ایران و راه ابریشم نوین:
از ژئوپولیتیک راه تا دیپلماسی راه

تألیف

دکتر آرش رئیسی‌نژاد

استادیار دانشگاه تهران

شماره انتشار ۴۴۶۰ **شماره مسلسل ۱۱۹۷۹**

انتشارات دانشگاه تهران

سرشناسه : رئیسی‌نژاد، آرش، ۱۳۶۳-
عنوان و نام پدیدآور : ایران و راه ابریشم نوین: از ژئوپولیتیک راه تا دیپلماسی راه/ تألیف آرش رئیسی‌نژاد.
مشخصات نشر : تهران: دانشگاه تهران، مؤسسه انتشارات، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری : ۳۱۸ص.: نقشه(رنگی).
فروست : انتشارات دانشگاه تهران؛ شماره انتشار ۴۴۶۰.
شابک : 978-964-03-0270-5
وضعیت فهرست‌نویسی : فیپا
یادداشت : چاپ ششم.
یادداشت : کتابنامه: ص. ۲۶۱-۲۷۰.
موضوع : جاده ابریشم
موضوع : Silk Road
موضوع : راه‌های تجاری
موضوع : trade Routes
موضوع : راه‌های تجاری-- ایران
موضوع : Trade Routes- - Iran
موضوع : جاده ابریشم-- جغرافیا
موضوع : Silk Road- - Geography
شناسه افزوده : دانشگاه تهران. مؤسسه انتشارات. University of Tehran. Press
رده‌بندی کنگره : DS ۳۲۷/۸ ۱۴۰۳
رده‌بندی دیویی : ۳۰۳/۴۸۲۵۰۰۹۰۲
شماره کتابشناسی ملی : ۸۴۷۹۴۴۷

این کتاب مشمول قانون حمایت از حقوق مؤلفان و مصنفان است. تکثیر کتاب به هر روش اعم از فتوکپی، ریسوگرافی، تهیه فایل‌های pdf، لوح فشرده، بازنویسی در وبلاگ‌ها، سایت‌ها، مجله‌ها و کتاب، بدون اجازه کتبی ناشر مجاز نیست و موجب پیگرد قانونی می‌شود و تمامی حقوق برای ناشر محفوظ است.

عنوان: ایران و راه ابریشم نوین: از ژئوپولیتیک راه تا دیپلماسی راه
تألیف: دکتر آرش رئیسی‌نژاد
ویرایش ادبی: فرشاد رضوان
نوبت چاپ: ششم
تاریخ انتشار: ۱۴۰۳
شمارگان: ۲۰۰ نسخه
ناشر: مؤسسهٔ انتشارات دانشگاه تهران
چاپ و صحافی: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران
«مسئولیت صحت مطالب کتاب با مؤلفان است»

بها: ۲,۹۰۰,۰۰۰ ریال

خیابان کارگر شمالی – خیابان شهید فرشی مقدم – مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران
پست الکترونیک: press @ ut. ac. ir - تارنما: http: // press. ut. ac. ir
پخش و فروش: تلفکس ۸۸۳۳۸۷۱۲

تقدیم به

دکتر محمدرضا تخشید

بسم الله الرحمن الرحیم

فهرست مطالب

دیباچه ..... ش

پیشینهٔ پژوهش ..... ط

ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه ..... ک

روندپژوهی ..... ه

ساختار کتاب ..... ی

فصل اول- راه ابریشم و کنشگران مؤثر ۱

راه ابریشم باستانی ۱

از "پیش به سوی غرب" تا راه ابریشم نوین ۸

سند "چشم‌انداز و اقدامات" ۱۴

کمربند و جاده ۱۷

راه ابریشم یخی ۲۰

راه ابریشم دیجیتال ۲۳

همکاری‌های علمی و ارتباطات فرهنگی ۳۴

راه ابریشم سلامت ۴۳

پروژه‌ها و کانال‌های سرمایه‌گذاری ۴۶

وضعیت پروژه‌های راه ابریشم نوین ۵۳

سرمایه‌گذاری در طرح کمربند - جاده ۵۵

عدم شفافیت و دام بدهی ۵۷

طرح مارشال دوم؟ ۵۹

سوءتفاهم‌های سه‌ریشه‌ای ۶۱

شی جین پینگ: رهبری متمرکز و سیاست خارجی بیش‌فعال ۶۲

اهداف بنیادین چین: نظم هنجاری چین- محور و مرکز- پیرامون سلسله‌مراتبی ۶۴

کنشگران راه ابریشم نوین ۶۹

۱- کنشگران دولتی ۶۹

۲- گروه‌های نظامی غیردولتی ۷۰

۳- نهادهای حکومتی ۷۱

فصل دوم- ژئوپولیتیک راه و زوایای راه ابریشم نوین ۷۵
تکاملی بودن مفهوم راه ابریشم نوین ۷۵
ناامنی سین‌کیانگ و امنیت داخلی ۷۶
آسیای میانه: دلِ راه ابریشم ۷۹
آمریکا: چرخش به سوی آسیا و مهار چین ۸۵
ابتکار عمل جادهٔ ابریشم نوین آمریکا ۹۳
امنیت شکننده در افغانستان ۹۷
اوراسیایی گرایی روسیه ۹۷
اروپای متحد و مردد ۱۰۶
ترکیه میان پان‌ترکیسم و نوعثمانی‌گری ۱۱۸
قفقاز: از تمایل همه‌جانبه تا ثبات شکننده ۱۲۱
هند و مهار زنجیره مروارید ۱۲۳
کواد و حوزه ایندو-پاسیفیک ۱۲۸
پاکستان و چین: هم پیمانی استراتژیک ۱۳۴
اسرائیل: چرخش به سوی چین؟ ۱۴۰
راه ابریشم عربی ۱۴۵
ایران: در میانهٔ تحریم و تردید ۱۵۰

فصل سوم- رخدادها و روندهای راه ابریشم نوین ۱۵۷
رخدادها ۱۵۷
۱- رخداد بنیادی ۱۵۹
۲- رخداد شتاب‌دهنده ۱۵۹
۳- رخدادهای کندکننده ۱۶۰
۴- رخدادهای دودَم ۱۶۱
روندها ۱۶۲
۱- "کمربند را رها کن، جاده را زیر فشار بگذار" ۱۶۳
۲- از جنگ کریدورها تا جنگ زیرساخت‌ها ۱۷۷
۳- مائوسام علیه راه ابریشم نوین ۱۸۶
۴- همکاری محتاطانهٔ خرس و اژدها ۱۹۴
۵- مشارکت گستردهٔ ترکیه ۱۹۵
۶- ثبات در قلب اوراسیا، بی‌ثباتی در افغانستان ۱۹۸
۷- قفقاز دوپاره ۲۰۲
۸- مشارکت غیرراهبردی ولی پرسود اسرائیل و اعراب ۲۰۵

۹- تعمیق اتحاد استراتژیک چین و پاکستان..... ۲۰۷
۱۰- از تحریم غرب تا نگاه به شرق ایران ۲۰۹

فصل چهارم- دالان‌های "کمربند" راه ابریشم نوین ۲۱۷
الف) دالان کاسپین ۲۲۱
ب) دالان قراقروم - گوادر ۲۲۶
ج) دالان میانی ۲۳۳
د) دالان تاریخی شمالی ۲۳۶
ه) دالان قراقروم - زاگرس ۲۴۱
و) دالان تاریخی جنوبی ۲۴۴

فصل پنجم- دیپلماسی راه و سیاستگذاری ۲۵۱
مطلوبیت دالان‌ها..... ۲۵۱
دیپلماسی راه و دالان‌های مهم کمربند ۲۵۲
جلوگیری از تحقق دالان میانی و کاسپین (کمربند بایرام) ۲۵۳
تحقق دالان تاریخی شمالی..... ۲۵۴
تحقق دالان قراقروم - زاگرس ۲۵۴
"ده فرمان" ۲۵۴
۱- در هم تنیدن راه ابریشم نوین با "دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب" و "جادهٔ کتان - مائوسام" ۲۵۵
۲- تمرکز و کنترل مسیرهای خروجی راه ابریشم نوین از قلمرو ایران و تعیین پایانهٔ نهایی..... ۲۵۷
۳- توسعه خطوط راه آهن در کشور ۲۶۰
۴- راه‌اندازی "سازمان مدیریت کریدورها" ۲۵۹
۵- نوسازی بنادر جنوبی ایران در دریای عمان ۲۶۰
۶- "کمربند جذب" و سرمایه‌گذاری هدفمند در شهرهای مرزی کشور..... ۲۶۴
۷- درهم تنیدن خط لوله‌های انرژی با شبکهٔ راه‌ها و خطوط ریلی ۲۶۵
۸- برپایی دو استان "مکران شرقی"و "مکران غربی" ۲۶۶
۹- در هم تنیدن دیپلماسی تجاری منطقه‌ای با دیپلماسی راه بین‌المللی..... ۲۶۶
۱۰- گسترش همکاری‌های دانشگاهی، گردشگری و فرهنگی ۲۶۸
ذهنیت استراتژیک، بازدارندگی عمومی و امنیت مثبت..... ۲۶۹

سخن پایانی ۲۷۷
منابع **۲۷۹**

فهرست شکل‌ها

شکل ۱ کلان پروژه راه ابریشم نوین ..... ش
شکل ۱-۱ راه ابریشم باستانی ۳
شکل ۱-۲ نفوذ دریایی ایران ساسانی در اقیانوس هند غربی ۵
شکل ۱-۳ نفوذ دریایی ایران صفوی در اقیانوس هند غربی ۶
شکل ۱-۴ کوچک شدن قلمرو تاریخی ایران زمین در دو سده گذشته ۷
شکل ۱-۵ ساختار تصمیم گیری راه ابریشم نوین در پکن ۱۴
شکل ۱-۶ کمربند و جاده ۱۷
شکل ۱-۷ راه ابریشم دریایی ۲۰
شکل ۱-۸ راه ابریشم قطبی ۲۱
شکل ۱-۹ راه ابریشم دیجیتال چین در اقیانوس هند و خاورمیانه ۲۵
شکل ۱-۱۰ راه‌اندازی راه ابریشم دیجیتال در جهان ۳۳
شکل ۱-۱۱ ساختار علم و فناوری در چین ۴۲
شکل ۱-۱۲ وضعیت فعالیت پروژه‌های کمربند - جاده (بر اساس تعداد) ۴۸
شکل ۱-۱۳ کانال‌های تأمین‌کنندهٔ بودجهٔ پروژه‌های راه ابریشم نوین ۴۹
شکل ۱-۱۴ ارزش سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف طرح کمربند - جاده (میلیارد دلار) ۵۴
شکل ۱-۱۵ وضعیت فعالیت پروژه‌های کمربند - جاده (بر اساس تعداد) ۵۵
شکل ۱-۱۶ سرمایه‌گذاری خارجی چین در خارج از کشور در سال‌های ۲۰۰۵ - ۲۰۱۹ (میلیارد دلار) ۵۵
شکل ۱-۱۷ تعداد پروژه‌های انجام‌گرفتهٔ کمربند - جاده به تفکیک مناطق تا سال ۲۰۱۸ ..... ۵۶
شکل ۱-۱۸ کنشگران ۷۱
شکل ۲-۱ تکامل مفهومی راه ابریشم نوین ۷۶
شکل ۲-۲ سین کیانگ و کمربند زمینی راه ابریشم نوین ۷۷
شکل ۲-۳ آسیای میانه و کمربند راه ابریشم نوین ۸۲
شکل ۲-۴ نقشه جهان تقسیم‌بندی‌شده از نگاه ماهان ۸۶
شکل ۲-۵ خط لوله تاپی ۹۴
شکل ۲-۶ دالان لاجورد ۹۵
شکل ۲-۷ راه ابریشم نوین و روسیه ۱۰۲
شکل ۲-۸ راه آهن بوداپست-پیرائوس ۱۱۱
شکل ۲-۹ کانال بالکان ۱۱۳
شکل ۲-۱۰ اروپا و مسیرهای کمربند راه ابریشم نوین ۱۱۵
شکل ۲-۱۱ دالان‌های داخلی اروپا ۱۱۷
شکل ۲-۱۲ حجم سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و جاده در ترکیه (میلیون دلار) ۱۲۰
شکل ۲-۱۳ قفقاز جنوبی، مسیرهای ریلی و انرژی و بحران قره باغ ۱۲۲
شکل ۲-۱۴تنش‌های مرزی هند و چین ۱۲۵
شکل ۲-۱۵ زنجیرهٔ مروارید چین و محاصرهٔ هند ۱۲۶

شکل ۲-۱۶ حوزه ایندوپاسیفیک ۱۲۹
شکل ۲-۱۷ خطوط ریلی دالان اقتصادی چین و پاکستان ۱۳۷
شکل ۲-۱۸ حجم سرمایه‌گذاری ابتکار کمربند و جاده در اسرائیل (میلیون دلار) ۱۴۱
شکل ۲-۱۹ خط آهن مد-رد ۱۴۳
شکل ۲-۲۰ دالان جنوبی خلیج فارس-اسرائیل ۱۴۴
شکل ۲-۲۱ حجم سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و جاده در امارات (میلیون دلار) ۱۴۶
شکل ۲-۲۲ تجارت چین - عربستان، ۲۰۱۷ - ۲۰۰۵ (میلیارد دلار) ۱۴۹
شکل ۲-۲۳ حجم سرمایه‌گذاری ابتکار کمربند و جاده در عربستان (میلیون دلار) ۱۵۰
شکل ۲-۲۴ واردات انرژی چین از ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۹ (میلیون دلار آمریکا) ۱۵۲
شکل ۲-۲۵ کاهش روابط ایران-چین در حوزه انرژی ۱۵۲
شکل ۲-۲۶ مقایسه روابط تجاری ایران-چین با دیگر کشورهای آسیای غربی ۱۵۳
شکل ۲-۲۷ پروژه های ابتکار کمربند و جاده در ایران ۱۵۵
شکل ۳-۱ روند ۱۶۲
شکل ۳-۲ حوزه ایندوپاسیفیک آزاد و باز ۱۶۹
شکل ۳-۳ کمک‌های جی۷ برای پروژه های زیرساخت خارجی ۱۸۲
شکل ۳-۴ کلان استراتژی مائوسام ۱۸۸
شکل ۳-۵ جادهٔ کتان هند و دالان اقتصادی چین - پاکستان ۱۹۰
شکل۳-۶ - دالان عرب – مِد ۱۸۹
شکل ۳-۷ کمربند بایرام و دالان‌های میانی و کاسپین ۱۹۷
شکل ۳-۸ نقشه طرح احیای شبکه ریلی دوره شوروی در جنوب منطقه قفقاز ۲۰۴
شکل ۳-۹ دالان اقتصادی چین و پاکستان ۲۰۷
شکل ۴-۱ وضعیت دالان‌های کمربند راه ابریشم نوین ۲۲۰
شکل ۴-۲ دالان کاسپین ۲۲۲
شکل ۴-۳ دالان قراقروم-گوادر ۲۲۶
شکل ۴-۴ دالان میانی ۲۳۳
شکل ۴-۵ دالان تاریخی شمالی ۲۳۷
شکل ۴-۶ دالان قراقروم-زاگرس ۲۴۱
شکل ۴-۷ دالان تاریخی جنوبی ۲۴۵
شکل ۵-۱ کریدور شمال-جنوب ۲۵۷
شکل ۵-۲ راه اسلامی خلیج فارس-مدیترانه ۲۵۸
شکل ۵-۳ بنادر ایران در حاشیه دریای کاسپین ۲۶۲
شکل ۵-۴ ایران همچو قطب ترانزیتی و چهار راه منطقه ۲۷۷

فهرست جدول‌ها

جدول ۱ چارچوب نظری ..... ل
جدول ۱-۱ وضعیت پروژه‌های راه ابریشم نوین ۴۷
جدول ۱-۲ منابع مالی کمربند - جاده به تفکیک بانک‌ها ۵۳
جدول ۳-۱ ارزیابی تاثیر پروژه‌های کمربند-راه بر بخش‌های مختلف اقتصاد و تجارت کشورهای خاورمیانه ۲۱۳
جدول ۵-۱ درجهٔ مطلوبیت و احتمال وقوع راه‌اندازی دالان‌های راه ابریشم نوین ۲۰۲۳ برای ایران ۲۵۲

سپاسگزاری

در اینجا باید از همهٔ آنان که در نوشتن کتاب پیش‌رو به نگارنده کمک و یاری کردند، سپاسگزاری کنم. پیش و بیش از همه باید از دکتر محمدرضا تخشید و دکتر ناصر هادیان، مدیر گروه روابط بین‌الملل دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی که همواره نویسنده را حمایت کرده‌اند، سپاسگزاری کنم. از دکتر محمد صادق‌الحسینی، دکتر علی مروی و دکتر علی ملکی نیز که با حمایت‌های برادرانه و بی‌چشمداشت، مرا در نوشتن این کتاب یاری کردند نیز بسیار تشکر می‌کنم. سپاسگزار دکتر محی‌الدین مصباحی، دکتر سید کاظم سجادپور و دکتر حسین سالار آملی هستم که مرا در این امر یاری رساندند. از سه دانشجوی جوان و نخبه، مصطفی بوشهری، علی حسنی و سارا موسوی، که با تیزبینی مرا در این مهم یاری رساندند، کمال تشکر را دارم. همچنین باید از دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران و پژوهشکدهٔ سیاستگذاری دانشگاه صنعتی شریف که بستر مناسبی برای انجام دادن این پژوهش فراهم کردند، سپاسگزاری می‌کنم.

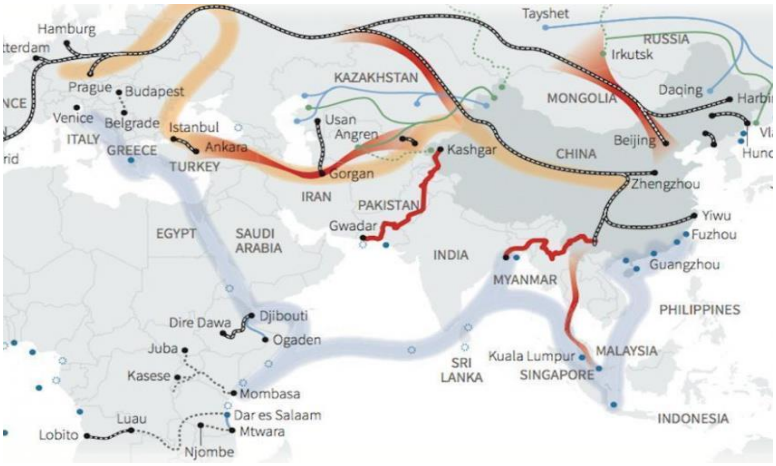
از خانواده و دوستان خود نیز سپاسگزارم. از پدرم ابراهیم و مادرم صدیقه که با عشق فرزندان خود را در همه زندگی یاری کردند، سپاس دارم. از برادرم آرشام، خواهرم رها و همسر گرامیش، محمدرضا، به‌همراه فرزندان زیبارویشان، آرشیدا و نیروانا نیز برای حمایت‌های بدون چشمداشت ایشان سپاسگزارم. سرانجام نیز از دوستان فرهیخته و تحصیلکرده دکتر کاوه میرزایی، دکتر محسن عباس‌زاده، دکتر علی نعمت‌پور، تیرداد بنکدار و امیرمحمد گرامی سپاسگزارم که مرا در این امر یاری کردند.

دیباچه

«دریا بزرگ است، زیرا همهٔ رودخانه‌ها را می‌پذیرد».

شی جین پینگ، جاکارتا، اکتبر ۲۰۱۳

راه ابریشم باستانی مهم‌ترین و قدیمی‌ترین شاهراه بازرگانی تاریخ بود. این شاهراه شبکه‌ای از راه‌های درهم‌تنیده محسوب می‌شد که پهنهٔ اصلی اوراسیای بزرگ را دربر می‌گرفت. راه ابریشم باستانی از شیان در چین میانی آغاز و با گذر از ختن و کاشغر وارد فرارود می‌شد و با گذر از سمرقند و بخارا، به خراسان بزرگ می‌رسید. راه ابریشم شرق ایران را به غرب آن می‌پیواند و به سه شاخه تقسیم می‌شد: شاخهٔ جنوبی که میانرودان و شامات را درمی‌نوردید و به انطاکیه در کرانهٔ دریای مدیترانه می‌رسید؛ شاخهٔ میانی به آناتولی و بیزانس (استانبول امروزی) ختم می‌شد و شاخهٔ شمالی که از قفقاز جنوبی گذر می‌کرد و به ترابوزان می‌رسید. در کنار این شاهراه اصلی، راه‌های فرعی دیگری، به‌ویژه راه فرعی شمالی وجود داشت که از فرارود به خوارزم و دشت قبچاق (شمال دریای کاسپین) به روسیهٔ جنوبی و اروپای شرقی کشیده می‌شد. در کنار مسیر زمینی، راه ابریشم باستانی راه دریایی هم داشت که از دریای چین جنوبی و تنگهٔ مالاکا تا اقیانوس‌هند و دریای مکران (عمان) و خلیج فارس می‌رفت. راه ابریشم برای بیش از دوهزار سال—از دویست سال پیش از میلاد تا سدهٔ هجدهم میلادی— پابرجا بود و گرانیگاه بازرگانی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی جهان بود.[1] اما با کشف قارهٔ آمریکا، مسیرهای نوین و پرسود بازرگانی از آسیا به طرف اقیانوس اطلس چرخیدند و راه ابریشم اندک اندک از یادها رفت.



شکل ۱ کلان پروژه راه ابریشم نوین

1- Frankopan, Peter, The Silk Roads: A New History of the World, Bloomsbury, 2016.

با خیزش چین همچو قدرت بزرگی در سیاست بین‌الملل در دهۀ نود و ثبات در رشد اقتصادی چشمگیر در هزارۀ نوین، راه ابریشم نوین در کانون ژئوپولیتیک اوراسیا قرار گرفته است. در اکتبر ۲۰۱۳ برای نخستین بار شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین و سپس نخست‌وزیر لی کچیانگ از کلان‌پروژۀ راه ابریشم نوین رونمایی کردند (شکل ۱). دو سال بعد در ۲۰۱۵ سند ملی با عنوان "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت کمربند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی سدۀ بیست‌ویکم" از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. در شانزدهم مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به سی کشور جهان در چین، راه ابریشم نوین افتتاح شد تا سیر جاه‌طلبی اقتصادی این قدرت آسیایی هموار سازد. در واقع، راه ابریشم نوین کلان پروژه چینی است که دربردارندۀ دستۀ گسترده‌ای از پروژه‌های شبکۀ ارتباطی و مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن و تأسیسات انرژی است.

راه ابریشم نوین به‌سرعت به مفهومی استراتژیک تبدیل شد تا آنجا که پرکاربردترین مفهوم در روزنامۀ رسمی دولتی "روزانۀ مردم"[1] شده است. برپایی دوبارۀ این راه ۶۵ درصد جمعیت جهان، چهل درصد تولید خالص جهانی و ۷۱ کشور را دربر خواهد گرفت.[2] در زمانۀ کنونی راه ابریشم نوین با نام‌های "یک کمربند – یک جاده"[3] و "ابتکار کمربند و جاده"[4] نیز خوانده می‌شود. پشتوانۀ این کلان‌پروژه قدرت اقتصادی و توان سرمایه‌گذاری چین است. مهم‌تر آنکه این کلان‌پروژه شاید به هژمونی این کشور در نظم جهانی پیش‌رو بینجامد و با کنترل مسیرهای تجاری خشکی و آبی پهنۀ بزرگ اوراسیا، پکن را قدرت جهانی نوین اقتصاد جهان آینده، همراه با پیامدهای مهمی در حوزه‌های سیاسی – نظامی - امنیتی و همچنین فرهنگی – ایدئولوژیک - هنجاری معرفی کند. کوتاه آنکه راه ابریشم نوین مهم‌ترین نماد و نمود اعمال قدرت[5] چین در ورای مرزهای خود برای سال‌ها و دهه‌های آینده خواهد بود. ابزار اصلی این اعمال قدرت نیز سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشورهای در حال توسعه و توسعه‌نیافته است.

بی‌تردید، راه ابریشم مهم‌ترین ابتکار بین‌المللی بوده که از سوی رهبران چین رونمایی شده است. طرحی که بلندپروازانه‌ترین کلان‌پروژه‌ها در زمانۀ کنونی نیز به‌شمار می‌آید. اهمیت راه ابریشم نوین در امنیت بین‌الملل و چیدمان قدرت در محیط پیرامون ایران در آسیای میانه و آسیای غربی و جنوب آسیا و قفقاز نادیده‌انگاشتنی نیست. دگرگونی‌های انگشت‌شماری با چنین شدت و گستردگی و دیرپایی، به‌ویژه در دوران پسا جنگ سرد، همچو راه ابریشم نوین وجود دارند که می‌توانند ژئوپولیتیک آسیا، نظم نوین جهان و همچنین چیدمان قدرت در پیرامون ایران را تحت تأثیر خود قرار دهند. این امر چند دلیل دارد:

1- People’s Daily
2- "What to Know About China's Belt and Road Initiative Summit". Time. Archived from the original on 2018-01-28; CNN, James Griffiths. "Just what is this One Belt, One Road thing anyway?" CNN. Archived from the original on 2018-01-30; https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/
3- One Belt One Road
4- China's Belt and Road Initiative—BRI
5- Power Projection

نخست اینکه ایران، در نگاه پکن، کشوری مهم و مرکزی در راه ابریشم برای گسترش نفوذ فرامرزی چین از طریق آسیای میانه به خلیج فارس و اروپاست. این مرکزیت در پیوند دیرین ایران و چین در دوران امپراتوری هان در چین و شاهنشاهی‌های اشکانی و ساسانی در ایران ریشه دارد؛ زمانی‌که این دو تمدن شرکای تجاری یکدیگر بر روی راه باستانی ابریشم بودند؛ دوم اینکه ایران نقش ژئواستراتژیک مهمی برای کشورهای آسیای میانه دارد، زیرا آسان‌ترین مسیر غیرروسی آنها به آب‌های آزاد و همچنین تنها تقاطع غربی - شرقی/ شمالی - جنوبی برای تجارت آسیای میانه است. ایران بر روی یکی از دو پل زمینی چین به غرب قرار دارد و از این لحاظ ارزش و اهمیت ژئواستراتژیک زیادی برای پکن دارد؛ پل دوم چین از حاشیهٔ کرانهٔ شمالی دریای کاسپین از سمت قزاقستان و جنوب‌غربی روسیه در نزدیکی منطقه قفقاز می‌گذرد، اما ایران را باید مسیر مهم‌تری در میان این دو دانست، زیرا چین را هم به اروپا و هم به خلیج فارس متصل می‌کند؛ سوم اینکه راه ابریشم نوین به اهمیت کنترل و تضمین جریان انرژی از طریق خشکی از آسیای میانه و روسیه از راه ابریشم نوین اشاره دارد. چین از دیرباز سودای کاهش خطر ممانعت‌های دریایی، به‌ویژه در دو آبراه حساس تنگهٔ مالاکا (که هشتاد درصد از واردات نفتی چین از طریق آن انجام می‌گیرد) و تنگهٔ هرمز (که حدود دو پنجم از واردات نفتی چین از این تنگه عبور می‌کند) داشته است. ایران با در اختیار داشتن منابع غنی انرژی و کنترل بر تنگهٔ استراتژیک هرمز، نقش مهمی در راه ابریشم نوین به‌عنوان راه انرژی دارد؛ سرانجام اینکه، هم چین و هم ایران میراث‌دار انقلابی ضد سلطهٔ امپریالیستی و استثمار خارجی هستند و با نظم نوین پساجنگ‌سرد به رهبری آمریکا مخالف‌اند. ایران انقلابی مهم‌ترین قدرت آسیای غربی محسوب می‌شود که سیاست‌های آمریکا را در این منطقه به چالش کشیده و با تأکید بر سیاست نوین "نگاه به شرق"[1] خود در تلاش برای گسترش پیوند با روسیه و چین است. به این ترتیب، دینامیک و پویایی‌های ژرف برآمده از راه ابریشم نوین آبستن فرصت‌ها و تهدیدهای گوناگون و پیچیده‌ای برای ایران خواهد بود.

با چنین اهمیتی است که عدم شناسایی، تحلیل و تدوین روندهای راه ابریشم نوین از یک سو، حوزهٔ بازیگری و نفوذ ایران را در معادلات اوراسیا و اقیانوس هند محدود و از سوی دیگر، منافع سیاسی – نظامی – اقتصادی – فرهنگی - هویتی ایران را با تهدیدهایی جدی به‌ویژه در پیرامون آشوبناک و بی‌ثبات خود مواجه می‌کند. گرچه ایران از باثبات‌ترین قدرت‌های منطقه‌ای در آسیای غربی محسوب می‌شود؛ اما آگاهی از رویدادهای شتابان جهانی و منطقه‌ای نیازمند تصمیم‌گیری‌های سنجیده در بازه‌های زمانی پیش‌رو و کوتاه است. موفقیت در این امر مهم تنها در صورت درک صحیح گذشته، تحلیل دگرگونی‌های کنونی و نمایاندن روندهای آینده امکان‌پذیر می‌شود. ازاین‌رو مسئلهٔ بنیادین این کتاب، شناسایی روندهای برآمده از راه ابریشم نوین و تجویز سیاست‌ها برای تأثیرگذاری ایران بر پویایی

1- Look East

این کلان پروژه به‌منظور افزایش توان کنشگری و قدرت خود در چیدمان ژئوپولیتیکی نوین اوراسیاست. با توجه به اینکه بسیاری از بحران‌ها و تنش‌های آسیا و منطقه درهم‌تنیده با آیندهٔ راه ابریشم نوین خواهد بود، هرگونه تلاش برای چیدمان قدرت و بازآرایی ژئوپولیتیکی در پیرامون ایران و آسیا، به مدیریت رقابت استراتژیک و کاربرد بهینهٔ قدرت سخت، نرم و هوشمند از سوی ایران در مسیر روندهای راه ابریشم نوین نیاز دارد.

نکتهٔ مهم اینکه اگرچه راه ابریشم نوین کلان‌پروژه‌ای چینی است و از سوی رهبران پکن طرح‌ریزی شده است، با این حال اشتباه خواهد بود که یگانه بازیگر و عامل مؤثر در سویه و پیامد این کلان‌پروژه را چین معرفی کرد. راه ابریشم نوین همچو سلف خود راه ابریشم باستانی، در خلأ عمل نخواهد کرد، بلکه بر پهنهٔ زمینی اوراسیا و پهنهٔ دریایی اقیانوس هند تمرکز خواهد کرد. به سخن دیگر، راه ابریشم نوین را نباید پروژه‌ای صرفاً چینی دید چراکه دامنه و نوع مشارکت کشورهای اوراسیایی و حتی آسیای غربی در مسیر این شاهراه را باید در راه‌اندازی این مسیر پراهمیت و تعیین‌کننده تلقی کرد. بازیگران دیگری چه دولتی و غیردولتی چه منطقه‌ای و بین‌المللی، بر پویایی این کلان‌پروژه تأثیر خواهند گذاشت.

اینکه چه عواملی، چگونه و با چه سازوکاری بر روندهای راه ابریشم نوین تأثیر می‌گذارند؟ پیامدهای این روندها چگونه بر امنیت ملی ایران تأثیر خواهند داشت؟ و چگونه می‌توان از آنها در بازآرایی ژئوپولیتیک اوراسیا به نفع منافع ملی ایران بهره‌برداری کرد؟ سه پرسش بنیادین و محوری کتاب پیش‌رو هستند که خوانشی تحلیلی از روندهای برآمده از راه ابریشم نوین را نمایان می‌کند. کتاب نشان می‌دهد که گذشته از چین، بازیگران و عوامل مهمی در سویهٔ راه ابریشم نوین دخالت خواهند داشت. در ادامه بر ویژگی‌ها و سازوکارهای ژئوپولیتیکی/ ژئوکالچرال/ ژئواکونومیک راه ابریشم نوین تمرکز خواهیم کرد و از این رهگذر مسیرهای مطلوب و منطبق با منافع ملی ایران تعیین می‌شود. به سخن دیگر، کتاب پیش‌رو برای افزایش قدرت مانور ایران در چیدمان ژئوپولیتیکی نوین اوراسیا به‌طور عام و محدودهٔ پیرامونی به‌طور خاص، بر پویایی راه ابریشم نوین تمرکز دارد و روندهای برآمده از آن را شناسایی خواهد کرد. همچنین این کتاب سیاست‌هایی را برای تأثیرگذاری ایران بر روندهای راه ابریشم نوین و بازآرایی ژئوپولیتیک و چیدمان قدرت مطلوب ایران در اوراسیا و اقیانوس هند را تجویز می‌کند. ازاین‌رو کتابی کاربردی است، چراکه به‌دنبال نشان دادن روندهای تأثیرگذار بر آیندهٔ راه ابریشم نوین و تدوین سیاست‌های بهینهٔ ایران برای تأثیرگذاری بر سویهٔ آن خواهیم بود.

پیشینهٔ پژوهش

بسیاری از مسائل نظری و عملی در دانش روابط بین‌الملل و ژئوپولیتیک، به فهم و تبیینی مناسب و نظام‌مند از درهم‌تنیدگی جغرافیا، تاریخ و نظریه برای تحلیل سیاست بین‌الملل نیاز دارد. از این دیدگاه،

نوشته‌هایی تأثیرگذار خواهند بود که بر این سه رکن استوار باشند. در این میان نوشته‌هایی را می‌توان نام برد که به بررسی تحلیلی راه ابریشم و پیامدهای آن برای سیاست بین‌الملل پرداخته‌اند. مهم‌ترین کتاب در مورد تاریخ راه ابریشم کتاب تحسین‌شدهٔ «**راه ابریشم: یک تاریخ نوین جهان**»[1] نوشتهٔ پیتر فرانکوپان استاد دانشگاه آکسفورد انگلیس و مدیر مرکز تحقیقات بیزانس است. نویسنده در این کتاب مرکز زایش تمدن بشر را ایران باستان می‌داند. او راه ابریشم باستانی را ادامه و صورت تکامل‌یافتهٔ راه شاهی در درون شاهنشاهی هخامنشی می‌بیند. نویسنده بر آن است که کمپین اسکندر در آسیای میانهٔ راه ابریشم را از ایران تا شرق گستراند. او بر گسترش مسیحیت و به‌ویژه اسلام در طول این راه تأکید می‌کند. نویسنده به گسترش طاعون اشاره کرده و نوشته است که نابودی جمعیت در اروپا، مزایای خاص خود را داشت، چراکه تعداد کارگران کاهش یافت و دستمزد کارگران افزایش یافت و توزیع ثروت اندکی گسترده‌تر شد. در نتیجه زمینه‌های شکوفایی فرهنگی که آن را رنسانس می‌نامند، شکل گرفته است. ایلغار مغول و سپس ظهور اسلاوها و روس‌ها و آغاز دخالت‌های سیاسی آمریکا و انگلیس از سدهٔ نوزدهم میلادی، از دیگر مطالب کتاب راه ابریشم است. پیشرفت‌های علمی، ایده‌های فلسفی و بسیاری دیگر از پدیده‌ها در جریان تماس شرق و غرب از طریق راه ابریشم مطرح می‌شوند. کوتاه اینکه، فرانکوپان با استفاده از صدها منابع دست اول کمیاب به تأثیرات، برخوردها و کنش‌های سیاسی - نظامی، اقتصادی - بازرگانی و فرهنگی – هویتی - دینی میان ملل و اقوام مختلف در طول راه ابریشم می‌پردازد. عمدهٔ کتاب اما بر نقش ژئواستراتژیک تاریخی ایران در میانهٔ راه ابریشم تمرکز دارد؛ کتاب دوم، «**رؤیای آسیایی چین: ساخت امپراتوری در طول راه ابریشم نوین**» نوشتهٔ تام میلر،[2] از جمله نوشته‌های درخشان در مورد راه ابریشم نوین است. میلر با نقل قول از ناپلئون بناپارت که چین را اژدهایی خفته می‌دید که چو برخیزد همهٔ جهان را می‌لرزاند، بر پیامدهای برآمدن راه ابریشم نوین بر آسیا نظر می‌افکند و آن را گامی برای دستیابی به هژمونی تاریخی چین در آسیا می‌بیند. میلر تحلیل ژئوپولیتیکی خود را ابتدا بر یک کمربند، یک جاده آغاز و سپس بر سین‌کیانگ، آسیای میانه و روسیه تمرکز می‌کند. در ادامه بر آسیای جنوب‌شرقی و جنوبی و همچنین زنجیرهٔ مروارید اشاره دارد. میلر بر آن است که طرح «یک کمربند – یک جاده» طرحی در راستای توسعهٔ جهانی شدن با الگوی چینی است که قصد دارد نظم اقتصادی جهان را از نو صورت‌بندی کند و کشورها و شرکت‌ها را در مدار اقتصاد چین قرار دهد. در شرایطی که رشد اقتصادی چین کند شده است، صنایع سنگین همچون فولاد و سیمان بیش از نیاز بازار چین، محصول تولید می‌کنند؛ بنابراین، چین برای تداوم فعالیت اقتصادی خویش به بازارهای جهانی، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، نظر دارد. میلر

1- Frankopan, Peter, The Silk Roads: A New History of the World, Bloomsbury, 2016.
2- Miller, Tom, China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road, Paperback – February 15, 2017, Zed Books (February 15, 2017)

این را طرحی بزرگ‌تر از طرح مارشال می‌داند که ایالات متحدهٔ آمریکا پس از جنگ جهانی دوم به اجرا درآورد. به گفتهٔ میلـر، چـین اهـداف بلندپروازانـه‌ای دارد کـه حتـی بـرای تحقـق آن حاضـر اسـت در زیرساخت‌های کشورهای دچار فساد و بحران سرمایه‌گذاری کند؛ کتاب سوم، «**سدهٔ اوراسیایی چین**» نوشتهٔ نادژه رولاند[1]، بر طرح بلندپروازانهٔ یک کمربند یک جادهٔ چین تمرکز می‌کند. رولاند این طـرح را مفهوم و نماد سازمان‌دهندهٔ سیاست خارجی و کلان استراتژی چین در دوران شی جین پینگ می‌داند. او این طرح را شبکهٔ گسترده و پیچیدهٔ زیرساخت‌های ترابری، انرژی و ارتباطـات مـی‌بینـد کـه اروپـا و آفریقا را به آسیا پیوند می‌دهد. رولاند نشان می‌دهد که طرح یک کمربند یک جاده، اهداف و آرزوهـای چین را برای شکل دادن اوراسیا از نگاه، جهان‌بینی و ویژگی‌های خاص خود نمایان مـی‌کنـد. نـادژه بـا مطالعه و بررسی سرچشمهٔ مفهوم و انگارهٔ این طرح و اهداف داخلی و بین‌المللی چـین بـه ایـن نتیجـه می‌رسد که طرح یک کمربند یک جاده، تک‌فهرستی از پروژه‌های زیرساختی صرف اقتصادی - تجـاری نیست، بلکه این کلان استراتژی چین است برای چیرگی بر اوراسیا؛ کتاب بعـدی «**بـازگشـت جهـان مارکوپولو: جنگ، استراتژی و منافع آمریکا در سدهٔ بیست‌ویکم**» نوشتهٔ رابرت دی. کاپلان[2]، بـه طرح پیشنهادی چین در مسیر راه ابریشم باستانی پرداخته است. کاپلان چارچوبی از سیاست قدرت در حال دگرگونی جهان را فراهم می‌کند که در آن اوراسیا، برخلاف اروپا که به‌واسطهٔ مهاجرت دچار تفرقهٔ فرهنگی شده است، به سیستم یکپارچه‌ای دست می‌یابد. ادعای کاپلان بر این امر استوار شده که چـین در حال برساختن و پایه‌گذاری پلی زمینی به اروپاست. در این میان، از نگاه کاپلان، ایران خواهان پیوند یافتن به سرزمین‌های نفت‌خیز آسیای میانه بوده و در عوض، قدرت آمریکا برای نفوذ در موازنـهٔ قـدرت در اوراسیا در حال کاهش است. کاپلان سیاست آمریکـا را در جهـان در حـال دگرگـونی را احتـرام بـه محدودیت‌های دموکراسی‌های غربی، بازشرح منـافع و ارزش‌هـای آمریکـایی و اعمـال قـدرت از طریـق نیروی دریایی نیرومند می‌بیند. کتاب «**کمربند و جاده: چین در برآمدنش چه چیزی را به جهـان پیشنهاد می‌دهد**» نوشتهٔ وانگ ای وی[3]، نخستین کتاب مهم در مورد راه ابریشم نوین چـین بـه قلـم اندیشمند و استراتژیست چینی است. وانگ اعتقاد دارد که طرح یک کمربنـد و یـک جـاده دربردارنـدهٔ منطق ذاتی باز بودن چـین اسـت کـه نشـان‌دهنـدهٔ رونـد گریزناپـذیر بقـای تمـدن انسـانی، نمایـانگر پیش‌نیازهای جهانی‌سازی شمولی و بازتاب‌دهندهٔ چرخش بنیادین چین از کشوری مشارکت‌کننـده بـه کشوری پیشبرندهٔ پروژهٔ جهانی‌سازی است. همچنین وی به سیاسـت پیرامـونی، همکـاری منطقـه‌ای و

1- Rolland, Nadège, China's 'Belt and Road Initiative': Underwhelming or Game- Changer? Washington Quarterly, Vol. 40, No. 1, Spring 2017
2- Kaplan, Robert D. The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century, Random House (March 6, 2018).
3- Yiwei, Wang. The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise, New World Press. February, 2016.

توسعهٔ جهانی چین می‌پردازد. وانگ در پایان به پیامدهای خطرناک این طرح در حوزه‌های امنیتی، اقتصادی، اخلاقی و حقوقی نیز اشاره می‌کند. کتاب مهم دیگر «**راه ابریشم نوین: اکنون و آیندهٔ جهان**[1]» نوشتهٔ پیتر فرانکوپان است. برخلاف کتاب پیشین ستایش‌برانگیزش، فرانکوپان در این کتاب کوشیده سیر نظم نوین جهانی را بر پایهٔ راه ابریشم نوین دنبال کند. وی بر آن است که جهان در معرض چرخش ژرفی قرار دارد و این چرخش را می‌توان در سیاست‌های انزواجویانهٔ ترامپ و برگزیت دید درحالی‌که در اوراسیا راه ابریشم نوین، بر همکاری میان دولت‌های مسیر تأکید می‌کند. چنین چرخشی به دگرگونی در مراکز قدرت در سطح بین‌المللی انجامیده است؛ کتاب «**راه ابریشم نوین: چگونه جهان عرب در حال خیزش از غرب روی برمی‌گرداند و چین را دوباره کشف می‌کند**» نوشتهٔ بن سیمپفندرفر است.[2] نویسنده نشان می‌دهد که خیزش چین و جهان عرب، با مشارکت گسترده در راه ابریشم نوین در هم تنیده می‌شود. سیمپفندرفر بر آن است که حضور بیش از پیش بازرگانان عرب در چین، با پیامدهای ژئواکونومیکی ژرفی همراه خواهد بود. از سوی دیگر، چین نیازمند منابع گستردهٔ انرژی جهان عرب برای ادامهٔ رشد اقتصادی خود است. به این ترتیب، یک " دالان عربی" پدید خواهد آمد که با پویایی راه ابریشم نوین چین درهم‌تنیده خواهد بود؛ دیگر نوشتهٔ مهم «**راه ابریشم نوین: چالش و پاسخ**» نوشتهٔ ریچارد گریفیس است.[3] وی اعتقاد دارد که این کلان‌پروژه را نباید پروژه‌ای صرفاً چینی دید و مشارکت کشورهای اوراسیایی مسیر این شاهراه باستانی را، باید در راه‌اندازی این مسیر، پراهمیت و تعیین‌کننده تلقی کرد. کارمن آدامو مندس در کتاب خود «**راه ابریشم نوین چین: نظم جهانی در حال ظهور**»[4] بر روی نگاه کشورهای آسیای شرقی به این کلان‌پروژه تمرکز کرده و بر آن است که این کلان‌پروژه پدیدآورندهٔ پارادایم نوینی در سیاست بین‌الملل خواهد بود. وی تأثیر شبکهٔ زیرساختی، سازوکارهای مالی و توسعهٔ اقتصادی در مسیر این شاهراه را دنبال کرده و پویایی منطقه‌ای و به‌ویژه فرامنطقه‌ای آن را نشان می‌دهد. برونو ماچاس نیز در کتاب خود «**کمربند و جاده: نظم جهانی چینی**»[5] استدلال می‌کند که این کلان‌پروژه که بر بیش از هفتاد کشور در مسیرهای دریایی و زمینی سایه افکنده است، بر همهٔ عناصر جامعهٔ جهانی تأثیر خواهد گذاشت. مهم‌تر اینکه وی نشان می‌دهد راه ابریشم نوین مهم‌ترین نمود جاه‌طلبی رهبران چین در هزارهٔ نوین و نماد فاز نوینی از خواستهٔ چین برای ابرقدرت شدن است. نویسنده اعتقاد دارد که مهم‌ترین ابزار برای رسیدن این خواسته، بازآرایی اقتصاد جهانی و پذیرش پکن به‌عنوان مرکز نوین سرمایه‌داری و

1- Frankopan, Peter. The New Silk Road: The Present and Future of the World. Bloomsbury. 2018.
2- Simpfendorfer, Ben. The New Silk Road: How a Rising Arab World Is Turning Away from the West and Rediscoveriing China. Palgrave, 2009.
3- Griffiths, Richard T. The New Silk Road: Challenge and Response. Hipe Publication, May, 2019.
4- Mendes, Carmen Amado. China's New Silk Road: An Emerging World Order. Routledge, 2018.
5- Maçães, Bruno. Belt and Road: A Chinese World Order. Hurst, March, 2019.

جهانی‌سازی است. ماچاس با تأکید بر توفیقات پکن به‌دنبال پاسخ به این پرسش است که راه ابریشم نوین تنها دربارهٔ سود مالی است یا اعمال قدرت ورای مرزها؟ همچنین وی نشان می‌دهد که این کلان‌پروژه پیش‌درآمد دستهٔ نوینی از ارزش‌های سیاسی جهانی خواهد بود. دیگر کتاب مهم **«کلان استراتژی چین: دوختن راه ابریشم نوین به برتری جهانی»** نوشتهٔ سرور کاشمری است.[1] نویسنده اعتقاد دارد که در "بازی بزرگ سدهٔ ۲۱ میلادی" برای دستیابی رهبری و نفوذ در آسیا، چین با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در زیرساخت‌ها و راه‌اندازی شبکهٔ تولید – مصرف، از آمریکا پیشی گرفته است. کاشمری تعین این پیشی گرفتن را در راه‌اندازی راه ابریشم نوین می‌جوید. وی استدلال می‌کند که ایالات متحدهٔ آمریکا فرصت کمی برای سازگاری با جهانی نوپدید خواهد داشت که قواعد آن به‌گونهٔ فزاینده‌ای از سوی چین شکل گرفته است. مهم‌تر اینکه مخالفت آمریکا با ابتکار کمربند و جاده شکست خواهد خورد و هم ازاین‌رو، باید چارهٔ نوآورانه‌ای در برخورد با چین بجوید. گرچه آمریکا توان لازم برای پدید آوردن ضداستراتژی کارا و پایا را ندارد، با این حال، هنوز نیرومندترین قدرت جهانی با اتحادهای جهانی است که می‌تواند کلان استراتژی راه ابریشم چین را ناکام گذارد. بدین ترتیب، راه ابریشم نوین را به‌مثابهٔ هستهٔ بنیادین سیاست خارجی چین در دوران شی چین در مرکز نیمی از جهان قرار داده و از نفوذ آمریکا در جهان پساجنگ سرد لیبرال خواهد کاست. کاشمری به‌درستی راه ابریشم نوین را کلان‌پروژه‌ای فراتر از دسته‌ای از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی دیده و آن را کلان استراتژی برای ساختن نظم نوین جهانی بر پایهٔ مدل حکومتی و نهادهای مالی چینی می‌بینند. کیشور محبوبانی در کتاب خود **«آیا چین پیروز شده است؟ چالش چینی بر برتری آمریکایی»**[2] بر رقابت ژئوپولیتیکی میان چین و آمریکا در سدهٔ بیست‌ویکم میلادی تمرکز می‌کند. وی بر ضعف و قوّت‌ها و همچنین ویژگی‌های بنیادین این دو ابرقدرت دست می‌گذارد. به باور محبوبانی این دو هماورد که در دو سوی اقیانوس آرام قرار گرفته‌اند، به‌نظر می‌رسد که همدلی کمی نسبت به یکدیگر داشته‌اند. محبوبانی همچنین استدلال می‌کند که این دو، شیوهٔ متفاوتی را در چنین رقابت ژئوپولیتیکی برگزیده‌اند: اگر آمریکا به آزادی ارزش می‌دهد، چین آزادی از آشوب را ارزش می‌بیند؛ اگر آمریکا فریبکاری استراتژیک را می‌جوید، چین بردباری و شکیبایی را پی می‌گیرد؛ اگر آمریکا یک جامعهٔ نابرابری دیرپاست، چین یک جامعه شایسته‌سالار است و اگر آمریکا چندجانبه‌گرایی را ترک کرده، چین به آن خوشامد گفته است. دیگر کتاب مهم **«یک کمربند یک جاده: راهپیمایی طولانی چین به‌سوی ۲۰۴۹»** نوشتهٔ مایکل گلنتز، رابرت راس و گوین دوئرتی است.[3] این کتاب ابتکار یک کمربند یک جاده را ابتکار چینی

1- Kashmeri, Sarwar A. China's Grand Strategy: Weaving a New Silk Road to Global Primacy. Praeger, July, 2019 .
2- Mahbubani, Kishore. Has China Won? The Chinese Challenge to American Primacy. Illustrated, March 31, 2020
3- Glantz, Michael H. & Robert J Ross & Gavin G Daugherty. One Belt One Road: China's Long March Toward 2049. Sumero Press Inc. April 2019.

برای دادوستد جهانی و نوسازی زیرساختی توصیف کرده و آن را برنامه‌ای برای یاری کشورهای درحال توسعه برای رسیدن به توسعهٔ اقتصادی می‌بینند. هر کشوری که در مسیر این کلان‌پروژه است، روایت ویژه‌ای از پشتیبانی چین برای پروژه‌های زیرساختی خود دارد. چین با فراهم کردن وام‌های کلان، مواد ساختمانی و نیروی کار برای این کشورها، نفوذ خود را گسترش می‌دهد. به بیان دیگر، این کلان‌پروژه یک بازی برد - برد است. نویسندگان همچنین پیامد سیاست "اول آمریکا" ترامپ و تصمیمات انزواجویانهٔ آن بر این کلان استراتژی چین و خلأ ژئوپولیتیکی حاصل از آن را دنبال می‌کنند. کوتاه اینکه کتاب مذکور دامنه و حوزهٔ چرخش موازنهٔ جهانی قدرت را از دریچهٔ یک کمربند یک جاده دنبال می‌کند. کتاب مهم بعدی «**استراتژی‌های چین در ابتکار کمربند و جاده**» نوشتهٔ پل ابرل و آرتور تافرو است.[1] نویسندگان ضمن برشمردن طرح‌های گوناگون راه ابریشم نوین، ظرفیت‌ها و چالش‌های پیش‌روی استراتژی‌های چین را برمی‌شمرند. در این کتاب تنها بر روی چین تمرکز نمی‌کنند و در عوض پیامدهای این کلان‌پروژه را در دیگر کشورها نشان می‌دهند. دیگر کتاب جدید «**راه نوین امپراتور: چین و پروژه برای سده**» نوشتهٔ جاناتان هیلمن،[2] رئیس پروژهٔ «بازپیوند آسیا»[3] در مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی[4] است. هیلمن در کتاب خود داده‌های بی‌شمار، دست اول و به‌روزی را دربارهٔ کلان‌پروژه راه ابریشم نوین فراهم کرده است. هیلمن بر نقش مهم شی در شکل‌گیری این پروژه تأکید دارد. گرچه وی آن را پروژه‌ای جاه‌طلبانه خوانده است، نویسنده اما این پروژه را مبهم‌ترین و پرسوءتفاهم‌ترین پروژهٔ ژئواکونومیک نیز می‌داند. گرچه پکن این کلان‌پروژه را تنها اقتصادی و برای ارتقای توسعهٔ جهانی معرفی کرده، هیلمن اما آن را مسیری از پیش طراحی‌شده برای چیرگی جهانی می‌بیند. وی اعتقاد دارد که چین در حال تکرار اشتباه دیگر قدرت‌های بزرگ پیشین است و فشار برای مرکزیت جهانی را برای پکن پرخطر می‌بیند. سرانجام اینکه، هیلمن استدلال می‌کند که اگر چین در پیشبرد این کلان‌پروژه کامیاب شود، جهان را از نو خواهد ساخت و خود را مرکز این نظم نوین قرار می‌دهد. توماس زیمرمن در گزارش خود «**راه ابریشم نوین: چین، آمریکا و آیندهٔ آسیای میانه**»[5] در مرکز همکاری بین‌المللی[6] در دانشگاه نیویورک به پیامدهای راه ابریشم نوین پرداخته است.[7] زیمرمن می‌نویسد که راه ابریشم نوین با وجود همسانی با راه ابریشم باستانی، تنها راه بازرگانی و

1- Eberle, Paul & Arthur Tafero. China Strategies in the Belt and Road Initiative. (Belt and Road Series). Independently published. May 1, 2019.
2- Hillman, Jonathan E. The Emperor's New Road: China and the Project of the Century. Yale University Press, September 2020.
3- Reconnecting Asia Project
4- Center for Strategic and International Studies (CSIS)
5- Zimmerman, Thomas. The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia. Center on International Cooperation, New York University.
6- International Cooperation
7- Zimmerman, Thomas. The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia. Center on International Cooperation, New York University.

تجارت نیست. این استراتژی چندسویه، عرصه‌های گوناگونی از سیاست و اقتصاد داخلی چین را دربر می‌گیرد. به نوشتهٔ زیمرمن، راه ابریشم نوین از سوی حلقه‌های سیاستگذاری کلان چینی، همچو تلاشی برای موازنهٔ سیاست آمریکایی چرخش به‌سوی آسیا[1] و خنثی کردن کوشش‌های آمریکا برای چیرگی بر منطقه دیده می‌شود. سرانجام اینکه بانک جهانی، کتاب مهمی با عنوان «**اقتصاد کمربند و جاده: فرصت‌ها، ریسک‌های دالان‌های حمل‌ونقل**» فراهم کرده است.[2] در این پژوهش که توسط گروهی از اقتصاددانان بانک جهانی به سرپرستی میشل روتا[3] انجام گرفته است، این ابتکار را از نظر اقتصادی تحلیل کرده‌اند. در این کتاب شکاف میان دالان‌های این ابتکار بررسی شده‌اند و هزینه و پیامدهای اقتصادی پیشرفت‌های زیرساختی پیشنهادشده توسط ابتکار کمربند و جاده را نشان می‌دهند. همچنین این گروه از اقتصاددانان نهادها و سیاست‌های اصلاحی را مشخص کرده‌اند که سبب افزایش رفاه و کاهش ریسک برای مشارکت اقتصادی می‌شوند.

پژوهشگران یادشده متغیرهای تأثیرگذار بر روندهای راه ابریشم نوین را بررسی و تحلیل کرده‌اند. نقطهٔ کانونی این نوشته‌های مهم، مستقیم یا غیرمستقیم، بر رقابت ژئوپولیتیکی چین و آمریکا و تأثیر راه ابریشم نوین بر دستیابی به برتری جهانی تمرکز دارند. با وجود چنین ادبیات پیشینی و جایگاه پراهمیت راه ابریشم نوین، نوشته‌های اندکی را می‌توان دربارهٔ پیامدهای سترگ کمربند راه ابریشم نوین بر آسیای غربی همراه با جزییات گسترده و بررسی ژرف یافت. حتی در اندک نوشته‌هایی که به این مسئله به‌صورت جسته و گریخته پرداخته‌اند، این کمربند تنها به‌عنوان مسیری مفروض از چین تا آسیای غربی پذیرفته شده و اشاره‌ای به دالان‌های راه ابریشم نوین نمی‌توان یافت. در راستای پر کردن این خلأ پژوهشی، کتاب پیش‌رو با نگاهی جامع و بررسی ژرف تمامی عوامل و روندهای تأثیرگذار بر راه ابریشم نوین را عمل خواهند کرد. همچنین در کتاب پیش‌رو تأثیر هر دالان زمینی کمربند و همچنین جاده دریایی بر منافع سیاسی، فرهنگی و اقتصادی ایران و امنیت ملی کشور بیان خواهد شد. در کشورمان نیز پژوهشی در این قالب و با این هدف عملیاتی تألیف نشده است و این کتاب نخستین گام و زمینه‌ساز پژوهش‌های آینده در حوزهٔ مطالعاتی راه ابریشم نوین باشد.

ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه

چارچوب نظری کتاب پیش‌رو بر خوانشی سه‌حوزه‌ای و سه‌سطحی از ژئوپولیتیک استوار است. ژئوپولیتیک در پی تحلیل تأثیرات جغرافیا بر سیاست است. ژئوپولیتیک دربارهٔ چگونگی تأثیر عوامل جغرافیایی بر روابط میان دولت‌ها و تلاش برای سلطهٔ جهانی بحث می‌کند.[4] همچنین ژئوپولیتیک

1- Pivot to Asia
2- World Bank. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. August 2019
3- Michele Ruta
4- Foster, John B., The New Geopolitics of Empire, 57 Monthly Rev. 8 (2006), p.1.

خوانش و کنش فضایی روابط بین‌الملل است، به‌گونه‌ای که سیاست جهانی، منطقه‌ای و محلی بعد ژئوپولیتیک داشته باشند.[1] از این‌رو، ژئوپولیتیک قدرت، جغرافیا و نظم سلطهٔ جهانی را به هم پیوند می‌زند. نکته اینکه ژئوپولیتیک از طریق پیوند زدن جغرافیای فیزیکی با کشمکش بر سر قدرت، آبشخور تصورات استراتژیک نیز می‌شود؛ تصوراتی که راهنمای سیاست‌ها و خط‌مشی کشورها خواهد بود. گذشته از این، ژئوپولیتیک بر نقش محدودیت‌ها و فرصت‌های جغرافیایی در اجرای سیاست تأکید دارد. چنین مجموعه‌ای از تهدیدها و فرصت‌ها، خود نیز دارای جنبه‌های سیاسی، فرهنگی و اقتصادی است. از این دیدگاه، نظریهٔ محی‌الدین مصباحی چارچوب نیرومندی را برای تکامل و پویایی راه ابریشم نوین فراهم می‌کند. این چارچوب، دیدگاه سه‌گانه‌ای از سیستم بین‌الملل را «با سه ساختار متمایز سیاسی - نظامی، هنجاری - اجتماعی و اقتصادی» ارائه می‌دهد.[2] چنین چارچوبی از پیوند این سه ساختار با عوامل جغرافیایی نشان می‌دهد که ردپای ریشه‌ها و پیامدهای این کلان‌پروژه را می‌توان در سه حوزهٔ ژئوپولیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح "بین‌المللی"، "منطقه‌ای" و "داخلی" یافت. (جدول ۱). به این‌ترتیب، چارچوب نظری پیش‌رو نقشِ بزنگاه‌های مهم تاریخی، نیروها (داخلی/ خارجی) و بازیگران (تصمیم‌گیران/ نخبگان/ نهادها) را نشان می‌دهد که نقشی کلیدی در مسیر راه ابریشم نوین بازی می‌کنند (جدول ۱).

جدول ۱ چارچوب نظری

سطح/ حوزه	ژئوپولیتیک	ژئواکونومی	ژئوکالچر
بین‌المللی			
منطقه‌ای			
ملی			

جدول بالا نمایانگر اهمیت عوامل ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در راه‌اندازی و سویهٔ دالان‌های زمینی (کمربند) و جاده دریایی راه ابریشم نوین است. این اهمیت اما دوسویه خواهد بود. از یکسو این عوامل را می‌توان پیشرانِ راه‌اندازی و سویهٔ راه ابریشم نوین دید و از سوی دیگر، می‌توان پیامدها و تأثیرات راه‌اندازی و گسترش این دالان‌ها و جاده دریایی در این سه حوزه و سه سطح یافت. به بیان دیگر، عوامل ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی سبب شکل‌گیری شاهراه‌ها و سویه‌های آنها می‌شوند.

1- Ibid. p. 164.
2- Mesbahi, Mohiaddin, Free and Confined: Iran and the International System. (Spring 2011). Iranian Review of Foreign Affairs, 5 (2): 9-34.

از سوی دیگر راه‌اندازی این شاهراه‌ها، پیامدهای ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در این سه سطح خواهند داشت. این دوسویگی تأثیر راه و ژئوپولیتیک را می‌توان "ژئوپولیتیک راه"[1] نامید. به سخن دیگر، ژئوپولیتیک راه به درهم‌تنیدگی و برهم‌کنش[2] ژئوپولیتیک و راه استوار است. در اینجا ژئوپولیتیک در معنای عام به‌کار می‌رود و دربردارندهٔ دیگر حوزه‌های ژئوکالچر و ژئواکونومیک هم هست. کوتاه اینکه، ژئوپولیتیک راه به نقش عوامل ژئوپولیتیکی در شکل‌گیری و سویهٔ راه، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی اشاره دارد و از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی راه بر چیدمان ژئوپولیتیکی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند.

ژئوپولیتیک راه تنها در عرصهٔ نظری محدود نمی‌شود و در عوض مفهومی است که سویه‌های کنش و عاملیت دولت‌ها را نشان می‌دهد. چنین درهم‌تنیدگی نظر و کنش را باید در عرصهٔ "دیپلماسی راه"[3] دید. مفهوم دیپلماسی راه به برهم‌کنش شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با دیپلماسی اشاره دارد. از یکسو، دیپلماسی راه به نقش کنش‌های دیپلماتیک در شکل‌گیری و سویهٔ راه، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی می‌پردازد و از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی راه بر دیپلماسی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند. به سخن دیگر، شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بافتاری را برای کنش‌ورزی دیپلماسی فراهم می‌کند و در سوی مقابل، دیپلماسی به راه‌اندازی یا عدم شکل‌گیری شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی می‌انجامد.

در کنار دو مفهوم ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه، باید بر اهمیت قدرت ژئواکونومیک راه ابریشم نوین نیز اشاره کرد. ادوارد لوتواک در نوشته ۱۹۹۰ خود، "از ژئوپولیتیک تا ژئواکونومی"، با طرح مفهوم "ژئواکونومی" اظهار می‌دارد، "ژئواکونومی... بهترین اصطلاحی است که می‌توانم به آن فکر کنم تا مخلوط منطق رقابت سیاسی با روش‌های تجارت را توصیف کند - یا همان‌گونه که کلاوزویتس نوشته بود، منطق جنگ با دستور زبان تجارت." [4] لوتواک بر آن است که همان منطقی که زمینه‌ساز درگیری نظامی است به تجارت بین‌المللی نیز مربوط می‌شود و ازاین‌رو، بر این امر که آینده رقابت ژئوپولیتیک در حوزه اقتصادی گسترش خواهد یافت تأکید دارد. با این حال، ژئواکونومی را نباید در نقطه مقابل مفهوم ژئوپولیتیک دید، بلکه این دو مفهوم درهم تنیده هستند. ریچارد نیکسون، رئیس‌جمهور پیشین امریکا، به‌درستی بیان داشت: "برخی ادعا می‌کنند که با پایان یافتن جنگ سرد، اهمیت قدرت اقتصادی و" ژئو-اکونومی" از قدرت نظامی و ژئوپولیتیک سنتی پیشی گرفته است. آن‌ها می‌گویند که آمریکا باید شمشیرهای خود را نه به گاوآهن، بلکه به ریزتراشه‌ها، بکوبد!"[5] در واقع، قدرت اقتصادی و

1- Road Geopolitics
2- Reciprocity
3- Road Diplomacy
4-Luttwak, Edward N. (1990). "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce". The National Interest (20): 17–23.
5-Nixon, Richard (January 15, 1992). Seize the Moment: America's Challenge in a One-superpower World (First ed.). Simon & Schuster.

ابزارهای ژئواکونومیک با مشارکت در یک اقتصاد قوی، ایجاد سیاست‌های اقتصادی بین‌المللی موثر، و کاربرد ابزارهای اقتصادی در دستیابی به اهداف ژئوپولیتیکی، امنیت ملی یک کشور را تقویت می‌کند. رابرت دی بلکول و جنیفر هریس نیز ژئواکونومی را "کاربرد ابزارهای اقتصادی برای ارتقاء و دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپولیتیکی؛ و تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر کشورها بر اهداف ژئوپولیتیک یک کشور" بیان داشته‌اند.[۱] از این دریچه، ژئواکونومی به "کاربرد ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد اهداف ژئوپولیتیک" اشاره دارد.[۲] کوتاه اینکه، ژئواکونومی بررسی چگونگی تعامل و برهم‌کنش ژئوپولیتیک و اقتصاد در روابط بین‌الملل است. از این منظر، جذابیت سرمایه‌گذاری و ظرفیت اعمال قدرت نرم که چین در طرح کمربند و جاده نمود یافته به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده قدرت ژئواکونومیک درنظر گرفته می‌شود. در واقع، راه ابریشم نوین مهم‌ترین نمود و نماد قدرت ژئواکونومیکی در جهان پیش‌روست.

نکتهٔ مهم اینکه ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه مربوط به کلان‌پروژهٔ راه ابریشم، در آسیای غربی بزرگ[۳] عمل می‌کند. به سخن دیگر، صحنهٔ برهم‌کنش این دو مفهوم در منطقهٔ پهناوری دربردارندهٔ آسیای میانه، خاورمیانهٔ عربی، ایران، ترکیه، پاکستان، افغانستان و قفقاز است. ایران که در قلب خاورمیانهٔ بزرگ یا اویکومن[۴]، ناحیه‌ای میان نیل و وخش (آمودریا یا جیحون) همواره قرار داشته است، خود را همچو دژ شرق نزدیک می‌بیند.[۵] این منطقه دارای سه حوزهٔ درهم‌تنیده، ولی متمایز ژئوپولیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی بود. آسیای غربی واجد ویژگی‌های مشترک تاریخی تعیین‌کننده است. عدم ثبات حکومت‌ها، ناپایداری نخبگان حاکم و ناامنی درون کشورهای منطقه، نقش مهمی در شکل‌گیری پویایی امنیت منطقه‌ای ایفا کرده است.[۶] کشورهای این منطقه که همگی به استثنای ایران، یا پیامد توافقنامهٔ ۱۹۱۶ سایکس - پیکو یا برآمده از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی هستند، واجد رژیم‌های ناامن و بی‌ثبات پسااستعماری شدند. ویژگی بارز چنین دولت‌هایی فقدان هویت دولتی، هویت ملی و هویت رژیم بود. به بیان دیگر، از مرز آسیای میانه با چین و رودخانهٔ سند تا کانال سوئز و تنگهٔ بسفر، تنها ایران است که کشوری واقعی محسوب می‌شود.[۷] فقدان دولتی قوی در این منطقه، بر سیاست امنیتی منطقه‌ای تأثیر گذاشته است. گذشته از این، همتافته‌ای پیچیده از رقابت‌های ایدئولوژیک، تقسیم‌بندی‌های مذهبی - قومی، سیاست‌های نفتی، اختلاف‌های مرزی و رهبری

1-Blackwill, Robert D.; Harris, Jennifer (2016). War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft (1 ed.). Cambridge, MA: Belknap Press. p. 20.
2- Chatham House. "What is Geoeconomics" (PDF). Chatham House. Chatham House. Retrieved 9 August 2020.
3- the Greater West Asia
4- Oikoumene
5- Reisinezhad, Arash. 2018. The Shah of Iran, the Iraqi Kurds, and the Lebanese Shia. Palgrave-Mac-Millan.
6- Buzan, Barry and Ole Waver. Regions and Powers: The Structure of International Security. (Cambridge University Press, 4 Dec 2003). P.187.
7- Kaplan, Robert. D. The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate, Random House Trade Paperbacks; Reprint edition (September 10, 2013).

منطقه‌ای، پیشران‌های سیاسی - امنیتی منطقه‌ای بوده‌اند. آسیای غربی بزرگ همچنین تحت تأثیر رقابت پیوسته و سنگین بین‌المللی جنگ سرد قرار گرفت. پس از جنگ جهانی دوم، خاورمیانه به‌سرعت به سومین جبههٔ جنگ سرد (ورای اروپا و آسیای شرقی) بدل شد. پویایی سیاست منطقه‌ای در الگوهای ژرف، دیرپا و شدید "دشمنی - دوستی"[1] مانند دشمنی ایرانی - عربی، ترکی - ارمنی، ترکی- کردی، پاکستانی - هندی، شیعی - سنی، و یهودی - مسلمان پدیدار شده و چنان نیرومند و پایدار است که نه ایالات متحدهٔ آمریکا، نه چین و نه روسیه، توان کنترل مؤثر بر آن را نخواهند داشت. در زمانهٔ کنونی، آسیای غربی بزرگ که عمق استراتژیک نقش‌آفرینی ژئوپولیتیکی و کنشگری ایران است، از فقدان نهادهای امنیتی – سیاسی –اقتصادی -فرهنگی باثبات، کارا و پایا رنج می‌برد. گرچه سازمان همکاری‌های شانگهای[2] از قابلیت زیادی برخوردار است، هنوز تا شکل‌گیری سازمانی همچون ناتو راه درازی در پیش خواهد بود. هم ازاین‌رو، اهمیت استراتژیک راه ابریشم نوین برای ایران در ژئوپولیتیک اوراسیا را می‌توان از آن جنبه دید که این شاهراه در کنار سویه‌های سیاسی – امنیتی – نظامی و اقتصادی - تجاری، حامل نیروهای ژئوکالچرال با تأکید بر ظرفیت تمدنی و هویتی ایران در آسیای غربی بزرگ است. چنین ظرفیتی شاید به ترتیبات امنیتی – سیاسی - اقتصادی آسیایی و نظم منطقه‌ای باثبات در این منطقه بینجامد.

به این‌ترتیب، چارچوب نظری پیش‌رو نقشِ بزنگاه‌های مهم تاریخی، کنشگران (داخلی/ خارجی) و بازیگران (تصمیم‌گیران/ نخبگان/ نهادها) را نشان می‌دهد که نقشی کلیدی در مسیر پیشران‌های راه ابریشم نوین بازی می‌کنند. چنین چارچوبی همچنین نشان می‌دهد که ردپای پیامدهای راه‌اندازی دالان‌های راه ابریشم نوین را می‌توان در سه حوزهٔ ژئوپولیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح "بین‌المللی"، "منطقه‌ای" و "ملی" یافت.

روندپژوهی

روش‌شناسی هر پژوهش از بخش‌های بنیادی آن به‌شمار می‌رود. در واقع روش‌شناسی[3]، هستی‌شناسی[4] و معرفت‌شناسی[5]، مثلث محوری هر نوشته و پژوهش را نشان می‌دهند که به آن متاتئوری[6] نیز گفته می‌شود. روش‌شناسی وسیلهٔ شناخت هر علم است و بدون تردید روش‌های متناسب با موضوع مورد پژوهش، دستاوردهای مهم‌تری را برای پژوهش فراهم می‌کند. مهم‌تر آنکه روش پژوهش دید شفاف و جامعی به پژوهشگر می‌دهد و در انتخاب داده‌های مؤثر به او یاری می‌رساند.

1- Buzan, Barry and Ole Waver. Regions and Powers: The Structure of International Security. (Cambridge University Press, 4 Dec 2003). p.187.
2- The Shanghai Cooperation Organization – SCO
3- methodology
4- ontology
5- epistemology
6- meta-theory

تحلیل کتاب پیش‌رو بر روش روندپژوهی[1] استوار است. روند به دگرگونی‌های منظم و پیوستهٔ داده‌ها در بستر زمان گفته می‌شود. این روش نخستین بار توسط تئودور جی گوردن[2] در میانهٔ دههٔ ۱۹۹۰ بیان شد.[3] در این روش، روند تحت تأثیر توالی رویدادها قرار می‌گیرد و منظور از رویدادها نیز، رخدادهای مهمی هستند که برآمدن آنها شاید در شکل‌گیری آینده نقش مهمی ایفا کند. بر این اساس، روندها زنجیرهٔ مستمر رویدادها هستند که هم وضعیت کنونی را مشخص می‌کنند و هم از موقعیت‌های احتمالی آینده خبر می‌دهند.[4]

روش تحلیل تأثیر روند برخلاف رویکردهای صرف تاریخی، تأثیر وقایع بی‌سابقه در آینده و احتمال تغییر روندها بر پایهٔ رخدادهای جریان‌ساز را مدنظر قرار می‌دهد و از سوی دیگر صرفاً بر پایهٔ پیش‌بینی‌های برخاسته از نظریات شخصی تحلیلگران بنا نشده است. در این میان تحلیل روند، به دلایل شکل‌گیری روند، پیشران‌های تأثیرگذار، پیامدهای روند، فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌رو و سرانجام سیاست‌های پیشنهادی می‌پردازد. روش مزبور متناسب‌ترین روش برای تجویزهای سیاستگذاری در مورد راه ابریشم نوین است. روندپژوهی به جهت‌دهی داده‌های خام، پردازش و شناخت روابط میان آنها اشاره دارد. مهم‌ترین این داده‌های خام رخدادها هستند که سویهٔ مقدماتی روندها را نشان می‌دهند. جای شگفتی نیست که مفهوم روند (تغییرات پیوسته و منظم داده‌ها در بستر زمان) با رویداد در هم تنیده است. به بیان دیگر معنای روند با ترتیب زمانی رخدادها همبسته خواهد بود. با این‌حال، ترتیب زمانی رخدادها باید از الگوی آشکاری با رابطه‌ای روشن و با قابلیت توجیه عِلّی و معلولی پیروی کند تا روند خوانده شود. از این دیدگاه روندهای تأثیرگذار بر راه ابریشم نوین، به الگوی ذهنی ترتیب زمانی دسته‌ای از رخدادها و روابط علّیِ میان آنان اشاره دارد.

برای نشان دادن پیدایش، پویایی و فرگشت ایران، کتاب پیش‌رو بر سویه‌های راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران، منابع و داده‌های دست اول و معتبر استوار است. منبع اصلی در مسیر این پژوهش منابع مکتوب، اسناد و گزارش‌های استراتژیک هستند. از این‌رو، در پژوهش حاضر با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و جمع‌آوری داده‌های منتشرشدهٔ اینترنتی، به تبیین و تحلیل روندهای حاکم بر راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر ژئوپولیتیک آسیای غربی و منافع ملی ایران پرداخته‌ایم.

1- Trend Impact Analysis
2- Theodore Jay Gordon
3- Gordon, T. (1994). Trend impact analysis. Futures Research Methodology, 1–21.
4- Ibid.

ساختار کتاب

کتاب پیش‌رو مسیرهای کمربند و جاده راه ابریشم نوین و تـأثیر آن بـر امنیـت ملـی ایـران را بررسـی می‌کند. برای انجام دادن این مهم، کتاب ساختاری هشت‌بخشی یافته است. در بخش نخسـت، پیشـینهٔ راه ابریشم باستانی بررسی می‌شود؛ بخش دوم، رخدادهای تأثیرگذار بر سویه و پویایی راه ابریشم نـوین را دربر دارد؛ بخش سوم کنشگران مؤثر در شکل‌گیری مسیرهای راه ابریشم نوین را نشان مـی‌دهـد؛ در بخش چهارم زوایای راه ابریشم نوین با تکیه بر ژئوپولیتیک راه و سیاست‌های کنشگران بیان مـی‌شـود؛ بخش پنجم، روندهای برآمده از راه ابریشم نوین را نشان می‌دهد؛ بخش ششم، به دالان‌های شـش‌گانـهٔ کمربند زمینی اختصاص یافته است. هر دالان با جزییاتی که برای نخستین بار، در کتاب حاضـر مطـرح می‌شود، توصیف و پیشران‌های آنها بیان خواهد شد و سرانجام پیامـدهای آن را بـر امنیـت ملـی ایـران بررسی خواهیم کرد؛ در بخش هفتم، مطلوبیت دالان‌ها به‌واسطهٔ خوانش نوینی از بنیادهـای تـاریخی - جغرافیایی منافع ملی بیان می‌شود؛ در واپسین بخش یعنی بخش هشتم، کتاب با تکیـه بـر دیپلماسـی راه، سیاست‌هایی کارا را برای اثرگذاری بر سویه و پویایی دالان‌های راه ابریشم نوین پیشنهاد مـی‌دهـد. کوتاه آنکه، در کتاب پیش‌رو به‌گونهٔ منسجم و روشمندی، روایت دست اول و بی‌پیشینه‌ای از راه ابریشم نوین و پیامدهای آن بر امنیت ملی ایران مطرح خواهد شد.