context of the Belt and Road Initiative: The paradox of warming India–China relations. *Research on Global Relations*, 2(5), 131- 166. https://doi.org/10.22054/jrgr.2026.90476.1131

development; however, the initiative carries significant geopolitical implications that can reshape power dynamics across Eurasia and beyond.

China has been accused of employing strategies such as debt-trap diplomacy and opaque financing arrangements to expand its influence over strategically important assets, including ports, energy routes, and economic corridors. For India, the traditional dominant power in South Asia and the Indian Ocean region, the BRI represents an existential threat to its national security and regional hegemony. Key components of the initiative, particularly the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC), which passes through the disputed territory of Kashmir, are viewed by New Delhi as direct violations of India's sovereignty. At the same time, Chinese investments in strategic ports—including Gwadar in Pakistan, Hambantota in Sri Lanka, and Djibouti—have reinforced concerns over the so-called *String of Pearls* strategy, which is widely perceived as an effort to expand China's maritime presence and constrain India's strategic reach.

These developments have transformed India–China relations into a paradox of economic warming alongside security-cum-strategic cooling. In other words, bilateral trade reached approximately $128 billion in 2024, even as security relations deteriorated following the border clashes in Galwan and Tawang in 2020 and 2022, respectively. Consequently, the BRI has evolved beyond a development initiative into a strategic instrument that India increasingly perceives as facilitating China's regional encirclement and constraining India's geopolitical influence. In response, New Delhi has gradually shifted from its traditional posture of strategic neutrality toward more proactive balancing measures.

The present study aimed to examine the strategic competition underlying the apparent warming India–China relations, focusing on how the BRI had intensified geopolitical rivalry and contributed to

recurring border tensions. It tried to answer the following question: How has China's Belt and Road Initiative contributed to the intensification of geopolitical competition and border tensions between India and China? Drawing on theories of international relations, the study analyzed China's strategy of expanding regional and global influence through the BRI alongside India's counterbalancing responses, highlighting the resulting structural instability within South Asia's evolving security architecture.

Materials and Methods

This study adopted a descriptive–analytical method to examine India–China relations in the context of the BRI. The analysis relied on the theories of international relations, particularly the balance of threat theory.

Results and Discussion

The BRI has significantly intensified geopolitical competition between India and China, transforming what initially appeared to be economic initiatives into broader security challenges. China's strategy is pursued through three main types of corridors: maritime (e.g., the Maritime Silk Road in the Indian Ocean), hybrid (e.g., the China–Pakistan Economic Corridor and the Bangladesh–China–India–Myanmar Economic Corridor), and land-based (e.g., the China–Central Asia–West Asia Economic Corridor). By 2025, more than 147 countries had joined the BRI, collectively accounting for approximately one-third of global GDP and half of the world's population. BRI investments had reached $550 billion by early 2023, with projections estimating that the initiative could add up to $7.5 trillion annually to global GDP by 2040.

Moreover, the BRI corridors converging around India's periphery carry significant strategic implications. Along the disputed Line of Actual Control (LAC)—which is divided into the western (Ladakh),

middle, and eastern sectors—China controls approximately 38,000 square kilometers of territory claimed by India in Jammu and Kashmir, while Pakistan transferred an additional 5,183 square kilometers to China in 1963. The $62 billion CPEC passes through Gilgit-Baltistan, facilitating the presence of more than 30,000 Chinese personnel. Border confrontations at Galwan in 2020 and in Tawang in 2022 further underscore the initiative's security implications. In the Indian Ocean, the String of Pearls network—including Chittagong ($2.41 billion), Kyaukpyu ($7.4 billion), Gwadar ($50.6 billion), and Hambantota ($1.47 billion)—supports China's transition from a naval strategy of near seas defense to one of far seas protection. Events such as Chinese submarine visits to Colombo in 2014), expanded naval patrols in 2017, and the establishment of a military base in Djibouti in 2016 reflect China's growing security presence in the region. More broadly, China's regional influence now exceeds India's; Chinese investments in both South and Central Asia had surpassed $25 billion by the mid-2025, while China's trade with ASEAN reached $468.8 billion, compared with India's $78.9 billion.

For India, the BRI presents a multidimensional challenge encompassing border security, regional influence, and maritime strategy. The integration of economic corridors with military and infrastructure capabilities—particularly through the China–Pakistan Economic Corridor and China's expanding presence in the Indian Ocean—creates overlapping strategic vulnerabilities. China's growing presence in Gilgit-Baltistan undermines India's territorial claims and strengthens the Sino–Pakistani partnership, further complicating India's management of the LAC. At the same time, China's expanding maritime footprint challenges India's long-standing role as the net security provider in the Indian Ocean.

India's response has combined domestic, regional, and global strategies. Domestically, measures such as the revocation of Article 370 in 2019 were intended to consolidate governance over Jammu and

Kashmir. Regionally, initiatives including Chabahar Port ($500 million), the International North–South Transport Corridor (INSTC), and the India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC), launched at the 2023 G20 Summit, seek to provide viable alternatives to BRI routes. Globally, India has deepened its participation in the Quad, supported the G7's Build Back Better World (B3W) initiative, and engaged with the European Union's Global Gateway strategy as part of a broader coalition-building effort.

From the perspective of balance of threat, India's hybrid balancing strategy—combining limited internal balancing with selective external partnerships—has constrained China's strategic expansion but has failed to eliminate the underlying sources of tension. The BRI's persistent lack of transparency and its broader security externalities continue to reinforce a competitive and increasingly uncertain regional security environment. It seems that the long-term stability of South Asia will depend on greater transparency in BRI financing, improved border management mechanisms, and more equitable access to regional markets.

Conclusion

The BRI has not only generated economic opportunities but has also intensified strategic competition between India and China, posing significant challenges to India's national security through territorial encroachments, maritime encirclement, and China's expanding regional influence. India's multifaceted balancing strategy includes policy changes in Kashmir, the development of alternative connectivity initiatives (e.g., the IMEC and the Chabahar Port project), and alliances through the Quad. They all have helped preserve a degree of geopolitical equilibrium while simultaneously contributing to heightened border tensions and broader security challenges. These findings suggest that the BRI is likely to remain a source of instability in South Asia if not accompanied by greater

transparency, respect for national sovereignty, and adherence to the principle of non-interference in territorial disputes. Consequently, India must continue pursuing a proactive balancing strategy to safeguard its strategic interests and shape the evolving regional security architecture. Future research could examine the long-term economic impacts of the BRI beyond 2030 or undertake comparative analyses of other countries affected by the initiative.

Keywords: The Belt and Road Initiative, Geopolitical competition, Balancing, Border disputes, National security.

فصلنامه پژوهشنامه روابط جهانی
دوره ۲، شماره ۵، بهار ۱۴۰۴، ۱۳۱-۱۶۶
jrgr.atu.ac.ir
DOI: 10.22054/jrgr.2026.90476.1131

مقاله پژوهشی
تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۲۷ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۰۵
ISSN: ۲۹۸۱-۲۲۷۵ eISSN: ۲۹۸۱-۱۹۹۶

پویایی رقابت ژئواستراتژیک در پرتو کمربند و راه: پارادوکس گرمایش روابط هند–چین

ارسلان قربانی شیخ‌نشین * استاد روابط بین‌الملل، گروه علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

صفی‌اله مولوی‌زاده دانشجوی دکتری روابط بین الملل دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

چکیده

ابتکار «کمربند و راه» چین به‌عنوان مهم‌ترین ابزار ژئواستراتژیک این کشور، هم‌زمان بستر همکاری و میدان رقابت قدرت‌های آسیایی را شکل داده است. در این میان، روابط هند و چین با وجود تداوم اختلافات مرزی و رقابت راهبردی، نشانه‌هایی از گرمایش مقطعی و تعامل اقتصادی را بروز داده است. این وضعیت، پارادوکسی ژئوپلیتیکی ایجاد کرده است. مسئله محوری این است که چگونه ابتکار کمربند و راه چین بر تشدید رقابت ژئوپلیتیکی و تنش‌های مرزی بین هند و چین تأثیر گذاشته است؟ در پاسخ به این پرسش می‌توان اظهار داشت که ابتکار کمربند و راه چین، به‌عنوان یک راهبرد هم پیوندی جهانی، تهدیدی برای امنیت ملی هند به شمار می‌رود و منجر به اقدامات موازنه‌ای هند، از جمله تغییر سیاست‌های دیرینه در کشمیر و ترویج ابتکارهای منطقه‌ای موازی، شده است. هدف این پژوهش، بررسی چالش‌های ناشی از حضور چین در حوزه‌های نفوذ هند و تحلیل مجموعه اقدامات موازنه‌ای هند در برابر ابتکار کمربند و راه، به منظور درک رقابت پنهان در روابط دو کشوراست. پژوهش حاضر با روش توصیفی–تحلیلی انجام شده و از چارچوب نظریه موازنه تهدید بهره می‌برد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ابتکار کمربند و راه چین، به‌عنوان راهبرد کلان هم پیوندی جهانی، نه‌تنها فرصت‌های اقتصادی ایجاد کرده، بلکه به رقابتی پنهان در روابط هند و چین دامن زده است. این ابتکار، با حضور فزاینده چین در حوزه‌های نفوذ هند تهدیدی جدی برای امنیت ملی دهلی‌نو به شمار می‌رود. پژوهش حاضر با تمرکز بر تشدید اختلافات، اقدامات موازنه‌ای سخت و نرم هند و ادراک تهدید از رشته مروارید چین، چالش‌های ژئوپلیتیکی رقابت پنهان هند و چین در پرتو ابتکار کمربند و راه را بررسی می‌کند.

واژگان کلیدی: کمربند–راه، رقابت ژئوپلیتیکی، موازنه سازی، اختلافات مرزی، امنیت ملی.

* نویسنده مسئول: Ghorbani@khu.ac.ir

مقدمه

ابتکار کمربند و راه که در سال ۲۰۱۳ توسط شی‌جین‌پینگ معرفی شد، با در برگرفتن بیش از ۱۵۰ کشور و سرمایه‌گذاری کلان، صرفاً یک پروژه اقتصادی نیست، بلکه تلاشی برای بازتعریف نظم ژئوپلیتیکی به شمار می‌رود. چین با استفاده از قراردادهای غیر شفاف و گسترش نفوذ در نقاط راهبردی، حضور خود را در اوراسیا و اقیانوس هند تقویت کرده است. در این میان، هند ابتکار کمربند و راه را تهدیدی جدی برای امنیت ملی خود می‌داند؛ به‌ویژه کریدور اقتصادی چین-پاکستان که از کشمیر مورد مناقشه عبور می‌کند و همچنین شبکه بنادر موسوم به«رشته مروارید» که برتری دریایی هند را به چالش می‌کشد. این روند، همراه با تشدید درگیری‌های مرزی در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۲، هند را به فاصله گرفتن از بی‌طرفی سنتی و حرکت به‌سوی موازنه سازی سخت سوق داده و روابط دوجانبه را در وضعیت«گرم شدن اقتصادی و سرد شدن امنیتی» قرار داده است.

هند در پاسخ به این تهدید چندلایه، مجموعه‌ای از اقدامات موازنه‌ای داخلی، منطقه‌ای و جهانی را طراحی کرده است: لغو ماده ۳۷۰ و تغییر وضعیت جامو و کشمیر، ابتکارات منطقه‌ای مانند «نگاه به شرق» و مشارکت در چهارجانبه امنیتی، و پروژه‌های جایگزین زیرساختی و پیوستن به ائتلاف‌های بین‌المللی. این اقدامات نشان‌دهنده گذر هند از «بی‌طرفی استراتژیک» به «موازنه فعال» است، هرچند موفقیت آن به هماهنگی با شرکای منطقه‌ای و مدیریت روابط با چین بستگی دارد. پژوهش حاضر با تحلیل این رقابت پنهان، استدلال می‌کند که ابتکار کمربند و راه نه‌تنها روابط هند و چین را به سمت تقابل استراتژیک سوق داده؛ بلکه معماری امنیتی جنوب آسیا را به‌طور بنیادین دگرگون کرده است.

در حالی که روابط هند و چین پس از بحران لداخ به سمت کاهش تنش و همکاری چشمگیر حرکت کرده، ابتکار کمربند و راه همچنان کانون اصلی رقابت ژئواستراتژیک دو کشور باقی مانده است؛ این پژوهش به دنبال پاسخ به این پرسش است که آیا این «گرمایش پارادوکسیکال» نشانه‌ای از همگرایی واقعی است یا صرفاً پوششی برای تعمیق رقابت ساختاری در جنوب آسیا؟ در پاسخ به این پرسش می‌توان اظهار داشت که گرمایش روابط نشانه گذار واقعی از «رقابت صفر-جمع» به «رقابت مدیریت‌شده» است؛ دو طرف از طریق

توافقات مرزی مانند پاترولینگ لداخ در اکتبر ۲۰۲۴ و دیدارهای بریکس ۲۰۲۵، مکانیسم‌های کاهش تنش را تقویت کرده‌اند، اما هند همچنان به‌طور قاطع با ابتکار کمربند و راه (به‌ویژه دالان اقتصادی پاکستان-چین) مخالفت می‌ورزد و کریدورهای جایگزین خود (چابهار و کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا) را به‌عنوان ابزارهای موازی پیش می‌برد، بدون اینکه همگرایی استراتژیک رخ دهد. پژوهش حاضر با روش تحلیلی-توصیفی انجام شده و از چارچوب نظریه موازنه تهدید بهره می‌برد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد ابتکار کمربند و راه چین، به‌عنوان راهبرد کلان هم پیوندی جهانی، نه‌تنها فرصت‌های اقتصادی ایجاد کرده، بلکه به رقابتی پنهان در روابط هند و چین دامن زده است.

پیشینه پژوهش

پیشینه پژوهش به بررسی ادبیات مرتبط با پویایی رقابت ژئواستراتژیک در پرتو کمربند و راه: پارادوکس گرمایش روابط هند-چین می‌پردازد. این بررسی بر پایه مطالعات کلیدی تمرکز دارد که روابط هند-چین را در پرتو کمربند و راه تحلیل نماید(جدول ۱).

چارچوب نظری: نظریه موازنه تهدید

در نظریه‌های روابط بین‌الملل، «موازنه قدرت» و «موازنه تهدید» دو رویکرد اصلی برای تبیین رفتار دولت‌ها هستند. موازنه قدرت بر این اصل استوار است که افزایش توان یک دولت یا ائتلاف، سایر کشورها را به موازنه سازی از طریق تقویت داخلی یا تشکیل اتحاد وادار می‌کند. در مقابل، موازنه تهدید(والت، ۱۹۸۵) تأکید دارد دولت‌ها نه صرفاً در برابر قدرت، بلکه بر اساس تهدید ادراک‌شده -شامل نزدیکی جغرافیایی، نیت‌ها و قابلیت‌های تهاجمی- موازنه سازی می‌کنند. والت معتقد است که اتحاد در برابر تهدید غالب، امنیت بیشتری ایجاد می‌کند زیرا متجاوزان با مخالفت جمعی مواجه خواهند شد. این چارچوب با انتقال کانون تحلیل از «قدرت» به «تهدید»، توانایی بیشتری در توضیح رفتار پیچیده دولت‌ها در مواجهه با چین و ابتکارکمربند-راه ارائه می‌دهد، به‌ویژه وقتی افزایش قدرت لزوماً به موازنه مستقیم منجر نمی‌شود(گوهری‌مقدم و انصاری‌براده، ۱۴۰۰).

جدول ۱: پژوهش‌های کلیدی درباره پویایی رقابت ژئواستراتژیک در پرتو کمربند و راه

نویسنده سال	عنوان مقاله / کتاب	خلاصه کلیدی
حمید رضا اشرفی و محمد حسن شیخ‌الاسلامی ۱۴۰۲	رویکرد ایالات متحده آمریکا در قبال ابتکار کمربند – جاده در پرتو راهبرد کلان آمریکا در قبال چین (۲۰۱۳-۲۰۲۰)	در حالی که پژوهش حاضر نشان می‌دهد ایالات متحده ابتکار کمربند و راه را به‌عنوان ابزاری برای گسترش نفوذ ژئوپلیتیکی چین تلقی کرده و به دلیل تعارض ساختاری منافع، الگوی رقابت و تقابل آشکار را در سطح بین‌المللی و هند–پاسیفیک اتخاذ کرده است، تمرکز این مقاله متفاوت است. این تحقیق به‌جای تقابل صریح، بر پویایی پیچیده و پارادوکسیکال روابط هند–چین متمرکز است؛ جایی که رقابت ژئواستراتژیک ناشی از کمربند و راه با گرمایش محدود و مدیریت‌شده روابط دوجانبه هم‌زمان می‌شود و الگوی رفتاری منعطف‌تری نسبت به مورد آمریکا را نشان می‌دهد.
امیرمحمد حاجی‌یوسفی، محسن شریعتی‌نیا و رضا عزیزی	تاثیرهای ابتکار یک کمربند و یک راه بر اقتصاد سیاسی غرب‌آسیا	در مقایسه با رقابت آشکار ایالات متحده با چین در کمربند – جاده، یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که رویکرد چین نسبت به هند – چین و مناطق پیرامونی بیشتر تدریجی و غیرتقابلی است و از طریق نفوذ آرام و سیاست سفلی، در صدد تثبیت نفوذ اقتصادی و سیاسی خود است؛ این مسیر، برخلاف فشار مستقیم و مقابله‌ای آمریکا، نمونه‌ای از پارادوکس گرمایش روابط و رقابت ژئواستراتژیک مدیریت‌شده میان هند و چین در پیشینه تحقیق محسوب می‌شود.
علی اکبر رضایی، حسین رفیع و امین رفیع	آینده پژوهی طرح کمربند – راه چین پس از روی‌کار آمدن طالبان در چارچوب نظریه هژمون چین و هژمونی اقتصادی ایالات متحده	در حالی که تحلیل ایالات متحده نشان می‌دهد رقابت با چین در کمربند – جاده از مسیر فشار مستقیم و بی‌ثبات‌سازی منطقه‌ای دنبال شده، پژوهش مربوط به هند–چین بر پارادوکس گرمایش روابط هم‌زمان با رقابت ژئواستراتژیک تأکید دارد. به عبارت دیگر، آمریکا رویکرد مقابله‌ای بیرونی دارد، در حالی که هند – چین موازنه نرم و مدیریت‌شده تهدید را تجربه می‌کنند.
C. Raja Mohan 2023	India in the Indo-Pacific: From strategic autonomy to strategic primacy. Carnegie Endowment for International Peace	در مقایسه با رویکرد مقابله‌ای آمریکا با چین در کمربند – جاده، مطالعه موهان نشان می‌دهد هند به جای فشار مستقیم، از موازنه نرم و تعامل محدود استفاده می‌کند و در عین حال با حرکت از «خودمختاری راهبردی» به «برتری راهبردی»، رقابت ساختاری با چین را مدیریت می‌کند؛ این رویکرد نمونه‌ای از پارادوکس گرمایش روابط هند – چین در پیشینه تحقیق محسوب می‌شود.
Brahma Chellaney	China's String of Pearls: Strategic encirclement of India	در مقایسه با رویکرد آمریکا در مقابله مستقیم با چین، مقاله چیلانی (۲۰۲٤) نشان می‌دهد که رقابت هند – چین بیشتر مبتنی بر موازنه تهدید و مدیریت ادراکات راهبردی است، به‌طوری که توسعه شبکه دریایی و زمینی چین در اقیانوس هند «محاصره راهبردی» هند را ممکن می‌سازد و دهلی‌نو را به واکنش‌های راهبردی و تقابلی محدود سوق می‌دهد؛ این تحلیل نمونه‌ای از پیشینه تحقیق درباره پارادوکس رقابت و همکاری هند – چین است.

نظریه موازنه تهدید والت به‌خوبی رفتار هند در برابر ابتکار کمربند و راه چین را در سال ۲۰۲۵ تبیین می‌کند. والت استدلال می‌کند که دولت‌ها در برابر دولتی که بزرگ‌ترین تهدید را ایجاد می‌کند موازنه سازی می‌کنند، و این تهدید لزوماً از قدرت کلی ناشی نمی‌شود، بلکه به عواملی«مجاورت جغرافیایی و نیات تهاجمی» وابسته است(Walt, 1985: 364). ابتکار کمربند و راه، که تا سال ۲۰۲۴ بیش از ۱۵۰ کشور را در برگرفته، برای هند به دلیل پروژه‌هایی«مانند کریدوراقتصادی‌چین-پاکستان و نفوذ چین در اقیانوس هند» تهدیدی چندوجهی ایجاد کرده است. این تهدیدات، هند را به سمت موازنه سازی از طریق تقویت توان داخلی «توسعه زیرساخت‌ها» و تشکیل ائتلاف‌های منطقه‌ای«گروه کواد با آمریکا، ژاپن و استرالیا» سوق داده است(رضایی و عبدی، ۱۳۹۹: ۱۲). با این حال، گرم شدن روابط هند و چین از اواخر ۲۰۲۴، با توافق بر سر گشت‌های مرزی و تجارت دوجانبه ۱۲۸ میلیارد دلاری، نشان‌دهنده رویکردی دوگانه است که در آن هند هم‌زمان با موازنه سازی، از همکاری‌های اقتصادی با چین بهره می‌برد. این پویایی رقابت-همکاری، که در نظریه موازنه تهدید پیش‌بینی‌شده، نشان می‌دهد که هند به‌جای دنباله‌روی یا تقابل مستقیم، استراتژی تطبیقی را برای مدیریت تهدیدات کمربند و راه اتخاذ کرده است.

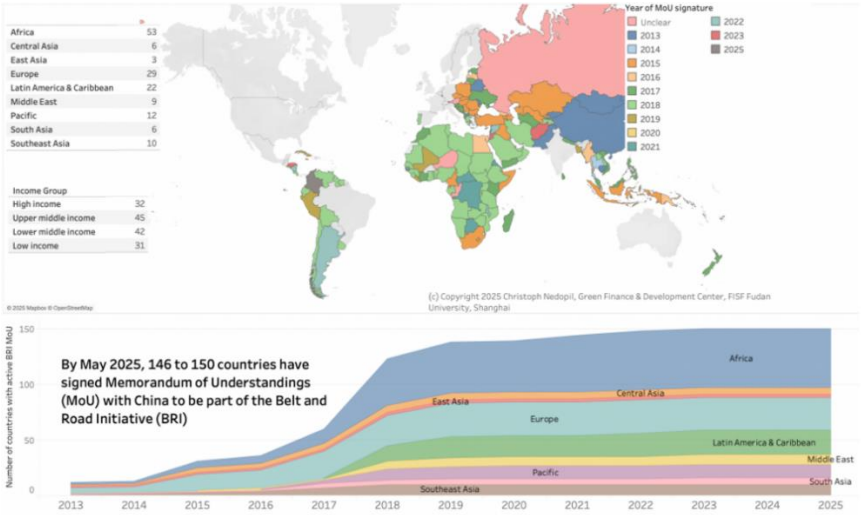
رقابت پنهان هند و چین در چارچوب ابتکارکمربند-راه را می‌توان با نظریه موازنه تهدید توضیح داد؛ نظریه‌ای که برخلاف موازنه قدرت، چرایی همکاری برخی کشورها با چین و موازنه سازی دیگران مانند هند و آمریکا را تبیین می‌کند(رضایی و عبدی، ۱۳۹۹: ۷۲۹). هند با توسعه پروژه‌های رقیب و تقویت روابط با قدرت‌های غربی در پی کاهش آسیب‌پذیری خود در برابر نفوذ چین است، در حالی که هم‌زمان از طریق همکاری در بریکس[1] و گسترش تجارت، تعادلی میان رقابت ژئوپلیتیکی و تعامل اقتصادی برقرار می‌کند؛ رویکردی که با پیش‌بینی‌های والت درباره اتخاذ راهبردهای چندوجهی در نظام آنارشیک همخوانی دارد.

1Brazil, Russia, India, China, and South Africa (BRICS)

ابتکار کمربند-راه: استراتژی کلان چین برای اتصال فرا قاره‌ای

ابتکارکمربند-راه یک برنامه عظیم سرمایه‌گذاری چین در حوزه‌های تجارت، زیرساخت و اتصال جهانی است که توسط شی‌جین‌پینگ، رئیس‌جمهوری چین، در سال ۲۰۱۳ طی سفرهای رسمی به قزاقستان و اندونزی معرفی شد. این ابتکار شامل دو بخش اصلی است: کمربند اقتصادی راه ابریشم زمینی و راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم. این طرح در سال ۲۰۱۵ توسط کمیسیون ملی اصلاحات و توسعه چین به‌طور رسمی به‌عنوان«ابتکار کمربند-راه» به ثبت رسید و به استراتژی کلیدی چین برای تقویت جایگاه خود در نظم جهانی تبدیل شد(رئیسی‌نژاد، ۱۴۰۱: ۱۳۲).

نقشه ۱: کشورهای کنونی عضو طرح کمربند و جاده



(https://greenfdc.org)

بر اساس گزارش مرکز توسعه و مالی سبز، تا اکتبر۲۰۲۵، بیش از ۱۴۷کشور به این ابتکار پیوسته‌اند. طبق برآورد سازمان همکاری اقتصادی و توسعه، اقتصادهای مشارکت کننده در این طرح بیش از یک‌سوم تولید ناخالص داخلی جهانی و بیش از نیمی از جمعیت جهان را نمایندگی می‌کنند. همچنین، تا اوایل سال ۲۰۲۳، مجموع سرمایه‌گذاری چین در کشورهای عضو این ابتکار به حدود ۵۵۰ میلیارد دلار رسیده که حدود ۶۰ درصد از کل

سرمایه‌گذاری جهانی در این حوزه(حدود ۹۲۰ میلیارد دلار) را تشکیل می‌دهد. پیش‌بینی مرکز تحقیقات اقتصاد و بازرگانی نشان می‌دهد که ابتکار کمربند-راه تا سال ۲۰۴۰ سالانه حدود ۷٫۵ تریلیون دلار به تولید ناخالص جهانی اضافه خواهد کرد(Nedopil, 2024: 1).

کریدورهای کمربند-راه بخش محوری این ابتکار هستند. کریدورها نه‌تنها مسیرهای ترانزیتی زمینی و دریایی برای اتصال کشورها هستند؛ بلکه بسته‌ای از مؤلفه‌های اقتصادی‌اند که در یک جغرافیای مشخص شکل می‌گیرند. به گفته «وان جینبو»، کریدور «فضایی خاص اقتصادی است که از تجمیع مؤلفه‌های اقتصادی در یک منطقه جغرافیایی به صورت مستمر ایجاد می‌شود(میرترابی و ترکی، ۱۳۹۸: ۲۲۶). کریدورهای کمربند-راه به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند:

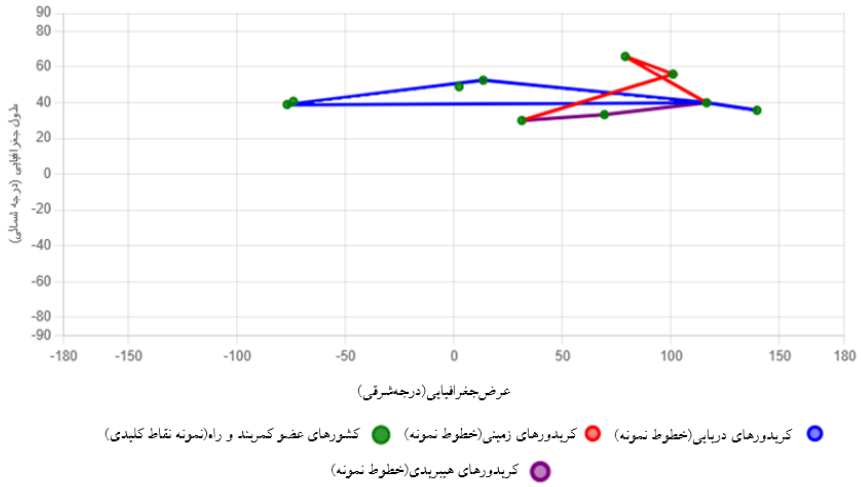
۱. کریدورهای دریایی کمربند-راه: این کریدورها شامل راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم و راه ابریشم قطبی هستند. راه ابریشم دریایی، اقتصاد چین را از طریق بنادر این کشور به دریای چین جنوبی، آسیای جنوب شرقی، اقیانوس هند، خلیج بنگال، دریای عرب، خلیج‌فارس، دریای سرخ، شبه‌جزیره عربستان، مصر، اروپا و حتی آمریکای لاتین متصل می‌کند(اشرفی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۴۷). همچنین، بر اساس سند سیاست‌های قطب شمال چین، چین با توسعه راه ابریشم قطبی به مشارکت فعال در امور قطب شمال متعهد شده است.

۲. کریدورهای هیبریدی کمربند-راه: این کریدورها اتصال‌دهنده چین به دریا از طریق سرزمین‌های کشورهای ثالث هستند و به‌عنوان کریدورهای «سرزمینی-دریایی» شناخته می‌شوند. سه کریدور کلیدی در این دسته شامل کریدور اقتصادی چین-شبه‌جزیره هند و چین، کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار و کریدور اقتصادی چین-پاکستان هستند (Li, 2023: 45).

۳. کریدورهای زمینی کمربند-راه: این کریدورها به اتصالات درون سرزمینی چین با آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا محدود می‌شوند. سه کریدور اصلی زمینی عبارت‌اند از: کریدور اقتصادی پل قاره‌ای جدید اوراسیا، کریدور چین-مغولستان-روسیه و کریدور

اقتصادی چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی. این کریدورها با هدف تقویت پیوندهای ارتباطی و اقتصادی در این مناطق طراحی شده‌اند(Zhang, 2022: 34).

نمودار ۱: نقشه جغرافیایی کشورها و کریدورها حوضه کمربند و راه



منبع: یافته‌های پژوهشگران

ابتکار کمربند-راه: قابلیت‌های تهاجمی تهدیدهای چین برای امنیت ملی هند

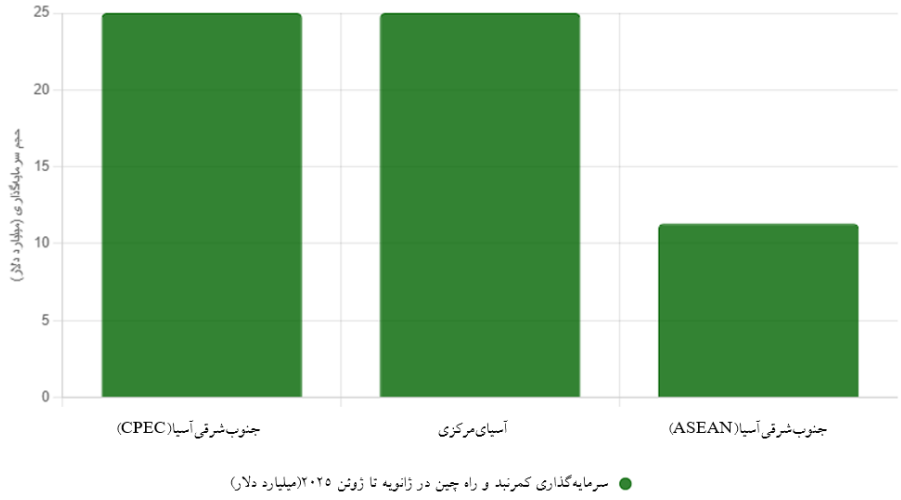
تشدید اختلافات مرزی سرزمینی هند و چین؛ تشدید اختلافات مرزی هند و چین ریشه در بیش از هفت دهه ابهام در تعیین خط کنترل واقعی دارد و این مسئله به منبعی پایدار برای تنش‌های دوجانبه تبدیل شده است. این اختلافات در سه منطقه غربی، میانی و شرقی جریان دارد که در منطقه غربی، ابتکارکمربند-راه با برجسته کردن مسئله کشمیر، مناقشات را به زیان هند تشدید کرده است. هند مدعی است چین حدود ۳۸ هزار کیلومتر مربع از جامو و کشمیر را اشغال کرده و همچنین به توافق ۱۹۶۳ میان چین و پاکستان اشاره می‌کند که طی آن ۵،۱۸۳ کیلومتر مربع از سرزمین مورد ادعای هند به چین واگذار شد. هرچند این مناطق کم‌جمعیت‌اند؛ اما به دلیل موقعیت راهبردی میان سین‌کیانگ، تبت و کشمیر و نقش آن‌ها در مسیرهای زیرساختی ابتکارکمربند-راه، اهمیت فوق‌العاده‌ای برای چین دارند(Li, 2023: 39).

کریدور اقتصادی چین-پاکستان به‌عنوان نماد همکاری استراتژیک دو کشور، طیفی از پروژه‌های زیرساختی، انرژی، تجاری و صنعتی را دربر می‌گیرد و از طریق شبکه‌ای حدود ۳۰۰۰ کیلومتری، کاشگار چین را از مسیر مناطق و کشمیر تحت کنترل پاکستان به بندر گوادر متصل می‌کند. این کریدور برای چین مسیری حیاتی جهت دسترسی به اقیانوس هند و تأمین انرژی خاورمیانه است و پکن برای اجرای آن به سرمایه‌گذاری حدود ۶۲ میلیارد دلار در پاکستان متعهد شده است. این کریدور در چارچوب ابتکار کمربند و راه، عمق روابط راهبردی چین و پاکستان را نشان می‌دهد، اما عبور آن از منطقه مورد مناقشه کشمیر، نگرانی‌های جدی امنیتی و حاکمیتی برای هند ایجاد کرده است. دهلی‌نو این پروژه را نقض حاکمیت ارضی خود می‌داند و معتقد است که کریدور اقتصادی چین – پاکستان از سرزمینی عبور می‌کند که به‌طور غیرقانونی تحت کنترل پاکستان قرار دارد؛ موضعی که به‌طور رسمی در مجمع عمومی سازمان ملل نیز مطرح‌شده و بیانگر نگرانی هند از تغییر توازن قدرت منطقه‌ای به نفع چین و پاکستان است(Singh, 2022: 195).

نگرانی‌های هند از کریدور اقتصادی چین-پاکستان صرفاً به مسائل ارضی محدود نیست، بلکه ابعاد ژئوپلیتیکی و اقتصادی گسترده‌ای دارد. این کریدور با تقویت همکاری‌های اقتصادی و نظامی چین و پاکستان و فراهم کردن دسترسی چین به اقیانوس هند از طریق بندر گوادر، موقعیت منطقه‌ای هند را تضعیف کرده و تهدیدی استراتژیک برای آن محسوب می‌شود. همچنین، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی چین اقتصاد پاکستان را تقویت کرده و نقش این کشور را به‌عنوان متحد نزدیک چین در برابر هند افزایش می‌دهد، درحالی‌که اختلافات مرزی با چین و تنش‌های مداوم با پاکستان، توان هند برای خنثی‌سازی مؤثر این پروژه از طریق ابتکارات رقیب را محدود ساخته است(Gupta, 2023: 15). درگیری‌های گاه‌به‌گاه در خط کنترل واقعی، به‌ویژه در منطقه لداخ، نشان‌دهنده عمق این تنش‌هاست. این درگیری‌ها، همراه با پیشرفت پروژه‌های کمربند و راه، به‌ویژه کریدور اقتصادی چین-پاکستان، روابط هند و چین را پیچیده‌تر کرده و چشم‌انداز حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلافات را دشوارتر ساخته است.

ابتکار کمربند و راه، به‌ویژه از طریق کریدور اقتصادی چین-پاکستان، نه‌تنها یک پروژه اقتصادی، بلکه یک ابزار ژئوپلیتیکی برای چین است که پیامدهای عمیقی برای روابط هند و چین دارد. این پروژه با قرار دادن کشمیر در کانون مناقشات، تنش‌های مرزی را تشدید کرده و چالش‌های جدیدی برای هند ایجاد کرده است. در حالی که چین و پاکستان از مزایای استراتژیک و اقتصادی کریدور اقتصادی چین-پاکستان بهره‌مند می‌شوند، هند با تهدیدات امنیتی و نقض حاکمیت خود مواجه است(صفدری و همکاران، ۴۴۶). این وضعیت نشان‌دهنده پیچیدگی‌های روابط منطقه‌ای در جنوب آسیا است؛ جایی که منافع ملی، اختلافات ارضی و جاه‌طلبی‌های جهانی درهم‌تنیده شده‌اند. حل این تنش‌ها نیازمند دیپلماسی قوی و همکاری منطقه‌ای است؛ اما با توجه به عمق اختلافات، این هدف در کوتاه‌مدت دشوار به نظر می‌رسد(Raja Mohan, 2023: 74).

نمودار۲: سرمایه‌گذاری«کمربند و راه» چین در مناطق نفوذ هند(نیمه اول ۲۰۲۵)



منبع: یافته‌های پژوهشگران

چالش حضور چین در اقیانوس هند؛ بیش از یک دهه است که محیط راهبردی اقیانوس هند به دلیل حضور فزاینده چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه دستخوش تحولاتی به ضرر هند شده است(Brewster, 2021: 790). دهلی‌نو اقیانوس هند را به‌عنوان «حیاط‌خلوت» خود در حوزه نفوذ استراتژیک تلقی می‌کند و حضور نظامی

قدرت‌های خارجی در این منطقه را غیرقانونی می‌داند. مقامات هندی «مانموهان سینگ و نارندرا مودی» این کشور را «تأمین‌کننده نهایی امنیت» در اقیانوس هند معرفی کرده‌اند، که نشان‌دهنده نقش بی‌بدیل هند در تأمین امنیت منطقه‌ای به‌عنوان یک کالای عمومی است. با این حال، ابتکار کمربند و راه چین با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در زیرساخت‌های بندری و تقویت روابط سیاسی، اقتصادی و دفاعی با کشورهای ساحلی اقیانوس هند، این برتری سنتی هند را به چالش کشیده و پیامدهای امنیتی و اقتصادی قابل‌توجهی برای دهلی‌نو به همراه داشته است(Mohan, 2023: 9).

چین از طریق ابتکار کمربند و راه سرمایه‌گذاری‌های کلانی در بنادر کشورهای جنوب آسیا و جزایر اقیانوس هند انجام داده است. این سرمایه‌گذاری‌ها شامل بندر چیتاگونگ در بنگلادش(حدود ۲,۴۱ میلیارد دلار)، بندر آب عمیق کیاکپیو در میانمار(حدود ۷,۴ میلیارد دلار)، بندر آب عمیق گوادر در پاکستان(حدود ۵۰,۶ میلیارد دلار)، بندر هامبانتوتا در سریلانکا(حدود ۱,۴۷ میلیارد دلار)، مگا پروژه آی‌هاوان در مالدیو، و بنادر سیل و آگالگا در موریس است(Green Finance & Development Center, 2022: 1). این پروژه‌ها نه‌تنها دسترسی چین به اقیانوس هند را تقویت کرده‌اند؛ بلکه به‌عنوان پلی برای گسترش نفوذ سیاسی و نظامی این کشور در منطقه عمل کرده‌اند. این بنادر، که اغلب با اجاره‌های بلندمدت در اختیار چین قرار گرفته‌اند، به چین امکان می‌دهند تا حضور اقتصادی و استراتژیک خود را در منطقه‌ای که هند آن را حوزه نفوذ خود می‌داند، تثبیت کند.

از منظر نظامی، ابتکارکمربند-راه موجب تحول بنیادین در استراتژی دریایی چین شده است؛ به گونه‌ای که این کشور از تمرکز صرف بر «دفاع دریاهای نزدیک» پیش از ۲۰۱۰، به نقش‌آفرینی فعال در آب‌های آزاد پس از ۲۰۱۳ روی آورده است. سند استراتژی نظامی چین در سال ۲۰۱۵ به‌طور رسمی بر گذار نیروی دریایی از دفاع ساحلی به ترکیبی از عملیات ساحلی و فراساحلی تأکید کرد؛ تغییری که با هدف حفاظت از خطوط ارتباطات دریایی و دفاع از منافع چین در گستره‌ای وسیع‌تر، به‌ویژه در اقیانوس هند، دنبال می‌شود. این تحول با توسعه نیروی دریایی آب‌های آزاد، افزایش گشت‌زنی ناوهای چینی و ایجاد

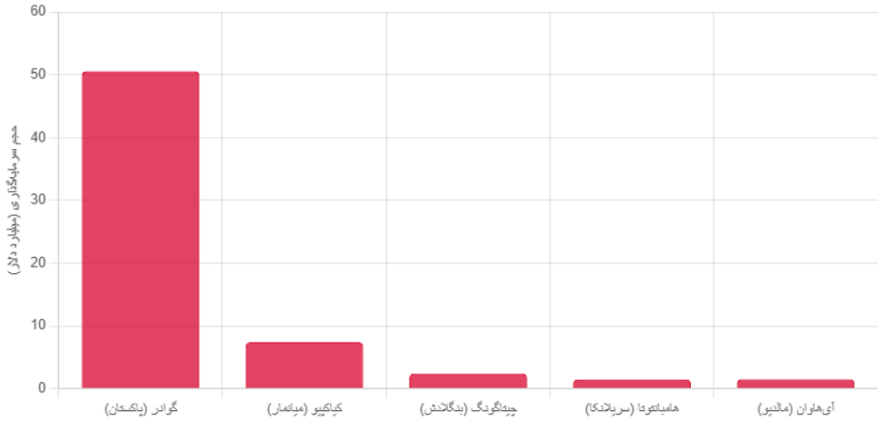
زیرساخت‌های نظامی فراساحلی همراه بوده است(Singh, 2022: 196). شواهد میدانی این رویکرد از سال ۲۰۱۴ آشکارتر شده و شامل حضور زیردریایی‌های چینی در بندر کلمبو، پهلوگیری ناوها در کراچی، گشت‌زنی منظم کشتی‌های جنگی در اقیانوس هند و ایجاد پایگاه پشتیبانی دریایی در جیبوتی بر اساس قرارداد بلندمدت است؛ پایگاهی که نقش مهمی در تقویت توان لجستیکی و عملیاتی نیروی دریایی چین و تداوم حضور آن در آب‌های دوردست ایفا می‌کند. این تحولات نه‌تنها نگرانی‌های امنیتی هند را تشدید کرده؛ بلکه توازن قدرت در اقیانوس هند را نیز به‌طور فزاینده‌ای به نفع چین تغییر داده است(Mohan, 2023: 10).

برای هند، این تحولات چالش‌های متعددی ایجاد کرده است. حضور چین در بنادر استراتژیک «گوادر و هامبانتوتا» که در نزدیکی مسیرهای تجاری کلیدی قرار دارند، می‌تواند توانایی هند برای کنترل خطوط ارتباطی دریایی را تضعیف کند. افزون بر این، تقویت روابط نظامی و اقتصادی چین با کشورهای همسایه هند«پاکستان، بنگلادش، سریلانکا و مالدیو» نگرانی‌هایی درباره محاصره استراتژیک هند ایجاد کرده است. این وضعیت، که گاهی به‌عنوان«رشته مروارید» چین در اقیانوس هند توصیف می‌شود، شبکه‌ای از پایگاه‌ها و بنادر را شامل می‌شود که می‌توانند در زمان بحران به‌عنوان نقاط پشتیبانی نظامی عمل کنند(Chellaney, 2022: 39). این شبکه نه‌تنها دسترسی چین به منابع انرژی خاورمیانه را تضمین می‌کند؛ بلکه وابستگی این کشور به مسیرهای آسیب‌پذیر «تنگه مالاکا» را کاهش می‌دهد.

هند برای مقابله با این چالش‌ها تلاش کرده است تا با تقویت روابط دیپلماتیک و اقتصادی با کشورهای منطقه و توسعه پروژه‌های رقیب «کریدورهای اقتصادی با ایران و کشورهای آسیای مرکزی» نفوذ چین را مهار کند(نوده‌فراهانی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۷۸). با این حال، اختلافات مرزی با چین، به‌ویژه در منطقه لداخ و تنش‌های مداوم با پاکستان، توانایی هند برای پاسخگویی مؤثر به این تهدیدات را محدود کرده است. ابتکار کمربند و راه، به‌ویژه از طریق پروژه‌هایی«کریدور اقتصادی چین-پاکستان» نه‌تنها یک برنامه اقتصادی، بلکه ابزاری ژئوپلیتیکی برای گسترش نفوذ چین است که توازن سنتی قدرت

در اقیانوس هند را به چالش کشیده و هند را در موقعیت دفاعی قرار داده است(Raja Mohan, 2023: 76). حل این تنش‌ها نیازمند دیپلماسی قوی و همکاری منطقه‌ای است، اما با توجه به جاه‌طلبی‌های جهانی چین و اختلافات عمیق با هند، این هدف در کوتاه‌مدت دشوار به نظر می‌رسد.

نمودار۳: سرمایه‌گذاری‌های چین در بنادر کلیدی «رشته مروارید» تا ۲۰۲۰



منبع: یافته‌های پژوهشگران

چالش حضور چین در حوزه‌های نفوذ هند؛ هند، به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای، آسیای جنوبی، جنوب شرقی و مرکزی را به‌عنوان حوزه‌های نفوذ سنتی خود تلقی می‌کند و گسترش منافع در این مناطق را برای تثبیت جایگاهش به‌عنوان قدرت بزرگ آسیایی ضروری می‌داند. اقیانوس هند را به‌عنوان«حیاط‌خلوت» خود می‌بیند و نقش رهبری در تأمین امنیت و تجارت منطقه‌ای را حق طبیعی خود می‌شمارد(Mohan, 2023: 11-12). با این حال، ابتکار کمربند و راه چین از سال ۲۰۱۳، این برتری را به چالش کشیده و هند را با چالش‌های چندلایه سیاسی، اقتصادی و امنیتی مواجه کرده است. ابتکار کمربند و راه با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در زیرساخت‌ها، کریدورهای اقتصادی و بنادر، نفوذ چین را در همسایگی هند گسترش داده و توازن قدرت را تغییر داده است. تا سال ۲۰۲۴، بیش از ۱۵۰ کشور و ۳۰ سازمان بین‌المللی به ابتکار کمربند و راه پیوسته‌اند، اما هند و بوتان از آن خارج مانده‌اند؛ این امر تنش‌های ژئوپلیتیکی را تشدید کرده است(Nedopil, 2024: 1).

از منظر سیاسی، عضویت گسترده کشورها در ابتکار کمربند و راه موقعیت هژمونیک هند را تضعیف کرده است. طبق گزارش مرکز توسعه و مالی سبز در سال ۲۰۲۲، به‌جز هند و بوتان، تمام کشورهای آسیای جنوبی(پاکستان، بنگلادش، سریلانکا، نپال و مالدیو)، به‌جز ژاپن و استرالیا در جنوب شرقی و اقیانوسیه، و تمام کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان ترکمنستان) به ابتکار کمربند و راه پیوسته‌اند. این روند، چین را از طریق دیپلماسی اقتصادی و نظامی به بستری برای نفوذ در این مناطق تبدیل کرده است. «راجا موهان»، محقق ارشد هندی در امور بین‌الملل، در سال ۲۰۱۷ تأکید کرد که ابتکار کمربند و راه نه‌تنها اتصال اوراسیا و اقیانوس هند-آرام را هدف دارد؛ بلکه صادرات سرمایه، نیروی کار، فناوری، استانداردهای صنعتی، یوان، بنادر جدید، مناطق ویژه اقتصادی و تأسیسات نظامی تحت نظارت پکن را شامل می‌شود. این ابتکار، نفوذ تجاری، اقتصادی و امنیتی چین را در همسایگی هند تقویت کرده و برتری منطقه‌ای دهلی را به حاشیه رانده است. در سال ۲۰۲۴، تحلیل‌های ژئوپلیتیکی نشان می‌دهد که ابتکار کمربند و راه به‌عنوان ابزاری برای«تسلط استراتژیک» چین عمل می‌کند، که هند را در جنوب آسیا منزوی کرده و روابطش با همسایگان را پیچیده‌تر ساخته است(Chellaney, 2024: 29).

از دیدگاه اقتصادی، حضور رو به رشد چین محدودیت‌های شدیدی بر منافع هند تحمیل کرده است. در حوزه سرمایه‌گذاری، بر اساس برآورد مؤسسه گتهاوس هند در سال ۲۰۱۸، چین بیش از۱۵۰ میلیارد دلار در بخش‌های بنادر، فرودگاه‌ها، حمل‌ونقل، انرژی، املاک صنعتی، زیرساخت‌های شهری، تحقیق و توسعه، فضایی و معادن در کشورهای آسیای جنوبی سرمایه‌گذاری کرده است(Gateway House, 2024: 1). این شامل ۶۰ پروژه در پاکستان «کریدور اقتصادی چین-پاکستان یا کریدور اقتصادی چین-پاکستان با ارزش ۶۲ میلیارد دلار»، ۳۳ پروژه در میانمار، ۵۰ پروژه در بنگلادش«توسعه بندر چیتاگونگ با ۲,۴۱ میلیارد دلار»، ۳۸ پروژه در سریلانکا«بندر هامبانتوتا با ۱,۴۷ میلیارد دلار»، ۳۷ پروژه در نپال و۲۰ پروژه در مالدیو«مگا پروژه آی‌هاوان» است(Bhandari, 2024: 14).

تا سال ۲۰۲۳، این ارقام افزایش یافته و کریدور اقتصادی چین-پاکستان تنها ۲۸ میلیارد دلار از تعهدات را محقق کرده، اما نفوذ چین را تثبیت کرده است. در آسیای مرکزی، تحلیل داده‌های ۲۶۱ پروژه چینی توسط امین جونوف و همکاران در سال ۲۰۱۹ نشان می‌دهد که چین ۱۳۶,۲۵ میلیارد دلار در حوزه‌های معدنی، نفتی، صنعت، کشاورزی، مالی، آی‌تی، اتصالات جاده‌ای-ریلی، انرژی و پروژه‌های مردمی سرمایه‌گذاری کرده: ۱۰۲ پروژه در قزاقستان، ۴۷ در قرقیزستان، ۴۴ در تاجیکستان، ۴۳ در ازبکستان و ۲۶ در ترکمنستان. تا ۲۰۲۴، پروژه‌هایی همچون راه‌آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان(با سهام ۵۱ درصدی چین) این سرمایه‌گذاری‌ها را گسترش داده‌اند (Foreign Policy Research Institute, 2024: 1).

در مقابل، تجارت هند با آسیای مرکزی از ۱۰۸ میلیون دلار در۲۰۰۰ به ۱,۵ میلیارد دلار در۲۰۱۷ رسیده، که طبق گزارش واحد اطلاعات اقتصاددان در ۲۰۱۹، بسیار ناچیزاست. در جنوب شرقی آسیا(آسه آن)، طبق داده‌های مؤسسه امریکن انترپرایز تا ۲۰۲۳، چین ۲۰۲,۳۲ میلیارد دلار در۴۳۱ پروژه سرمایه‌گذاری کرده: ۱۲۳ پروژه در اندونزی، ۹۱ در مالزی، ۵۳ در لائوس، ۴۷ در کامبوج، ۴۱ در تایلند، ۳۰ در فیلیپین، ۲۳ در میانمار، ۲۲ در ویتنام، ۱۰۸ در سنگاپور، ۴ در برونئی و ۲ در تیمور شرقی، در حوزه‌های کشاورزی، انرژی، مالی، فناوری، املاک، گردشگری، ترانزیت و بهداشت(AEI, 2023). اما سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از آسه آن به هند از ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۹ حدود ۹۰,۸۰۲ میلیارد دلار بوده، درحالی‌که سرمایه‌گذاری هند در آسه آن تا ۲۰۲۰ تنها ۲,۰۵۹ میلیارد دلاراست. در سال۲۰۲۳، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در آسه آن به ۲۵,۱۲ میلیارد دلار رسیده، که ۳۴,۷ درصد رشد داشته است (MOFCOM, 2024: 9-13).

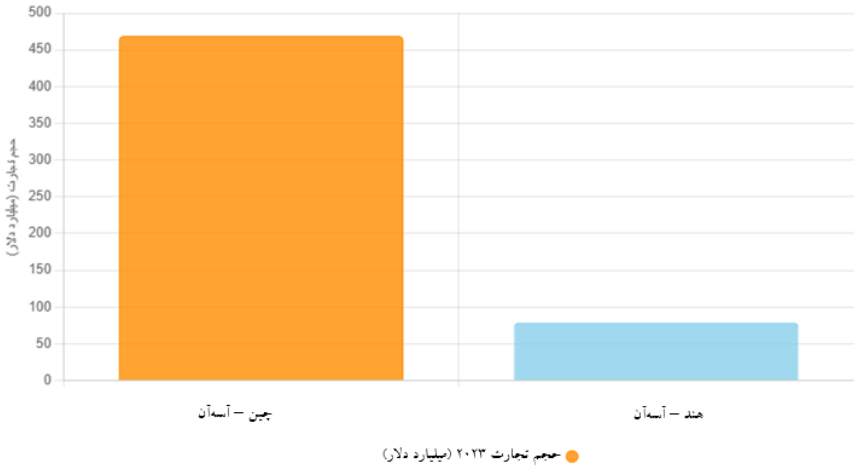
در حوزه بازارهای تجاری، محصولات چینی بازارهای سنتی هند را تصرف کرده‌اند. طبق آمار گمرک چین در ۲۰۲۱، تجارت چین با آسه آن از ۸۳,۶ میلیارد دلار در ۱۹۹۱ به ۶۸۵,۲۸ میلیارد دلار در ۲۰۲۰ (با تراز مثبت ۲۰۴,۴۸ میلیارد دلار) رسیده، و در۲۰۲۳ به ۴۶۸,۸ میلیارد دلار افزایش یافته است(China Customs, 2023: 1-9). در مقابل، تجارت هند با آسه آن در ۲۰۲۱ تنها ۷۸,۹۰ میلیارد دلار بوده، با تراز منفی ۱۵,۹۴ میلیارد

دلار (واردات ۴۷,۴۲ میلیارد، صادرات ۳۱,۴۸ میلیارد)(ORF, 2024). در جنوب آسیا، صادرات هند به منطقه در۲۰۱۹ حدود ۲۳ میلیارد دلار بوده، اما چین ۱۱۴,۹۸ میلیارد دلار صادرات داشته است. در آسیای مرکزی، صادرات چین از ۱۷,۵۶۳ میلیارد دلار در۲۰۱۵ به ۲۶,۲۰۷ میلیارد دلار در۲۰۱۹ رسیده، درحالی‌که تجارت هند کمتر از ۲ میلیارد دلار است. تا ۲۰۲۳، تجارت چین با جنوب آسیا به ۲۰۰ میلیارد دلار رسیده، که دو برابر دهه قبل است(People's Daily, 2023).

از منظر امنیتی، ردپای چین در همسایگی هند حلقه محاصره ژئوپلیتیکی را تنگ کرده و تهدیدی بزرگ برای دهلی‌نو است. ام.کی. بهادراکومار، دیپلمات سابق هند، در۲۰۱۷ نوشت که ابتکار کمربند و راه برای اولین بار توسط چین برای اعمال قدرت در امنیت و ثبات جنوب آسیا استفاده می‌شود و هند را از شمال شرقی، جنوب و غرب محاصره می‌کند. کریدور اقتصادی چین-پاکستان و پروژه‌های چین-میانمار، دسترسی زمینی چین به مرزهای هند را فراهم می‌کنند و در صورت درگیری، مزیت استراتژیک ایجاد می‌کنند.

تحلیلگران هندی و غربی معتقدند چین از طریق سرمایه‌گذاری در بنادر ساحلی و جزیره‌ای اقیانوس هند، استراتژی «رشته مروارید» را دنبال می‌کند: زنجیره‌ای از پایگاه‌ها از میانمار تا سریلانکا، مالدیو، پاکستان و جیبوتی، که هند را در اقیانوس هند محاصره می‌کند (Chellaney, 2024: 23). در۲۰۲۴، این استراتژی با پروژه‌هایی همچون بندر گوادر(پاکستان)، کیاکپیو(میانمار، ۷,۴ میلیارد دلار) و هامبانتوتا(سریلانکا) ادامه یافته، و حضور نظامی چین در جیبوتی و گشت‌زنی ناوها نگرانی‌ها را افزایش داده است. هند با ابتکاراتی «کریدور هند-خاورمیانه-اروپا و تقویت کواد» پاسخ می‌دهد، اما تنش‌های مرزی و اقتصادی چالش‌ها را پیچیده‌تر کرده است(Joshi, 2024).

نمودار۴: مقایسه تجارت چین و هند با آسه آن(۲۰۲۳)



منبع: یافته‌های پژوهشگران

کمربند–راه چین و واکنش هند: موازنه نرم و مدیریت تهدید

تغییر سیاست دیرینه هند در کشمیر؛ هند، به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای، آسیای جنوبی، جنوب شرقی و مرکزی را به‌عنوان حوزه‌های نفوذ سنتی خود تلقی می‌کند و گسترش منافع در این مناطق را برای تثبیت جایگاهش به‌عنوان قدرت بزرگ آسیایی ضروری می‌داند. اقیانوس هند را به‌عنوان «حیاط‌خلوت» خود می‌بیند و نقش رهبری در تأمین امنیت و تجارت منطقه‌ای را حق طبیعی خود می‌شمارد. با این حال، ابتکار کمربند و راه چین از سال ۲۰۱۳، این برتری را به چالش کشیده و هند را با چالش‌های چندلایه سیاسی، اقتصادی و امنیتی مواجه کرده است(Chellaney, 2024: 22). ابتکار کمربند و راه با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در زیرساخت‌ها، کریدورهای اقتصادی و بنادر، نفوذ چین را در همسایگی هند گسترش داده و توازن قدرت را تغییر داده است. تا سال ۲۰۲۴، بیش از ۱۵۰ کشور و ۳۰ سازمان بین‌المللی به ابتکار کمربند و راه پیوسته‌اند، اما هند و بوتان از آن خارج مانده‌اند، این امر تنش‌های ژئوپلیتیکی را تشدید کرده است(Nedopil, 2024: 1).

از منظر سیاسی، تغییر سیاست هند در کشمیر پاسخی مستقیم به نفوذ فزاینده چین از طریق کریدور اقتصادی چین-پاکستان است، که بخشی از ابتکار کمربند و راه محسوب می‌شود. محیط ژئوپلیتیکی کشمیر در سال‌های اخیر به دلیل نگرانی‌های هند از تقویت روابط استراتژیک چین و پاکستان از طریق سی‌پک دگرگون شده است(Bhandari, 2024: 12). پس از خروج بریتانیا از شبه‌قاره هند در سال ۱۹۴۷ و تأسیس دولت‌های هند و پاکستان، کشمیر به دلیل اکثریت جمعیت مسلمان و حاکم هندو در وضعیت پیچیده‌ای قرار گرفت. هند با پذیرش خودمختاری کشمیر درازای پیوستن به این کشور، در جنگ ۱۹۴۷ از آن در برابر تهاجم پاکستان دفاع کرد. پس از تقسیم دوفاکتو کشمیر در ۱۹۴۹ به دو بخش تحت کنترل هند(جامو و کشمیر) و پاکستان(کشمیر آزاد و مناطق شمالی یاگیلگیت-بلتستان)، هند بر اساس ماده ۳۷۰ قانون اساسی خودمختاری کشمیر تحت کنترل خود را در همه امور به‌جز دفاع، روابط خارجی و ارتباطات تضمین کرد. این سیاست برای حدود هفت دهه حفظ شد.

با این حال، در سال ۲۰۱۹، این سیاست دیرینه تغییر کرد. در۵ اوت ۲۰۱۹، به دستور نارندرا مودی وبا اعلام آمیت شاه، وزیر کشور هند، ماده ۳۷۰ قانون اساسی لغو شد. این اقدام خودمختاری ویژه جامو و کشمیر را پس از هفت دهه پایان داد و این منطقه به دو قلمرو اتحادیه‌ای «لداخ» و«جامو و کشمیر» تقسیم شد، که تحت حاکمیت مستقیم دهلی‌نو قرار گرفتند. این تصمیم پاسخی به نقض ادعایی حاکمیت هند بر کشمیر توسط سی‌پک بود، که از مناطق مورد مناقشه تحت کنترل پاکستان عبور می‌کند. حضور نظامی چین در این مناطق، که به بهانه حفاظت از دارایی‌های کریدور اقتصادی چین-پاکستان (با بیش از ۳۰،۰۰۰ نیروی چینی مشغول در پروژه‌های پاکستان) انجام می‌شود، نگرانی‌های امنیتی هند را تشدید کرده است. هند این حضور را تهدیدی مستقیم برای حاکمیت خود می‌داند و لغو ماده ۳۷۰ را گامی برای تقویت کنترل داخلی و کاهش نفوذ چین و پاکستان در نظر گرفته است(Chellaney, 2024: 25).

در حوزه ابتکارهای منطقه‌ای، هند پروژه‌های موازی را برای رقابت با ابتکار کمربند و راه توسعه داده است. یکی از برجسته‌ترین این ابتکارها، کریدور هند–خاورمیانه–اروپا[1] است که در اجلاس گروه ۲۰ در سال ۲۰۲۳ معرفی شد. کریدور هند–خاورمیانه–اروپا با هدف اتصال هند به خاورمیانه و اروپا از طریق بنادر، راه‌آهن و زیرساخت‌های دیجیتال، رقیبی برای مسیرهای تجاری ابتکار کمربند و راه، به‌ویژه کریدور هند–خاورمیانه–اروپا، محسوب می‌شود (Jaishankar, 2023: 10). این کریدور از بندر موندرا در هند به بندر حیفا در اسرائیل و سپس اروپا متصل می‌شود وبا مشارکت کشورهای عربی«امارات متحده عربی و عربستان سعودی» نفوذ چین در اقیانوس هند و خاورمیانه را به چالش می‌کشد. افزون بر این، هند پروژه‌هایی«بندر چابهار» در ایران را توسعه داده است، که به‌عنوان دروازه‌ای به آسیای مرکزی و جایگزینی برای بندر گوادر پاکستان عمل می‌کند. تا سال ۲۰۲۴، هند ۵۰۰ میلیون دلار در چابهار سرمایه‌گذاری کرده و کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال–جنوب[2]را برای اتصال به آسیای مرکزی و روسیه ترویج داده است.

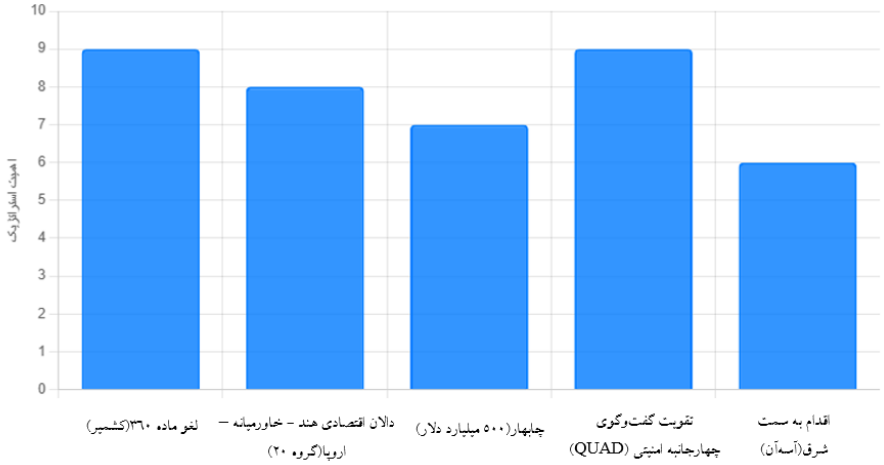
در سطح ائتلاف‌های منطقه‌ای، هند مشارکت خود در چارچوب‌های امنیتی«گروه چهارجانبه» شامل هند، ایالات‌متحده، ژاپن و استرالیا را تقویت کرده است. گروه چهارجانبه با تمرکز بر امنیت دریایی در منطقه هند–آرام، به‌طور غیرمستقیم ابتکار کمربند و راه را مهار می‌کند(Mohan, 2023: 12). در سال ۲۰۲۴، نشست‌های گروه چهارجانبه بر همکاری در زمینه فناوری، زنجیره‌های تأمین و امنیت سایبری تأکید داشته و هدف آن کاهش وابستگی منطقه به زیرساخت‌ها و فناوری‌های چینی است. هند همچنین روابط خود با آسه آن را از طریق سیاست «عمل به شرق»[3]تقویت کرده و در سال ۲۰۲۳، تجارت دوجانبه با آسه آن را به ۱۳۱٫۶ میلیارد دلار رسانده، هرچند همچنان در برابر ۴۶۸٫۸ میلیارد دلار تجارت چین با آسه آن در همان سال کم‌رنگ است(ORF, 2024: 6). هند همچنین در اجلاس‌های بریکس و سازمان همکاری شانگهای تلاش کرده تا با تقویت روابط با روسیه و آسیای مرکزی، نفوذ چین را محدود کند.

---

1 India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC)
2 International North–South Transport Corridor (INSTC)
3 Act East

از منظر اقتصادی، هند با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های منطقه‌ای و پروژه‌های توسعه‌ای تلاش می‌کند تا با ابتکار کمربند و راه رقابت کند. تا سال ۲۰۲۳، هند بیش از ۲ میلیارد دلار در پروژه‌های زیرساختی در نپال، بنگلادش و سریلانکا سرمایه‌گذاری کرده و خطوط اعتباری برای توسعه بنادر و راه‌آهن در این کشورها ارائه داده است(Bhandari, 2024: 17). با این حال، حجم سرمایه‌گذاری چین «۲۰۲,۳۲ میلیارد دلار در آسه آن و ۱۳۶,۲۵ میلیارد دلار در آسیای مرکزی تا سال ۲۰۱۹» همچنان بسیار فراتر از توان هند است(AEI, 2023: 4). در حوزه تجاری، هند با تراز تجاری منفی ۱۵,۹۴ میلیارد دلار با آسه آن و صادرات محدود ۲۳ میلیارد دلار به جنوب آسیا در برابر ۱۱۴,۹۸ میلیارد دلار صادرات چین، در موقعیت ضعیف‌تری قرار دارد(People's Daily, 2023: 2).

نمودار ۵: اقدامات کلیدی موازنه‌ای هند در برابر کمربند و راه(۲۰۱۹-۲۰۲۴)



منبع: یافته‌های پژوهشگران

از منظر امنیتی، هند با تقویت توان نظامی خود، به‌ویژه نیروی دریایی، و افزایش گشت‌زنی در اقیانوس هند، به حضور فزاینده چین در بنادر استراتژیک«گوادر، هامبانتوتا و جیبوتی» پاسخ داده است. هند همچنین در سال ۲۰۲۴ توافق‌های دفاعی با کشورهای آسه آن «ویتنام و فیلیپین» امضا کرده و تسلیحات و آموزش نظامی ارائه داده است(Joshi, 2024: 10). این اقدامات بخشی از استراتژی «رشته مروارید» هند برای مقابله با استراتژی

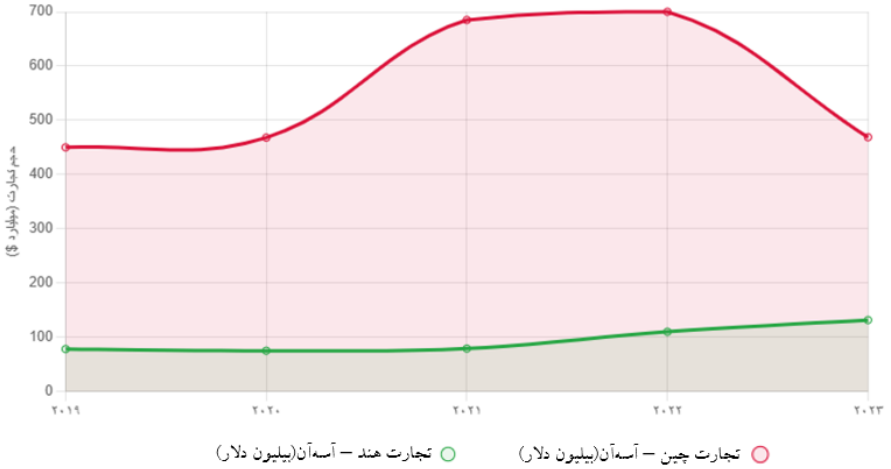
مشابه چین است. در مجموع، اقدامات موازنه ساز هند در برابر ابتکار کمربند و راه شامل تقویت حاکمیت در کشمیر، توسعه ابتکارهای منطقه‌ای(کریدورهند-خاورمیانه-اروپا و چابهار) و مشارکت در ائتلاف‌هایی «گروه چهارجانبه» است. با این حال، شکاف مالی و زیرساختی با چین، همراه با تنش‌های مرزی در لداخ و رقابت با پاکستان، چالش‌های بزرگی ایجاد کرده است(Chellaney, 2024: 28). هند برای حفظ جایگاه خود نیازمند دیپلماسی قوی‌تر، سرمایه‌گذاری‌های کلان‌تر و همکاری‌های منطقه‌ای گسترده‌تر است تا بتواند در برابر نفوذ فزاینده چین در حوزه‌های سنتی خود ایستادگی کند.

موضع رسمی هند با ابتکار کمربند راه و ترویج ابتکارهای منطقه‌ای موازی؛

هند به‌طور رسمی با ابتکار کمربند و راه چین به دلیل نگرانی‌هایی درباره نقض حاکمیت، فقدان مشروعیت بین‌المللی، رویکرد یک‌جانبه چین در پروژه‌های اتصال و افزایش بالقوه تنش‌های منطقه‌ای مخالفت کرده است(Pant, 2021: 20). این مخالفت در سال ۲۰۱۷ رسماً اعلام شد و در سال‌های بعد، از جمله در مجامع چندجانبه تکرار شده است. عناصر کلیدی موضع هند با استناد به بیانیه‌های رسمی تشریح می‌شود و سپس ابتکارهای منطقه‌ای موازی که هند به‌عنوان جایگزین ترویج کرده و چین را از آن‌ها کنار گذاشته، به تفصیل بررسی می‌شود. اعتراضات هند از این دیدگاه ناشی می‌شود که ابتکار کمربند و راه به‌جای تقویت همکاری چندجانبه واقعی، در خدمت منافع ملی چین است. موضوع اصلی، کریدور اقتصادی چین-پاکستان، پروژه شاخص ابتکار کمربند و راه است که از کشمیر تحت کنترل پاکستان عبور می‌کند، منطقه‌ای که هند آن را بخشی از خاک خود می‌داند. این امر به‌عنوان نقض مستقیم حاکمیت و تمامیت ارضی هند تلقی می‌شود. نگرانی‌های دیگر شامل عدم شفافیت ابتکار، پتانسیل ایجاد تله بدهی برای کشورهای مشارکت‌کننده، تأثیرات زیست‌محیطی و نقش آن در گسترش نفوذ چین در آسیا، به‌ویژه در همسایگی هند است(Chellaney, 2024: 23). هند اجلاس افتتاحیه کمربند و راه در سال ۲۰۱۷ و رویدادهای بعدی را تحریم کرد ویکی از معدود قدرت‌های بزرگ است که این کار را به‌طور مداوم انجام داده است. در اکتبر ۲۰۲۴، هند در اجلاس سازمان همکاری شانگهای بار دیگر مخالفت خود را تکرار کرد و به خطراتی همچون بدهی‌های غیر پایدار و نبود

شفافیت اشاره نمود و تنها عضو سازمان همکاری شانگهای است که ابتکار کمربند و راه را تأیید نکرده است(ORF, 2024: 7).

نمودار۶: هند در حال نزدیک شدن به رشد تجارت آسه آن(سیاست نگاه به شرق هند)



منبع: یافته‌های پژوهشگران

در تاریخ ۱۳ مه ۲۰۱۷، وزارت امورخارجه هند بیانیه‌ای مفصل منتشر کرد که دلایل عدم مشارکت هند در اجلاس کمربند و راه پکن را توضیح داد. این بیانیه تأکید کرد که ابتکارهای اتصال باید مطابق با هنجارهای بین‌المللی، احترام به حاکمیت، ترویج شفافیت، اجتناب از بار بدهی، حفاظت از محیط‌زیست و تسهیل انتقال مهارت/فناوری باشند. این بیانیه به طورخاص کریدور اقتصادی چین-پاکستان را به دلیل نادیده گرفتن نگرانی‌های اصلی هند درباره تمامیت ارضی مورد انتقاد قرار داد و از چین خواستار گفتگوی معنادار درباره ابتکار کمربند و راه شد. متن کامل بیانیه برای زمینه‌سازی:

«ما معتقدیم که ابتکارهای اتصال باید بر اساس هنجارهای بین‌المللی شناخته‌شده، حکمرانی خوب، حاکمیت قانون، باز بودن، شفافیت و برابری باشد. ابتکارهای اتصال باید اصول مسئولیت مالی را رعایت کنند تا از پروژه‌هایی که بار بدهی غیر پایدار برای جوامع ایجاد می‌کنند، جلوگیری شود؛ استانداردهای حفاظت و حفظ اکولوژیکی و زیست‌محیطی متعادل؛ ارزیابی شفاف هزینه‌های پروژه؛ و انتقال مهارت و فناوری برای

کمک به مدیریت و نگهداری بلندمدت دارایی‌های ایجادشده توسط جوامع محلی. پروژه‌های اتصال باید به گونه‌ای دنبال شوند که به حاکمیت و تمامیت ارضی احترام بگذارند. درباره به اصطلاح«کریدور اقتصادی چین-پاکستان»، که به‌عنوان پروژه شاخص ابتکار کمربند و راه معرفی‌شده، جامعه بین‌المللی به‌خوبی از موضع هند آگاه است. هیچ کشوری نمی‌تواند پروژه‌ای را بپذیرد که نگرانی‌های اصلی آن درباره حاکمیت و تمامیت ارضی را نادیده بگیرد»(Ministry of External Affairs, India, 2021: 2).

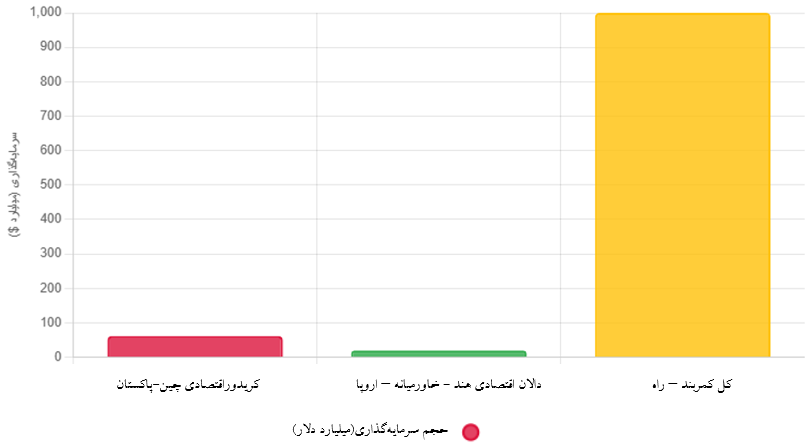
این موضع با سیاست خارجی گسترده‌تر هند هم‌راستا است که ابتکار کمربند و راه را ابزاری برای هژمونی چین می‌داند، نه توسعه عادلانه. اس. جایشانکار، که از۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ به‌عنوان دبیر امورخارجه و از۲۰۱۹ به‌عنوان وزیر امورخارجه خدمت کرده، در این موضوع صریح بوده است. در اظهاراتی در گفتگوی رایسینا در۲ مارس ۲۰۱۶، او به‌طور ضمنی یک‌جانبه بودن ابتکار کمربند و راه را نقد کرد و اظهار داشت که اتصال باید از فرآیندهای مشورتی ناشی شود، نه تصمیماتی که نفوذ را «تثبیت» کرده و رقابت‌ها را تشدید می‌کنند. او خواستار بحث‌های باز برای ساخت آسیایی چندقطبی شد. نقل‌قول کلیدی از جایشانکار(از رویدادی در سال ۲۰۱۵ در سنگاپور، که در تحلیل اظهارات ۲۰۱۶ او ارجاع شده) با پرس‌وجوی کاربر هم‌خوانی دارد:

«چون یک ابتکار ملی با منافع ملی طراحی‌شده و یک ابتکار بین‌المللی یا منطقه‌ای دارای منافع دیگر است که در آن تلفیق می‌شوند. بنابراین، موضع ما این است که اگر قرار است حمایت گسترده‌تری وجود داشته باشد، باید بحث‌های گسترده‌تری انجام شود که این اتفاق نیفتاده است»(Jaishankar, 2021: 5).

این دیدگاه گسترده‌تر او را منعکس می‌کند که ابتکار کمربند و راه یک«ابتکار ملی با منافع ملی» است، نه یک ابتکار بین‌المللی که نیاز به مشاوره جهانی دارد و پذیرش آن نباید بر دیگران تحمیل شود. در اظهارات بعدی «اجلاس سازمان همکاری شانگهای ۲۰۲۲ که توسط چین میزبانی شد» جایشانکار تأکید کرد که اتصال باید به حاکمیت احترام بگذارد و «یک‌طرفه» نباشد.

برای خنثی‌سازی نفوذ کمربند-راه، هند پروژه‌های اتصال و توسعه خود را دنبال کرده، اغلب با همکاری کشورهای هم‌فکر همچون آمریکا، ژاپن، استرالیا و همسایگان منطقه‌ای. این پروژه‌ها بر شفافیت، پایداری و منافع متقابل تأکید دارند -در تضاد با مدل ادعایی تله بدهی کمربند و راه- و عمداً چین را کنار می‌گذارند تا خودمختاری استراتژیک حفظ شود. این رویکرد بخشی از استراتژی«موازنه سخت محدود» هنداست که دیپلماسی، توسعه زیرساخت و اتحادها را برای مقابله با محاصره ژئوپلیتیکی ترکیب می‌کند(Joshi, 2024: 9).

نمودار ۷: مقایسه ابتکارهای اتصال«کمربند-راه، دالان اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا،کریدور اقتصادی چین-پاکستان»(تا ۲۰۲۵)



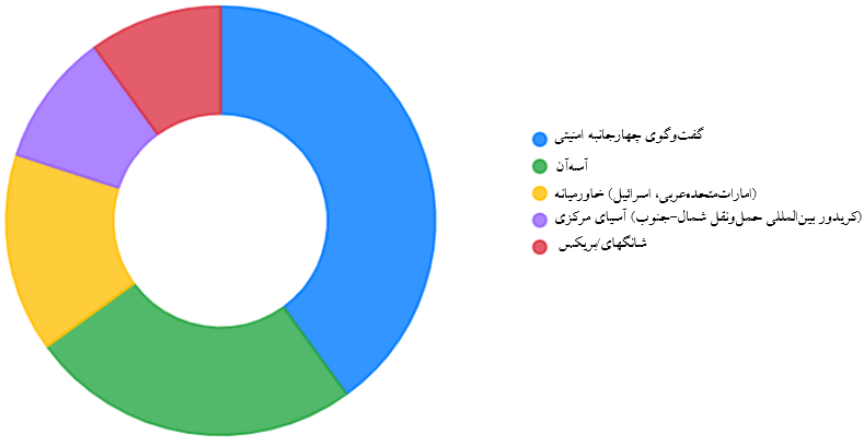
منبع: یافته‌های پژوهشگران

مشارکت هند در موازنه منطقه‌ای علیه چین؛ هند به‌عنوان یکی از قدرت‌های منطقه‌ای در آسیا، با ابتکار کمربند و راه چین به دلیل نگرانی‌های استراتژیک، اقتصادی و سیاسی به شدت مخالفت کرده است. این ابتکار، به‌ویژه از طریق کریدور اقتصادی چین-پاکستان که از کشمیر تحت کنترل پاکستان عبور می‌کند، حاکمیت و تمامیت ارضی هند را نقض می‌کند. به گفته کانوال سیبال، وزیر امورخارجه سابق هند، هدف ابتکار کمربند و راه ایجاد یک نظم آسیایی چین محور است که قدرت‌های منطقه‌ی را به حاشیه رانده

وبرتری چین را تثبیت کند(Sibal, 2023: 6). هند این پروژه را به دلیل فقدان شفافیت، خطر تله بدهی، تأثیرات زیست‌محیطی و رویکرد یک‌جانبه چین فاقد مشروعیت بین‌المللی می‌داند. این نگرانی‌ها با مواضع کشورهای دموکراتیک «ایالات‌متحده، ژاپن، استرالیا و اتحادیه اروپا» هم‌راستا است؛ که معتقدند چین از طریق ابتکار کمربند و راه به دنبال بازسازی ساختارهای سیاسی و اقتصادی جهانی به نفع خوداست. هند نه‌تنها اجلاس‌های کمربند و راه را تحریم کرده؛ بلکه به‌طور فعال در مجامع چندجانبه بر لزوم احترام به حاکمیت و شفافیت تأکید کرده و تنها عضو سازمان همکاری شانگهای است که ابتکار کمربند و راه را تا اکتبر۲۰۲۴ تأیید نکرده است(ORF, 2024: 7).

برای مقابله با نفوذ گسترده چین، به‌ویژه از طریق کریدور اقتصادی چین-پاکستان و بندر گوادر، هند استراتژی موازنه منطقه‌ای را از طریق سیاست‌های «همسایگی اول» و «اقدام معطوف به شرق» دنبال کرده است. محدودیت‌های ژئوپلیتیکی، هند را به سمت مشارکت‌های دوجانبه و چندجانبه با قدرت‌های دموکراتیک، از جمله چهارجانبه امنیتی و چارچوب اقتصادی هند-پاسیفیک، سوق داده است. این همکاری‌ها با رقابت چین-آمریکا و رقابت منطقه‌ای ژاپن و استرالیا، هند را به بازیگری کلیدی در موازنه علیه هژمونی چین تبدیل کرده‌اند(Chellaney, 2024: 24).

نمودار۸: شبکه ائتلاف‌های امنیتی هند برای مهار(۲۰۲۴)



منبع: یافته‌های پژوهشگران

هند برای تقویت جایگاه خود و ارائه جایگزین‌هایی برای ابتکار کمربند و راه، ابتکارهای منطقه‌ای متعددی را توسعه داده که بر شفافیت، پایداری و منافع متقابل تأکید دارند. این ابتکارها شامل کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، توسعه بندر چابهار، کریدور رشد آسیا-آفریقا[1] و پروژه ساگارمالا است. این پروژه‌ها با همکاری شرکایی «ایالات‌متحده، ژاپن، استرالیا» و کشورهای منطقه‌ای، به هند امکان می‌دهند تا نفوذ خود را در آسیای جنوبی، اقیانوس هند و فراتر از آن گسترش دهد، بدون اینکه در دام بدهی یا وابستگی استراتژیک به چین گرفتار شود(Jaishankar, 2023: 12). کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا که در اجلاس گروه ۲۰[2]در سال اعلام شد، با هدف کاهش زمان ترانزیت و ترویج انرژی سبز، به‌عنوان وزنه‌ای دموکراتیک در برابر ابتکار کمربند و راه عمل می‌کند. این ابتکارها نه‌تنها محاصره ژئوپلیتیکی چین را خنثی می‌کنند؛ بلکه هند را به‌عنوان یک ارائه‌دهنده امنیت منطقه‌ای و شریک قابل‌اعتماد در نظم چندقطبی آسیا معرفی می‌کنند.

نتیجه‌گیری

ابتکار کمربند و راه، به‌عنوان مگا پروژه زیرساختی قرن، با سرمایه‌گذاری پیش‌بینی‌شده بیش از ۱,۳ تریلیون دلار تا سال ۲۰۳۰، نه‌تنها شبکه‌ای از کریدورهای اقتصادی زمینی و مسیر دریایی قرن بیست‌ویکم را شکل داده؛ بلکه به اهرمی برای باز طراحی هژمونی ژئوپلیتیکی چین در اوراسیا و هند-پاسیفیک تبدیل شده است. این راهبرد، با بهره‌گیری از مدل«دیپلماسی تله بدهی» و قراردادهای غیر شفاف، حضور چین را در حوزه‌های نفوذ سنتی هند -شامل اقیانوس هند از طریق رشته مروارید بندرهای گوادر، هامبانتوتا، جیبوتی و کامبوج؛ مناطق مرزی سرزمینی با کریدور اقتصادی چین-پاکستان که از گیلگیت-بلتستان عبور می‌کند؛ و همسایگان جنوبی و شرقی «نپال، بنگلادش، میانمار و مالدیو» به سطحی بی‌سابقه رسانده است. هند این گسترش را تهدیدی وجودی برای برتری دریایی، تمامیت ارضی و نفوذ منطقه‌ای خود می‌بیند و در پاسخ، پارادایم سیاست خارجی خود را

1Asia-Africa Growth Corridor (AAGC)
2G20 2023

از «بی‌طرفی استراتژیک» به «موازنه سازی ترکیبی» تغییر داده است. در پاسخ به تهدید چین، هند در سطح داخلی با لغو ماده ۳۷۰ و تبدیل جامو و کشمیر به دو قلمرو اتحادیه‌ای مشروعیت کریدور اقتصادی چین-پاکستان را خنثی کرد، در سطح منطقه‌ای با ابتکارات چابهار، کریدور شمال-جنوب «نگاه به شرق» و محور هند-پاسیفیک جایگزین کمربند-راه را ایجاد نمود، و در سطح جهانی با چهارجانبه امنیتی، گروه هفت، دروازه جهانی اتحادیه اروپا و ابتکار آسیای مرکزی بدون چین هم‌راستایی خود با ائتلاف‌های ضد کمربند-راه را نشان داد. با این حال، موفقیت این موازنه به عوامل متعددی بستگی دارد: توانایی هند در جذب سرمایه‌گذاری خصوصی برای پروژه‌های زیرساختی، مدیریت تنش‌های مرزی بدون جنگ تمام‌عیار و جلوگیری از انزوای اقتصادی در برابر بازار ۱,۴ میلیارد نفری چین. درگیری‌های گالوان(۲۰۲۰) و تاوانگ(۲۰۲۲) مؤید تبدیل رقابت اقتصادی به تقابل نظامی است. روابط هند و چین در پارادوکس «همکاری اقتصادی-تقابل امنیتی» گرفتارشده و ابتکار کمربند و راه، به‌جای هم پیوندی، به کاتالیزور بی‌ثباتی ساختاری در جنوب آسیا بدل گشته است.

تعارض منافع

تعارض منافع ندارم.

ORCID

Arsalan Ghorbani Sheikhneshin https://orcid.org/0000-0002-4005-1684

Safiullah Mowlavizadeh, https://orcid.org/0009-0009-3274-5545

منابع

میرترابی، سعید و ترکی، هادی(۱۳۹۸)، ابتکار احیای جاده ابریشم چین در تکاپوی تأمین امنیت انرژی و توسعه صادرات، *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌المللی*، دوره دوم، شماره اول، صص ۲۰۶-۲۳۱.

رضایی، مسعود و عبدی، منا(۱۳۹۹)، قلمرو مشارکت روسیه در طرح ابتکار کمربند-راه چین، *روابط خارجی*، دوره ۱۲، شماره ۴، صص ۷۴۱-۷۰۷.

نوده‌فراهانی، اسماعیل؛ نیازی، محمد و نوده‌فراهانی، امیر(۱۴۰۱)، ایران، چین جدید و افق گشایی کمربند-راه، *مطالعات راهبردی فرهنگ*، سال دوم، شماره ۱، صص ۱۸۰-۱۵۱.

اشرفی، حمیدرضا و شیخ‌الاسلامی، محمدحسن(۱۴۰۱)، رویکرد ایالات‌متحده آمریکا در قبال کمربند-جاده در پرتو راهبرد کلان آمریکا در قبال چین(۲۰۲۰-۲۰۱۳)، *مطالعات کشورها*، دوره ۱، شماره ۱، صص ۱۳۱-۱۵۹.

صفدری، امین؛ برزگر، کیهان؛ عبدالهی، قوام و شاهنده، بهزاد(۱۴۰۲)، کمربند اقتصادی و فرهنگی جاده نمود توسعه تعاملات بین‌المللی دو تمدن چین و ایران در منطقه، *مطالعات هنر اسلامی*، دوره ۲۰، شماره ۵۱، صص ۴۵۱-۴۳۶.

گوهری‌مقدم، ابوذر و انصاری بارده، رضا(۱۴۰۰)، تقابل آمریکا و چین در ابتکار کمربند و راه و بررسی نقش ایران، *روابط خارجی*، دوره ۱۳ف شماره ۲، صص ۲۳۱-۲۰۹.

رئیسی‌نژاد، آرش(۱۴۰۱)، *ایران و راه ابریشم نوین؛ از ژئوپلیتیک راه تا دیپلماسی راه*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

References

AEI (American Enterprise Institute). (2023). *China Global Investment Tracker*. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/

Bhandari, A. (2024). BRI sputters in South Asia. *Gateway House*. https://www.gatewayhouse.in/bri-sputters-south-asia/

Brewster, D. (2021). China's Indian Ocean ambitions: A challenge to India's regional dominance. *Journal of Strategic Studies, 44*(6), 789–812. https://doi.org/10.1080/01402390.2021.1923456

Chellaney, B. (2022). *China's String of Pearls: Strategic encirclement of India* (ORF Occasional Paper No. 345). Observer Research Foundation. https://www.orfonline.org/research/chinas-string-of-pearls

Chellaney, B. (2024). *China's String of Pearls: Strategic encirclement of India* (ORF Occasional Paper). Observer Research Foundation. https://www.orfonline.org/research/chinas-string-of-pearls

China Customs. (2023). *Trade statistics with ASEAN*. General Administration of Customs of China. [official reports]

Foreign Policy Research Institute. (2024). *Debt and development: Chinese investments in Central Asia*. https://www.fpri.org/article/2025/08/debt-and-development-the-next-chapter-of-chinese-investments-in-central-asia/

Gateway House. (2018/2024 update). *Chinese investments in India's neighbourhood*. https://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-indias-neighbourhood/

Green Finance & Development Center. (2022). *China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2022*. Fudan University. https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2022/

Gupta, A. (2023). *Border tensions in Ladakh: India's strategic challenges* (IDSA Issue Brief). Institute for Defence Studies and Analyses. https://idsa.in/issuebrief/border-tensions-ladakh

Jaishankar, S. (2021). India’s foreign policy and the BRI critique. In *Raisina Dialogue 2021 Proceedings* (pp. 3–6). Observer Research Foundation. https://www.orfonline.org/raisina-dialogue-2021/speeches

Jaishankar, S. (2023). *India’s counter-strategies to BRI: Regional connectivity initiatives* [Speech]. Raisina Dialogue 2023, Observer Research Foundation. https://www.orfonline.org/raisina-dialogue-2023/speeches

Joshi, M. (2024). India’s evolving trade strategy with ASEAN. *Observer Research Foundation*. https://www.orfonline.org/expert-speak/india-s-evolving-trade-strategy-with-asean

Li, X. (2023). Hybrid corridors in the Belt and Road Initiative. *Asia-Pacific Economic Review, 15*(1), 40–50.

Ministry of External Affairs, India. (2021). *India's position on Aksai Chin*. In *Annual Report 2020-21*. https://www.mea.gov.in/annual-reports.htm?58/Annual_Report_2020_21

MOFCOM (Ministry of Commerce, China). (2024). *China-ASEAN Trade and Investment Report*.

https://www.ciie.org/zbh/en/news/exhibition/news/20241125/46989.html

Mohan, C. R. (2023). *India in the Indo-Pacific: From strategic autonomy to strategic primacy*. Carnegie Endowment for International Peace. https://carnegieendowment.org/2023/01/10/india-in-indo-pacific-pub-88745

Pant, H. V. (2021). *India's grand strategy and foreign policy*. Routledge.

People's Daily. (2023, August 18). Ten years on, China-South Asia trade doubles. http://en.people.cn/n3/2023/0818/c90000-20059751.html

Singh, A. (2022). *Changing power dynamics in South Asia*. Manohar Publishers.

Walt, S. M. (1985). Alliance formation and the balance of world power. *International Security*, *9*(4), 3–34.

Zhang, J. (2022). Overland corridors in Eurasia: The New Silk Road. *Eurasian Geography and Economics*, *63*(1), 30–40.

استناد به این مقاله: قربانی شیخ‌نشین، ارسلان و مولوی‌زاده، صفی‌الله . (۱۴۰۴). پویایی رقابت ژئواستراتژیک در پرتو کمربند و راه: پارادوکس گرمایش روابط هند–چین. *پژوهشنامه روابط جهانی*، ۲(۵)، ۱۳۱- ۱۶۶. doi: 10.22054/jrgr.2026.90476.1131

The Quarterly of Research on Global Relations is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License