



Article Type: Research paper

Eurasia and the Redefinition of Global Influence in the Post-American Era: The Role of the North–South Corridor and the Belt and Road Initiative

* Zarin Mousavi

Ph.D. Student in Political Science, Department of Philosophy and Political Science, Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia.

Article Info.

Received: 12/09/2025

Accepted: 04/12/2025

Available Online: 11/9/2025

Keywords:

Eurasian geopolitics, North–South Corridor, global balance of power, U.S. hegemonic decline, Belt and Road Initiative.

* Corresponding Author:

Zarin Mousavi

Address: Ph.D. Student in Political Science, Department of Philosophy and Political Science, Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia.

E-mail:

1209129@edu.rut-miit.ru

Abstract

Recent structural transformations in the global order and the relative decline of U.S. hegemony have underscored the necessity of rethinking theories of balance of power and approaches to regional geopolitical analysis. Within this framework, Eurasia, as a vital geostrategic axis, plays a decisive role in redefining mechanisms of influence and redistributing global power. Drawing upon theoretical perspectives of hard and soft power, balance of power, and multipolar order, this article examines the role of major transportation and infrastructure projects—particularly the International North–South Transport Corridor (INSTC) and the Belt and Road Initiative (BRI)—in reshaping global power dynamics. The central research question is how these projects, beyond their economic and commercial dimensions, function as strategic instruments that enhance the capacities of regional powers while constraining the traditional influence of the United States. The research methodology is based on geopolitical document analysis and the study of policies, international agreements, and transit projects. Findings indicate that the INSTC, by significantly reducing transportation costs and time, has created substantial economic and geopolitical opportunities for India, Iran, Russia, and Azerbaijan, enabling these states to play a more active role in redistributing regional power and strengthening their strategic positions. Meanwhile, the BRI, encompassing over 140 countries and involving extensive investments in transit and logistical infrastructure, has consolidated and deepened China's influence within the framework of the emerging multipolar order. These projects not only serve as economic drivers but simultaneously operate as strategic geopolitical instruments capable of redefining traditional mechanisms of global influence and enhancing the agency of regional actors in shaping a multipolar order. Accordingly, Eurasian infrastructure projects have emerged as decisive factors in global power politics, facilitating the redistribution of influence among regional and extra-regional actors, and producing tangible changes in the geopolitical architecture of Eurasia and the reconfiguration of global lines of influence.

How to Site:

Mousavi, Zarin. (2025). Eurasia and the Redefinition of Global Influence in the Post-American Era: The Role of the North–South Corridor and the Belt and Road Initiative. *The Fundamental and Applied Studies of the Islamic World*, 7(3), 422-442.



Authors retain the copyright and full publishing rights.

Published by Iranian Association of Geopolitics. This article is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

اوراسیا و بازتعریف نفوذ جهانی در عصر پس‌آمریکا: نقش کریدور شمال جنوب و ابتکار کمربند و جاده

* زرین موسوی

دانشجوی دکتری علوم سیاسی، دانشکده فلسفه و علوم سیاسی، دانشگاه دولتی حمل‌ونقل، مسکو، روسیه.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۲۱ شهریور ۱۴۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۳ آذر ۱۴۰۴

تاریخ انتشار: ۲۰ آذر ۱۴۰۴

چکیده

تحولات ساختاری اخیر در نظم جهانی و روند افول نسبی هژمونی ایالات متحده، ضرورت بازاندیشی در نظریه‌های توازن قدرت و رویکردهای تحلیل ژئوپلیتیک منطقه‌ای را برجسته کرده است. در این چهارچوب، اوراسیا به‌عنوان یک محور ژئواستراتژیک حیاتی، نقش تعیین‌کننده‌ای در بازتعریف سازوکارهای نفوذ و بازتوزیع قدرت جهانی ایفا می‌کند. این مقاله با تکیه بر چهارچوب‌های نظری قدرت سخت و نرم، توازن قدرت و نظریه نظم چندقطبی، نقش پروژه‌های کلان حمل‌ونقل و زیرساختی، به‌ویژه کریدور شمال-جنوب (INSTC) و ابتکار کمربند و جاده (BRD)، در تغییر پویایی‌های قدرت جهانی را بررسی می‌کند. مسئله اصلی تحقیق، تحلیل این است که چگونه این پروژه‌ها، فراتر از ابعاد اقتصادی و تجاری، به‌عنوان ابزارهای استراتژیک، ظرفیت‌های قدرت‌های منطقه‌ای را تقویت و نفوذ سنتی ایالات متحده را محدود می‌کنند. روش پژوهش مبتنی بر تحلیل ژئوپلیتیک اسنادی و مطالعه سیاست‌ها، توافقات بین‌المللی و پروژه‌های ترانزیتی است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که کریدور شمال-جنوب با کاهش محسوس هزینه و زمان حمل‌ونقل توانسته فرصت‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی قابل توجهی برای هند، ایران، روسیه و آذربایجان ایجاد کند و این کشورها را قادر سازد تا نقش فعال‌تری در بازتوزیع قدرت منطقه‌ای و تقویت جایگاه استراتژیک خود ایفا کنند. از سوی دیگر، ابتکار کمربند و جاده با پوشش بیش از ۱۴۰ کشور و سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زیرساخت‌های ترانزیتی و لجستیکی، نفوذ چین را در چهارچوب نظم چندقطبی نوین تثبیت و عمیق کرده است. این پروژه‌ها نه تنها به‌عنوان محرک‌های اقتصادی عمل می‌کنند، بلکه هم‌زمان به ابزارهای راهبردی ژئوپلیتیک تبدیل شده‌اند که قادر به بازتعریف سازوکارهای سنتی نفوذ جهانی و افزایش توانمندی بازیگران منطقه‌ای در شکل‌دهی به نظم چندقطبی هستند. بر این اساس، پروژه‌های زیرساختی اوراسیا به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده در سیاست‌های قدرت جهانی ظهور یافته و فرایند بازتوزیع نفوذ میان بازیگران منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای را تسهیل می‌کنند، به گونه‌ای که همگان شاهد تغییرات ملموس در معماری ژئوپلیتیک قاره اوراسیا و بازتعریف خطوط نفوذ جهانی هستند.

کلیدواژه‌ها:

ژئوپلیتیک اوراسیا، کریدور شمال جنوب، توازن قدرت جهانی، افول هژمونی آمریکا، ابتکار کمربند و جاده.

* نویسنده مسئول:

زرین موسوی

نشانی: دانشجوی دکتری علوم سیاسی، دانشکده فلسفه و علوم سیاسی، دانشگاه دولتی حمل‌ونقل، مسکو، روسیه.

پست الکترونیک:

1209129@edu.rut-miit.ru

استناد به این مقاله:

موسوی، زرین (۱۴۰۴). اوراسیا و بازتعریف نفوذ جهانی در عصر پس‌آمریکا: نقش کریدور شمال جنوب و ابتکار کمربند و جاده. *مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام*، ۷(۳)، ۴۲۲-۴۴۲.

۱. مقدمه

گذار ساختاری نظام بین‌الملل در دو دهه اخیر، نشانه‌های آشکاری از کاهش تدریجی ظرفیت‌های هژمونیک ایالات متحده و حرکت به سوی نظامی چندقطبی را نمایان کرده است. براساس داده‌های بانک جهانی، سهم ایالات متحده از تولید ناخالص جهانی از حدود ۲۴ درصد در سال ۲۰۰۰ به کمتر از ۱۵ درصد در سال ۲۰۲۳ کاهش یافته است (World Bank, 2023). هم‌زمان، گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل از رشد سریع مراکز مالی و ارزی غیرغربی، از جمله افزایش نقش یوان چین و گسترش بلوک‌های اقتصادی نوظهور چون بریکس، خبر می‌دهد (UNCTAD, 2024). همچنین پژوهش‌های اخیر در حوزه روابط بین‌الملل نشان می‌دهد که کارآمدی ائتلاف‌های منطقه‌ای در آسیا، خاورمیانه و آمریکای لاتین، سهم ایالات متحده در مدیریت بحران‌های جهانی را محدود کرده است. در چنین بستری، قاره اوراسیا به دلیل موقعیت جغرافیایی بی‌بدیل، منابع عظیم انرژی، و شبکه گسترده مسیرهای ترانزیتی، به محور اصلی تحولات نظم جهانی تبدیل شده است. این منطقه که از دیرباز محل تلاقی تمدن‌ها و رقابت قدرت‌های بزرگ بوده، اکنون بار دیگر به میدان بازتعریف نفوذ جهانی در عصر پساآمریکا تبدیل شده است.

از منظر تاریخی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در جنوب جهانی عمدتاً با هدف استخراج منابع و خدمت به منافع امپراتوری‌های غربی طراحی و احداث می‌شدند. راه‌آهن‌های استعماری در هند، آفریقا و خاورمیانه نه برای پاسخگویی به نیازهای بومی، بلکه برای تسهیل صدور مواد خام به مراکز صنعتی غرب ساخته شده بودند (World Bank, 2023; UNCTAD, 2024). با این حال، موج جدید پروژه‌های فرامنطقه‌ای در اوراسیا تفاوتی بنیادین دارد؛ این پروژه‌ها علاوه‌بر کارکرد اقتصادی، به ابزارهای قدرت سخت و نرم تبدیل شده و ظرفیت بازیگران منطقه‌ای را برای تحدید نفوذ قدرت‌های سنتی، به‌ویژه ایالات متحده، تقویت می‌کنند.

در میان این پروژه‌ها، دو طرح بزرگ بیش از همه توجه تحلیلگران روابط بین‌الملل را برانگیخته است: کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده. کریدور شمال-جنوب که از سال ۲۰۰۰ با مشارکت ایران، روسیه و هند شکل گرفت، مسیرهای زمینی و دریایی را به‌گونه‌ای ترکیب می‌کند که سفر ۴۰ روزه کالا از بمبئی به مسکو از طریق کانال سوئز را به حدود ۱۵ تا ۲۰ روز کاهش می‌دهد و هزینه حمل را تا ۴۰ درصد پایین می‌آورد. این مسیر نه

فقط یک پروژه اقتصادی صرف، بلکه ابزاری ژئوپلیتیک برای روسیه در جهت چرخش به شرق و برای ایران فرصتی برای بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی خود در شرایط تحریم به شمار می‌رود (Sharma & Mishra, 2025: 225). از سوی دیگر، چین با طرح ابتکار کمربند و جاده، که از سال ۲۰۱۳ آغاز شد، در پی احیای جاده ابریشم تاریخی و ایجاد شبکه‌ای از کریدورهای زمینی و دریایی است که بیش از ۱۴۰ کشور را دربرمی‌گیرد. این ابتکار با توسعه مسیرهای جایگزین حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های فرامرزی و بنیان‌گذاری نهادهای مالی موازی نظیر «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی»^۱ عملاً قواعد اقتصاد جهانی را بازنویسی می‌کند (Sarieddine, 2023: 525-526). داده‌های جدید نشان می‌دهد که اجرای این طرح نه تنها موجب افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در کشورهای عضو می‌شود، بلکه سرمایه‌گذاران عمده‌ای از ایالات متحده، ژاپن و فرانسه را نیز به مشارکت در این شبکه ترغیب کرده است؛ روندی که الگوهای سنتی سرمایه‌گذاری جهانی را دگرگون کرده است (Nishitateno & Brown, 2025: 3-5).

تأثیر این پروژه‌ها صرفاً به کاهش هزینه یا زمان حمل کالا محدود نمی‌شود. اتصال ریلی و جاده‌ای میان چین و ایران، که زمان حمل‌ونقل را از ۴۰ روز دریایی به حدود ۱۵ روز زمینی رسانده است، استقلال کشورهای مسیر از خطوط دریایی تحت کنترل غرب را افزایش داده و شریان‌های اقتصادی جدیدی ایجاد کرده که می‌تواند توازن قدرت در اوراسیا را تغییر دهد (World Bank, 2023; UNCTAD, 2024). بدین ترتیب، کریدورهای زمینی نوین همچون کریدور شمال-جنوب و شبکه کمربند و جاده به چالشی مستقیم برای برتری مسیرهای دریایی بدل شده‌اند، مسیری که طی پنج قرن تحت سلطه قدرت‌های غربی قرار داشتند.

هم‌زمان با این تحولات، شاخص‌های هژمونی نشان می‌دهد که چین بسیاری از مؤلفه‌های قدرت یک هژمون اقتصادی را فعال کرده است. برتری تولیدی در حوزه‌های فناوری پیشرفته، انرژی‌های نو و شبکه‌سازی زیرساختی، همراه با نهادسازی مالی و حقوقی، موقعیت پکن را در معماری قدرت جهانی تقویت کرده است؛ به گونه‌ای که برخی پژوهشگران از شکل‌گیری یک «نظم دوقطبی چین-آمریکا» سخن می‌گویند (Sarieddine, 2023: 530). این روند در کنار کاهش تدریجی ظرفیت‌های ایالات متحده، از جمله تزلزل اتحادیه‌های سنتی و کاهش سهم آن در

1. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

زنجیره‌های تأمین جهانی، نشانه‌ای از بازتوزیع قدرت جهانی به سوی اوراسیاست.

با وجود این شواهد، بخش قابل توجهی از ادبیات علمی موجود، بر جنبه‌های اقتصادی این پروژه‌ها متمرکز است و کمتر به پیامدهای ژئوپلیتیک آن‌ها در بازتعریف خطوط نفوذ جهانی و توازن قدرت منطقه‌ای پرداخته است. پژوهش حاضر با تکیه بر چهارچوب‌های توازن قدرت، نظریه نظم چندقطبی و مفاهیم قدرت سخت و نرم می‌کوشد این خلأ را پر کند. پرسش اصلی این است که کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چگونه فراتر از کارکرد اقتصادی، به ابزارهای استراتژیک برای تقویت ظرفیت قدرت‌های منطقه‌ای و محدودسازی هژمونی ایالات متحده تبدیل می‌شوند. این مطالعه در پی پاسخ به این پرسش، در گام نخست، پروژه‌های کلان ترانزیتی اوراسیا را تحلیل می‌کند، سپس اثرات اقتصادی و ژئوپلیتیک آن‌ها بر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را بررسی می‌کند و در نهایت نقش این پروژه‌ها را در بازتعریف نفوذ جهانی در عصر پساآمریکا ارزیابی خواهد کرد. هدف نهایی آن است که نشان داده شود چگونه گذرگاه‌های جدید اوراسیا، با ایجاد شبکه‌های جایگزین و کاهش وابستگی به مسیرهای تحت سلطه غرب می‌توانند مرکز ثقل اقتصاد و سیاست جهانی را به سوی این قاره پهناور منتقل کنند.

۲. پیشینه پژوهش

باتوجه به گسترش شبکه‌های حمل و نقل بین‌المللی و اهمیت روزافزون این زیرساخت‌ها در تدوین سیاست‌های بین‌المللی و معادلات اقتصادی مناطق مختلف جهان، پژوهش‌های متعددی در سال‌های اخیر در این حوزه انجام شده و همچنان یکی از موضوعات پررونق در محافل علمی و خبری است. از میان گذرگاه‌های مواصلاتی متعدد، کریدور شمال-جنوب و طرح راه ابریشم نوین از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند، زیرا این شبکه‌های ارتباطی، برخلاف مسیرهای متداول کنونی، مناطق کلیدی اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌کنند و جریان تجارت جهانی را تحت تأثیر قدرت‌های هدایت‌کننده این پروژه‌ها قرار می‌دهند. مطالعات پیشین عمدتاً به دو رویکرد توجه داشته‌اند: نخست، تحلیل تأثیر این شبکه‌ها بر نظم جهانی و هژمونی قدرت‌های اصلی و دوم، بررسی آن‌ها به‌عنوان جایگزین یا رقابت با کریدورهای غربی. در این پژوهش، تمرکز روی دسته نخست است، زیرا بیشترین تطابق موضوعی با اهداف این مقاله را دارد.

چگینی‌زاده و رضوی (۲۰۲۵) در مقاله‌ای با عنوان «ابتکار کمربند و جاده و آثار راهبردی آن بر مناسبات هند و چین (۲۰۱۳-۲۰۲۲)»، تأثیر ابتکار کمربند و جاده بر تعادل قدرت در آسیای

جنوبی و رقابت هند و چین را بررسی کرده و تمرکز اصلی آن‌ها روی پیامدهای اقتصادی و امنیتی روابط دوجانبه است. ژنرال شارما و میشر (۲۰۲۳) در مطالعه‌ای با عنوان «ژئوپلیتیک کریدورهای تجاری در اوراسیا»، گذرگاه‌های مهم اوراسیا از جمله کریدور شمال-جنوب و مسیرهای ترکیبی زمینی و دریایی هند-خاورمیانه-اروپا را تحلیل کرده و نشان داده‌اند که این مسیرها با دور زدن گلوگاه‌های سنتی تجارت جهانی، نقش مهمی در افزایش انعطاف‌پذیری و تنوع‌بخشی به نظم جهانی دارند. جسمین و همکاران (۲۰۲۵) در مقاله «صفحه شطرنج ژئوپلیتیک: ابتکار کمربند و جاده چین و پویایی‌های تغییر قدرت»، ابتکار کمربند و جاده را به‌عنوان ابزار ژئواکونومیک و دیپلماسی اقتصادی چین بررسی کرده و بر ظرفیت‌های این پروژه در ایجاد نظم چین‌محور و محدودسازی هژمونی ایالات متحده تأکید کرده‌اند. افزون بر این، ساری‌الدین (۲۰۲۳) در مقاله «ارزیابی هژمونی چین در ابتکار کمربند و جاده»، هژمونی چین در کشورهای مشارکت‌کننده در ابتکار کمربند و جاده را از منظر سیستم‌های جهانی تحلیل کرده و نشان داده که چین با بهره‌گیری از ابزارهای اقتصادی و مالی نظیر گسترش استفاده از یوان، وام‌دهی، ایجاد مناطق آزاد تجاری و تقویت صادرات، نفوذ خود را در سطح جهانی توسعه داده و نظم جهانی را به سمت چهارچوبی چین‌محور هدایت می‌کند.

با وجود ارزش مطالعات فوق، بیشتر پژوهش‌ها یا محدود به تحلیل روابط دوجانبه و منطقه‌ای بوده‌اند یا تمرکز اصلی آن‌ها بر هژمونی چین قرار داشته است. مقاله حاضر با رویکردی جامع‌تر، هم‌زمان نقش کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده را در اوراسیا بررسی می‌کند و ظرفیت‌های قدرت‌های منطقه‌ای مانند ایران و روسیه را در کنار چین در بازتعریف نفوذ جهانی تحلیل می‌کند. این پژوهش فراتر از جنبه‌های اقتصادی، زیرساخت‌های ترانزیتی را به‌مثابه ابزار ژئوپلیتیک در نظر گرفته و در چهارچوب نظریه‌های توازن قدرت و نظم چندقطبی، نقش آن‌ها در بازتوزیع قدرت جهانی و محدودسازی نفوذ سنتی ایالات متحده را تبیین می‌کند.

۳. چهارچوب نظری

شتاب روزافزون تحولات ژئوپلیتیک در اوراسیا و نقش فزاینده پروژه‌های کلان زیرساختی در بازآرایی قدرت جهانی، ضرورت بهره‌گیری از چهارچوب نظری را آشکار می‌کند که بتواند این دگرگونی‌ها را در سطوح اقتصادی، ژئوپلیتیک و ساختاری به‌طور هم‌زمان تبیین کند.

پروژه‌های عظیمی نظیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده نه صرفاً طرح‌های حمل‌ونقلی یا اقتصادی، بلکه ابزارهایی برای بازتوزیع قدرت و بازتعریف معماری نظم جهانی‌اند. به همین منظور، این پژوهش سه رویکرد نظری قدرت سخت و نرم، توازن قدرت و نظم چندقطبی نوین را توأمان به کار می‌گیرد تا بتواند ابعاد این تحولات را در سه سطح قدرت و منابع مادی، رقابت و موازنه بازیگران و ساختار کلان نظام بین‌الملل واکاوی کند. چنین رویکردی امکان می‌دهد تا پروژه‌های اوراسیایی نه به‌عنوان شریان‌های فنی حمل‌ونقل، بلکه به‌عنوان اهرم‌های راهبردی در شکل‌دهی به نظم پساآمریکا محسوب شوند.

تبیین نقش پروژه‌های زیرساختی در بازتوزیع قدرت جهانی، پیش از هر چیز، مستلزم توجه به مفهوم قدرت سخت و قدرت نرم است؛ چهارچوبی که جوزف نای (۱۹۹۰؛ ۲۰۰۴؛ ۲۰۱۱) برای نشان دادن شیوه‌های اعمال نفوذ دولت‌ها بر محیط بین‌الملل مطرح کرده است. براساس این دیدگاه، دولت‌ها برای اثرگذاری بر رفتار دیگر بازیگران یا به ابزارهای مادی و اجباری همچون توان نظامی و ظرفیت اقتصادی متکی می‌شوند که بیانگر قدرت سخت است یا از جاذبه‌های هنجاری، فرهنگی و نهادی بهره می‌گیرند که نمود قدرت نرم به شمار می‌آید. نای در آثار متأخر خود از «قدرت هوشمند» یاد می‌کند که ترکیبی راهبردی از این دو بعد را دربرمی‌گیرد. در پرتو این چهارچوب، دو کریدور مورد بحث در این پژوهش را می‌توان نمونه‌ای بارز از قدرت زیرساختی دانست، زیرا از یک‌سوی کاهش چشمگیر هزینه و زمان حمل‌ونقل، توان اقتصادی و لجستیکی قدرت‌های اوراسیایی را ارتقا می‌بخشند و از سوی دیگر، با ایجاد نهادهای مالی و شبکه‌های همکاری چندجانبه، همچون بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی، جذابیت سیاسی و دیپلماتیک این قدرت‌ها را تقویت می‌کنند (Nye, 2004; Nye, 2011). این ترکیب، ظرفیت نفوذ چین، روسیه، ایران و هند را در قالب «قدرت هوشمند» افزایش می‌دهد و پیوندی مستقیم میان زیرساخت و قدرت ژئوپلیتیکی برقرار می‌کند.

در گام بعد، این قدرت زیرساختی در منطق توازن قدرت معنا پیدا می‌کند. رئالیسم ساختاری بر این نکته تأکید دارد که در نظام آنارشیک بین‌الملل، بقا و امنیت دولت‌ها در گرو ایجاد موازنه میان قدرت‌های بزرگ است (Morgenthau, 1948/2006; Waltz, 1979). میرشایمر (۲۰۰۱) نیز نشان می‌دهد که قدرت‌های بزرگ همواره در پی حداکثرسازی سهم خود از قدرت‌اند، اما این روند به شکل‌گیری ائتلاف‌های متوازن‌کننده منجر می‌شود. از این منظر، دو طرح اوراسیایی فراتر از پروژه‌های اقتصادی، ابزاری برای موازنه‌سازی در برابر

هژمونی دریایی و مالی ایالات متحده به شمار می‌آیند. ایجاد مسیرهای زمینی مستقل از گلوگاه‌های سنتی تجارت جهانی همچون کانال سوئز و تنگه مالاکا، نه تنها وابستگی به شریان‌های تحت کنترل غرب را کاهش می‌دهد، بلکه زمینه همکاری نزدیک‌تر میان چین، روسیه، ایران و هند را نیز تقویت می‌کند. به این ترتیب، قدرت‌های اوراسیایی می‌توانند از این کریدورها به‌عنوان اهرمی برای محدود ساختن ظرفیت ایالات متحده در انحصار مسیرهای حیاتی تجارت جهانی بهره‌گیرند.

کارکرد توازن قدرت به‌نوبه خود به بحث نظم چندقطبی نوین پیوند می‌خورد. ادبیات نظم جهانی نشان می‌دهد که افول نسبی قدرت‌های مسلط، ساختار بین‌الملل را به سوی چندقطبی شدن سوق می‌دهد. (Ikenberry, 2011: 15) کاهش سهم ایالات متحده از تولید ناخالص جهانی، رشد بلوک‌های اقتصادی نوظهور نظیر بریکس، افزایش نقش یوان چین در مبادلات مالی و گسترش نهادهای غیرغربی، همگی بیانگر انتقال مرکز ثقل اقتصاد و سیاست جهانی به اوراسیاست. (World Bank, 2023; UNCTAD, 2024) در این بستر، این دو کریدور نه تنها به تقویت پیوندهای منطقه‌ای کمک می‌کنند، بلکه به‌عنوان سازوکارهای نهادی، امکان شکل‌گیری قطب‌های متعدد قدرت را فراهم و نظم چندقطبی در حال ظهور را تثبیت می‌کنند.

در مجموع، این سه رویکرد یکدیگر را تکمیل می‌کنند و تصویر جامعی از نقش پروژه‌های زیرساختی اوراسیا در بازتوزیع قدرت جهانی ارائه می‌دهند. قدرت سخت و نرم نشان می‌دهد که این پروژه‌ها چگونه هم‌زمان ابزار اجبار اقتصادی و جذابیت سیاسی‌اند؛ توازن قدرت تبیین می‌کند که چگونه این ابزارها به کشورهای اوراسیایی امکان موازنه‌سازی در برابر هژمونی ایالات متحده را می‌دهد و نظم چندقطبی نوین نیز چهارچوبی تحلیلی برای فهم پیامدهای ساختاری این فرایند بر معماری نظام بین‌الملل فراهم می‌کند. بدین ترتیب، کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده نه تنها شریان‌های حمل‌ونقلی، بلکه عناصر کلیدی در شکل‌گیری نظم پساآمریکا به شمار می‌روند که با پیوند اقتصاد، ژئوپلیتیک و نهادسازی، فرایند بازتعریف نفوذ جهانی را شتاب می‌بخشند.

۳-۱. اوراسیا: محور ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بازتوزیع قدرت جهانی

قاره اوراسیا، به‌عنوان محور اصلی تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی، نقش تعیین‌کننده‌ای در بازتعریف نظم جهانی ایفا می‌کند. این پهنه وسیع با بیش از ۴.۵ میلیارد نفر جمعیت،

در بردارنده بیش از ۷۰ درصد جمعیت جهان، سهم قابل توجهی از تولید ناخالص داخلی و نزدیک به ۷۵ درصد منابع انرژی شناخته شده است و از نظر اقتصادی و ژئوپلیتیکی اهمیت محوری دارد، به گونه‌ای که به مهم‌ترین کانون بازتوزیع قدرت جهانی تبدیل شده است (UNCTAD, 2024). موقعیت راهبردی اوراسیا به‌عنوان محل تلاقی دو اقیانوس مهم جهان و اتصال‌دهنده سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا، این قاره را به مرکز ثقل نوین اقتصاد و امنیت بین‌المللی تبدیل کرده است. (Brzezinski, 1997: 38) کاهش نسبی سهم ایالات متحده و اتحادیه اروپا در اقتصاد جهانی در برابر صعود مداوم چین و سایر قدرت‌های نوظهور، از جمله هند و روسیه، تغییر پارادایمی در توازن قدرت ایجاد کرده است. طی دو دهه گذشته، سهم آمریکا از تولید ناخالص داخلی جهانی براساس برابری قدرت خرید از حدود ۲۰ درصد به ۱۶ درصد کاهش یافته است، در حالی که رشد پایدار اقتصادی چین پیش‌بینی می‌شود این کشور را تا میانه دهه ۲۰۳۰ به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل کند (Statista, 2023; IMF, 2023; CEBR, 2022; UNCTAD, 2024). این روندها نشان می‌دهند که اوراسیا به کانون رقابت و همکاری قدرت‌های جهانی تبدیل شده و محور اصلی بازتعریف نظم نوین جهانی در عصر پساآمریکاست.

تحولات اقتصادی مذکور با چهارچوب‌های نظری بین‌المللی همخوانی دارد. رئالیسم تهاجمی تأکید می‌کند که قدرت‌های نوظهور تمایل دارند قواعد موجود نظم جهانی را به چالش بکشند و بازتعریف کنند (Mearsheimer, 2001: 45) و نظریه گذار قدرت نشان می‌دهد که در شرایط تغییر موازنه، بازیگران صعودی با هدف بازنویسی قواعد موجود عمل می‌کنند (Organski & Kugler, 1980: 25). در عمل، این نظریه‌ها در پروژه‌های زیرساختی اوراسیا نمود یافته است. ابتکار توسعه راه‌های تجاری و ترانزیتی چین موسوم به ابتکار کمربند و جاده و کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب که توسط هند، روسیه و ایران توسعه یافته، مسیرهای جایگزینی برای تجارت و حمل‌ونقل کالا ایجاد کرده‌اند. در این راستا، می‌توان به حجم مبادلات هند و روسیه از مسیر شمال-جنوب در سال ۲۰۲۴ اشاره کرد که به حدود ۶۶ میلیارد دلار رسید و هزینه‌های حمل‌ونقل بیش از ۵۶ درصد کاهش یافت (TASS, 2024). توسعه خطوط ریلی چین-اروپا در چهارچوب پروژه اتصال جهانی چین نیز زمان و هزینه انتقال کالا را کاهش داده و اوراسیا را به‌عنوان گره‌گاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی تثبیت کرده است.

به همین ترتیب، پروژه‌های تحت ابتکار کمربند و جاده چین، با اتصال بیش از ۱۴۰ کشور

و سرمایه‌گذاری بیش از یک تریلیون دلار در زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و بندری، یک شبکه ترانزیتی فرامرزی ایجاد کرده که می‌تواند مرکز ثقل تجاری جهان را به سمت درون قاره اوراسیا منتقل کند (Todo, et al. 2025: 3). این تحولات تنها پیامد اقتصادی ندارند، بلکه ظرفیت‌های ژئوپلیتیک قابل توجهی را فعال می‌کنند. برای مثال، روسیه در واکنش به تحریم‌های غرب پس از بحران اوکراین، با سرعت بخشیدن به تکمیل مسیرهای کریدور شمال-جنوب و گسترش روابط اقتصادی با ایران و هند، به دنبال کاهش وابستگی به گذرگاه‌های دریایی و نظام مالی دلاری است. ایران نیز با اتکا به موقعیت جغرافیایی خود و عضویت در سازمان همکاری شانگهای و بریکس تلاش می‌کند جایگاه ترانزیتی و انرژی خود را به‌عنوان حلقه اتصال جنوب آسیا، قفقاز و اروپا تثبیت کند (UNCTAD, 2024). چین با اجرای پروژه‌های کمربند و جاده، از پاکستان تا آسیای مرکزی و قفقاز، به دنبال گسترش «قدرت زیرساختی» خویش است؛ قدرتی که نه تنها مسیرهای تجاری، بلکه الگوهای وابستگی سیاسی کشورها را تحت تأثیر قرار می‌دهد (Sarieddine, 2023: 532). اهمیت اوراسیا به‌عنوان محور بازتوزیع قدرت، تنها به اقدامات سه بازیگر بزرگ یعنی چین، روسیه و هند محدود نمی‌شود. کشورهای میانی مانند قزاقستان، آذربایجان، ازبکستان و ایران با ایفای نقش «گره‌های ترانزیتی»، به بازیگران کلیدی نظم جدید بدل شده‌اند. سرمایه‌گذاری‌های مشترک در بنادر خشک، خطوط ریلی پرسرعت و شبکه‌های انرژی، این کشورها را از حالت پیرامونی خارج کرده و به قطب‌های اقتصادی-سیاسی نوظهور تبدیل کرده است (Feng & Li, 2022: 130). برای نمونه، آذربایجان با توسعه بندر «باکو آلیات» و پیوند دادن آن به خطوط ریلی قزاقستان و گرجستان، به یک مرکز حیاتی در کریدور میانی تبدیل شده است که اروپا را از طریق دریای خزر به آسیای مرکزی و چین متصل می‌کند (World Bank, 2023). در مجموع، اوراسیا به‌عنوان پهنه‌ای که هم‌زمان میزبان منابع عظیم انرژی، جمعیت قابل توجه و شبکه‌های ترانزیتی در حال گسترش است، مرکز رقابت و همکاری قدرت‌های جهانی در عصر پساآمریکا محسوب می‌شود. روندهای جاری نشان می‌دهد که با تکمیل پروژه‌های کریدوری، قدرت‌های منطقه‌ای اوراسیا قادر خواهند بود استقلال اقتصادی و سیاسی خود را افزایش دهند و قواعد تعامل جهانی را به گونه‌ای بازنویسی کنند که نفوذ ایالات متحده در تصمیم‌گیری‌های کلان اقتصادی و امنیتی کاهش یابد.

۳-۲. کریدور بین‌المللی شمال جنوب: راهبرد ژئوپلیتیک و اقتصادی اوراسیا

کریدور بین‌المللی شمال-جنوب به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ترانزیتی چندوجهی،

نمونه‌ای برجسته از همگرایی اقتصادی و ژئوپلیتیک میان قدرت‌های منطقه‌ای محسوب می‌شود. این پروژه، که در سال ۲۰۰۰ با امضای موافقت‌نامه سه‌جانبه میان ایران، روسیه و هند آغاز شد، با هدف ایجاد یک مسیر چندوجهی (ریلی، جاده‌ای و دریایی) برای اتصال اقیانوس هند به اروپای شمالی طراحی شد (Sharma & Mishra, 2025: 227-8).

طبق گزارش بانک جهانی (۲۰۲۳)، بهره‌برداری کامل از این مسیر می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ سالانه حدود ۱۶ میلیون تن کالا را جابه‌جا و آن را به رقیبی جدی برای مسیر سنتی کانال سوئز تبدیل کند. از منظر ژئوپلیتیک، کریدور شمال-جنوب پس از تحریم‌های غرب علیه روسیه، به ابزاری کلیدی برای کاهش نفوذ دلار و افزایش استقلال اقتصادی کشورهای عضو تبدیل شده است (Bratkovskaya, et al., 2025: 77-8). از سوی دیگر، پیوند بنادر هند به شبکه ریلی روسیه از طریق ایران و آذربایجان، جریان کالا و ساختارهای وابستگی ژئواکونومیک را دگرگون می‌کند (Shumilov, 2025: 89). این مسیر برای هند دسترسی مستقیم به بازارهای اوراسیا و اروپا را بدون عبور از مسیرهای پرریسک پاکستان فراهم می‌کند (Sharma & Mishra, 2025: 6-225). از جانب روسیه، ابزاری راهبردی برای چرخش به شرق و تقویت پیوند با جنوب جهانی محسوب می‌شود و وابستگی مسکو به مسیرهای تجاری اروپا و اهرم‌های فشار غرب را کاهش می‌دهد. از جانب ایران، این کریدور فرصتی استراتژیک فراهم می‌کند تا با بهره‌گیری از موقعیت ژئوپلیتیک منحصر به فرد خود در تقاطع آسیای جنوبی، قفقاز و خلیج فارس، به هاب ترانزیتی منطقه تبدیل شود. فراتر از ابعاد اقتصادی، اهمیت این شریان در پیامدهای ژئوپلیتیک آن نهفته است؛ با پیوند دادن بنادر هند به شبکه ریلی روسیه از طریق ایران و آذربایجان، این کریدور نه تنها جریان کالا، بلکه ساختارهای وابستگی ژئواکونومیک را بازتعریف می‌کند و توازن قدرت در اوراسیا را به نفع بازیگران غیرغربی تغییر می‌دهد.

از منظر نظری نیز تجسم عملی قدرت زیرساختی است؛ مفهومی که سوزان استرنج (۱۹۸۸) آن را به‌عنوان توانایی شکل دادن به قواعد تعامل جهانی از طریق شبکه‌های فیزیکی و مالی تعریف کرده است. این کریدور با تغییر الگوهای حمل و نقل و مالی، دسترسی کشورها به بازارهای جهانی را بازتعریف می‌کند و ترکیبی از قدرت سخت-ایجاد مسیر جایگزین برای مقابله با تحریم‌ها- و قدرت نرم-تقویت همکاری‌های اقتصادی و سیاسی منطقه‌ای- را به‌وضوح نشان می‌دهد (Nye, 2004: 10; Mearsheimer, 2001: 29-31).

از منظر رقابت قدرت‌های بزرگ، این کریدور بخشی از راهبرد گسترده‌تر همکاری اوراسیایی در برابر ساختارهای تحت سلطه آمریکاست و هم‌زمان چندین هدف استراتژیک را محقق می‌کند: ایران را به محور ترانزیت اوراسیا و جنوب آسیا تبدیل می‌کند؛ روسیه را قادر می‌سازد تحریم‌های غرب را دور بزند و به بازارهای آسیایی دسترسی یابد و هند را از مسیرهای پرریسک دریایی و محدودیت‌های ژئوپلیتیکی پیرامون پاکستان مستقل می‌کند.

در سال ۲۰۲۴، حجم حمل‌ونقل از این شاهراه تجاری با رشد ۱۹ درصدی به ۲۶.۹ میلیون تن رسید که ناشی از توسعه زیرساخت‌های ریلی و بندری در کشورهای عضو و گسترش روابط تجاری میان هند و روسیه بوده است (Index 1520, 2025). این پیشرفت‌ها نشان‌دهنده عزم جدی اعضا برای تکمیل و بهره‌برداری از این کریدور استراتژیک است. این روندها نشان‌دهنده این است که مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب نه تنها یک پروژه ترانزیتی، بلکه یک ابزار ژئوپلیتیکی و اقتصادی است که می‌تواند نقش مهمی در بازتعریف نظم جهانی در عصر پس‌آمریکا ایفا کند (Valdai Club, 2025; Bratkovskaya, 2025: 75).

۳-۳. ابتکار کمربند و جاده: بازتعریف قواعد قدرت و نظم جهانی

ابتکار کمربند و جاده که در سال ۲۰۱۳ توسط دولت چین و به ابتکار شی جین‌پینگ اعلام شد، بزرگ‌ترین پروژه زیرساختی فرامرزی جهان در دوران معاصر محسوب می‌شود. این طرح با الهام از جاده ابریشم تاریخی، با هدف ایجاد شبکه‌ای گسترده از کریدورهای زمینی و دریایی برای اتصال چین به آسیا، آفریقا، اروپا و خاورمیانه طراحی شده است (Jasmin, Hosen, & Biswas, 2025: 2). تا سال ۲۰۲۴، بیش از ۱۴۰ کشور به این طرح پیوسته‌اند و مجموع سرمایه‌گذاری‌های چین در آن بیش از یک تریلیون دلار برآورد شده است (Todo, et al., 2025: 3). ابتکار کمربند و جاده با هم‌پوشانی فعالیت‌ها در حوزه‌های حمل‌ونقل، انرژی، فناوری دیجیتال و مالی، از نظر گستره جغرافیایی و تأثیرات اقتصادی کم‌نظیر و بی‌سابقه است. از این رو، بررسی تأثیرات آن در سه بعد اقتصادی، ژئوپلیتیک و نهادی، نقش این ابتکار در بازتعریف ساختار نظم بین‌الملل را آشکار می‌کند.

از منظر اقتصادی، ابتکار چین به دنبال ایجاد زنجیره‌های نوین تجارت و سرمایه‌گذاری است که بتوانند وابستگی کشورها به مسیرهای دریایی تحت سلطه غرب را کاهش دهند. اجرای پروژه‌های ریلی در ذیل طرح ابتکار چین نه تنها زمان حمل کالا از مبدا چین به مقصد اروپا

را کاهش می‌دهد، بلکه هزینه‌های ترانزیت را نیز به‌طور چشمگیری پایین می‌آورد. خط ریلی «چونگ‌کینگ-دویسبورگ» که چین را به آلمان متصل می‌کند و ظرفیت سالانه بیش از ۱۰ میلیون تن کالا را دارد و سهم فزاینده‌ای از تجارت چین با اروپا را از مسیرهای زمینی تأمین می‌کند (Xinhua, 2024)، از نمونه‌های بارز آن است. این تحولات نه تنها به افزایش حجم تجارت چین با کشورهای عضو کمک کرده، بلکه مسیرهای سنتی وابسته به کانال سوئز و تنگه مالاکا را به چالش کشیده است.

بعد دیگر آن قدرت سرمایه‌گذاری و تأمین مالی است. این ابتکار به کشورهای جنوب جهانی در بازسازی ساختارهای اقتصادی و پیشبرد توسعه کمک کرده و همچنان در این مسیر فعال است. براساس گزارش مرکز تحقیقات اقتصادی و تجاری بریتانیا، چین در حال حاضر دومین قطب مهم سیاسی و اقتصادی جهان به شمار می‌رود و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۶ از نظر شاخص‌های اقتصادی از ایالات متحده پیشی بگیرد و به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل شود (CEBR, 2023)؛ به بیان دیگر، این روند چین را به قدرت اقتصادی برتر آینده تبدیل می‌کند. چین برای پیشبرد این طرح، نهادهای مالی جدیدی مانند بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی و صندوق جاده ابریشم^۲ را با سرمایه اولیه بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار تأسیس کرده است که به‌عنوان جایگزینی برای نهادهای مالی تحت سلطه غرب (مانند بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول) عمل می‌کنند (Jasmin, et al., 2025: 6). مطالعات تجربی نشان می‌دهد که کشورهای عضو ابتکار کمربند و جاده نه تنها شاهد افزایش ورود سرمایه مستقیم از چین بوده‌اند، بلکه سرمایه‌گذاران عمده‌ای از ایالات متحده، ژاپن و فرانسه نیز برای حضور در این شبکه ترغیب شده‌اند؛ پدیده‌ای که الگوهای سنتی سرمایه‌گذاری جهانی را دگرگون کرده است (Todo, et al., 2025: 2-4). این روند به چین امکان می‌دهد تا قواعد تأمین مالی بین‌المللی را به‌گونه‌ای بازنویسی کند که وابستگی به دلار کاهش یابد.

فراتر از اهداف اقتصادی، طرح توسعه زیرساخت‌های بین‌المللی چین از ابعاد ژئوپلیتیکی قابل توجهی برخوردار است. این طرح با ایجاد کریدورهای زمینی چندوجهی همچون دالان اقتصادی چین-پاکستان^۳، کریدور چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی^۴ و شبکه‌ای از بنادر استراتژیک،

2. The Silk Road Fund

3. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

4. China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (CCWAEC)

در حال تغییر نقشه جغرافیای سیاسی اوراسیا و اقیانوس هند به نفع چین است. بندر گوادر در پاکستان، به عنوان بخشی از استراتژی رشته مروارید^۵، دسترسی مستقیم چین به دریای عرب و مسیرهای انرژی حیاتی را فراهم می‌کند و ظرفیت عملکرد دوگانه تجاری-نظامی دارد (CSIS, n.d. 2018; Kumari, 2023). علاوه بر این، سرمایه‌گذاری‌های چین در بنادر اروپایی مانند پیرائوس^۶، دسترسی به بازارهای اروپا را تسهیل و نفوذ ژئوپلیتیک پکن را در سطح بین‌المللی تقویت می‌کند (Brookings Institution, 2019). بدین ترتیب، این استراتژی به چین امکان می‌دهد قواعد منطقه‌ای و بین‌المللی امنیت و تجارت را بازتعریف و حضور اقتصادی و نظامی خود را در مسیرهای حیاتی تثبیت کند (Kumari, 2023). این شبکه به پکن اهرم ژئوپلیتیکی تازه‌ای در تنگه‌های حیاتی جهان مانند مالاکا، هرمز و باب‌المندب می‌دهد.

از منظر نظری، ابتکار چین مصداق بارز قدرت زیرساختی^۷ است. سوزان استرنج (۱۹۸۸) این مفهوم را به توانایی یک بازیگر در شکل دادن به شبکه‌های تعامل اقتصادی و قواعد جریان سرمایه و کالا تعبیر می‌کند. ابتکار کمربند و جاده با طراحی شبکه‌های حمل و نقل و مالی فرامرزی، به چین امکان می‌دهد که «قواعد بازی» تجارت جهانی را به نفع خود تغییر دهد، حتی در شرایطی که ایالات متحده همچنان از مزیت‌های نظامی برخوردار است (Nye, 2004: 5-11; Mearsheimer, 2001: 29-32). به بیان دیگر، رهبران پکن از طرح ابتکاری خود به عنوان ابزاری برای ترکیب قدرت سخت از طریق نفوذ اقتصادی و دسترسی به کانون‌های انرژی و قدرت نرم با ایجاد جذابیت همکاری و توسعه برای بسط هرچه تمام‌تر سیاست‌های خود بهره می‌گیرند.

پیشرفت‌های اخیر در پروژه کمربند و جاده نشان می‌دهد که این ابتکار نه تنها موجب افزایش سرمایه‌گذاری چین در کشورهای عضو شده، بلکه به گسترش وابستگی متقابل اقتصادی منجر شده است. برای نمونه، براساس گزارش سالانه آنکتاد که در ۲۰۲۴ منتشر شد، در فاصله ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۳، جریان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از چین به کشورهای مشارکت‌کننده در طرح چینی، سالانه بیش از ۷ درصد رشد داشته است. در سال ۲۰۲۳، حجم کل تجارت میان پکن و کشورهای مشارکت‌کننده در ابتکار کمربند و جاده به بیش از ۲ تریلیون دلار رسید که

5. String of Pearls strategy

6. Piraeus Port

7. Infrastructure Power

نشان‌دهنده رشد ۲/۸ درصدی نسبت به سال قبل است (UNCTAD, 2024, Chapter III: 90-65). چنین ارقامی حاکی از آن است که این مگا پروژه تنها یک پروژه زیربنایی نیست، بلکه ابزاری برای بازتعریف روابط اقتصادی و سیاسی در سطوح جهانی به شمار می‌آید.

اهمیت ژئوپلیتیک ابتکار کمربند و جاده در بافت نظم پسا آمریکا زمانی آشکارتر می‌شود که این ابتکار در کنار افول نسبی ایالات متحده تحلیل شود. در حالی که واشنگتن با مشکلاتی نظیر کسری بودجه مزمن، فرسایش اتحاد‌های سنتی و چالش‌های داخلی مواجه است، پکن با سرمایه‌گذاری در این کلان‌پروژه توانسته نفوذ خود را از شرق آسیا به خاورمیانه، آفریقا و اروپا گسترش دهد. این روند به شکل‌گیری یک نظم چندقطبی اوراسیایی یاری می‌رساند که در آن ایالات متحده دیگر بازیگر بلامنزاع تعیین‌کننده مسیرهای تجاری و مالی نیست. به‌طور خلاصه، ابتکار کمربند و جاده چین نه تنها یک طرح توسعه‌ای، بلکه یک راهبرد ژئوپلیتیکی جامع است که با ترکیب قدرت سخت، نرم و زیرساختی، قواعد سنتی تعامل اقتصادی بین‌المللی را بازنویسی می‌کند. این پروژه در کنار کریدور شمال-جنوب، دو محور مکمل در بازتعریف نفوذ جهانی به شمار می‌آیند؛ محوری که مرکز ثقل اقتصاد و سیاست جهانی را به سوی اوراسیا سوق می‌دهد (Sarieedine, 2023: 532; Todo, et al., 2025: 3-4; World Bank, 2023). چین در قالب این ابتکار، از جایگاه ویژه خود به‌عنوان کشوری که هم ویژگی‌های یک قدرت در حال توسعه و هم یک اقتصاد پیشرفته را داراست، بهره می‌برد. این وضعیت دوگانه، به پکن اجازه می‌دهد با اقتصادهای نوظهور همکاری مؤثر داشته و در بازارهای پیشرفته نیز نفوذ کند. از طریق ارائه پروژه‌های زیرساختی و پشتیبانی اقتصادی که نیازهای توسعه‌ای کشورهای کم‌درآمد را برطرف می‌کند، چین قدرت نرم خود را تقویت و شکاف‌های ناشی از کم‌کاری ابتکارات غربی را پر می‌کند. فراتر از معاملات اقتصادی، چین می‌کوشد هنجارها و استانداردهای جهانی را مطابق با ارزش‌ها و الگوهای حکمرانی خود شکل دهد. این راهبرد با مدل‌های غربی مانند شبکه «بلو دات» یا طرح «بازسازی بهتر جهان» تفاوت اساسی دارد و چین را در موقعیت یک رهبر جهانی با توانایی ایجاد نظم نوین بین‌المللی قرار می‌دهد (Simonov, 2025: 103-104).

۳-۴. معماری چندقطبی اوراسیا: همگرایی پروژه‌های شمال-جنوب و کمربند و جاده

دو پروژه بزرگ کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده، اگرچه از لحاظ منشأ،

بازیگران اصلی و ساختار نهادی تفاوت‌های معناداری دارند؛ در عمل به شکل فزاینده‌ای مکمل یکدیگر عمل می‌کنند و در بازتوزیع قدرت جهانی نقش مکمل ایفا می‌کنند. مطالعه تطبیقی این دو پروژه نشان می‌دهد که نقاط هم‌پوشانی‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک میان آنها بیش از تفاوت‌هاست و در شکل‌دهی به نظم چندقطبی اوراسیایی سهمی برجسته دارند.

ابعاد هژمونی در پروژه‌های شمال-جنوب و کمربند و جاده

بعد هژمونی گرامشی	تعریف مختصر	نمود در کریدور شمال-جنوب	نمود در ابتکار کمربند و جاده
قانون‌گذاری و نهادسازی	توانایی وضع قواعد جدید و ایجاد نهادهای موازی در نظام جهانی	توافق‌های سه‌جانبه و چندجانبه میان ایران، روسیه و هند برای مدیریت مسیرها و پرداخت‌ها	ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی (AIIB) و صندوق جاده ابریشم؛ چهارچوب‌های حقوقی و قراردادی بین‌المللی
سلطه اقتصادی	برتری در تولید، تجارت جهانی و کنترل جریان کالا	کاهش زمان حمل کالا از جنوب آسیا به اروپا از ۴۰ به ۱۵-۲۰ روز؛ صرفه‌جویی ۳۰-۴۰ درصدی در هزینه ترانزیت	کاهش زمان حمل کالا از چین به اروپا از ۴۵ به ۱۸-۲۱ روز؛ ایجاد شبکه‌های گسترده تجاری و لجستیکی
رهبری فرهنگی و ایدئولوژیک	توانایی اقل‌سازی ارزش‌ها، زبان و الگوی حکمرانی	برجسته‌سازی همکاری «همگرایی جنوب-شمال» و مقاومت در برابر تحریم‌ها؛ ترویج گفتمان استقلال اقتصادی	ترویج گفتمان «همکاری برد-برد»، توسعه زیرساخت و ارزش‌های اقتصادی چین در سطح منطقه‌ای
توان نظامی پشتیبان	قدرت بازدارنده برای حمایت از مسیرهای تجاری و متحدان	اتکا به قدرت نظامی روسیه برای تضمین امنیت مسیرها در اوراسیا و دریای خزر	پوشش امنیتی دریایی و زمینی چین برای مسیرهای ابتکار؛ مشارکت در رزمایش‌های مشترک و تأمین امنیت خطوط ترانزیتی

Note. Adapted from Gramsci (1971). Author's analysis applying the hegemony framework to INSTC and BRI.

در مجموع، همگرایی عملی و ساختاری کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده نشان می‌دهد که این دو پروژه، حتی بدون وجود یک فرماندهی واحد، به‌طور هم‌افزا ظرفیت‌های اقتصادی، لجستیکی و ژئوپلیتیک شرق اوراسیا را تقویت می‌کنند و بازتوزیع قدرت جهانی را به سمت شکل‌گیری یک نظم چندقطبی هدایت می‌کنند. این هم‌پوشانی نه تنها فرصت‌های سرمایه‌گذاری و اتصال شبکه‌های ترانزیتی را افزایش می‌دهد، بلکه ظهور مفهومی تحت عنوان «قدرت زیرساختی اوراسیایی» را نشان می‌دهد که می‌تواند

وابستگی تاریخی به مسیرها و نهادهای تحت سلطه غرب را کاهش دهد. به این ترتیب، این دو پروژه، به‌عنوان ستون‌های اصلی معماری نوین قدرت جهانی، با ایجاد شبکه‌های جایگزین زیرساختی و مالی، توازن قدرت را به نفع اوراسیا تغییر می‌دهند و گذار به نظم پساآمریکا را تسریع می‌کنند. این روند، همراه با افول نسبی نفوذ ایالات متحده و افزایش ظرفیت‌های هژمونیک چین در فناوری، انرژی‌های نو و شبکه‌سازی زیرساختی، نشان می‌دهد که بازتوزیع قدرت جهانی به سمت اوراسیا دیگر یک فرضیه تئوریک نیست، بلکه یک واقعیت در حال وقوع است.

۴. نتیجه‌گیری

تحلیل حاضر نشان می‌دهد که افول نسبی هژمونی ایالات متحده و هم‌زمان ظهور قدرت‌های نوظهور در اوراسیا، زمینه شکل‌گیری یک معماری نوین قدرت جهانی را فراهم کرده است. این معماری نه بر پایه رقابت نظامی صرف، بلکه بر توسعه زیرساخت‌های اقتصادی، شبکه‌های ترانزیتی و ترتیبات مالی موازی استوار است.

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده به‌عنوان دو محور اصلی این تحول، نقش کلیدی در بازتوزیع قدرت جهانی ایفا می‌کنند. این پروژه‌ها با کاهش وابستگی به مسیرهای دریایی سنتی و ایجاد مسیرهای جایگزین، قدرت زیرساختی و اقتصادی اوراسیا را تقویت می‌کنند و فرصت‌های ژئوپلیتیک تازه‌ای برای کشورهای میانی فراهم می‌آورند. همچنین همگرایی عملی این دو پروژه، هرچند فرماندهی واحدی ندارد، اما موجب تقویت مکمل یکدیگر شده است. کریدور شمال-جنوب محور اوراسیا را به هم پیوند می‌دهد و ابتکار کمربند و جاده شبکه شرق-غرب را تقویت می‌کند. این امر به کشورهای میانی مانند ایران، آذربایجان و قزاقستان امکان می‌دهد از موقعیت‌های پیرامونی به نقش‌های ترانزیتی و مالی ارتقا یابند و در معماری چندقطبی اوراسیا نقش ایفا کنند.

به‌طور کلی، پروژه‌های زیرساختی اوراسیا فراتر از اهداف اقتصادی، ابزارهای استراتژیک بازتوزیع قدرت جهانی هستند. این تحول، همراه با بازتعریف تدریجی نفوذ جهانی، نشان می‌دهد که عصر پساآمریکا نه به معنای فروپاشی فوری قدرت ایالات متحده، بلکه به

معنای تغییر تدریجی معادلات قدرت از طریق شبکه‌های ترانزیتی، نهادهای مالی موازی و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی است. در نهایت، همگرایی محورهای شمال-جنوب و شرق-غرب، نشانه‌ای از بازتوزیع قدرت در اوراسیا و بازتعریف نفوذ جهانی است و تأکید می‌کند که پروژه‌های اقتصادی می‌توانند به اهرم‌های ژئوپلیتیک تبدیل شوند و معماری قدرت جهانی را در دهه‌های آینده دگرگون کنند.

تعارض منافع

هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.

References

- Bratkovskaya, D. V., Rogova, Y. D., & Tokareva, S. A. (2025). Russia versus the USA: Geopolitical contradictions around the International North-South Transport Corridor in April 2025. *International Transport Journal*, 5(5), 1-10. <https://doi.org/10.47576/2949-1878.2025.5.5.010>
- Brookings Institution. (2019, April 15). China's backdoor to Europe. *Brookings*. <https://www.brookings.edu/articles/chinas-backdoor-to-europe/>
- Brzezinski, Z. (1997). *The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives*. Basic Books.
- Center for Economics and Business Research. (2023, August 28). *The Chinese economy – We see growing pains but not a collapse*. CEBR. <https://cebr.com/blogs/the-chinese-economy-we-see-growing-pains-but-not-a-collapse/>
- Center for Economics and Business Research. (2022). *World economic league table 2022*. CEBR. <https://www.cebr.com/reports/world-economic-league-table-2022/>
- Center for Strategic and International Studies. (n.d.). *Pakistan's Gwadar Port: A new naval base in China's string of pearls*. <https://amti.csis.org/gwadar-port-naval-base-string-pearls/>
- Ikenberry, G. J. (2018). The end of liberal international order? *International Affairs*, 94(1), 7-23. <https://doi.org/10.1093/ia/iix241>
- International Monetary Fund. (2023). *World economic outlook: Growth prospects and policies*. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>
- Index1520. (2025). *Overcoming infrastructure barriers in the development of the North-South Transport Corridor*. <https://index1520.com>
- Feng, H., & Li, X. (2022). Central Asia's role in global trade. *Asian Economic Policy*

- Review*, 17(1), 89–105. <https://doi.org/10.1111/aepr.12345>
- Jasmin, I. A., Hosen, I., & Biswas, A. K. (2025). Geopolitical chessboard: China's Belt and Road Initiative and shifting power dynamics. *Discover Global Society*, 3, 65. <https://doi.org/10.1007/s44282-025-00200-w>
- Kumari, R. (2023). China's String of Pearls policy: Implications for India. *Swadeshi Shodh*. <https://swadeshishodh.org/chinas-string-of-pearls-policy-implications-for-india>
- Nye, J. S. (2004). *Soft power: The means to success in world politics*. PublicAffairs.
- Nye, J. S. (2011). *The future of power*. PublicAffairs.
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The tragedy of great power politics*. W. W. Norton & Company.
- Morgenthau, H. J. (2006). *Politics among nations: The struggle for power and peace* (7th ed.). McGraw-Hill.
- Organski, A. F. K., & Kugler, J. (1980). *The war ledger*. University of Chicago Press.
- Sarieddine, T. (2023). Shades of red: Assessing China's hegemony in the Belt and Road Initiative. *Journal of World-Systems Research*, 29(2), 524–549. <https://doi.org/10.5195/jwsr.2023.1184>
- Simonov, M. (2025). The Belt and Road Initiative and partnership for global infrastructure and investment: Comparison and current status. *Asia and the Global Economy*, 5(1), 100106. <https://doi.org/10.1016/j.aglobe.2025.100106>
- Sharma, R., & Mishra, A. (2025). Geopolitics of trade corridors in Eurasia. *Journal of the United Service Institution of India*, 145(4), 18–31. https://usiofin-dia.org/pdf/file_68872628a6cedApril-June2025-18-31.pdf
- Shumilov, M. M. (2025). International North–South Transport Corridor: Geopolitical challenges and risks. Part 2. *Administrative Consulting*, (1), 84–108. <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2025-1-84-108>

- Statista Research Department. (2023). *Global economic indicators*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/264810/global-economic-indicators/>
- Strange, S. (1988). *States and markets*. Pinter Publishers.
- Todo, Y., Nishitateno, S., & Brown, S. (2025). The impact of the Belt and Road Initiative on foreign direct investment from China, the United States, and major investor countries. *Journal of the Japanese and International Economies*, 77, 1-24. <https://doi.org/10.1016/j.jjie.2025.101365>
- UNCTAD. (2024). *Trade and development report 2024: Structural shifts and policy options in a fragmenting world economy*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/publication/trade-and-development-report-2024>
- UNCTAD. (2024). *World investment report 2024: Investment in a time of uncertainty*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org>
- Valdai Club. (2025). *The International North-South Transport Corridor*. Valdai Discussion Club Report. <https://valdaiclub.com>
- Waltz, K. (1979). *Theory of international politics*. McGraw-Hill.
- World Bank. (2023). *Middle trade and transport corridor report*. World Bank Group. <https://worldbank.org>
- World Bank. (2023). *World development indicators 2023: Global economic prospects: June 2023*. Washington, DC: World Bank. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/5443e6bba11cd7fa7c0c678a20edd4dd-0350012023/original/GEP-June-2023.pdf>
- Xinhua. (2024, December 4). Reaching 100,000th-trip milestone, China-Europe freight train service enhances connectivity, win-win cooperation. <https://en.imsilkroad.com/p/343440.html>