نقش چابهار در همگرائی منطقه‌ای: مطالعه موردی جاده کتان

مجیدرضا مومنی[*1]

مرضیه چهارمحالی اصفهانی[2]

فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نهم، شماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

چکیده

تحولات در نظام بین‌الملل و ظهور قدرت‌های اقتصادی در قاره آسیا، اهمیت این قاره را در نظم اقتصادی آینده جهان دو چندان نموده است. پروژه‌های همگرائی منطقه‌ای مانند "یک کمربند یک جاده" و "جاده کتان" توسط چین و هند، گامی بلند برای رسیدن به این هدف می‌باشند. کلید اصلی پروژه جاده کتان، بندر چابهار است. این بندر که در کنار دریای عمان قرار گرفته، فرصتی برای هند ایجاد می‌کند تا به مسیر باستانی جاده ابریشم و آسیای مرکزی و افغانستان بپیوندد. از سوی دیگر، چابهار به علت قرارگرفتن در کناره دریای عمان و اقیانوس هند، ایران، هند و همچنین اسیا و اروپا را به هم وصل می‌کند و می‌تواند عامل مهمی در تسهیل همگرائی منطقه‌ای باشد. پرسش اساسی این پژوهش این است که چابهار چه نقشی در همگرائی منطقه‌ای دارد؟ و پروژه جاده کتان از چه جایگاهی در این همگرائی برخوردار است؟ فرضیه مطرح شده در پاسخ، این است که چابهار به علت موقعیت ژئو استراتژیک و ژئو پولتیک، نقش سازنده‌ای در ایجاد منافع مشترک و همگرائی منطقه‌ای میان ایران، روسیه، کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و هند دارد و پروژه جاده کتان نیز به واسطه جایگاه کلیدی در "سیاست پیوستن به آسیای مرکزی" (Connect Central Asia Policy) کشورِ هند، می‌تواند مکمل تحقق این همگرائی تلقی شود. این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع اولیه و ثانویه شامل اسناد، گزارشها، کتب، مقالات و سایت‌های اینترنتی انجام می‌شود.

واژگان کلیدی: چابهار، جاده کتان، همگرائی منطقه‌ای، هند، آسیا

---

۱. استادیار دپارتمان روابط بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشکده علامه طباطبائی، تهران – ایران

* majidreza.momeni@atu.ac.ir

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز دانشگاه علامه طباطبائی، تهران

تاریخ دریافت:۱۳۹۸/۱۰/۲۲ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۲/۲۷

فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نهم، پیاپی ۳۵، «ویژه‌نامه»، صص ۵۰-۲۹

مقدمه

تحولات در نظام بین‌الملل و ظهور قدرت‌های اقتصادی در قاره آسیا، اهمیت قاره زرد را در نظم اقتصادی آینده جهان دو چندان نموده است. پس از جنگ سرد و تحول در نظم بین‌المللی، کشورهای مختلف جهان برای کسب قدرت اقتصادی بیشتر در این نظم نوین، به منطقه‌گرائی و همگرائی منطقه‌ای روی آوردند. سازمان‌های مختلف جدید منطقه‌ای برای مسائل امنیتی و اقتصادی بوجود آمد. در آسیا نیز به تبعیت از جهان، دولتها به تأسیس سازمان‌های مختلف در قالب همکاری‌های اقتصادی و امنیتی اقدام نمودند. در این راستا، هند و چین دو قدرت بزرگ اقتصادی آسیا، در پی نفوذ بیشتر در منطقه بوسیله ارائه طرح‌های تجاری و دعوت کشورها به همگرائی منطقه‌ای می‌باشند. آسیای امروز به مرکز تجارت جهانی تبدیل می‌شود. علت این امر ابتکار جاده ابریشم جدید چین و بخشی از آن به تجارت گسترده در منطقه آسیا پاسفیک مربوط می‌شود. بنابراین می‌توان انتظار داشت که در آینده‌ای نه چندان دور آسیا به یک قطب اقتصادی مهم در جهان بدل خواهد شد. هند با توجه به تحول در سیاست خارجی خود پس از جنگ سرد، به دنبال گسترش سیاست خارجی در راستای منافع ملی خود می‌باشد. هندی‌ها برای اینکه بتوانند ظرفیت‌های اقتصاد در حال رشد خود نگه دارند، در صدد احیای جاده باستانی موسوم به جاده کتان می‌باشند، به همین دلیل بنادر استراتژیک درمسیرهای دریائی و زمینی تجارت و داد و ستد آسیا با جهان نقش مهمی را بازی خواهند نمود. یکی از این بنادر، چابهار در ایران می‌باشد. پروژه جاده کتان هند به زعم هند نه در تقابل بلکه بیشتر برای موازنه با قدرت روز افزون چین در منطقه به سبب طرح جاده ابریشم جدید مطرح شده است. کلید اصلی این پروژه بندر چابهار یعنی دروازه ورودی هند به منطقه و دسترسی به آسیای مرکزی و افغانستان می‌باشد. چابهار با توجه به ویژگی‌های خاص خود، یعنی قرارگرفتن در کنار دریای عمان و از این طریق ارتباط با اقیانوس هند مورد توجه هند قرار گرفته است. قرار گرفتن در چنین موقعیت سوق‌الجیشی مناسب، امکانات مورد نیاز برای هند را هم برای ارتباط با آفریقا و هم با کشورهای حوزه خلیج‌فارس و حاشیه اقیانوس آرام، آسیای مرکزی، افغانستان و کشورهای حوزه خزر فراهم می‌کند. توسعه زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای از مبدأ این

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نهم، شماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

بندر و همچنین بالا بردن ظرفیت بارگیری در اسکله‌های آن، تسهیلات لازم را برای هند فراهم می‌کند تا از طریق چابهار با جهان در ارتباط باشد. بنابراین می‌توان گفت که چابهار برای اجرای پروژه‌های همگرائی مورد نظر در طرح همگرائی منطقه‌ای هند نقش مهمی دارد. در این راستا، این پژوهش به دنبال پاسخ به این پرسش اساسی است که چابهار چه نقشی در همگرائی منطقه‌ای دارد؟ و پروژه جاده کتان از چه جایگاهی در این همگرائی برخوردار است؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این سوال مطرح است این است که چابهار به علت موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپولتیک خود می‌تواند نقش سازنده‌ای در ایجاد منافع مشترک و شکل‌گیری همگرائی منطقه‌ای میان ایران، روسیه، کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و هند ایفا نماید و پروژه جاده کتان نیز به واسطه جایگاه کلیدیی که در سیاست خارجی هند مبتنی بر "سیاست پیوستن به آسیای مرکزی (Connect Central Asia Policy) دارد، می‌تواند مکمل تحقق این همگرائی تلقی شود. این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع اولیه و ثانویه شامل اسناد، گزارش‌ها، کتب، مقالات و سایت‌های اینترنتی انجام می‌شود. در بخش بعد برای فهم بهتر موضوع این پژوهش، به بررسی مفاهیم منطقه‌گرائی و همگرائی منطقه‌ای می‌پردازیم.

چارچوب مفهومی

یک از ویژگی‌های روابط بین‌الملل پس از جنگ جهانی دوم، رشد و توسعه همکاری و همگرائی منطقه‌ای در چارچوب منطقه‌ای شدن بوده است. فرآیند منطقه‌ای شدن پس از پایان جنگ سرد و فروپاشی شوروی تقویت و تشدید شده است، به طوری که این نوع روابط درون منطقه‌ای در اثر شدت یافتن روند جهانی شدن، فراتر از مناطق توسعه یافته، در مناطق در حال توسعه نیز به صورت یک الگوی متعارف در آمده است. از این رو، منطقه‌ای شدن[1] و منطقه‌گرائی[2] که زمانی در قالب همگرائی اروپائی تعریف می‌شد،

1. Regionalization
2. Regionalism

امروزه در ساختارها و سازمان‌هائی چون اکـو، نفتـا، آسـه آن، اتحادیـه آفریقـا. سـازمان کشورهای آمریکائی تبلور یافته است (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۳: ۷۱).

منطقه‌گرائی تنها یکی از چندین دسته انگیزه‌های هدایت‌کننده راهبردهائی اسـت کـه دولت‌ها پی‌گیری می‌کنند. این راهبردها بر تمامی یا یکی از عوامل ذیل که برای امنیـت ملی در معنای فراخ آن اهمیت دارند تاثیر می‌گذارند: توزیع قدرت، یک کاسه شدن یا از هم پاشیدن هویت، جریان کالا و سرمایه و سرمایه‌گذاری، دسترسی بـه منـابع طبیعـی و (باز) توزیع ثروت. اهمیت نسبی منطقه‌گرائی در مقایسه با سـایر محرک‌هـای راهبـردی به‌طور کلی رو به افزایش است (هتنه، اینوتای وسونکل، ۲۰۰۱: ۱۸۳).

به‌طور کلی پس از پایان جنگ سرد، نظام بین‌الملل از نظام سلطه‌طلب دو قطبـی بـه نظام فرا سلطه‌طلب چند قطبی تغییر یافته و به‌طور خـاص بـا طـرح نمـادین تعـاملات قدرت‌های بزرگ و نقش فزاینده سازمان غیردولتی تبیین شده است. به‌علاوه ایـن نظـام در بازسازی ساختار سلسله مراتبی و چند سطحی خود، تعامل با منطقه‌گرائی را تغییـری بنیـادی داده اسـت. در واقـع نظـام بین‌الملـل در ایفـای نقـش متقابـل بـا منطقـه‌گرائی، برنامه‌ریزی راهبردی و جهت منطقه‌گرائی را هدایت می‌کند. منطقه‌گرائی نیز به نوبه خود نظام بین‌الملل را با آرمان‌ها و اقدامات سودمند خود تطبیق می‌دهـد (یانـگ و سـایرین، ۱۳۸٦: ۷).

جهانی شدن سبب باز شدن اقتصادهای ملی در ابعاد داخلی و خارجی شده است. به این پدیده باید منطقه‌گرائی را نیز افزود. اهداف بـازار جهـانی بـا فرآینـد تصـمیم‌گیری متمرکز سازگار نیست. بازشـدن بازارهـای ملـی، اقتصـاد هریـک از کشـورها را تهدیـد می‌کند. ازاین‌رو احساسات و تفکرات حمایت‌گرایانه در بـین گروه‌هـائی کـه بـه دنبـال منطقه‌گرائی و حمایت از بازارهـای ملـی هسـتند، بـالا می‌گیـرد. جهـانی شـدن ضـمن بین‌المللی کردن بازار جهانی، محیطی کاملاً رقابتی ایجاد کرده که در آن تنهـا واحـدهای اقتصادی قدرتمند و کارآمد مجـال بقـا خواهنـد داشـت. ازایـن‌رو دولت‌هـای ملـی بـه منطقه‌گرائی روی آورده‌اند تا از این طریق اقتصاد خـود را در مقابـل مشـکلات جهـانی حفظ کنند و همچنین به مزیت رقابتی در بازارهای جهانی دست یابند، مسایل تجاری و

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابـط‌بـین‌الملـل، دوره نهـم، شـماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

اقتصادی را در مقیاس منطقه‌ای حل کنند و ارتقـای سـرمایه‌گذاری و رشـد را در درون منطقه میسر سازند (آذربایجانی، ۱۳۸۱: ۱۵۵).

منطقه‌گرائی نوین در چهاربعد کارگزاری، انگیزه، جهـت و گسـترده از منطقـه‌گرائی قدیم متفاوت و متمایز است. از نظر کارگزاری و نقش کارگزاران، برخلاف منطقه‌گرائی قدیم که بر نقش دولت‌ها در ساختارها و سازه‌های منطقه‌ای تمرکز می‌کند، منطقـه‌گرائی نوین ناشی از نقش‌آفرینی طیف وسیعی از بازیگران دولتی، فردی و اجتماعی در درون و برون منطقه است. از نظر انگیزه و هدف نیز منطقه‌گرائی نوین تک بعـدی و دارای یـک متغیر نیست، بلکه منطقه‌گرائی نوین یک نوع همگرائی چند بعدی و چند وجهـی اسـت که شامل ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و فرهنگی می‌شود و هدفی بسـیار فراتـر از ایجاد رژیم‌های تجارت آزاد و ائتلاف‌های نظامی- امنیتی منطقه‌ای دارد (روحـی دهبنـه، ۱۳۹۳: ۵).

منطقه‌ای شدن به عنوان فرآیند "تعامل منطقه" یا "رشد همگرائی اجتمـاعی در یـک منطقه" که به شکل‌گیری یک هویت منطقه‌ای می‌انجامد، توجهات و تلاش‌هـای نظـری بسیاری را برانگیخته است، به گونه‌ای که بسیاری از اندیشمندان و نظریـه‌پردازان روابـط بین‌الملل تلاش کرده‌اند تا پدیده منطقه‌گرائی را که بین ملی‌گرائـی و جهـان‌گرائی قـرار می‌گیرد تبیین نظری کنند (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۳: ۷۱).

پس از پایان جنگ سرد، منطقه‌گرائی و منطقه‌ای شدن هردو در آسیا توسـعه یافتنـد. منطقه‌گرائی و منطقه‌ای شدن دو مفهوم متفاوت هستند. منطقه‌گرائی به معنای این اسـت که حکومت هرکشوری ترتیبات چند جانبـه ایجـاد کـرده و سـازوکارهای چنـد جانبـه همکاری اقتصادی و امنیتی را به‌وجود آورد تا به سمت یکپارچگی اقتصادی و اجتماعی منطقه‌ای و نیز همکاری امنیتی به پیش رود. منطقه‌ای شـدن بـه معنـای ایـن اسـت کـه هویت‌های غیر حکومتی در یک منطقه و شرکت‌های اساساً فراملی به سـوی تجـارت و سرمایه‌گذاری بیشتر تحت نفوذ اقتصاد بازار پیش روند، که این به یکپارچگی اقتصادی و اجتماعی منطقه‌ای منجر می‌شود (یانگ و سایرین، ۱۳۸٦: ٦٤).

منطقه‌گرائی آسیائی شامل منطقه‌گرائی اقتصـادی، امنیتـی و فرهنگـی اسـت. از نظـر اقتصادی، منطقه‌گرائی آسیائی به سوی یکپارچگی و ائتلاف بازار گرایش دارد، از لحـاظ

امنیتی منطقه‌گرائی آسیائی شامل همزیستی اتحادهـای نظـامی دو جانبـه تحـت رهبـری آمریکا و ترتیبات امنیتی جمعـی چنـد جانبـه رو بـه ظهـور اسـت، از لحـاظ تمـدنی و فرهنگی، منطقه‌گرائی آسیائی نوعی موازنه سه جانبه تمدن‌های کنفوسیوسـی، اسـلامی و معنوی است و از لحاظ سازو کارها، منطقه‌گرائی آسیائی اساساً سازوکارهای "نرم" نظیر مجمع‌هاست. منطقه‌گرائی آسیائی باز و غیر انحصاری اسـت و ایـن از علائـم مشخصـه آنهاست (یانگ و سایرین، ۱۳۸٦: ١٤).

با توجه به تحول در مفهوم منطقه‌گرایی پس از پایان جنـگ سـرد و اهمیـت یـافتن همگرایی منطقه‌ای و افزایش این فرایند در بستر جهانی شدن و روی آوردن دولت‌هـای جهان به تغییر در سیاست‌های خارجی خـود در جهـت همگرائـی منطقـه‌ای، در بخـش بعدی به تحول در سیاست خارجی هند پرداخته می‌شود تا درک بهتـری از نقـش بنـدر چابهار و جایگاه جاده کتـان در شـکل‌گیری همگرایـی منطقـه‌ای میـان ایـران، روسـیه، کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و هند حاصل گردد.

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه
پژوهش‌های
روابـط بـین‌الملـل،
دوره نهـم، شـماره
پیاپی سی و پنجم،
زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات
منطقه‌ای و
بین‌المللی

تحول در سیاست خارجی هند پس از جنگ سرد

قبل از تجزیه و تحلیل تغییرات در سیاست خارجی هند در طول ٦۰ سال گذشـته، مهـم است که مداومت یـک جنبـه قابـل توجـه را برجسـته سـازیم و آن تـلاش هنـد بـرای خودمختاری و استقلال استراتژیک است. کشورها اهداف خارجی متفاوتی نظیر قـدرت، امنیت، بقا، عدالت، برابری و غیـره را در اولویـت خـود قـرار می‌دهنـد. در ایـن راسـتا، استقلال استراتژیک هدف اولیه سیاست خارجی هند در طی ٦۰ سال گذشته بوده است. این مسئله می‌تواند به‌عنوان استقلال یک کشور از محـدودیت‌های اعمـال شـده توسـط اهداف، سیاست‌ها و کنش‌های دیگر بازیگران در امور بین‌المللی قلمداد شود. تلاش هر کشور برای استقلال استراتژیک و میـزان دسـتیابی بـه آن متفـاوت اسـت و حـداقل تـا حدودی بستگی به قدرت یک کشور در تاثیرگذاری بر نتایج سیاسـت‌های جهـانی دارد. هر چه یک کشور قدرتمندتر باشد، می‌تواند استقلال بیشتری کسب کند. به همین دلیـل است که کشورهائی که منابع نظـامی و اقتصـادی قابـل توجـه بـرای مقاومـت در برابـر

چالش‌های خود داشته باشند، قادر خواهند بود که استقلال استراتژیک بالاتری را نسبت به کشورهای ضعیف‌تر کسب کنند. (Mukherjee, 2014: 85-86)

جواهر لعل نهرو اولین نخست‌وزیر هند، معمار اصلی سیاست خارجی هند بود. از زمان مبارزه برای استقلال تا زمان حال، سیاست خارجی هند، کم و بیش در همین راستا پیش رفته است. هر دولتی که در سال‌های بعد از آن روی کار آمده است، به این اصول و اهداف که توسط نهرو پایه‌ریزی شده وفادار بوده است. (Rafi, Shirvastva &Akhtar, 2015: 213)

حمایت نهرو از سوسیالیسم و تداوم این پشتیبانی از سوی جانشینانش، موجب شد تا بسیاری از شرکت‌های مهم در مالکیت دولت بمانند و یا در برابر رقابت جهانی حفظ و حمایت گردند. خاندان سیاسی گاندی و نهرو به خوبی پس از دوران حمایت ایشان ادامه یافت و جانشینانشان نه تنها در نام که در تئوری‌های اقتصادی ایشان نیز سهیم بودند (مردیت، ۲۰۰۷: ٦٤-٦٣).

پایان جنگ سرد اعتبار روابط دیرینه هند و روسیه را کاهش داد و موجب شد که روابط خارجی هند به سمت شبکه وسیعتری از مناسبات جهانی تغییر جهت دهد و رابطه با آمریکا به مهمترین ارتباط فرا منطقه‌ای هند مبدل شد. هند امروزه در تعامل بیشتری با دنیای اقتصاد، به‌خصوص در مقایسه با قبل است. سیاست خارجی آن بر اساس دستیابی به امنیت و برتری قدرت در همسایگی و تاثیر پایدار در اداره جهان بنا نهاده شده است. سیاستگذاران هند به شکل کاملاً عملگرایانه به این نکته واقفند که رشد اقتصادی مداوم هند برای رسیدن به این اهداف ضروری است و اینکه تامین انرژی برای دستیابی به یک سطح رشد قابل قبول، بسیار حیاتی است. (Shaffer, Mitra, 2005: 3)

مجموعه‌ای از تحولات مهم درجهان‌بینی هند، اساس راهبرد سیاست خارجی حال‌حاضر هند را تشکیل می‌دهد که به شکل واضح و آگاهانه از سوی رهبران سیاسی هند بیان نشده‌اند. برخی از این تغییرات دائمی هستند و بعید است به شکل قبل بازگردند. اولین تحول، در توافق ملی برای ساختن "جامعه مدرن سرمایه‌داری" به جای "جامعه سوسیالیستی" بود. دومین تحول در سیاست خارجی تأکید بر اقتصاد بود. هند در دهه ۱۹۹۰ به عقب‌ماندگی خویش در مقابسه با کشورهای آسیائی دیگر نظیر چین، در زمینه اقتصادی پی برد. دیپلماسی هند حالا با ترک رویه‌ی سوسیالیستی و فشار برای

رقابت با دیگر بازارهای نوظهور، اکنون وارد آب‌های ناشناخته شده بود. در گذشته کمک‌های خارجی برای دیپلماسی هند بسیار نمادین بود و برای تأمین نیازهای مالی خارجی کشور و همچنین نیازهای توسعه بکار می‌رفت. هند حالا در جستجوی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و دسترسی به بازارهای جهانِ توسعه یافته بود. اصلاحاتِ اقتصادی آرام اما موفق، قابلیت‌های نهفته کشور را رها ساخت- موجب رشد سریع اقتصادی شد و پایه‌ای برای تغییر روابط با قدرت‌های بزرگ، رقیبان منطقه‌ایِ پاکستان و چین و به‌طورکلی منطقه‌ای را فراهم نمود (Mohan, 2006: 3-4).

در ربع قرن گذشته هند به آرامی اما به‌طور یقین نظم لیبرال جهانی را با قوت بیشتری از همیشه پذیرفته است. تجدید حیات هند در دوره پس از جنگ سرد تا حد زیادی می‌تواند به نظم اقتصادی لیبرال نسبت داده شود. نظم امنیتی لیبرال از سوی دیگر از ظهور هند استقبال نموده زیرا اعتبار دموکراتیک هند به خوبی با اصول لیبرال همسان است (V. Pant, 2017: 8).

سومین تحول در سیاست خارجی هند، تغییر جهت از "رهبریت جهان سوم" به درک قابلیت‌هائی بود که می‌توانست هند را به‌عنوان یک قدرت بزرگ در نوع خود معرفی نماید. هند مستقل همیشه یک حس بزرگی در خود داشت که تا زمانیکه اقتصاد هند شروع به رشد سریع در دهه ۱۹۹۰ نمود، به نظر واقع‌گرایانه نمی‌رسید. دهه ۱۹۹۰ همچنین شاهد چشم پوشی هند از انگیزه‌های سیاسی "ضدغربی" بود که بر جهان‌بینی هند تسلط داشت و دیپلماسی این کشور را تا سال ۱۹۹۱ شکل داده بود. ترک کردن تفکرات ضدغربی، چهارمین تحول مهم در سیاست خارجی هند بود. سرانجام پنجمین تحول در سیاست خارجی هند در دهه ۱۹۹۰، گذار از آرمان‌گرائی به رئالیسم بود. آرمان‌گرائی برای نخبگان هندی -که استقلال خود را از بریتانیا با مجادله برعلیه استعمارگرائی به‌عنوان اولین اصل روشنفکری بدست آورده بودند- به شکل طبیعی رخ داد. رهبران آن دوره هند نسبت به "سیاست قدرت" نظر تحقیرآمیزی داشتند. آن‌ها اعتقاد داشتند که این یک میراث منفی و ماندگار از اروپای قرن نوزدهم بود که هیچ ارتباطی با دوران مدرن در اواسط قرن بیستم نداشت. هند تمایل داشت که نقش خویش را در سیاست‌های جهانی به‌عنوان پیشگام مجموعه جدیدی از اصول همزیستی

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نهم، شماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

مسالمت‌آمیز و چند جانبه‌گرائی ببیند که اگر به شکل صحیحی به کار برده شود، دنیا را دگرگون می‌کند. اگرچه نهرو رئالیسم را در بسیاری موارد به خصوص در رابطه با همسایگان نزدیک از خود نشان داده بود، لیکن بیان عمومی سیاست خارجی هند تماماً برچسب آرمان‌گرائی داشت. از دهه ۱۹۹۰ هند نتوانست آرمان‌گرائی مسلم سیاست خارجی خود را حفظ نماید. این کشور مجبور شد که با این واقعیت دردناک روبرو شود که جایگاه نسبی خود را در طول جنگ سرد، اساساً از دست داده است. دقیقاً مانند دنگ‌شیائوپینگ که عمل‌گرائی را برای چین تجویز کرده بود، رهبران هند بر روی روش‌های عملی کسب قدرت و کامیابی برای این کشور تأکید نمودند (Mohan, 2006: 4-5).

با آغاز دهه ۱۹۹۰ سیاست نگاه به شرق هند تقریباً به طور همزمان با اصلاح اقتصادی آن آغاز شد. دولت تحت رهبری حزب کنگره با قضاوت در مورد وضعیت جدید پس از پایان جنگ سرد، ایده‌های جدیدی را در مورد سیاست خارجی آغاز کرد که با اتحاد نسبی هند در طول جنگ سرد نمایان شده بود. ایده‌های جدید با توجه به محیط پیرامون هند، در جهت احتمال از سرگیری روابط دیرینه هند با ملل جنوب شرق آسیا بود (یانگ و سایرین، ۱۳۸٦: ۷٤).

استراتژی همگرائی منطقه‌ای هند

تحولات سیاسی و اقتصادی در نقاط مختلف جهان در اوایل دهه ۱۹۹۰، تغییرات اساسی در روابط ملت‌ها به‌وجود آورد که نتیجه آن ظهور عصر جدیدی از جهانی شدن بود. جهانی شدن موجب همگرائی بیشتر اقتصادها و جوامع شد و فرصت‌ها و چالش‌هائی را هم برای کشورهای توسعه یافته و هم در حال توسعه ایجاد کرد. جهانی شدن اقتصادهای دنیا رقابت‌های بین‌المللی را شدت بخشیده و در همان حال موج جدیدی از منطقه‌گرائی را به‌وجود آورده است. منطقه‌گرائی عموماً وسیله موثری در خدمت اهداف اقتصادی و تجاری است. طی این فرآیند، سازمان‌های قدیمی از نو طراحی شده و سازمان‌های جدیدی متناسب با تغییر زمینه سیاسی و اقتصادی جهان شکل می‌گیرند. نزدیکی جغرافیائی، اقتصادهای مکمل یکدیگر، تعهدات سیاسی، هماهنگی سیاست و

توسعه زیر ساخت‌ها، شرایط را برای شکل گرفتن چنین گروه‌هـائی آمـاده می‌کننـد. در نتیجه شماری از دولت‌های همجوار در نقاط مختلف جهان به شکل یک منطقه گرد هـم می‌آیند تا به طیف گسترده همکاری‌ها بر اساس منطقه‌گرائی انگیزه تازه‌ای بدهند. در این زمینه‌ی تغییرات سیاسی و اقتصادی، هند برای تطبیق سیاست‌های خود در جهت کسـب منافع برای این کشور، به بررسی دقیق وضعیت در حال تحـول بین‌المللـی و انجـام بـه موقع اقدامات نیاز داشت. در سطح کلان، هند سیاست خارجی خود را برای کسب سـه هدف مهم تنظیم نمود: حفظ تمامیت ارضی هند، اطمینان یـافتن از امنیـت ژئوپـولتیکی خود توسط ایجاد یک محیط پایدار صلح و ثبات در منطقه و ایجاد زیرساخت برای رفاه مردم توسط تشویق آن‌ها به یک محیط اقتصاد خارجی سالم و ایمن. (Haokip, 2011, 244-245)

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابـط بـین‌الملـل، دوره نهـم، شـماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

استراتژی کلان هند جهان را به سه دایره متحدالمرکز تقسـیم می‌کنـد. اولـین دایـره، همسایگان نزدیک هند را در بر می‌گیرد. در محیط این دایره، هند در پی کسب موقعیـت هژمونی است تا به واسطه آن بتواند با حضور قـدرت‌های دیگـر مقابلـه کنـد (هژمـونی منطقه‌ای). دایره دوم منطقه وسیع‌تری از همسایگان هند را در بر می‌گیرد که محیط آن را آسیا و حاشیه اقیانوس هند تشکیل می‌دهد. در این محیط هند در پـی موازنـه در مقابـل سایر قدرت‌ها و ممانعت از تضییع منافع خویش توسط آن‌ها می‌باشد. در دایره سوم کـه کل جهان را در برمی‌گیرد، تلاش هند در جهت کسب جایگـاه قـدرت بـزرگ و ایفـای نقش کلیدی در صلح و امنیت بین‌المللی است (محمدی و احمدی، ۱۳۹۷: ۵۲-۵۱).

تغییر جهت رویکرد منطقه‌ای هند که از اوایل دهـه ۱۹۹۰ آغـاز شـده بـود، بـه‌طور خاص با آغاز سیاست "نگاه به شرق" و به دنبال آن دکتـرین گجـرال[1] در اواسـط دهـه ۲۰۰۰ ابعاد استراتژیک به خود گرفت. در پایان قرن بیستم، به دلیل تحـولات داخلـی و همچنین همسایگی هند، بازنگری دهلی نو در سیاست منطقـه‌ای خـود حتـی ضـروری ترشد، زیرا هردوی آن‌ها پیامد مستقیمی بر روی دیپلماسی منطقه‌ای هند داشتند. اگرچه دکترین گجرال بر نیاز هند به توجه بیشتر به همسایگان کوچکتر تکیـه داشـت، دکتـرین

۱. دکترین گجرال مجموعه‌ای از ۵ اصل برای هدایت روابط خارجی هند بـا همسـایگاه نزدیـک، بـه‌ویژه پاکستان است که توسط اندرکومارگجرال ، یازدهمین نخست وزیر هند مطرح شده است.

مان‌موهان‌سینگ[1] بر ایده تقسیم پیشرفت هند با همسایگان تأکید می‌کرد، بـه امیـد اینکـه اقتصاد منطقه با هند گره خورده و بی‌ثباتی در مناطق همسایه تاثیر منفـی بـر رشـد هنـد نگذارد (k. Yhome & Singh Maini, 2017: 152-153).

دو عامل استراتژیک به‌طرز چشمگیری رویکرد نوین منطقـه‌ای هنـد را تشـکیل داده است. در داخل، روند اصلاحات اقتصادی که از دهه ۱۹۹۰ شروع شده بود، سـبب شـد که کشور شاهد رشد خارق‌العاده اقتصادی باشد. برای حفظ ایـن مسـیر رشـد اقتصـادی جدید، یکی از نگرانی‌های اصلی اطمینان از این امر است که بی‌ثباتی منطقـه مـانع ایـن رشد نشود. دیگر عامل استراتژیک فاکتور چین می‌باشد. با افزایش حضور و نفوذ چـین در آسیای جنوبی و فراتر از آن، نگرانی از دست دادن نفوذ در منطقـه بـه خـاطر وجـود چین در محاسـبات منطقـه‌ای هنـد سـهم بیشـتری پیـدا کـرد. (k. Yhome & Singh Maini, 2017, 153)

برجستگی ژئو استراتژیک آسیای مرکزی نیز امروزه توسـط دو عامـل اصـلی مـورد تأکید قرار می‌گیرد. اولاً آسیای مرکزی به خاطر کشف منابع هیدروژن دارای اهمیت شده و دوم اینکه این منطقه یـک قطـب بـزرگ حمـل و نقـل خطـوط لولـه گـاز و نفـت و کریدورهای ارتباطی چند وجهی است که چین، روسیه، اروپا، منطقـه قفقـاز و مـاورای خزر و اقیانوس هند را به هم متصل می‌نماید. (Sahgal & Anand, 2010: 36)

سیاست ارتباط با آسیای مرکزی (Connect Central Asia Policy) برای اولین‌بـار توسط وزیر امور خارجه‌ای. احمد، به مناسبت اولین گفتگوهای هند و آسیای مرکزی که ۱۲-۱۳ ژوئن ۲۰۱۲ در بیشکک قزاقستان برای تقویت روابط و منافع هند در کشورهای همسایه در منطقه برگزار شده بود، ارائه شد. هدف از این سیاست، افزایش تعامل هند با منطقه، که در دو دهه اخیر محدود شده، هم به‌صورت دو جانبه و هم چنـد جانبـه بـود. همچنـین فرصـت‌هائی بـرای کشـورهای آسـیای مرکـزی در جهـت تمایـل آن‌هـا بـه متنوع‌سازی مسیرهای صادراتی {منابع} هیدرو الکتریک و انرژی در آن ارائـه می‌گـردد که با تلاش هند برای تنوع بخشیدن به راه‌های واردات انرژی مطابقت دارد. (Singh & Kaur 2014, 106)

۱. سیزدهمین نخست وزیر هند

اهمیت بندر چابهار در استراتژی همگرائی منطقه‌ای هند

چابهار در گذشته یکی از مراکز اصلی داد و ستدهای بازرگانی و دریانوردی بوده است. وجود بازماندهای تاریخی قلعه پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای مجاور بندر چابهار(تیس)، بیانگر عینی رونق و اهمیت تجارت دریائی فراملی آن برای دولت‌هائی چون اسپانیا و پرتغال طی قرون ١٦ و ١٧ م. است. با حضور و نفوذ بریتانیا در آب‌های جنوب به‌عنوان قدرت برتر خلیج‌فارس، چابهار برای کشورهای اروپائی و شرقی (چین و هندِ بریتانیا) در قرون متمادی ١٨ و ١٩ م. اهمیت دو چندان یافت. وجود فعالیت‌های دریائی در جنوب ایران در اوایل قرن ٢٠ م. نشان از فعالیت منطقه چابهار در داد و ستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز شرق کشور و مبادله با بنادر هندوستان و پاکستان است. پس از آن با ظهور جمهوری‌های آسیائی (١٩٩١ م.) و سقوط حکومت طالبان (٢٠٠١ م.) مسیر ترانزیتی چابهار، جایگاه ویژه‌ای در پیوند تجارت منطقه‌ای آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و کشورهای حوزه خلیج‌فارس به یکدیگر یافت (اسلامی و یوسف زهی، ١٣٩٧: ٩٦-٩٧).

بندر چابهار به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در مسیر چندین شاهراه بین‌المللی واقع شده است و قابلیت تبدیل شدن به یکی از راهبردی‌ترین موقعیت‌های ترانزیتی را دارد. قرار گرفتن چابهار در کریدور جهانی شمال- جنوب و مناسب‌ترین مسیر برای ورود هند به هارتلند در حال ظهور (آسیای مرکزی) کشور افغانستان و کشورهای حوزه خزر، باعث وابستگی‌های ژئوپولتیکی هند به ایران شده است. هم‌چنین که این بندر عضو دو سازه‌ی منطقه‌ای یعنی سازه‌ی دریای عمان و سازه‌ی اقیانوس هند است و می‌تواند به سه قاره آفریقا، آسیا و اقیانوسیه ارتباط برقرار کند. بی دلیل نیست که از چابهار به‌عنوان" دروازه‌ی بزرگ" به کشورهای محصور افغانستان و دولت‌های مستقل مشترک‌المنافع یاد می‌شود (محمدی و احمدی، ١٣٩٧: ٥٥-٥٤).

ژئوپولتیک بندر چابهار موقعیت مناسبی برای تقویت پیوندهای اقتصادی منطقه است. در سطح بین‌المللی این بندر از یک‌سو در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ جهان قرار دارد. کریدور شرقی غربی از دروازه ابریشم در چین آغاز و به حوزه‌های قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه منتقل می‌شود، شاخه جنوبی این

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابط‌بین‌الملل، دوره نهم، شماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

کریدور از طریق بندر جابهار به جنوب آسیا و خلیج‌فارس می‌رسد. در کریـدور شـمال جنوب که از شمال اروپا شروع و با گـذر از ایـران تـا اقیـانوس هنـد (بنـدر بمبئـی) و کشورهای جنـوب. جنـوب شـرق آسـیا امتـداد می‌یابـد، ایـن بنـدر یکـی از مهم‌تـرین محورهاست. مجاورت چابهار با خلیج‌فارس، پاکستان و افغانستان، اهمیت ویژه‌ای به آن در این دو کریدور بخشیده است (اسلامی و یوسف زهی، ۱۳۹۷: ۱۰٤).

تقویت پیوندهای منطقه‌ای یکی از مهمترین اولویت‌های سیاست خارجی هند است. دو سوم کمک‌های فراهم شده توسط دولت هند بـرای کشـورهای همسـایه، در جهـت ارتقاء زیرساخت‌هایی مانند راه‌آهن و جاده اختصاص یافتـه اسـت. در سـال‌های۲۰۱۹-۲۰۱۸ دولت هند به‌طور تقریبی رقم۷ هزار کـرور[1]را بـرای پروژه‌هـای زیـر سـاختی در کشورهای همسایه اعلام نمود. (Singh Mehta, 2019, 17)

هند از طریق بندر چابهار و شبکه راه‌های زمینـی ایـران و افغانسـتان در جسـتجوی تسهیل دسترسی به آسیای میانه و رقابت با چین و پاکستان است. فراتر از آن نیز هند به همراه ایران، روسیه و شماری از دولت‌های آسیای میانه و قفقاز درصدد تحقق بخشـیدن به ابتکار کریدور شمال- جنوب هستند که از بندر جواهر لعل نهرو و از طریق ایران بـه حوزه دریای خزر و سپس اروپا امتداد می‌یابد.این کریدور دسترسی هنـد بـه بازارهـای روسیه و اروپای شرقی را به حدود ١٤ روز کاهش خواهد داد، این در حـالی اسـت کـه دسترسی بنادر هند به روسیه و اروپا از طریق مسیر کانال سوئز بیش از چهـار هفتـه بـه طول می‌انجامد (جانسیز، تقی‌زاده انصاری و بهرامی مقدم، ۱۳۹۵: ۳۳).

توسعه بندر چابهار تا حدودی در دهه ۱۹۹۰ توسط هند برای فراهم نمودن دسترسی زمینی دریائی به افغانسـتان و آسـیای مرکـزی بـا عبـور از پاکسـتان، انجـام شـد. هنـد می‌خواست با توسعه این بندر، زمان و هزینـه‌های حمـل و نقـل بـه آسـیای مرکـزی و خلیج‌فارس کاهش دهد. این بندر همچنین مرکزی برای تلاش‌هـای هنـد جهـت دوری کردن از پاکستان و گشودن راهی به‌سوی سرزمین محصور افغانستان که هند با آن روابط نزدیک سیاسی و اقتصادی را گسترش داده است، می‌باشد. (Singh, 2017: 174)

۱. معادل ده میلیون روپیه

این بندر پتانسیل لازم برای تبدیل شدن به یک بندر تجاری بین‌المللی و مهم، جهت داد و ستد و تجارت در میان بازارهای آسیای جنوبی، جنوب شرق آسیا و آسیای مرکزی را دارد. دولت ایران با همکاری فعالانـه هنـد، چنـدین میلیـارد دلار بابـت یـک پـروژه راه‌آهن، که کریدور شرقی ایران نامگذاری شـده، صـرف خواهـد نمـود. ایـن خط‌آهـن چابهار را به آسیای مرکزی، افغانستان و مرکز ایران متصل خواهـد نمـود. (Ali Khan, 2012, 91)

هند در حال طراحی بر روی ساخت یک مسیر ریلی به طول ۹۰۰ کیلومتر می‌باشـد که بندر چابهار را به منطقه غنی از مواد معدنی حاجیگک افغانستان متصل می‌کند. علاوه بر این، این بندر دسترسی آسان به منـاطق غنـی از نفـت و گـاز در ایـران و کشـورهای آسیای مرکزی را برای هند فراهم می‌کند. آخرین مقصود هند بـرای توسـعه ایـن بنـدر، رقابت و موازنه با نفوذ در حال رشد چین در بندر گوادر است. در این راستا، هند ایـران و افغانستان، امتیاز تجاری و کاهش تعرفه‌ها در بندر را امضـا نمودنـد. ایـران و هنـد در بهسازی مسیر میلاک- زرنـج- دلارام از ایـران به‌سـوی اسـتان نیمـروز در افغانسـتان و پیوستن به کریدور شمال جنوب همکاری مشترک دارند. چابهار می‌تواند به‌عنوان دروازه ورود هند به افغانستان، آسیای مرکزی و فراتـر از آن باشـد. بـا توسـعه چابهـار و ۲۰۰ کیلومتر کریدور شمال جنوب، تجارت و روابط بازرگانی میان این کشورها به شکل قابل ملاحظه‌ای در آینده بهبود خواهد یافت (Ali Khan, 2012: 91-92).

{توسعه} بندر چابهار به نفع همه، به‌خصوص افغانستان است کـه در حـال حاضـر تنها راه دسترسی به آن بندر کراچی می‌باشد و این موضوع منوط به تغییرات در روابـط پاکستان و افغانستان است. توسعه کامل چابهار وابستگی افغانستان محصور در خشـکی را به بندرهای پاکستان برای دسترسی ایمن به دریا کاهش می‌دهد. از آنجائیکه پاکسـتان اجازه نمی‌دهد تا حمل و نقل به آسانی از هند به افغانسـتان انجـام شـود، دسترسـی بـه چابهار و منطقه تجاری آزاد اطراف آن برای این کشور محصور در خشکی بسیار حیاتی است (Singh, 2017: 174).

گزارش سالیانه وزارت امور خارجه هند در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۵، ایران را یـک کشـور مهم در فضای امنیتی مجاور این کشور در نظر می‌گیرد. دو کشور در زمینه امنیت دریائی

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابـط بـین‌الملـل، دوره نهـم، شـماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

همکاری داشته‌اند که شامل نشست انجمن {کشورهای} حاشیه اقیانوس هند[1] در چابهار می‌شود. در طی دیدار مودی از ایران، رهبران دو کشور از همفکری منظم و نهادینه بین شورای امنیت ملی دو کشور در مورد امنیت، تروریسم و جرائم سازمان یافته حمایت نمودند. هند و ایران در مورد افزایش سطح همکاری‌ها از طریق برگزاری دیدارهای رسمی و جلسات مکرر با هم توافق دارند. بنابراین مناسبات دفاعی و دیپلماتیک ممکن است که بسیار مفیدتر از آنچه این دو کشور در نظر دارند، بشود (Pethiyagoda, 2018: 7).

بندر چابهار پس از تکمیل، جایگزین مقرون به صرفه‌تری از دبی که در حال حاضر برای حمل و نقل کانتیتری ایران و هند بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد، می‌باشد. در حال حاضر ایران فقط یک بندر بزرگ، یعنی بندرعباس را در طول تنگه هرمز دارد که ۸۵ درصد تجارت دریائی ایران از آن صورت می‌گیرد. اما فقط می‌تواند در حدود ۱۰۰ هزار تن بار کشتی را تحویل بگیرد و تمامی کشتی‌های بزرگ تجاری که در حدود ۲۵۰ هزار تن بار یا بیشتر را جابجا می‌کنند، به دبی فرستاده شده و سپس محموله‌ها از طریق کشتی‌های کوچک به ایران آورده می‌شوند.(Sakhuja & S. Khurana, 2015: 84-85)

ابتکار جاده کتان هند

هند ابتکارات دیر هنگام و بلندمدت خود را در اقیانوس هند آغاز کرده تا از مقابله با تسلط چین بر اقیانوس هند از طریق پروژه "رشته مروارید" اطمینان حاصل نماید. ابتکار دریائی هند با عناوین مختلفی مانند"پروژه موسم"، " مسیر ادویه"، "جاده کتان"، انقلاب آبی[2](از علامت آشوکاچاکرا بر روی پرچم هند) و ساگار[3] (امنیت و رشد برای همگان در منطقه) مطرح شده است. این ابتکار، رویای هند است که خود را به‌عنوان یک

1. The Indian Ocean Rim Association

۲. مظور از انقلاب آبی و آشوکا چاکرا نماد چرخی با ۲٤ پره است که با رنگ آبی بر روی پرچم هند نیز دیده می شود.

۳. منظور از ساگار همان دکترین ساگار (SAGAR Doctrine) یا برنامه ساگار(SAGAR Program) که به معنی امنیت و رشد برای همگان در منطقه است.

مرکز در "جهان اقیانوس هند" می‌بیند که از آفریقا در غرب تا آسیای جنوبی در شرق کشیده شده است (Chhibber, 2017: 2) .

تلاش برای رشد اقتصادی برای هند و چین موضوع جدیدی نیست، زیرا این دو کشور برای نفوذ منطقه‌ای و بین‌المللی و همچنین قدرت نظامی با یکدیگر رقابت می‌کنند. ظاهراً پروژه جاده کتان یک مثال برای چنین رقابتی است، جائی که چین از پیش با طرح یک کمربند یک جاده، با شعار "پیوند" بر هند پیش دستی کرده است. اخیراً از زمان خروج آمریکا از طرح "همکاری فرا اقیانوس آرام"[1]– طرحی که ممکن بود جاه‌طلبی‌های منطقه‌ای چین را محدود کند– هند خود را در مقابل طرح‌های جاه‌طلبانه چین تنها می‌بیند. بنابراین هند بایستی وابستگی خود را به آمریکا کاهش داده و در صورت امکان شریک دیگری مانند ژاپن پیدا کند. هند همچنین معاهده‌ای با ایران برای دسترسی به آسیای مرکزی از طریق بندر چابهار امضا کرده است، زیرا قادر نیست از طریق پاکستان که شدیداً متمایل به چین است، به این دسترسی برسد. (Al-Mamanal Haq, 2017, https://www.observerbd.com)

سفرهای اخیر نخست وزیر نارندا مودی به کشورهای حوزه اقیانوس هند (سری‌لانکا، مالدیو، موریس و سیشل) انگیزه‌های جدیدی را برای سیاست‌گذاران ایجاد نموده است. کنفرانس سه روزه هند و کشورهای منطقه اقیانوس هند در مارس ۲۰۱۵ در شهر بوبانشوار هند با هدف تجدید تجارت دریائی و پیوندهای تمدنی، برنامه‌ریزی شده بود. این کنفرانس بر استفاده از پیوندهای تاریخی چند جانبه در جهت تقویت همکاری و همگرائی منطقه‌ای تأکید داشت. جاده کتان باستانی هند به‌عنوان واسطه‌ای برای احیای پیوندهای مناطق حاشیه اقیانوس هند، جان تازه‌ای گرفت. پنبه هند در هر دو سوی اقیانوس هند معامله و توسط تمامی اقشار و طبقات اجتماعی و تجاری استفاده می‌شد. در این کنفرانس به‌عنوان بزرگداشت و حضور نمادین هزار ساله تجارت پنبه توسط سلسله چولا، یک تمبر و یک سکه منتشر شد (Rai, 2016: 3-4).

کارشناسان هندی می‌گویند که جاده کتان می‌تواند جواب مؤثری برای طرح جاده ابریشم چین باشد. طرح جاده کتان می‌تواند سیاست قاعده‌ساز در منطقه کشت پنبه،

1. Trance Pacific Partnership (TPP)

پژوهش‌های روابط بین‌الملل
فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نهم، شماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

طرح توسعه دانه‌های پنبه، همکاری در بازارهای پنبه و توسعه صنایع بالادست و پائین‌دست که به این کار اشتغال دارند، باشد. صرف نظر از این توضیحات، روشن است که هند همچنین علاقمند به محصورکردن چین است، همان‌طور که چین این کار را در مورد هند انجام داد. مودی همچنین یا ارائه یک پیشنهاد فوق‌العاده از مغولستان دیدن کرد. دولت ناراندا مودی سیاست نگاه به شرق کشور را ترغیب نموده است و همچنین جهت دسترسی به آسیای مرکزی، میزبان رهبران اندونزی، ویتنام، تاجیکستان و قرقیزستان- برای تحکیم پیوندهای استراتژیک بوده است. رئیس‌جمهور اوباما با ورود به طرح TPP، محوری برای متعادل سازی دوباره آسیا که هند و ژاپن می‌توانستند نقش ثابت و مستحکمی در آن داشته باشند، تشریح نموده بود، که در حال حاضر امکان آن وجود ندارد. (Al- Mamanal Haq, 2017: https://www.observerbd.com) .

پروژه موسم مانند ابتکار جاده ابریشم دریائی چین، پیوندهای فرهنگی و تجاری منطقه را افزایش خواهد داد- در حالی که در طرح ابریشم دریائی چین تمام راه‌ها به چین ختم می‌شود، پروژه موسم به دنبال بازگشت هند به نقش مرکزی خود در تجارت اقیانوس هند است. این پروژه سه رویکرد دارد: اول تعمیق پیوند فرهنگی، دوم اطمینان از امنیت دریائی و سوم گسترش ارتباط اقتصادی با ملت‌های منطقه هند-اقیانوس آرام (Chhibber, 2017: 2).

هند مانند چین می‌تواند از ایالت‌های پیرامونی خود مانند کرالا برای ارتباط با غرب آسیا، اودیشا برای دست یافتن به اندونزی، تایلند و میانمار و گجرات برای تغذیه از آفریقا و جامو و کشمیر برای بازگشائی پیوندهای تاریخی با آسیای مرکزی استفاده کند. اودیشا و اندونزی پیوندهای تاریخی و تمدنی مشترک و کهنی با یکدیگر دارند. مردم کالینگا[1] پیشگامان مستعمرات آسیای شرقی بودند . (Al- Mamanal Haq, 2017: https://www.observerbd.com)

به گزارش روزنامه تایمز اقتصادی، با توجه به ابتکارات چین که از سال ۲۰۱۳ برای ارتباط با کشورهای ساحلی شامل کشورهای جنوب آسیا در همسایگی گسترده هند، آغاز شده، دولت مودی استراتژی خود را برای مشارکت با کشورهائی که هند

۱. منطقه‌ای تاریخی در اودیشای هند

پیوندهای تجاری تاریخی با آن‌ها دارد، پایه‌ریزی نموده است. منابع دولت هند خاطر نشان می‌سازند که این ایده برای توازن جاه‌طلبی‌های دریائی در حال رشد چین، به‌خصوص منافع امنیتی و پروژه‌هائی که پیامدهای منفی برای دفاع هند دارد، می‌باشد. چین کشورهائی مانند سری‌لانکا، مالدیو، بنگلادش و حتی هند را در ابتکار جاده ابریشم مشخص نموده که بندرهای چین را به سواحل شرقی آفریقا وصل می‌کنند. سفر نخست‌وزیر مودی به سیشل، موریس و سری‌لانکا با هدف تقویت این ابتکارات انجام شد. منابع رسمی اشاره کردند جاده کتان که هنوز در مراحل ابتدائی قرار دارد، فراتر و وسیعتر پیش خواهد رفت. هدف از این طرح افزایش همکاری اقتصادی هند و مشارکت استراتژیک با کشورهای منطقه اقیانوس هند است. برای مقابله با جاده ابریشم چین، لازم است تا هند یک مسیر تجاری ایجاد کند- جاده کتان- تا با همسایه پرقدرت خود رقابت کند (Al- Mamanal Haq, 2017: https://www.observerbd.com).

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه
پژوهش‌های
روابط بین‌الملل،
دوره نهم، شماره
پیاپی سی و پنجم،
زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات
منطقه‌ای و
بین‌المللی

نتیجه‌گیری

همان‌طور که در ابتدای این پژوهش مطرح شد، تغییر در سیستم نظام بین‌الملل پس از جنگ سرد موجب تمایل بیشتر کشورها به منطقه‌گرائی و همگرائی منطقه‌ای گردید. هند نیز همگام با این تحول، جهت پیشبرد توسعه اقتصادی و در جهت منافع ملی خود، تغییراتی در رویه سیاست خارجی خویش صورت داد. ارائه طرح‌هایی برای همکاری هند با کشورهای آسیای جنوب شرقی، منطقه خلیج‌فارس، آسیای مرکزی و افغانستان در این راستا صورت گرفت. برای این منظور هند بایستی برای دسترسی به این مناطق به یک دروازه ورودی نیاز دارد. بندر چابهار با موقعیت ژئوپولتیک و ژئواستراتژیک خود برای این منظور گزینه مناسبی به شمار می‌رود. این بندر که در کنار دریای عمان واقع شده، نیاز هند را برای رسیدن به بازارهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین کشورهای حاشیه اقیانوس هند و خلیج‌فارس مرتفع می‌کند. از سوی دیگر با توجه به رقابت چین و هند به‌عنوان دو قدرت آسیا، برای نفوذ بیشتر در این قاره و جهان، طرح‌هائی از سوی این دو کشور برای همگرائی بیشتر منطقه‌ای ارائه شده است. طرح جاده ابریشم جدید از سوی چین با هدف احیا کردن جاده ابریشم باستان و همچنین

زنده نمودن پیوندهای فرهنگی و تجاری و سیاسی بین ملت‌های آسیا و جهان ارائه شده است. هند برای رقابت با این طرح، در عوض پروژه جاده کتان را مطرح نموده، که این جاده نیز از پیشینه تاریخی و فرهنگی دیرینه‌ای برخوردار است. همان‌طور که ذکر شد، بندر چابهار در سیاست‌های اقتصادی هند، از جایگاه راهبردی برخوردار است و نظر به اینکه جاده کتان نیز یک پروژه در راستای ایجاد همگرائی منطقه‌ای می‌باشد، قرار گرفتن این بندر کلیدی در مسیر این طرح، به توسعه همگرائی مورد نظر هند کمک شایانی خواهد نمود.

در این پژوهش بر آن بودیم تا پاسخ این سوال را دریابیم که چابهار چه نقشی در همگرائی منطقه‌ای دارد؟ و پروژه جاده کتان از چه جایگاهی در این همگرائی برخوردار است؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این سوال مطرح شد این بود که چابهار به علت موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپولتیک خود می‌تواند نقش سازنده‌ای در ایجاد منافع مشترک و شکل‌گیری همگرائی منطقه‌ای میان ایران، روسیه، کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و هند ایفا نماید و پروژه جاده کتان نیز به واسطه جایگاه کلیدیی که در سیاست خارجی هند مبتنی بر "سیاست پیوستن به آسیای مرکزی" (Connect Central Asia Policy) دارد می‌تواند مکمل تحقق این همگرائی تلقی شود. سپس با توضیح مفاهیم منطقه‌گرائی و همگرائی منطقه‌ای که همکاری دولت‌ها را در قالب تأسیس یک منطقه در جهت پیشبرد اهداف اقتصادی و سیاسی خود توجیه می‌سازد، به بررسی نقش چابهار در همگرائی منطقه‌ای پرداخته شد و با نشان دادن جایگاه بندر چابهار در همگرائی منطقه‌ای و اینکه طرح جاده کتان می‌تواند مکمل این همگرائی باشد، فرضیه این پژوهش تایید گردید.

منابع

آذربایجانی، کریم. (۱۳۸۱). «جهانی شدن، همگرائی اقتصادی- منطقه‌ای و تاثیر آن بر رشد کشورهای حوزه دریای خزر و جمهوری‌های قفقاز». ***مجله تحقیقات اقتصادی***، شماره ٦١، صص ١٦٩- ١٤٩.

اسلامی، روح الله و یوسف زهی، ناصر. (۱۳۹۷). «استراتژی‌های کارآمد سازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار»، ***فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست گذاری عمومی***، دوره ۸ شماره ۲۸، صص ۱۲٤- ۹۵.

جانسیز، احمد، تقی‌زاده انصاری، محمد و بهرامی مقدم، سجاد. (۱۳۹۷). «تحول سیاست خارجی هند (در عمل‌گرائی اقتصادی دولت‌های عضو شورای همکاری خلیج‌فارس)»، *فصلنامه مطالعات شبه قاره دانشگاه سیستان و بلوچستان*، سال هفتم، شماره بیست و هشتم، صص ۵۰-۲۵.

دهقانی فیروزآبادی. (۱۳۹۱)، ***نظریه‌های همگرائی منطقه‌ای و رژیم‌های بین‌المللی***. تهران: نشر مخاطب.

روحی دهبنه، مجید. (۱۳۹۳). «مفهوم سازی همگرائی و منطقه‌گرائی در روابط بین‌الملل از منظر سازه‌انگاری (مطالعه موردی اتحادیه اروپا)». ***پژوهش‌های روابط بین‌الملل***، دوره ٤، شماره ۱۳، صص ۱۵۵-۱۲۲.

محمدی، حمیدرضا و احمدی، ابراهیم. (۱۳۹۷). «موازنه‌گرائی در سیاست‌های ژئوپولتیکی هند (با تأکید بر نقش و جایگاه بندر چابهار ایران)»، ***پژوهش‌های دانش زمین***، سال نهم، شماره ۳۳، صص ٦۵-٤٦.

مردیت، روبین. (۲۰۰۷). ***فیل و اژدها***، ترجمه مژگان رضائیان اصفهانی (۱۳۹٦)، تهران: شرکت بین‌المللی پژوهش و نشر یادآوران.

هتنه، بیوردن، اینوتای، آندراش و سونکل، اوزوالدو. (۱۳۹۱). ***مقایسه منطقه‌گرائی‌ها: نتایجی برای توسعه جهان***، ترجمه علیرضا طیب، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.

یانگ و دیگران، جمیان. (۱۳۸٦). ***ظهور منطقه گرائی آسیائی و تحول در نظام بین‌الملل (اندیشه‌ها و دیدگاه‌های علمی چینی)***، ترجمه بدرالزمان شهبازی، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.

Al- Mamnul Haq, Abdullah. (2017). "Cotton Route: India's Potentiality and Partnership with Japan", Accessed on 5/11/2019, **Daily**

پژوهش‌های روابط بین‌الملل

فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نهم، شماره پیاپی سی و پنجم، زمستان ۱۳۹۸
ویژه‌نامه تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی

Observer, Available at https://www.observerbd.com/details.php?id=86083.

Ali Khan, Zahid. (2012). "China's Gwadar and India's chabahar: an analysis of Sino- India geostrategic and economic competition", ***Strategic Studies,****vol.32(4),pp* 79-101.

C. Mohan, Raja. (2006). "India's new foreign policy strategy", **Seminar in Beijing by China Reform Forum and the Carnegie Endowment for international peace**

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

Haokip, Thongkholal. (2011). "*India's Look East Policy: Its Evolution and Approach".* **South Asian Survey**. New Delhi: SAGE.

K. Yhome & Singh Maini, Tridivesh. (2017). "India's Evolving Approach to Regionalism: SAARC and Beyond". ***Rising Powers Quarterly****, Vol. 2(3):* pp147- 165.

Mukherjee, Rohan. (2014). ***Globalization, Development and Security in Asia***. Chapter 4: Continuity and change in India's foreign policy (pp. 75-93). Singapore: World Scientific.

Pethiyagoda, Kadira. (2018). "India's pursuit of strategic and economic interests in Iran". **Brookings Doha Center Analysis Paper.**

Rafi, Tajamul, Shrivastava, Usha & Akhtar, Nasreena. (2015). "India's foreign policy: Retrospect and Prospect". ***African Journal of Political Science and International Relations****, vol. 9(6),* pp212-216.

Rai, Adwita. (2016). "Silk, Cotton and Cinnamon: Maritime Renaissance of the Indian Ocean". **National Maritime Foundation: International Fleet Review Series**: New Delhi.

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

Sakhuja, Vijay & Khurana, Gurpreet. (2015). "Maritime Perspective 2014". **National Maritime Foundation: New Delhi.**

Schaffer, Teresita & Mitra, Pramit. (2005). "India as a global power? " ***Duetsche Bank India Special****, December 16.*

Singh Mehta, Vikram. (2019). **Annual Report Brookings India 2018-2019.**

Singh, Sandeep & Kaur, Amanpreet. (2014). "Connect Central Asia policy' factor in India's soft power initiatives in CARS: problems

and prospects**". *International Journal of Advanced Research in Management and Social Science*** *3(12)*: pp94- 114.

Singh, Subhash. (2017). "India's Chabahar Policy: Implication for China- Pakistan Cooperation. "***International Journal of Applied Social Science****, vol. 4(5&6), pp172-182*.

V. Pant, Harsh. (2017). "Rising India and its Global Governance Imperatives". ***Rising Powers Quarterly*** *volume 2, Issue 3, pp*7-17.