



Research Article

## The Position of the North Pole and the Polar Silk Road in the War of Corridors

Seyyed Mohammad Ali Yazdi Madrasi <sup>1\*</sup>, Mandana Tisheyar<sup>2</sup>

1. BA Student in Political Science, Law and Political Sciences Department, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran

2. Assistant Professor of Regional Studies, Department of Regional Studies at ECO College, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran

Article history:

Received: 23/06/2024

Accepted: 05/09/2024

### Abstract

The main question in this research is: assuming China is under economic blockade by the United States of America and its trading partners such as India, what strategy will China adopt to break free from this blockade? And what impact will this policy have on the future order? The explanation of the Arctic Silk Road and its strategic position in the competition between the centers of economic power has been discussed using the network order approach and a descriptive-analytical research method. It seems that in this economic competition, China is seeking to create a network of interests among stakeholders through the implementation of projects such as the Green Silk Road (GSR), Health Silk Road (HSR), and Digital Silk Road (DSR), it faces fundamental challenges in terms of energy supply and access to global trade routes. These challenges arise from policies such as route deterrence and infrastructure deterrence, as well as the influence of global and domestic public opinion on countries receiving Chinese investment. Implementing the Polar Silk Road project will meet China's basic needs for energy and trade routes and reduce the country's future challenges in navigating strategic routes like the Malacca Strait and the Suez Canal to reach the European market. Moreover, with the initiation of this strategic route, the geopolitical and geo-economic landscape of the world will undergo fundamental changes.

*Keywords:* Polar Silk Road, Network Order, QUAD, Belt and Road Initiative, Indo-Pacific

*Please cite this article as:*

Yazdi Madrasi, S.M.A., Tisheyar, M. (2024). The Position of the North Pole and the Polar Silk Road in the War of Corridors. *Journal of Asian Regional Order Studies*, 1(1). 67-98.

\* Corresponding author:

E-mail address: iammodaresi@gmail.com



## جایگاه قطب شمال و راه ابریشم قطبی در جنگ راهگذرها

سید محمدعلی مدرسی یزدی<sup>۱\*</sup>، ماندانا تیشه‌یار<sup>۲</sup>

۱. دانشجوی کارشناسی علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران  
۲. استادیار گروه مطالعات منطقه‌ای، مؤسسه آموزشی عالی بیمه اکو، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۶/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۰۳

اطلاعات مقاله

### چکیده

با افزایش تنش‌های سیاسی میان کانون‌های قدرت اقتصادی در نظم شبکه‌ای حاکم بر روابط بین‌الملل، شاهد شکل‌گیری رقابت اقتصادی گسترده‌ای میان این کانون‌ها هستیم. در این میان، چین به‌عنوان یکی از قدرت‌های اقتصادی جهان، با محاصره ژئواکونومیک روبه‌رو شده است. پرسش اصلی در این پژوهش این است که با فرض قرار گرفتن چین در محاصره اقتصادی توسط امریکا و شرکای تجاری آن مانند هندوستان، استراتژی چین برای رهایی از این محاصره چه خواهد بود؟ و این سیاست چه تأثیراتی بر نظم پیش‌رو خواهد گذاشت؟ در این مقاله با رویکرد نظم شبکه‌ای و روش پژوهش توصیفی-تحلیلی، به تبیین راه ابریشم قطبی و جایگاه استراتژیک آن در رقابت میان کانون‌های قدرت اقتصادی پرداخته شده است. به نظر می‌رسد در این رقابت اقتصادی، درحالی‌که چین با اجرای پروژه‌های راه ابریشم سبز، راه ابریشم سلامت و راه ابریشم دیجیتال به دنبال ایجاد شبکه‌ای از منافع میان بازیگران است، باین‌همه با توجه به سیاست‌هایی مانند بازدارندگی راه و بازدارندگی زیرساختی و همچنین تأثیر افکار عمومی جهانی و داخلی بر کشورهای سرمایه‌پذیر از چین، این کشور با چالش اساسی از منظر تأمین انرژی و دسترسی به راه‌های تجارت جهانی روبه‌رو خواهد شد؛ اما با اجرای پروژه راه ابریشم قطبی، افزون بر تأمین نیازهای اساسی چین به انرژی و راه‌های تجاری، زمینه کاهش چالش‌های آینده این کشور در گذر از تنگه مالاکا و کانال سوئز برای دستیابی به بازار اروپا فراهم می‌شود. همچنین با راه افتادن این مسیر استراتژیک، چهره ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان دچار تغییرات بنیادین می‌شود.

**واژگان کلیدی:** راه ابریشم قطبی، نظم شبکه‌ای، کواد، کمر بند و راه، ایندوپاسیفیک

استناد به این مقاله:

مدرسی یزدی، سید محمدعلی و تیشه‌یار، ماندانا (۱۴۰۳). جایگاه قطب شمال و راه ابریشم قطبی در جنگ راهگذرها. پژوهشنامه نظم‌های منطقه‌ای آسیا. ۱ (۱). ۶۷-۹۸.

\* نویسنده مسئول:

### سرآغاز

حاکم، هرگز نباید مردانش را از روی خشم به حرکت درآورد؛ ژنرال، هرگز نباید از روی بغض و کینه‌توزی به میدان نبرد برود. خشم می‌تواند به لذت مبدل شود و بغض به خوشی؛ اما ملتی که منهدم شد، دیگر نمی‌توان آن را باز ساخت؛ به یک مرده نمی‌توان حیات نو بخشید. پس حاکم روشن‌اندیش، محتاط است و ژنرال ورزیده، هشیار و این راه صلح برای یک ملت و راه مصونیت سپاه از آسیب است.

«سان تزو - اندیشمند چینی».

چین کشوری برخاسته از دل آتش بحران‌های سده‌های نوزده و بیست است؛ کشوری که از دل جنگ تریاک، شورش‌هایی مانند نی آن<sup>۱</sup>، تای پینگ<sup>۲</sup> و بوکسورها<sup>۳</sup> و چندین سال جنگ داخلی به‌سختی بیرون آمد. کشوری که گمان می‌کرد همه عالم حول محور آن می‌چرخد، سرانجام متوجه زمانه خود شد و با سیاست درهای باز، نخستین گام را به‌سوی توسعه اقتصادی برداشت.

ابر پروژه بلندپروازانه چین، ابتکار کمربند و راه که در سال ۲۰۱۳ توسط شی جین پینگ<sup>۴</sup> در دانشگاه نظربایف قزاقستان معرفی شد، نقطه عطفی در احیا مجدد راه ابریشم باستانی و احیای جایگاه اقتصادی - فرهنگی و - سیاسی چین بود. به دنبال گسترش سرمایه‌گذاری‌های راهبردی چین در بخش اعظمی از اوراسیا و اروپا، سیاست‌های گوناگونی توسط اقتصادهای برتر در این نظم شبکه‌ای شکل گرفته است. پرسش اصلی در این پژوهش این است که با فرض در نظر گرفتن روابط درهم‌تنیده بازیگران بر اساس نظم شبکه‌ای، جایگاه راهگذر راه ابریشم قطبی در رقابت اقتصادی میان کانون‌های قدرت اقتصادی به چه صورت خواهد بود؟ در پاسخ باید گفت که به نظر می‌رسد در این رقابت اقتصادی، چین در حال قرار گرفتن در یک محاصره ژئواکونومیک توسط هند و آمریکا است، زیرا هند و آمریکا با دو پروژه کواد<sup>۵</sup> و I2U2 علاوه بر محاصره ژئواکونومیک چین در منطقه‌ایندوپاسیفیک، در قالب سرمایه‌گذاری -

1. Nian Rebellion (1853-1868)
2. Taiping Rebellion (1850-1864)
3. The Boxer Rebellion (1899-1901)
4. Xi Jinping
5. the Quadrilateral Security Dialogue (QUAD)

های زیرساختی برای بستن راهگذرهای پروژه کمربند و راه نیز کوشش می‌کنند. این امر زمینه‌ای را فراهم می‌کند تا بازدارندگی اقتصادی، افزون بر تحریم‌های اقتصادی، مفاهیم دیگری مانند بازدارندگی زیرساختی و بازدارندگی راهگذری را نیز در بر بگیرد؛ بنابراین به نظر می‌رسد با توجه به ناپایداری راه‌ها در مسیر کانال سوئز و تنگه مالاکا و چالش‌های ناشی از برنامه‌های QUAD و I2U2 برای چین، یکی از استراتژیک‌ترین مسیرها برای دستیابی به بازار بزرگ اروپا، راه ابریشم قطبی به‌عنوان یک تغییردهنده بازی است.

برای تبیین این مفروضه، نویسندگان می‌کوشند با استفاده از روش پژوهش توصیفی-تحلیلی و با مطالعه منابع مکتوب، اسناد و گزارش‌های راهبردی اندیشکده‌ها و نهادهای دولتی، در چهارچوب رویکرد نظری نظم شبکه‌ای به بررسی فرضیه مطرح‌شده بپردازند.

این نوشتار به چند بخش تقسیم شده است؛ در بخش نخست به بررسی چهارچوب نظری پژوهش یعنی نظم شبکه‌ای و ارتباط آن با موضوع موردبحث پرداخته می‌شود. بخش دوم به تبیین مختصر ابتکار کمربند و راه می‌پردازد. همچنین در ادامه به تحلیل راهبرد کانون‌های قدرت اقتصادی مانند ایالات متحده آمریکا و هندوستان و تبیین سیاست بازدارندگی اقتصادی این بازیگران در برابر چین می‌پردازیم. در بخش سوم، به بررسی پروژه‌های چین در زمینه شبکه‌سازی در سطح بین‌المللی پرداخته و در بخش پایانی این نوشتار، راهکار چین برای بیرون آمدن از این محاصره ژئواکونومیک با بهره‌گیری از ابتکار راه ابریشم قطبی، به‌عنوان میانبری در میدان جنگ اقتصادی، به‌عنوان یک تغییردهنده بازی موردبررسی قرار خواهد گرفت.

### ۱. پیشینه پژوهش

برخلاف ابتکار کمربند و راه<sup>۱</sup>، راهگذر ترابری بین‌المللی شمال-جنوب<sup>۲</sup> و راهگذر اقتصادی اروپا-خاورمیانه - هندوستان<sup>۳</sup> کمتر نوشته‌ای پیدا می‌شود که به بررسی اهمیت استراتژیک راه ابریشم قطبی در رقابت راهبردی میان قدرت‌ها و تأثیر آن در تغییر راه‌های ترابری پرداخته باشد. تنها نوشته فارسی مرتبط به راه ابریشم قطبی را آرش رئیسی نژاد و مصطفی بوشهری در

- 
1. BRI
  2. INSTC
  3. IMEC

مقاله‌ای با عنوان «مثلث جاده ابریشم: چین، روسیه و اروپا» نوشته‌اند. آن‌ها در این مقاله به تبیین عوامل همگرایی و واگرایی در روابط میان سه قدرت اروپا، چین و روسیه تحت تأثیر راه ابریشم نوین پرداخته‌اند. فرض اصلی آن‌ها این است که راه ابریشم قطبی می‌تواند همگرایی چین و روسیه را تحت تأثیر منافع مشترک فراهم آورد (رئیسی نژاد، بوشهری، ۱۴۰۱).

اما از میان نوشته‌های انگلیسی، از جمله مهم‌ترین گزارش‌ها درباره جایگاه قطب شمال در چشم‌انداز راهبردی چین را پارلمان اتحادیه اروپا با عنوان «سیاست قطب شمال چین؛ چگونه چین حقوق و منافع را همسو می‌کند»<sup>۱</sup> تهیه کرده است. در این پژوهش که توسط گیزلا گریگر<sup>۲</sup> نوشته شده، به بررسی تاریخی حضور چین در این منطقه، سرمایه‌گذاری‌های راهبردی و منافع استراتژیک چین با حضور در این منطقه پرداخته شده است (Grieger, 2018).

هنری تیلمن<sup>۳</sup> و همکاران در نوشته‌ای تحت عنوان «راه ابریشم قطبی: مرز جدید همکاری بین‌المللی چین»<sup>۴</sup> به تبیین چالش‌ها و فرصت‌های این راهگذر می‌پردازند. مفروضه اصلی نویسندگان این است که چین با راه ابریشم قطبی به منافع گسترده و قابلیت‌های پیشرفته، به شریکی مطلوب برای روسیه و کشورهای شمال اروپا در تعدادی از پروژه‌های زیرساختی، انرژی و حمل‌ونقل در منطقه قطب شمال تبدیل شده است. چارچوب<sup>۵</sup> PSR برای پیشبرد همکاری قطب شمال تحت ابتکار کمربند و راه، فرصت‌های اقتصادی و چالش‌های اجتماعی و زیست‌محیطی را برای شرکت‌های چینی ایجاد کرده است؛ بنابراین چین باید بین استفاده و حفاظت از قطب شمال سیاست تعادل را پیش بگیرد (Tillman & Yang & Nielsson, 2018). راینهارد بیدرمن<sup>۶</sup> در نوشته «جاده ابریشم قطبی: استراتژی چند سطحی قطب شمال چین برای جهانی کردن شمال دور»<sup>۷</sup> استدلال می‌کند پیش‌شرط یک دیپلماسی مؤثر برای ورود به قطب شمال، به نحوه مدیریت و رویکرد چین به سطوح و بازیگران مختلف درگیر در اداره قطب شمال بستگی دارد. نویسنده استدلال می‌کند که این کشورهای کوچک اما ثروتمند اروپایی در

1. China's Arctic policy "How China aligns rights and interests"

2. Gizela Grieger

3. Henry Tillman

4. The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation

5. Polar Silk Road

6. Reinhard Biedermann

7. the polar silk road: china's multilevel arctic strategy to globalize the far north

قطب شمال هستند که برای چین ضروری هستند تا قدرت خود را در قطب شمال افزایش دهند و با آن تطبیق دهند؛ بنابراین منافع اولیه پکن در روابط دوجانبه مستحکم و همکاری با کشورهای اروپایی قطب شمال نهفته است (Biedermann, 2020).

سم یلماز<sup>۱</sup> در نوشته «چالش جاده ابریشم قطبی در روابط اقتصادی چین و مصر در عصر کمربند و جاده<sup>۲</sup>» به بررسی روند توسعه جاده ابریشم و تأثیر آن بر روابط ترانزیتی میان چین و مصر می‌پردازد. این مقاله این سؤال را مطرح می‌کند که PSR چقدر نقش مرکزی مصر را در BRI تهدید می‌کند. مفروضه نویسنده این است که با توجه به سرمایه‌گذاری‌های فزاینده چین بر این مسیر سهم بازار کانال سوئز در کشتیرانی بین‌المللی را کاهش می‌یابد اما ضرر ناشی از آن در کوتاه‌مدت ممکن است کاهش یابد (Yilmaz, 2023).

لاورا فریرا پریرا<sup>۳</sup> به همراه همکاران در نوشته «چرا چین قطبی می‌شود؟ درک تعامل و مفاهیم از قطب شمال و قطب جنوب<sup>۴</sup>» به تبیین جایگاه دو قطب شمال و جنوب و بررسی منافع، استراتژی‌ها و پیامدهای فعالیت‌های چین در قطب شمال و جنوب به صورت مقایسه‌ای می‌پردازد. ادعای وی این است که موضع چین در قطب شمال مشروط به حاکمیت منطقه‌ای حول محور شورای قطب شمال است، درحالی‌که در قطب جنوب، این کشور تلاش کرده است با فقدان کشورهای مجاور، روابط بین دولتی منسجم‌تری را در نظر داشته باشد. درواقع، چین در قطب شمال به دلیل حاکمیت فعالی که توسط اعضای شورای قطب شمال اعمال می‌شود، با فضای کمتری برای مانور مواجه شده است؛ اما در قطب جنوب، کوشیده است به تدریج برخی از خلأهای موجود نهادی و حاکمیتی را پر کند. درنهایت به نظر می‌رسد قطب‌های شمال و جنوب مکمل یکدیگر در تعامل رو به رشد چین در سیاست‌های قطبی در جهت افزایش میدان مانور این کشور هستند (Ferreira-Pereira & Duarte & Santos, 2023).

1. Cem Yilmaz

2. Polar Silk Road Challenge to Sino-Egyptian Economic Relations in the Belt and Road Era

3. Laura C. Ferreira-Pereira

4. Why Is China Going Polar? Understanding Engagement and Implications for the Arctic and Antarctica

اندیشکده CSIS در پژوهشی به نام «جبهه‌های یخ‌زده؛ جاه‌طلبی‌های چین قدرتمند در مناطق قطبی<sup>۱</sup>» به بررسی نقش دو قطب شمال و جنوب در افزایش قدرت چین پرداخته است. نویسندگان در این پژوهش بر این باورند که استراتژی نظامی- غیرنظام (مدنی)، ابزار اصلی چین برای حضور فزاینده در دو قطب خواهد بود. همچنین با توجه به جایگاه استراتژیک روسیه در منطقه قطب شمال، یکی از مهم‌ترین شرکای چین در این منطقه، روسیه است. آن‌ها همچنین بر این باورند که چین به‌هیچ‌وجه تنها قدرت بزرگی نخواهد بود که سودای استفاده از علم برای اهداف سیاسی- نظامی را در نظر داشته باشد و همین امر زمینه افزایش رقابت‌های ژئوپلیتیک در این منطقه را فراهم خواهد کرد (CSIS, 2023).

در حال، راه ابریشم قطبی موضوع جدید و پویایی است که در پژوهش‌های صورت‌گرفته، بیشتر در محور سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده و اجرا یا عدم اجرای آن با محوریت روابط آمریکا، چین و روسیه مورد بررسی قرار گرفته، اما تا به امروز بررسی جایگاه استراتژیک راه ابریشم قطبی در نظم جهانی مغفول مانده است؛ بنابراین در این پژوهش تلاش می‌شود این بخش از دانش را که در مورد راه ابریشم قطبی مغفول مانده است، مورد بررسی قرار دهیم.

## ۲. روش پژوهش

در این نوشتار با روش توصیفی-تحلیلی به بررسی راهگذرهای مطرح و تأثیرگذار در اقتصاد سیاسی بین‌الملل و تبیین جایگاه راه ابریشم قطبی با استفاده از منابع مکتوب، اسناد و گزارش‌های راهبردی اندیشکده‌ها و دولت‌ها می‌پردازیم. همچنین با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای، به جمع‌آوری اطلاعات منتشرشده در فضای مجازی، مقالات و مطبوعات پرداخته و موضوع مورد پژوهش را تبیین و تحلیل خواهیم کرد.

### ۳. چارچوب نظری؛ نظم شبکه‌ای

نظم شبکه‌ای مفهومی است که از دهه ۱۹۷۰ در ادبیات علوم اجتماعی جایگاه ویژه‌ای پیدا کرد. یکی از تأثیرگذارترین نظریات در این باره توسط مانوئل کاستلز<sup>۱</sup> در کتاب *جامعه شبکه‌ای*<sup>۲</sup> بازگو شده است. کاستلز بر این باور بود که روابط انسانی با شکل تازه‌ای از پیوندها و ارتباطات، تحت تأثیر پیشرفت در ابزارهای ارتباط جمعی قرار گرفته است. به علت گسترش ارتباطات میان افراد و گروه‌های گوناگون، سیاست، روابط بین‌الملل، اقتصاد و فرهنگ نیز شاهد تحولات بزرگی در سطح جهانی شده‌اند؛ بنابراین روابط میان بازیگران، پیوندهای سیاسی و اقتصادی میان کشورها و ابزارهای اعمال قدرت تغییرهای گسترده‌ای یافته‌اند (Castells, 1996).

تحت تأثیر این عوامل، نظم بین‌المللی در حال گذار را نظم شبکه‌ای می‌خوانند. نگرش شبکه‌ای به روابط بین‌الملل یا تحلیل شبکه‌ای از روابط بین‌الملل، دربردارنده نگاه گسترده‌تری است که به ساختار شکل می‌دهد و این ساختارها به‌نوبه خود، کارگزاران را مقید و توانا می‌سازند (سلیمی و سجادی، ۱۳۹۵: ۱۵۹). به زبان ساده، آنچه برای رهیافت تحلیل شبکه‌ای اهمیت دارد، این است که آیا بازیگر A یا B با یکدیگر در ارتباط هستند یا خیر و پیوند آن‌ها از جمله با C و D چگونه است؟ بنابراین ملیت هر یک از بازیگران، در درجه دوم اهمیت قرار دارد. به سخن دیگر، آنچه در تحلیل شبکه‌ای مهم است، ساختار شبکه است. در واقع، برای تحلیل شبکه‌ای، فهم چگونگی ارتباط و پیوند انسان‌ها و یا واحدهای سیاسی با یکدیگر و الگوی ساختاری‌ای که از هم پیوندی آن‌ها به وجود می‌آید، مهم‌ترین مسئله است؛ بنابراین آنچه مورد توجه تحلیل شبکه‌ای قرار گرفته، ارتباط‌یافتگی است نه ویژگی واحدها. هنگامی که بررسی و تحلیل ماهیت و چگونگی روابط میان واحدها و بازیگران، جدا از ویژگی‌های بازیگران مدنظر باشد، می‌توان از تحلیل شبکه‌ای بهره برد (سلیمی و سجادی، ۱۳۹۵: ۱۵۴). به تعبیر *فرهاد قاسمی*، اصول و مبانی منطقی مدل تحلیل شبکه‌ای، بیانگر قواعد بنیادین و

1. Manuel Castells

2. The rise of the network society

روندهای نوینی هستند که در سامانه‌های پیچیده و پرآشوب در حوزه مطالعات سیاست خارجی قابل مشاهده‌اند. برخی از این اصول عبارت‌اند از:

۱. شبکه‌ها ناشی از افزایش پیچیدگی و آشوبی‌شدن سامانه بین‌الملل هستند. این تحول، ترسیم سیاست خارجی را تحت تأثیر جدی قرار می‌دهد؛
۲. نگرش شبکه‌ای به سیاست خارجی ضمن تغییر در ترسیم و تدوین سیاست خارجی، تغییر اصول بنیادین آن مانند مفاهیمی همچون قدرت، تهدیدات، منافع ملی، اهداف، ابزارها و کنش‌های راهبردی را نیز به همراه دارد؛
۳. در سامانه بین‌الملل پیچیده نوین، سامانه ارتباط محور، جایگزین سامانه جغرافیا محور شده است و نوعی سیالیت و مرزبندی‌های درونی و بیرونی در سامانه دیده می‌شود؛
۴. الگوی توزیع ارتباطات در سامانه بین‌الملل و شبکه‌ها، سیاست خارجی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. با توجه به اینکه در شبکه‌ها، قدرت در قالب نوین سایبری تعریف می‌شود و کنترل نیز بر اساس منطق قدرت عمل می‌کند، لذا یکی از گونه‌های مهم قدرت، قدرت در قالب مرکزیت بخشیدن یا تغییر سمت‌گیری ارتباطات در شبکه است. به این سبب، کنترل از راه دست‌کاری در الگوی ارتباطات درون سامانه صورت می‌گیرد و هرگونه تغییر در الگوی ارتباطات، کنترل سامانه را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛
۵. نیروی اقتصاد، شبکه ژئواکونومیک، نیروی قدرت، شبکه ژئوپلیتیک و نیروی هویت، شبکه ژئوکالچرالی سامانه را تشکیل می‌دهند. به این سبب در سامانه‌های سایبری که تمامی این نیروها را در بردارد، شبکه کلان متشکل از گونه‌های متعددی از خرد شبکه‌ها با ماهیت متفاوت اما به هم مرتبط است؛
۶. با توجه به آناشیک بودن سامانه بین‌الملل، جایگاه واحدها در سامانه بر پایه عنصر قدرت، هرچند با تنوع محتوایی، مشخص می‌شود؛
۷. قدرت در شبکه، با توجه به جایگاه واحدها در آن و بر اساس میزان مرکزیت واحدها در شبکه متفاوت است. از طرفی در شبکه تنوعی از قدرت‌ها از جمله قدرت سخت، نرم و درنهایت هوشمند وجود دارد. در این میان از ترکیب قدرت سخت و نرم، قدرت هوشمند شکل می‌گیرد. لذا شبکه‌ها تجلی‌بخش قدرت هوشمند در حوزه سیاست خارجی خواهند بود؛

۸. مقام و منزلت واحد از جمله شمار همسایگان واحد در شکل گیری شبکه‌ها مؤثرند. سود حاصل از همسایگان بلافصل و پیوند با آن‌ها تأثیر مستقیمی بر شکل بخشیدن به شبکه در سیاست خارجی واحدها دارد؛

۹. در برداشت سنتی و کلاسیک، مسائل حوزه سیاست خارجی به صورت مقطعی ظاهر شده و پس از مدتی از میان می‌روند؛ این در حالی است که در مدل سایبری و دینامیک نوین، مسائل مداوم وجود دارند و تکرار می‌شوند؛

۱۰. در گذشته دستاوردها به صورت فوری حاصل شده و یا از میان می‌رفتند؛ این در حالی است که در سیستم دینامیک دستاوردها و زوال آن‌ها در طول زمان مطرح می‌شوند (قاسمی، ۱۳۹۲: ۹۴-۹۶).

بنابراین در نظم شبکه‌ای، قدرت در قالب ارتباطات و فضا (جغرافیا) نقش اساسی دارد. در دوران گذشته اگر دولتی به دنبال انزوای خودخواسته در صحنه بین‌المللی بود، با چالشی حیاتی در زمانی کوتاه روبه‌رو نمی‌شد؛ اما امروزه روابط به حدی درهم‌تنیده شده است که بحران در یک منطقه، بر مناطق دیگر تأثیر می‌گذارد. در این فضا و در این نظم شبکه‌ای، دیگر روابط میان بازیگران بر اساس حاصل جمع صفر معنا پیدا نمی‌کند؛ بلکه بازیگران با نگاه حاصل جمع مضاعف به دنبال سود نسبی در نتیجه روابط گسترده و درهم‌تنیده با دیگر بازیگران هستند؛ بنابراین در نظم شبکه‌ای، بازیگران به دنبال برپایی شبکه‌هایی از شرکای استراتژیک در قالب منافع راهبردی هستند که این امر در کنار ایجاد فضایی پارادوکسیکال از روابط بازیگران، زمینه‌ساز دگرگونی مفاهیم بنیادین در روابط بین‌الملل شده است. این امر همچنین زمینه‌ای را فراهم کرده تا بازیگران بین‌المللی برای حفظ بقا و منافع ملی خود، به بازاندیشی مفاهیم راهبردی بپردازند. به سخن دیگر، بازدارندگی اقتصادی که در تحریم‌های اقتصادی خلاصه می‌شد، امروزه با تعاریف و اشکال گوناگونی مانند بازدارندگی اقتصادی در قالب کنترل راهگذرهای جایگزین یا بازدارندگی در قالب کنترل سرمایه‌گذاری زیرساختی جایگزین تعریف می‌شود.

در ادامه به بررسی راهبرد چین در شبکه‌سازی برای تقویت روابط و منافع میان خود و دیگر بازیگران بین‌المللی هم‌پیمانانش می‌پردازیم.

#### ۴. راهگذر کمربند و راه

پس از انقلاب کشاورزی، می‌توان مهم‌ترین و تأثیرگذارترین تحول در بخش بزرگی از آسیا را شکل‌گیری راه ابریشم در نظر گرفت، زیرا اگرچه جهانشاهی‌های بزرگ آسیا در طول تاریخ به دلایل متعددی دست به گسترش سرزمین‌های خود می‌زدند، اما یکی از دلایل اقتصادی و ژئواستراتژیک آن را می‌توان سیطره بر راه ابریشم در نظر گرفت. برای نمونه، شمار زیادی از جنگ‌هایی که در دوران ساسانی و اشکانی با جهانشاهی روم و بیزانس در غرب و ترکان در شرق انجام شد، برای دستیابی بر این راه ژئواکونومیک است. همچنین اگرچه اعراب در آغاز با هدف گسترش اسلام بر ساسانیان یورش بردند، اما علت دیگر آن را می‌توان فهم درست اعراب مسلمان از جایگاه ژئواستراتژیک ایران از نظر دستیابی به بزرگ‌ترین راه بازرگانی آن زمان دانست؛ و سرانجام، اگرچه پس از حمله مغولان و جنگ‌های صلیبی این راه استراتژیک از رونق افتاد، اما امروز در سده بیست و یکم میلادی ما شاهد شکل‌گیری راهی به گستردگی راه ابریشم چینی هستیم (Frankopan, 2017).

ابتکار کمربند و راه<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۳ به دستور رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ<sup>۲</sup> با هدف پیوند دادن چین به آسیای شرقی و اروپا راه‌اندازی شد. در یک دهه پس‌از آن، این پروژه به آفریقا، اقیانوسیه و آمریکای لاتین گسترش یافته و به‌طور قابل‌توجهی نفوذ اقتصادی و سیاسی چین را گسترش داده است (McBride & Berman & Chatzky, 2023). برای تحقق این امر، رهبران پکن «گروه رهبری پیشبرد اجرای ابتکار کمربند و راه» را زیر نظر کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی در پایان سال ۲۰۱۴ بنیان گذاشتند (Babones, 2020). وظیفه این گروه، هدایت و همکاری برای راه‌اندازی ابتکار کمربند و راه بوده است. افزون بر این، در سال ۲۰۱۸ نهاد آژانس دولتی همکاری توسعه بین‌المللی چین نیز برای به‌کارگیری کمک‌های خارجی شروع به کار کرد (رئیس‌نژاد، ۱۴، ۱۳۹۹).

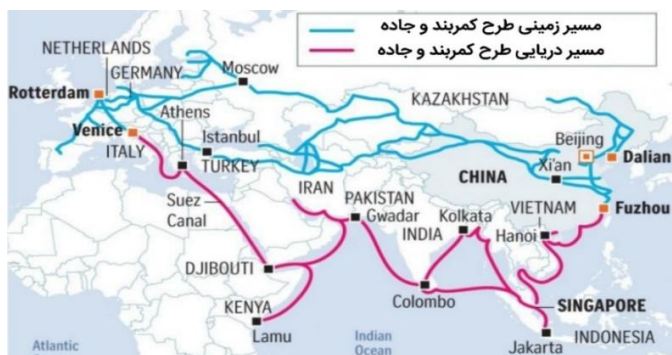
این ابتکار دارای دو راهگذر اصلی زمینی و دریایی است. چشم‌انداز این پروژه، شامل برپایی شبکه گسترده‌ای از راه‌آهن، خطوط لوله انرژی، بزرگراه‌ها و گذرگاه‌های مرزی، هم

---

1. Belt and Road Initiative  
2. Xi Jinping

به‌سوی غرب - از راه جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز - و هم به‌سوی جنوب - به پاکستان، سریلانکا و دیگر کشورهای جنوب شرقی آسیا - بود. جاه‌طلبی کلی چین برای این برنامه خیره‌کننده است. تا سال ۲۰۲۳، ۱۴۷ کشور - که دوسوم جمعیت جهان و ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهند - پروژه‌هایی را در چهارچوب این ابتکار امضا کرده‌اند یا به انجام آن علاقه نشان داده‌اند (McBride, Berman and Chatzky, 2023). همان‌طور که در تصویر ۱ دیده می‌شود، این کمربند دارای شش راهگذر اقتصادی است که در مرحله طراحی یا در دست ساخت هستند: ۱. راهگذر اقتصادی چین - مغولستان - روسیه؛ ۲. راهگذر اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین؛ ۳. راهگذر اقتصادی چین - آسیای مرکزی - آسیای غربی؛ ۴. راهگذر اقتصادی چین - پاکستان؛ ۵. راهگذر اقتصادی شبه‌جزیره هند و چین؛ ۶. راهگذر اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار (Xinhua, 2023).

راه دریایی این کمربند نیز کرانه‌های چین را از راه دریای چین جنوبی و اقیانوس هند به جنوب شرقی آسیا، اندونزی، هند، شبه‌جزیره عربستان، سومالی، مصر و اروپا پیوند می‌دهد (رئیس‌نژاد، ۱۳۹۹: ۱۷).



تصویر شماره ۱: نقشه ابتکار کمربند و راه (Medium, 2022)

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

در اینجا است که جاه‌طلبانه‌ترین پروژه زیرساختی منطقه‌ای پکن شکل می‌گیرد: یک کانال طولانی در سراسر کرایستوس<sup>۱</sup> در جنوب تایلند، باریک‌ترین نقطه شبه‌جزیره مالایی که دومین مسیر دریایی از چین به اقیانوس هند را باز می‌کند. این می‌تواند به نیروی دریایی چین اجازه دهد تا به سرعت کشتی‌ها را میان پایگاه‌های تازه‌ساخته خود در دریای چین جنوبی و اقیانوس هند بدون منحرف کردن بیش از ۷۰۰ مایل به سمت جنوب برای دور زدن نوک مالزی حرکت دهد. این پروژه می‌تواند کانال تایلند را به یک دارایی استراتژیک مهم برای چین تبدیل کند (Babones, 2020). اگر تایلند به چین اجازه دهد تا ۳۰ میلیارد دلار برای حفر کانال سرمایه‌گذاری کند، ممکن است اتصالات استراتژیک چین در طولانی‌مدت با چالش اساسی روبه‌رو نشود.

از سوی دیگر، بنا بر گزارش «مرکز سرمایه و توسعه سبز<sup>۲</sup>» مجموع مشارکت سرمایه‌ای ابتکار کمربند و راه در ۱۰ سال (۲۰۱۳ تا ۲۰۲۳)، از مرز یک تریلیون دلار گذر کرده و به حدود ۵۹۶ میلیارد دلار در قراردادهای ساخت‌وساز و ۴۱۸ میلیارد دلار در سرمایه‌گذاری‌های غیرمالی رسیده است. همچنین داده‌های اولیه درباره مشارکت چین از راه سرمایه‌گذاری‌های مالی و همکاری‌های قراردادی برای نیمه اول سال ۲۰۲۳ در ۱۴۸ کشور عضو در ابتکار کمربند و راه، حدود ۱۰۲ معامله به ارزش ۴۳.۳ میلیارد دلار بوده است (Nedopil, 2023). این رقم معادل ۶۰ درصد از مشارکت این ابتکار در کل سال ۲۰۲۲ (۷۲.۶ میلیارد دلار) است. از این مشارکت، حدود ۲۴.۱ میلیارد دلار از راه سرمایه‌گذاری و ۱۶.۳ میلیارد دلار از راه قراردادهای ساخت‌وساز (که بخشی از آن توسط وام‌های چین تأمین می‌شود) بوده است (MOFCOM Regular Press Conference, 2023).

## ۵. محاصره ایندوپاسیفیک در نظم شبکه‌ای علیه چین

با پایان جنگ سرد و مطرح‌شدن دکترین درهای باز توسط چین و گسترش بازرگانی دریایی، افزایش اهمیت موقعیت ژئواکونومیک راه‌های بازرگانی از دریای چین جنوبی به دریای سرخ و همچنین شکل‌گیری قدرت‌های جدید اقتصادی مانند هندوستان، همگی زمینه‌ای را فراهم

1. Kra Isthmus

2. Green Finance and Development Center

کرده‌اند که منطقه ایندوپاسیفیک در دکترین سیاست خارجی ایالات متحده آمریکا جایگاهی ویژه پیدا کند.

مفهوم ایندوپاسیفیک نخستین بار در دهه ۱۹۲۰ توسط کارل هاوس هوفر<sup>۱</sup>، ژنرالیتیسین برجسته آلمانی با عنوان "Indopazifischen Raum" به‌کاربرده شد (رئیس‌ی نژاد، ۱۴۰۰: ۶۷). به‌مرورزمان این مفهوم در میان تحلیلگران جا افتاد؛ به‌گونه‌ای که شینزو آبه<sup>۲</sup>، نخست‌وزیر ژاپن در سال ۲۰۰۷ در سخنرانی خود در پارلمان هندوستان با عنوان «تلاقی دو دریا» بار دیگر این مفهوم را با هدف شکل‌گیری روابط گسترده میان ژاپن و هند در قالب آسیای گسترده‌تر با عنوان «منطقه قوس آزادی و رفاه» بازگو کرد.

همچنین با گذر زمان این مفهوم وارد ادبیات روابط بین‌الملل از جمله سیاست خارجی ایالات متحده آمریکا شد و زمینه افزایش توجه به اهمیت این منطقه در راهبرد ژئواستراتژیک ایالات متحده آمریکا در برابر چین را فراهم کرد. یکی از ابزارهای اصلی آمریکا برای اعمال قدرت در حوزه ایندوپاسیفیک برای زیر فشار قرار دادن راهگذر دریایی راه ابریشم نوین، گروه «کوآد<sup>۳</sup>» بوده است. کوآد یا گفت‌وگوی چهارجانبه امنیتی<sup>۴</sup> میان ژاپن، ایالات متحده، هند و استرالیا از زمان نخستین نشست مقام‌های ارشد چهار کشور در سال ۲۰۰۷ هم به‌عنوان قالب نشستی برای مقام‌های ارشد برای بحث درباره مسائل امنیتی منطقه‌ای و هم به‌عنوان مبنایی برای گفتگوهای چهارجانبه عمل کرده است (Gerard Buchan & Rimland, 2020). ریشه کوآد به گفت‌وگوی راهبردی سه‌جانبه<sup>۵</sup> بازمی‌گردد. هدف این نشست رویارویی با افزایش شدت امنیتی شدن در منطقه آسیا و اقیانوسیه و مبارزه با تروریسم در آسیا بود (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2016)؛ اما عملکرد امروز کوآد نمایانگر نگرانی‌های استراتژیک هر یک از اعضا در برابر ابتکار کمربند و راه است.

- 
1. Karl Haushofer
  2. Shinzo Abe
  3. QUAD
  4. the Quadrilateral Security Dialogue
  5. Trilateral strategic dialogue

ژاپن از جمله کشورهایی است که در چند موضوع اساسی با چین اختلاف دارد. یکی از این مسائل، اختلافات بر سر جزایر سنکاکو<sup>۱</sup> در دریای چین شرقی با چین است. همچنین ژاپن حدود ۹۰ درصد انرژی خود را وارد می‌کند و این امر این کشور را در برابر اختلال‌های زنجیره تأمین آسیب‌پذیر می‌کند. چین پیشتر آمادگی خود را برای سوءاستفاده از وابستگی ژاپن به خاک‌های کمیاب وارداتی در تعقیب اهداف سیاسی خود نشان داده است. این پیشینه نشان می‌دهد که غیرقابل‌پیش‌بینی نیست که پکن بتواند در مقطعی در آینده به دنبال بازی با وابستگی انرژی ژاپن و هدایت بخش بزرگ‌تری از منابع انرژی از راه بندر گوادر باشد که در نهایت توسط چین ذخیره یا دوباره فروخته می‌شود و مقدار دسترسی ژاپن به منابع انرژی را محدود می‌کند (Gale, 2018).

استرالیا در جولای ۲۰۲۰ ادعاهای چین در دریای چین جنوبی را قاطعانه رد کرد و از جمهوری خلق چین خواست به تصمیم دیوان دائمی داوری در سال ۲۰۱۶ احترام بگذارد و ادعای چین مبنی بر اینکه ادعاهای حاکمیتش بر جزایر پاراسل<sup>۲</sup> و اسپراتلی<sup>۳</sup> به‌طور گسترده به رسمیت شناخته شده را رد کرد (Wade, 2023).

هندوستان نیز روابط پر تنش با همکار ژئواکونومیک چین در شبه‌قاره، یعنی پاکستان دارد. دهلی‌نو هر دو جنبه ابتکار کمربند و راه، یعنی مسیرهای دریایی و زمینی را به‌عنوان کوشش‌هایی برای محاصره هند می‌داند. این نگرانی با توسعه بندر گوادر توسط چین تشدید شده است. گوادر در نزدیکی منابع انرژی حیاتی خلیج فارس و آسیای مرکزی جای دارد و پیوندی طبیعی میان اجزای زمینی و دریایی ابتکار کمربند و راه چین درست می‌کند. افزون بر این، بخشی از راه ابریشم زمینی از قلمرو مورد مناقشه در منطقه کشمیر می‌گذرد (Gale, 2018)؛ بنابراین ابتکار کمربند و راه شرایطی را فراهم کرده که هند این برنامه را تهدیدی جدی علیه امنیت ملی و میدان مانور استراتژیک خود ببیند. به نظر می‌رسد ایالات متحده آمریکا همراهی هندوستان در بازدارندگی بازرگانی چین در منطقه ایندوپاسیفیک را امری استراتژیک در نظر می‌گیرد.

- 
1. Senkaku Islands
  2. Paracel Islands
  3. Spratly Islands

از دیگر ابزارهای امریکا برای رویارویی با چین، برنامه I2U2 است. I2U2 یک گروه چهارجانبه است که در اکتبر ۲۰۲۲ توسط هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و امریکا با هدف تمرکز ویژه بر سرمایه‌گذاری‌های مشترک و انجام ابتکارهای تازه در زمینه آب، انرژی، ترابری، فضا، سلامت و امنیت غذایی درست شده است. بنا بر گزارش کاخ سفید، این گروه در نظر دارد سرمایه و تخصص بخش خصوصی را برای نوسازی زیرساخت‌ها، پیشبرد مسیرهای توسعه کم‌کربن برای صنایع خود، بهبود سلامت عمومی و دسترسی به واکسن‌ها، ارتقای ارتباط فیزیکی میان کشورهای منطقه غرب آسیا و یافتن راه‌حل‌های جدید مشترک برای تصفیه زباله، به کار گیرد (White House, 2022).

همچنین I2U2 به ایالات متحده این امکان را می‌دهد تا به گسترش روابط با شرکای خود در غرب و جنوب آسیا پردازد، زیرا امارات متحده عربی و اسرائیل نزدیک‌ترین روابط بازرگانی را با پکن در غرب آسیا به‌ویژه در پروژه‌های اتصال فیزیکی و دیجیتال برپا کرده‌اند. در سال‌های اخیر، دولت ایالات متحده امریکا، امارات و اسرائیل را برای کاهش سرمایه‌گذاری چین در بنادر و شبکه‌های مخابراتی‌شان زیر فشار گذاشته است. هند نیز به دنبال تأمین مالی زیرساخت‌های جایگزین برای کشورهای همسایه در جنوب آسیا و اقیانوس هند است؛ جایی که چین مشارکت و نفوذ خود را از راه ابتکار کمربند و راه افزایش داده است. ایالات متحده، با متمرکز کردن بحث I2U2 بر روی موضوع‌های عملی مانند زیرساخت‌ها، بهداشت، غذا و انرژی، امیدوار است که اهداف این گروه، مکمل کوشش‌های آن کشور برای رقابت با برنامه‌های چین باشد (Alhasan & Solanki, 2022). از سوی دیگر، I2U2 می‌تواند ابزار دیپلماسی مناسب برای تسریع و تعمیق عادی‌سازی روابط میان اسرائیل و کشورهای جهان عرب باشد. امارات متحده عربی افزون بر حضور در اجلاس نقب<sup>۱</sup> در اسرائیل در سال ۲۰۲۱، نخستین کشور عربی بود که با اسرائیل توافقنامه پیمان تجارت آزاد امضا کرد. در این توافقنامه بیشتر تعرفه‌ها حذف شده و گفته شده که تجارت دوجانبه سالانه آن‌ها باید به بیش از ۱۰ میلیارد دلار برسد (Cornwell, 2022).

اسرائیل روابط خود با هند را نیز از دهه ۱۹۹۰ به‌طور قابل‌توجهی گسترش داده است. تجارت دوجانبه اسرائیل و هند از ۲۰۰ میلیون دلار در سال ۱۹۹۲- زمانی که هند رسماً سفارت خود را در تل‌آویو راه انداخت - به ۶.۳۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ افزایش یافته است. همچنین پروژه توسعه بندر حیفا که نخست به چین واگذار شده بود، با هشدار پنتاگون به اسرائیل، به یک شرکت هندی تعلق گرفت که تا سال ۲۰۵۴ این بندر را اداره می‌کند. افزون بر این، اسرائیل یکی از تأمین‌کنندگان اصلی تسلیحات هند است. هند ۴۲ درصد از صادرات تسلیحات اسرائیل به ارزش تخمینی سالانه ۱ میلیارد دلار را خریداری می‌کند. در سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹، واردات تسلیحات هند از اسرائیل ۱۷۵ درصد افزایش یافته است. I2U2 و پروژه‌های موردتوافق در سال‌های اخیر، احتمالاً تجارت دوجانبه هند و اسرائیل را به میزان قابل‌توجهی افزایش خواهند داد (Markey & Youssef, 2022).

بنابراین به نظر می‌رسد افزون بر مسیر دریای سرخ و کانال سوئز به اروپا که با عملیات نظامی حزب‌الله و حوثی‌های یمن در سال ۲۰۲۴ در تجارت دریایی چین با اروپا اختلال‌هایی درست کرده، ایالات‌متحده آمریکا در نظر دارد استراتژیک‌ترین و حیاتی‌ترین منطقه تحت سیطره چین یعنی ایندوپاسیفیک را نیز به زیر چتر خود و هم‌پیمانانش بیاورد.

## ۶. پروژه‌های چین برای شبکه‌سازی در نظام بین‌الملل

همان‌طور که گفته شد، در نظم نوین بین‌المللی، بازیگران برای اجرای سیاست‌های استراتژیک و دستیابی به منافع ملی دست به شبکه‌سازی می‌زنند. بر این پایه، چین با انتشار سند سفید در سال ۲۰۱۵ خبر از راه‌اندازی راه ابریشم دیجیتال<sup>۱</sup> را داد. این راهگذر با هدف سرعت بخشیدن به روند تبادل اطلاعات در سراسر اوراسیا راه‌اندازی شده است. چین تفاهم‌نامه‌هایی را برای ساخت راه ابریشم دیجیتال با ۱۷ کشور، در زمینه همکاری تجارت الکترونیک با ۳۰ کشور و همکاری نزدیک‌تر سرمایه‌گذاری در اقتصاد دیجیتال با ۱۸ کشور و منطقه تا پایان سال ۲۰۲۲ امضا کرده است (Xinhua, 2023). این طرح بلندپروازانه برای تبدیل شدن چین به یک قدرت سایبری در جریان است. کشورهای آفریقا، خاورمیانه و بخش‌هایی از اروپای شرقی، آمریکای

لاتین و آسیای جنوب شرقی به شدت به فناوری ارزان و باکیفیت برای گسترش شبکه‌های تلفن همراه و پوشش اینترنت باند پهن نیاز دارند (Council of Foreign Relations, 2023). یکی از این طرح‌ها، پروژه اتصال اروپا به پاکستان و شرق آفریقا است. یکی از عناصر جاه‌طلبانه این طرح، آن است که یک شبکه کابلی زیردریا به طول ۱۵۰۰۰ کیلومتر برای خدمات‌رسانی به کشورهای سراسر ابتکار کمربند و راه ساخته شود. افزون بر این، شرکت‌های چینی در ساخت شهرهای هوشمند چه در درون و چه در سطح بین‌المللی فعالانه مشارکت داشته‌اند. کوالامپور نخستین شهر بیرون از چین است که سامانه شهر هوشمند، فناوری‌های شهر هوشمند و زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات<sup>۱</sup> را که توسط شرکت‌های چینی توسعه داده شده، دریافت کرده است (Xiao & Ding, 2023).

راه ابریشم سلامت نیز با هدف اعلام تعهد چین به مراقبت‌های بهداشتی جهانی و تقویت پیوندهای مردمی در امتداد منطقه کمربند و راه شکل گرفته است. شیوع بحران کووید ۱۹ در سطح جهانی در سال ۲۰۲۰ منجر به گسترش راه ابریشم سلامت شد که اکنون جنبه‌های گسترده‌تری مانند نوآوری پزشکی، همکاری میان متخصصان مراقبت‌های بهداشتی در بیرون از کشور، دیپلماسی واکسن و ساخت تأسیسات پزشکی را پوشش می‌دهد. بنا بر گزارش رسمی دولت چین، تا اکتبر ۲۰۲۱ چین ۱.۵ میلیارد دوز واکسن و مواد خام چینی را به بیش از ۱۰۰ کشور و سازمان بین‌المللی و بیش از ۳۲۰ میلیارد ماسک، ۳.۹ میلیارد لباس محافظ و ۵.۶ میلیارد کیت آزمایشی به کل جهان ارائه کرده است (HE Wei Hongtian, 2021).

از سوی دیگر، راه ابریشم سبز نیز به دنبال سبزتر و پایدارتر کردن پروژه‌های کمربند و راه است. سیاست‌گذاران چینی در سال‌های اخیر به‌طور فزاینده‌ای بر سبز کردن طرح کمربند و راه متمرکز شده‌اند. برنامه‌های راه ابریشم سبز شامل کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای آب‌وهوا، کاهش آلودگی و پاسداری از گوناگونی زیستی و در همین حال، تضمین بهبود فرصت‌های اقتصادی برای کشورهای درگیر است (Xiao & Ding, 2023). مقام‌های چینی راه سبز ابریشم را با تنظیم دستورالعمل‌ها و موافقت‌نامه‌های مشارکتی، فعالانه ترویج کرده‌اند. در اواخر سال

۲۰۱۸، چین اصول سرمایه‌گذاری سبز<sup>۱</sup> در چهارچوب ابتکار کمربند و راه را منتشر کرد که شامل مجموعه‌ای از اصول برای سبز کردن سرمایه‌گذاری در امتداد منطقه کمربند و راه به شمار می‌رود. تا ژوئن ۲۰۲۱، ۳۹ مؤسسه مالی بین‌المللی بزرگ در این برنامه ثبت‌نام کرده بودند (NDRC, 2022). در سال ۲۰۱۹، ائتلاف بین‌المللی توسعه سبز در چهارچوب ابتکار کمربند و راه برای مشارکت در گفتگوها، تبادلات، تحقیقات مشترک، ظرفیت‌سازی و دیگر فعالیت‌ها درست شد. از آن زمان تاکنون بیش از ۱۵۰ شریک چینی و خارجی از بیش از ۴۰ کشور جهان جذب شده‌اند و این طرح پاسخ مثبت و پشتیبانی گسترده‌ای از جامعه بین‌المللی به دست آورده است. به‌عنوان یکی از جنبه‌های کلیدی ابتکار کمربند و راه، مقام‌های چینی همچنین تعهد قابل توجهی نسبت به پایدار کردن سرمایه‌گذاری‌های انرژی در منطقه کمربند و راه نشان داده‌اند. این امر بیشتر به دو صورت انجام شده است: ۱. کاهش سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با زغال‌سنگ؛ ۲. افزایش سرمایه‌گذاری در انرژی سبز (Xiao & Ding, 2023).

راه ابریشم سبز اگرچه به نظر پروژه‌ای برای خیر همگانی دیده می‌شود، اما در پشت این پروژه راهبردی، چین به دنبال دست‌یابی به اهدافی مانند کاهش فشار افکار عمومی ناشی از تخریب محیط‌زیست توسط شرکت‌های چینی در کشورهای کمتر توسعه‌یافته و سیطره بر بازار انرژی‌های پاک و تجدید پذیر در برابر چالش انرژی اروپا ناشی از جنگ اوکراین است.

این پروژه‌ها نقشی کلیدی در شبکه‌سازی دولت چین در روابط میان بازیگران بین‌المللی ایفا می‌کنند، زیرا بخش بزرگی از این پروژه‌ها با هدف منافع جمعی و فرامرزی دنبال می‌شوند و از آنجایی که کشورهای درحال توسعه محور اصلی اجرای این طرح‌ها به شمار می‌آیند، می‌توان شاهد شکل‌گیری شبکه‌ای از منافع بود که در فرایند یک رقابت اقتصادی نقش اساسی بازی می‌کنند؛ اما با توجه به سیاست‌های بازدارندگی راه و بازدارندگی زیرساختی امریکا و هم‌پیمانانش، به نظر می‌رسد که چین با چالش‌های اساسی در اجرای سیاست‌های خود روبه‌رو خواهد شد.

### ۷. راه ابریشم قطبی، میانبری در میدان رقابت اقتصادی

نخستین بار در سال ۱۵۷۰ بود که جهانشاهی بریتانیا مأموریت‌هایی به فرماندهی مارتین فروبیشر<sup>۱</sup> برای پیدا کردن راه دریایی از شمال به غرب و آسیا (بازار چین و هند) از راه گذر از اقیانوس اطلس به اقیانوس آرام از راه اقیانوس منجمد شمالی را دستور کار خود قرار داد، اما به دلیل سرمای طاقت‌فرسا، این مأموریت چندان موفقیت‌آمیز نبود (Frankopan, 2017:333). امروزه با مرور زمان و پیشرفت تکنولوژی به همراه افزایش گرمای جهانی، زمینه حضور انسان در این منطقه فراهم شده است.

نخستین رد پای حضور چین در شمالگان را می‌توان در سال ۱۹۲۵ با عضویت در توافقنامه سوالبارد<sup>۲</sup> دید. بیشتر فعالیت این کشور، در حوزه مطالعات علمی بوده و همین امر زمینه را فراهم کرد که در سال ۱۹۹۶ در کمیته بین‌المللی علوم قطب شمال عضویت یابد. پس‌از آن، در سال ۱۹۹۹ چین شماری مرکز پژوهش‌های علمی در قطب شمال به همراه کشتی تحقیقاتی خوئه لانگ (ازدهای برفی) به‌عنوان سکوی خود را راه‌اندازی کرد و زمینه گسترش فعالیت‌های علمی‌اش را فراهم کرد. در سال ۲۰۱۳، چین به‌عنوان عضو ناظر شورای قطب شمال معرفی شد (Xinhua, 2018).

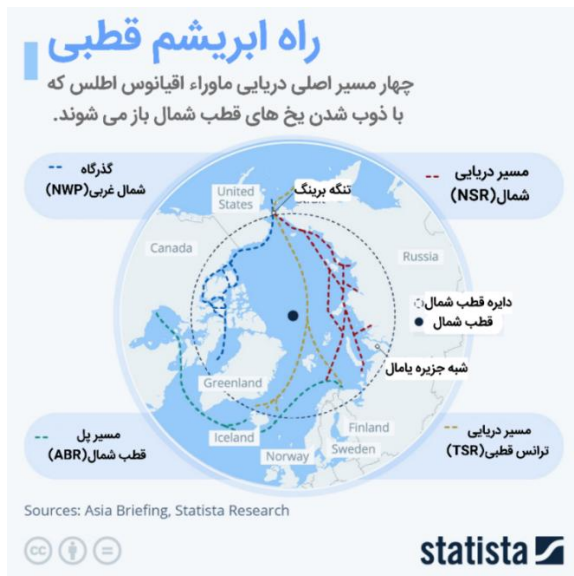
در سال ۲۰۱۷ این کشور با انتشار سند سفید یا «سند سیاست قطب شمال چین» کلان پروژه جاه‌طلبانه خود به نام «راه ابریشم قطبی»<sup>۳</sup> را معرفی کرد. در این سند گفته شده که این کشور خواهان مشارکت بیشتر در زمینه پاسداری از محیط‌زیست قطب شمال و رسیدگی به تغییرات آب‌وهوا، استفاده از منابع قطب شمال به شیوه‌ای قانونی و منطقی، مشارکت در توسعه راه‌های کشتیرانی در قطب شمال، ترویج صلح و ثبات، مشارکت فعال و همکاری بین‌المللی در زمینه حکمرانی و افزایش همکاری و توسعه در این منطقه است (Xinhua, 2018). راه ابریشم قطبی در راستای تکمیل راه ابریشم دریایی چین است. چین در نظر دارد سه مرکز بزرگ اقتصادی - آمریکای شمالی، آسیای شرقی و اروپای غربی - را از راه دایره قطب شمال به هم متصل کند (Xiao & Ding, 2023).

- 
1. Sir Martin Frobisher
  2. Svalbard Treaty
  3. POLAR SILK ROAD

هم‌اکنون خطوط کشتیرانی راه ابریشم دریایی در مسیر جنوب و از ویتنام، اندونزی، سنگاپور و مالزی آغاز می‌شود. در شرق، تجارت از راه نواری به سریلانکا، مالدیو و کنیا و از راه جیبوتی به دریای سرخ و از راه کانال سوئز به دریای مدیترانه، اسرائیل، ترکیه، یونان و ایتالیا خواهد رفت؛ بنابراین چین مایل است با توجه به شدت یافتن روند ذوب شدن یخ‌های قطبی تحت تأثیر گرمایش جهان، از راه میانبر در قطب شمال بدون یخ، آسیا و اروپا را به هم متصل کند، در زمان صرفه‌جویی کند و هزینه‌ها را کاهش دهد. این مسیر از چین شمالی آغاز و با گذر از سیبری به اقیانوس منجمد شمالی و شمالگان و از آنجا به کانادا، گرینلند و کشورهای اسکاندیناوی می‌رسد (Raman, 2022) (تصویر شماره ۲). در ادامه مسیر از طریق بندر کیرکنس<sup>۱</sup> و ساخت مسیر راه‌آهن در رووانیمی<sup>۲</sup> فنلاند و یک مرکز تدارکات هوایی در هلسینکی و همچنین با استفاده از پروژه تونل هلسینکی-تالین<sup>۳</sup> به بازار اروپا راه پیدا می‌کند؛ اما تا به امروز دولت فنلاند به این کلان پروژه اقتصادی به دلیل مسائل زیست‌محیطی و همچنین احتیاط از نظر شکل‌گیری تنش در منطقه شمالگان از سوی ایالات متحده آمریکا و روسیه، تمایل چندانی نشان نداده است.

حضور روسیه به‌عنوان شرکت استراتژیک در این پروژه ضروری است، زیرا روسیه طولانی‌ترین مرز را در شمالگان داراست. این امر زمینه‌ای را فراهم کرده که این کشور پیش از دیگر کشورهای هم‌مرز از مزایای این منطقه بهره‌مند شود. فعالیت روسیه در این منطقه در زمان اتحاد جماهیر شوروی تنها بر بعد نظامی استوار بود؛ اما با افزایش گرمایش جهانی و ذوب شدن یخ‌های قطب و آشکار شدن منابع طبیعی این منطقه و نیز افزایش تحریم‌های اقتصادی در سال ۲۰۱۸ و نیز مشارکت فزاینده چین به‌عنوان کشوری نزدیک به قطب شمال (آن‌طور که در سند سفید گفته شده)، تمایل روسیه در سرمایه‌گذاری برای شکل‌گیری راهگذری قطبی افزایش چشمگیری داشته است.

- 
1. Kirkenes
  2. Rovaniemi
  3. Helsinki-Tallinn Tunnel



تصویر شماره ۲: نقشه راه ابریشم قطبی (Statista, 2023)

روسیه در نظر دارد از راه مشارکت روس اتم<sup>۱</sup> با شرکت اماراتی DP World به بازسازی بنادر ولادی وستوک<sup>۲</sup> و مورمانسک<sup>۳</sup> دست بزند. این امر زمینه‌ای را فراهم خواهد کرد که روسیه به‌عنوان یک بازیگر کلیدی و استراتژیک در منطقه معرفی شود، زیرا این بنادر قابلیت انتقال منابع از کشتی‌های کلاس یخی به کشتی‌های معمولی را دارند. همچنین روسیه در نظر دارد برای توسعه این پروژه، فرودگاه‌هایی مانند آمدرما<sup>۴</sup> را در غرب و پیوک<sup>۵</sup>، چرسکی<sup>۶</sup> و کپریوم<sup>۷</sup> را در شرق راه‌اندازی کند (Mills, 2022).

1. Rosatom
2. Vladivostok
3. Murmansk
4. Amderma
5. Pevek
6. Chersky
7. Keperveyem

با بازسازی بندر ولادی وستوک، روسیه این توانایی را خواهد داشت که در صورت همکاری هند در یک پروژه تکمیلی در راهگذر ترابری بین‌المللی شمال - جنوب<sup>۱</sup> برای اتصال بازار اروپا به جنوب شرقی آسیا، چالش ناشی از وابستگی به چین را کاهش دهد و به‌مراتب گرانیگاهی استراتژیک در تجارت دریایی آینده را زیر سیطره خود درآورد. همچنین بنا به گزارش فارن‌پالیسی<sup>۲</sup>، روسیه دارای سه پایگاه اصلی در منطقه، ۱۳ میدان هوایی و ۱۰ ایستگاه راداری است و پایگاه زیردریایی ناوگان شمالی در گادجیوو<sup>۳</sup> تنها حدود ۱۲۵ مایل از مرز فنلاند که اکنون قلمرو ناتو به شمار می‌رود، فاصله دارد (Detsch & Gramer, 2024).

بنابراین در این پروژه، بزرگ‌ترین متحد چین، روسیه و تکنولوژی یخ‌شکن هسته‌ای آن است؛ اما این پروژه کلان چند چالش بنیادین دارد؛ شروع بحران اوکراین و احتیاط روس‌ها و چینی‌ها از همکاری در ساخت یخ‌شکن‌های هسته‌ای از جمله عواملی هستند که این پروژه را با اختلال روبه‌رو کرده است. بحران اوکراین به دلیل افزایش تحریم‌ها و از دست دادن بازار فروش مواد معدنی روسیه در اروپا، زمینه‌ای را فراهم کرده که منطقه قطب شمال به دلیل وجود منابع معدنی و مسیر ترابری به‌سوی کشورهای در حال توسعه، اهمیتی استراتژیک پیدا کند. همچنین اگرچه در سال ۲۰۱۸، آکادمی علوم نظامی ارتش آزادی‌بخش خلق و شرکت صنعت کشتی‌سازی چین<sup>۴</sup> برنامه‌های خود را برای ساخت نخستین یخ‌شکن هسته‌ای چین را منتشر کردند (Lamazhapov, Stensdal & Heggelund, 2023)؛ اما روس‌ها در انتشار تکنولوژی ساخت راکتورهای هسته‌ای با احتیاط رفتار می‌کنند. با این‌همه، عامل پیوند چین و روسیه پروژه گاز مایع یامال<sup>۵</sup> است، زیرا چین در پروژه‌هایی در قطب شمال با عنوان قطب شمال زیر چتر راه ابریشم قطبی<sup>۶</sup> سرمایه‌گذاری کرده که مهم‌ترین پروژه گاز مایع یامال تعریف شده است. در اینجا شرکت ملی نفت چین<sup>۷</sup> و صندوق جاده ابریشم چین در مجموع ۳۰ درصد

1. INSTC

2. Foreign policy

3. Gadzhiyevo

4. CSIC

5. YAMAL LNG

6. Arctic under the umbrella of the PSR (Polar Silk Road)

7. CNPC

سهام دارند. دو شرکت دولتی چین، شرکت ملی نفت فلات قاره چین<sup>۱</sup> و اکتشاف ملی نفت و گاز چین<sup>۲</sup>، یکی از شرکت‌های تابعه شرکت ملی نفت چین، هرکدام ۱۰ درصد در LNG-2 قطب شمال سهم دارند که ساخت آن اینک در حال انجام است. بانک‌های چینی در مجموع ۱۲.۵ میلیارد یورو وام برای این دو پروژه امضا کرده‌اند که حدود ۱.۴ درصد از ۹۳۲ میلیارد دلار مشارکت انباشته ابتکار کمربند و راه است. با این‌همه، روسیه مراقب بوده که اجازه ندهد سهام‌کنترلی از دست آن‌ها بیرون رود و وام‌های چین را با کشورهای سرمایه‌گذار، به‌ویژه ژاپن، متعادل کرده است (Lamazhapov, Stensdal & Heggelund, 2023).

با توسعه میدان گاز مایع یامال، می‌توان شاهد حساسیت بیشتر اتحادیه اروپا به گاز روسیه و تأثیر گسترده‌تر این پروژه بر جنگ اوکراین و در نتیجه فرسایشی‌تر شدن جنگ بود. گفتنی است این پروژه شامل ۲۰۰ چاه، یک فرودگاه و ۱۵ تانکر یخ‌شکن حامل گاز مایع است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ میزان صادرات از این منطقه به ۱۰۰ میلیون لیتر در سال برسد (Malte Humpert, 2023). افزون بر گاز مایع، چین و روسیه در زمینه توسعه معادن تیتانیوم در قطب شمال توافقی دوجانبه برای سرمایه‌گذاری در بخش راه‌اندازی بندر ایندیگا<sup>۳</sup> و مسیر راه‌آهن امضا کرده‌اند. پیش از تحریم‌های غربی، بزرگ‌ترین تولیدکننده تیتانیوم جهان، شرکت روسی VSMPO-Avisma بود که حدود ۳۰ درصد از نیاز تیتانیوم صنعت هوافضای جهانی را تأمین می‌کرد. همچنین بوئینگ آمریکا ۴۰ درصد تیتانیوم خود را از روسیه دریافت و رقیب اروپایی‌اش ایرباس تا ۶۰ درصد نیاز خود را از روسیه خریداری می‌کرد (Malte Humpert, 2023).

می‌توان دید که در این نظم شبکه‌ای، روابط چین و روسیه در قالب اتحادیه‌ای اقتصادی تعریف نمی‌شود، بلکه این دو کشور با توجه به منافع (منابع معدنی و راه‌های ترابری) که در این منطقه به دست خواهند آورد، در قالب مشارکت تجاری دست به فعالیت خواهند زد. این منطقه افزون بر منابع معدنی، موقعیت استراتژیک مهمی نیز دارد که زمینه دور زدن محاصره اقتصادی توسط راهگذرهای رقیب که در بالا گفته شد را فراهم می‌کند. تنگه مالاکا، پروژه کرایستموس تایلند و کانال سوئز از جمله جاهایی هستند که چالش‌های جدی در بازرگانی

- 
1. CNOOC
  2. CNOCD
  3. Indiga seaport

دریایی چین درست می‌کنند. سیاست خارجی چین در این وضعیت می‌تواند مانند بازی وی‌چی<sup>۱</sup> تفسیر شود. در این بازی، بازیکن با هدف محاصره کردن حریف، به دنبال دستیابی به بیشترین استحکامات است. در این بازی، تفاوت امتیاز آن‌قدر ناچیز می‌شود که برنده به‌سختی مشخص می‌شود؛ اما بازیکنی برنده نسبی به شمار می‌رود که با استفاده از مهره تغییردهنده بازی، خود را از محاصره شدن نجات دهد. مهره تغییردهنده بازی چین، راه ابریشم قطبی است.

این مسیر دریایی بالقوه، فاصله میان شرق و غرب را کوتاه می‌کند و در مقایسه با مسیر سنتی میان آسیا و اروپا از راه تنگه مالاکا، مسیر دریایی را از ۳۵ روز به ۱۹ روز کاهش می‌دهد (Raman, 2022). همچنین این منطقه یکی از مهم‌ترین نیازهای چین یعنی تأمین انرژی را برطرف می‌سازد. بنا به گزارش USGS از منابع نفت و گاز قطب شمال در سال ۲۰۰۸، مقدار منابع نفت و گاز طبیعی کشف نشده تقریباً ۹۰ میلیارد بشکه نفت، ۱۶۶۹ تریلیون فوت مکعب گاز و ۴۴ میلیارد بشکه مایعات گاز طبیعی ممکن است در قطب باشد (USGS, 2008)؛ بنابراین چین با تسلط بر این مسیر، بنا بر نگاه کنفوسیوسی تا چندین دهه هارمونی (هماهنگی) را در بازرگانی جهانی حفظ خواهد کرد.

در این میان، با افزایش سرمایه‌گذاری و ترس از انحصار این منطقه با استفاده از راه ابریشم قطبی توسط چین، این منطقه مورد توجه کشورهای دیگر از جمله آمریکا قرار گرفته است. نفوذ ایالات متحده بر توسعه راه ابریشم قطبی موضوعی چندوجهی است که ملاحظات ژئوپلیتیک، اقتصادی و زیست‌محیطی را در برمی‌گیرد. راه ابریشم قطبی، توسعه طرح بلندپروازانه کمربند و راه چین، یک ورود استراتژیک به منطقه قطب شمال است که نویدبخش راه‌های دریایی تازه و دسترسی به منابع دست‌نخورده است و ایالات متحده با درک پیامدهای ژئوپلیتیک آن، علاقه بسیاری به تحولات این راهگذر شمالی نشان داده است. با توجه به آخرین سند «استراتژی ملی ایالات متحده برای منطقه قطب شمال» که در اکتبر ۲۰۲۲ منتشر شد، ایالات متحده آمریکا برخلاف گذشته، توجه جدی به قطب شمال برای از دور بیرون کردن چین به‌عنوان رقیب اقتصادی و افزایش میدان مانور استراتژیک در برابر روسیه به‌عنوان رقیب نظامی-سیاسی خود در منطقه را در نظر دارد. این سند می‌گوید که ایالات متحده آمریکا در چهار ستون امنیت،

تغییرات آب‌وهوایی و حفاظت از محیط‌زیست، توسعه اقتصادی پایدار به‌ویژه در منطقه آلاسکا، همکاری و حکمرانی بین‌المللی دست به فعالیت خواهدزد ( National Strategy for the Arctic Region, 2022:8).

ایالات متحده آمریکا هدف استراتژی خود را در سه‌گام تعریف می‌کند: گام نخست، بهبود درک از محیط عملیاتی قطب شمال که نشان‌دهنده آگاهی آمریکا از ضعف لجستیکی خود در این منطقه است. گام دوم، تمرین حضور برای پشتیبانی از اهداف اولویت‌دار یا به سخنی دیگر، حضور ناوگان یخ‌شکن ساحلی در منطقه برای تقویت زیرساخت‌های امنیتی؛ گام سوم، به حداکثر رساندن کوشش برای وحدت با متحدین است ( National Strategy for the Arctic Region, 2022:9). سه‌گام استراتژی با هدف تأمین امنیت در کنار ستون چهارم سند استراتژیک یعنی همکاری و حکمرانی بین‌المللی، در طول یکدیگر قرار می‌گیرند. این امر زمینه‌ای را فراهم می‌کند که آمریکا با میدان مانوری کوچک‌تر در کنار چین و روسیه وارد عرصه رقابتی شود.

در این میان، با توجه به سندی که موسسه مطالعات هوافضای چین درباره استراتژی این کشور منتشر کرده، به نظر می‌رسد چین در نظر دارد از استراتژی همجوشی نظامی-مدنی در اجرای سیاست‌های خود استفاده کند. این استراتژی دستیابی به تعادل میان توسعه ملی و امنیت ملی، برپایی یکپارچگی در ساخت یک کشور مرفه و یک کشور قوی است ( Wood & Stone, 2020:26). این دوگانگی در سیاست خارجی چین را در منطقه قطب شمال و تا حدودی قطب جنوب نیز می‌توان دنبال کرد، زیرا بنا به گزارش این سند، همکاری نظامی و مدنی راه اصلی قدرت‌های بزرگ برای دستیابی به حضور نظامی قطبی است. پس نقش نیروهای نظامی در پشتیبانی از فعالیت‌های علمی در این منطقه، امری حیاتی خوانده می‌شود. این امر زمینه‌ای را فراهم خواهد آورد که گذرگاه شرقی راه ابریشم قطبی به‌عنوان یکی از شریان‌های اصلی بازرگانی بین‌المللی در آینده وارد عرصه شود.

### فرجام سخن

به نظر می‌رسد با تغییر نظم جهانی، عملکرد بازیگران در تجارت جهانی و بازارهای بین‌المللی دچار تحولی اساسی شده باشد. ایالات متحده آمریکا به‌خوبی به این درک رسیده که در این جنگ اقتصادی، تحریم دیگر عاملی بازدارنده نخواهد بود، زیرا در برابر شبکه‌ای از بازیگران با منافع

مشترک، تأثیرگذاری تحریم‌ها با اختلال اساسی روبه‌رو خواهد شد؛ بنابراین با توجه به تغییر ماهیت نظم بین‌المللی، امریکا به همراه شریکان تجاری خود به دنبال برپایی نوعی بازدارندگی در روند شبکه‌سازی چین در جهان از جمله در کشورهای در حال توسعه خواهند بود.

در این محاصره اقتصادی، استراتژیک‌ترین مهره چین در تغییر بازی، راه ابریشم قطبی است، زیرا اگرچه به تعبیر دانشمندان علم سیاست، پروژه‌های دیگر ابتکار کمربند و راه مانند راه ابریشم سلامت، سبز و دیجیتال، شبکه‌ای از منافع را درست می‌کنند؛ اما در برابر بازدارندگی راه و بازدارندگی زیرساختی و همچنین تأثیر افکار عمومی جهانی و داخلی کشورهای سرمایه‌پذیر ناشی از پیمان‌های تجاری چین، این پروژه‌ها با چالش‌های اساسی روبه‌رو خواهند شد؛ بنابراین راه ابریشم قطبی به علت تأمین نیاز اساسی چین به انرژی و فراهم آوردن دسترسی به راه‌های تجاری تازه، زمینه‌ساز کاهش چالش‌های آینده این کشور در گذر از تنگه مالاکا و کانال سوئز در دستیابی به بازار اروپا خواهد بود. همچنین گفتنی است که با راه افتادن این مسیر استراتژیک، چهره ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان نیز با تغییر اساسی روبه‌رو خواهد شد و منجر به تبدیل قطب شمال به خاورمیانه دوم می‌شود. از سوی دیگر، با توجه به اسناد منتشرشده از استراتژی کشورهایمانند چین و امریکا در منطقه قطب شمال، به نظر می‌رسد این منطقه دیگر به‌عنوان یک استثنای ژئواستراتژیک لحاظ نمی‌شود و این امر زمینه‌ای را فراهم می‌کند که کشورهایمانند سوئد، فنلاند و دانمارک با توجه به تحرکاتی که در منطقه اوکراین و دریای سرخ رخ داده، نقشی کلیدی در اتصال شمال اروپا به بازار شرق آسیا داشته باشند.

به این ترتیب، در صورت شروع چالش اساسی در منطقه ایندوپاسیفیک، چین توانایی این را خواهد داشت که با استفاده از راه ابریشم قطبی ۱. میدان مانور استراتژیک خود را گسترش دهد؛ ۲. به منابع بزرگی از گاز و تیتانیوم دست‌یافته و ۳. در کمترین زمان به بازار اروپا دسترسی یابد.

### منابع

- رئیس‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). *ایران و راه ابریشم نوین: از ژئوپلیتیک راه تا دیپلماسی راه*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رئیس‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). هند، راهبرد کلان مائوسام و منافع ملی ایران، *فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام*، ۳(۲): ۶۵-۹۳.
- رئیس‌نژاد، آرش و بوشهری، مصطفی (۱۴۰۱). مثلث جاده ابریشم نوین: چین، روسیه و اروپا، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، ۲۸(۱۱۷): ۱۲۷-۱۵۲.
- سلیمی، حسین و ماندانا سجادی (۱۳۹۵). شکل‌گیری نظم شبکه‌ای در روابط بین‌الملل و نقش سرمایه اجتماعی در جست‌وجوی صلح پایدار، *پژوهش‌نامه علوم سیاسی*، ۱۱(۳): ۱۵۰-۱۸۰.
- فرانکوین، پیتر (۱۴۰۰). *راه‌های ابریشم: نگاهی نوبه تاریخ*، ترجمه سیما مولایی، تهران: ققنوس.
- قاسمی، فرهاد (۱۳۹۲). شبکه‌ها و سیاست خارجی، *فصلنامه سیاست جهانی*، ۲(۴): ۸۹-۱۲۹.
- کاستلز، مانوئل (۱۳۸۹). *اقتصاد جامعه و فرهنگ: ظهور جامعه شبکه‌ای*، ترجمه احد علیقلیان، حسن چاوشیان، افشین خاکباز، تهران: طرح نو.
- Alhasan, H. & Viraj, S. (2022). The I2U2 Minilateral Group. available at: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2022/11/the-minilateral-i2u2-group/>
- Babones, A. (2020). The Next Front in the India-China Conflict Could Be a Thai Canal, available at: <https://foreignpolicy.com/2020/09/01/china-india-conflict-thai-kra-canal/>
- Bird, K. J. et al (USGS) (2008). Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle, available at: <https://www.highnorthnews.com/en/russian-mining-company-partners-china-develop-massive-titanium-deposit-arctic>
- Buchan, P. & Rimland, B. G. (2020). Defining the Diamond: The Past, Present, and Future of the Quadrilateral Security Dialogue. available at: <https://www.csis.org/analysis/defining-diamond-past-present-and-future-quadrilateral-security-dialogue>
- Biedermann, R. (2020). The Polar Silk Road: china's multilevel Arctic strategy to globalize the Far North, *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations*, 6(2): 571-615
- Cornwell, A. (2022). Israel-UAE Boost Ties with Free Trade Pact, available at: <https://www.reuters.com/world/middle-east/israel-uae-sign-fre-trade-deal-ambassador-2022-05-31/>

- Council of Foreign Relations (2023). Assessing China's Digital Silk Road Initiative, available at: <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/>
- CSIS (2023). Frozen Frontiers: China's Great Power Ambitions in the Polar Regions, available at: <https://features.csis.org/hiddenreach/china-polar-research-facility/>
- Detsch, J. & Gramer, R. (2024). Geopolitics of New Arctic Shipping Lanes, available at: <https://foreignpolicy.com/2024/05/30/arctic-geopolitics-russia-china-maritime-trade-northern-sea-route/>
- Ferreira-Pereira, L. C. & Duarte, P. A. & Santos, N. (2023). Why Is China Going Polar? Understanding Engagement and Implications for the Arctic and Antarctica, *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics*, pp: 765-782
- Gale, J. (2018). The Quadrilateral Security Dialogue and the Maritime Silk Road Initiative, available at: <https://www.csis.org/analysis/quadrilateral-security-dialogue-and-maritime-silk-road-initiative>
- Grieger, G. (2018). China's Arctic policy: How China aligns rights and interests, available at: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPR\\_S\\_BRI\(2018\)620231\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPR_S_BRI(2018)620231_EN.pdf)
- Humpert, M. (2023). Russia to Export 100m tons of LNG by 2030, available at: <https://www.highnorthnews.com/en/russia-export-100m-tons-lng-2030>
- Humpert, M. (2023) Russian Mining Company Partners with China to Develop Massive Titanium Deposit in the Arctic, available at: <https://www.highnorthnews.com/en/russian-mining-company-partners-china-develop-massive-titanium-deposit-arctic>
- Tillman, H. & Yang, J. & Nielsson, E. (2018) The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation, available at: [https://www.worldscientific.com/doi/10.1142/S2377740018500215?srsId=AfmBOopSi6fe3mlkFT\\_EXfAFHNG3yiUrrgtAfnTj0k\\_xIsx6dc8l0wJn](https://www.worldscientific.com/doi/10.1142/S2377740018500215?srsId=AfmBOopSi6fe3mlkFT_EXfAFHNG3yiUrrgtAfnTj0k_xIsx6dc8l0wJn)
- Lamazhapov, E. & Stensdal, I. & Heggelund, G. (2023) China's Polar Silk Road: Long Game or Failed Strategy, available at: <https://www.thearcticinstitute.org/china-polar-silk-road-long-game-failed-strategy/>
- Markey, D. & Youssef, H. (2022) What You Need to Know About the I2U2: A new 'Quad' aims to deepen economic cooperation among Israel, India, the UAE and the United States" available at: <https://www.usip.org/publications/2022/07/what-you-need-know-about-i2u2>

- McBride, J. & Berman. N. & Chatzky, A. (2023) China's Massive Belt and Road Initiative, available at: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Mills, F. (2022). Why Russia is Building an Arctic Silk Road, available at: <https://www.theblm.com/video/russia-arctic-sea-route-megaport-rosneft>
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2016) available at: [https://www.mofa.go.jp/a\\_o/ocn/au/page3e\\_000532.html](https://www.mofa.go.jp/a_o/ocn/au/page3e_000532.html)
- MOFCOM (April 20, 2023). Regular Press Conference, available at: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/press/202305/20230503408324.shtml>
- Medium (2022) The Dark Side of China's Belt and Road Initiative, available at: <https://medium.com/the-investors-handbook/the-dark-side-of-chinas-belt-and-road-initiative-3bc6b30c6dc0>
- National Development and Reform Commission People's Republic of China (2022). China Propels Joint Construction of Green Silk Road with Active Efforts, available at: [https://en.ndrc.gov.cn/news/mediar/sources/202201/t20220126\\_1313440.html](https://en.ndrc.gov.cn/news/mediar/sources/202201/t20220126_1313440.html)
- National Strategy for the Arctic Region (October 2022). available at: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>
- Nedopil, C. (2023) Countries of the Belt and Road Initiative, Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, available at: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Raman, S. (2022). Polar Silk Route - In Graphic Detail, available at: <https://arcticportal.org/ap-library/news/2985-polar-silk-route-in-graphic-detail>
- Stone, A. & Wood, P. (2020) China's Military-civil Fusion Strategy, China Aerospace Studies Institute
- Statista (2022). The Polar Silk Road, available at: <https://www.statista.com/chart/30201/major-maritime-routes-opening-up-in-the-arctic/>
- Wade, Geoff. (2023). Australia-China Relations. available at: [https://www.aph.gov.au/About\\_Parliament/Parliamentary\\_Departments/Parliamentary\\_Library/pubs/BriefingBook47p/AustraliaChinaRelations](https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/BriefingBook47p/AustraliaChinaRelations)
- Wei, H. (2021) "Sticking Together through Thick and Thin for 50 Years: China, the United Nations, and the Future" available at: [http://gd.china-embassy.gov.cn/eng/zxhd\\_1/202110/t20211029\\_10403872.htm](http://gd.china-embassy.gov.cn/eng/zxhd_1/202110/t20211029_10403872.htm)
- White House (2022). Joint Statement of the Leaders of India, Israel, United Arab Emirates, and the United States (I2U2) available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements->

- releases/2022/07/14/joint-statement-of-the-leaders-of-india-israel-united-arab-emirates-and-the-united-states-i2u2/
- Xiao, A. & Yifei, D. (2023). Evolution of China's Belt and Road Initiative: Green Silk Road, available at:  
<https://www.invesco.com/apac/en/institutional/insights/fixed-income/evolution-of-chinas-belt-and-road-initiative-green-silk-road.html>
- Xiao, A. & Yifei, D. (2023). Evolution of China's Belt and Road Initiative: Digital Silk Road" available at:  
<https://www.invesco.com/apac/en/institutional/insights/fixed-income/evolution-of-chinas-belt-and-road-initiative-digital-silk-road.html#4>
- Xiao, A. & Yifei, D. (2023). Evolution of China's Belt and Road Initiative: Polar Silk Road, available at:  
<https://www.invesco.com/apac/en/institutional/insights/fixed-income/evolution-chinas-belt-and-road-initiative.html>
- Xinhua (2023). Key Takeaways from BRI White Paper, available at:  
[https://english.www.gov.cn/news/202310/11/content\\_WS6526994fc6d0868f4e8e024a.html](https://english.www.gov.cn/news/202310/11/content_WS6526994fc6d0868f4e8e024a.html)
- Xinhua (2018). The State Council Information Office of the People's Republic of China, China's Arctic Policy" available at:  
[https://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm)
- Yilmaz, C. (2023). Polar Silk Road Challenge to Sino-Egyptian Economic Relations in the Belt and Road Era, *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25(5): 797-810.

