



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

<http://dx.doi.org/10.22067/pg.2021.69612.1033>

پژوهشی

نظریه ساختار ژئوپلی نومیک نظام جهانی

حسن نورعلی (کارشناس ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. نویسنده مسئول)

s.khsravi71@gmail.com

زهرا پیشگاهی فرد (استاد جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

zfard@ut.ac.ir

چکیده

نظم ژئوپلیتیک جهانی پس از پایان جنگ سرد و فروپاشی شوروی دچار سیالیت گشت و تغییر ابعاد از ژئواستراتژی به بُعدهای متکی بر اقتصاد و فرهنگ را در دهه‌های پایانی قرن بیستم شاهد بودیم. در این میان نظریه‌های ژئوکالچر والرشتاین و برخورد تمدن‌های هانتینگتن چندان درست از آب درنیامد تا شاهد شکل‌گیری یک نظم ژئوپلی نومیک در قرن بیست و یکم باشیم که پیشتر از سوی دمکو و وود^۱ و افتاب کازی^۲ مفهوم پردازی شده بود. نگارندگان با استفاده از اصطلاح آنها، نظریه نوینی را تحت عنوان "ساختار ژئوپلی نومیک نظام جهانی" برای قرن بیست و یکم ارائه می‌دهند که بر اساس مولفه‌های اقتصاد، سیاست و جغرافیا شکل گرفته است. مقاله حاضر از نوع پژوهش‌های بنیادی و نظری بوده و اطلاعات و مواد اولیه تحلیل به روش کتابخانه‌ای و با استفاده از کتب و مقالات علمی و همچنین وبگاه‌های معتبر و یا مرجع به دست آمده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که در نظم ژئوپلی نومیک نوین، یک توازن شکننده چندقطبی با محوریت ۴ قدرت ایالات متحده، چین، روسیه و هند شکل گرفته است و انرژی و بنادر، به همراه کریدورها و مسیرهای ژئوترانزیتی مولفه‌های ژئوپلی نومیکی هستند که باعث "نقل جغرافیایی رقابت قدرتی" در آسیای مرکزی-اوراسیا به عنوان "منطقه هسته" ساختار شده است.

واژگان کلیدی: ژئوپلی نومی، بندر، کریدور، انرژی، نظام جهانی

مقدمه

از قرن پانزدهم که اروپایی‌ها به پیشگامی پرتغال و اسپانیا شروع به گسترش خود و تصرف سرزمین‌های دور نمودند، نظم جهانی ژئوپلیتیک به شکل مدرن تحت عنوان استعمار جهانی به محوریت غرب شکل گرفت. پس از افول این دو قدرت شبه جزیره ایبری، در قرن ۱۸، نظم ژئوپلیتیک جهانی شاهد ابرقدرتی بریتانیا با مقاطعی از چالش‌سازی توسط فرانسه بود. در قرن نوزدهم، با قدرت یابی روسیه، توازن قوا میان انگلیس و روسیه ایجاد شد و

بازی بزرگ میان این دو قدرت در منطقه آسیای مرکزی شکل گرفت. در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، قدرت‌های اروپایی به تجدید قوای ژئوپلیتیک خود پرداختند و یکپارچگی و کسب قدرت آلمان و ایتالیا و بلند پروازی رهبران آنها در توسعه طلبی جغرافیایی، سبب ساز دو جنگ جهانی در نیمه اول قرن بیستم شد. با شکست این رویاها و سربرآوردن ایالات متحده، نظم ژئوپلیتیک دو قطبی میان این کشور و شوروی شکل گرفت که از ۱۹۴۵ تا ۱۹۹۱ و فروپاشی نهایی جماهیر شوروی ادامه یافت. پایان جنگ سرد و فروپاشی شوروی، یک نظم جهانی جدید به رهبری هژمونیک ایالات متحده را به عنوان قدرت پیروز جنگ سرد به وجود آورد که این نظام نیز چندان پایدار نبود و جهان وارد عصر گذار ژئوپلیتیک گردید. در اواخر قرن بیستم بازی قدرت‌ها و نظم جهانی ژئوپلیتیک از جنبه نظامی عبور کرد و نظریه‌هایی مبتنی بر ژئوکالچر (Wallerstein, 1991)، ژئواکونومی (Luttwak, 1991) و ژئوپلی نومی (Demko & Wood, 1994) برای قرن بیست و یکم مطرح گردید. بهترین تفسیر را از نظم جهانی پیش رو، دمکو و وود ارائه کردند و نگارندگان نظریه خود را متکی بر مفهوم پردازی این دو اندیشمند برای نظام جهانی قرن نونین ارائه می‌دهند. نوآوری مقاله، طرح نظریه‌ای تحت عنوان "ساختار ژئوپلی نومیک نظام جهانی" برای قرن بیست و یکم است که برای نخستین بار توسط نگارندگان مطرح می‌شود، متکی بر سه مولفه "گره‌گاه" (بنادر) شریان (کریدورهای ارتباطی) و "تپش" (انرژی) می‌باشد و ضمن سطح بندی قدرت‌های نظام جهانی، منطقه هسته، قلب گذرگاهی، نقاط دسترسی، منطقه بندی‌های ژئوپلی نومیک، نقاط ثقل و حفره‌های ساختار را نمایان می‌سازد.

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع بنیادین و نظری است و روش جمع آوری داده‌ها در این پژوهش، اسنادی و کتابخانه‌ای و شیوه تحلیل اطلاعات نیز توصیفی-تحلیلی می‌باشد. هدف اصلی پژوهش، ایجاد یک ساختار ژئوپلی نومیک برای نظم جهانی قرن بیست و یکم است که مبتنی بر سه مولفه ژئوپلی نومیک بندر به عنوان "گره‌گاه"، کریدور به عنوان "شریان" و انرژی به عنوان "تپش" است. این ساختار جهانی، دارای منطقه هسته، قلب گذرگاهی، منطقه بندی‌های ژئوپلی نومیک، نقاط دسترسی، نقاط ثقل و مناطق حفره ای است.

بحث و یافته‌ها

ساختار ژئوپلی نومیک نظام جهانی

ژئوپلی نومی گرایش جدیدی در ژئوپلیتیک است که در دهه ۹۰ میلادی توسط دمکو و وود در کتابی تحت عنوان "چشم‌اندازهای ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم"^۳ ابداع شد، آنها اصطلاح ژئوپلی نومی را به عنوان ابزاری تحلیلی برای توضیح موضوعات سیاسی که جهان پس از جنگ سرد و قرن بیست و یکم با آن روبرو است، مفهوم سازی کردند (Demko & Wood, 1994). این اصطلاح جدید، ترکیبی از سه واژه ژئو به معنای جغرافیا، پلیتیک به معنای

^۳ Geopolitical Perspectives On The Twenty-first Century

سیاست و اکونومی به معنای اقتصاد است و از مفاهیم ژئواکونومی و ژئوپلیتیک قرن بیستم متفاوت است. تاثیر گذاری این اصطلاح در ژئوپلیتیک جهانی به قدری بود که برخی جهانی اندیشان به مانند افتاب کازی، نظم نوین شکل گیرنده قرن جدید را به مثابه پایان ژئوپلیتیک و آغاز ژئوپلی نومی دانستند (Kazi, 2007: 1) و نظم سیاسی جدید را با روایت ژئوپلی نومی در منطقه اوراسیا پیش بینی کردند (Kazi, 2013).

در عصر ژئوپلی نومی جهانی، بنادر، کریدورهای بین المللی و موقعیت ژئوتراتیژی مناطق جغرافیایی و همچنین ژئوپلیتیک انرژی و مسیرهای انتقال آن، محوریت بازی قدرت ها را تشکیل می دهند، به گونه ای که بازی بزرگ جدید با محوریت این مولفه های ژئوپلی نومی که ما آنها را به ترتیب به عنوان "گره گاه"، "شریان" و "تپش" مفهوم پردازی کرده ایم، در آسیای مرکزی-اوراسیا به عنوان منطقه هسته ساختار بزرگ، با بازیگری ۴ قدرت اصلی که دو بازیگر میراث دار جنگ سرد (ایالات متحده و روسیه) و دو بازیگر نوظهور (چین و هند) بر سر منابع بسیار غنی انرژی، مسیرهای کریدوری انتقال کالا و انرژی و راه های دسترسی به این منطقه از طریق بنادر ژئواستراتژیک شکل گرفته است؛ هر کدام از این ۴ قدرت، به عنوان نامزدهای ابرقدرتی قرن بیست و یکم، استراتژی های ژئوپلی نومی مخصوص خود را در سیاست خارجی کشورشان گنجانده اند.

استراتژی ژئوپلی نومی هند، دسترسی به اوراسیا که دارای موقعیت چشمگیری در حوزه های ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی این کشور است، (Blank, 2003: 140) از طریق بنادر می باشد. دسترسی به این منطقه به دلیل عدم اتصال جغرافیایی هنوز محقق نشده است (Singh & Singh, 2019: 176) و هند با تغییر آموزه سیاست خارجی خود از بری به بحری، استراتژی دسترسی به هارتلند (Singh & Singh, 2019: 176) را از طریق بنادر در پیش گرفته است. استراتژی روسیه بر مبنای اندیشه های رویایی پتر کبیر، به دلیل اینکه بنادر شمالی روسیه در ۶ ماه سال یخ زده است و عملاً این کشور را به کشوری خشکی بست و زندانی در جغرافیای خود (Marshal, 2015: 1) تبدیل می نماید، گسترش به سمت جنوب، ساخت یک نیروی دریایی قدرتمند و دسترسی به آب های آزاد از طریق بنادر آب گرم است (Cohen, 2014: 221-223). این دو استراتژی در یک طرح ژئوپلیتیک کریدوری قرن بیست و یکم تحت عنوان کریدور بین المللی شمال-جنوب تحقق می یابد. نکته جالب توجه، موقعیت جغرافیایی ویژه ایران به عنوان پیوند دهنده دو استراتژی قدرت های شمالی و جنوبی ساختار نظام جهانی نوین است؛ ایران به واسطه بندر چابهار که از "نقاط دسترسی" اصلی (به همراه بندر گوادر) به منطقه هسته ساختار (آسیای مرکزی-اوراسیا) است، بهترین، کوتاه ترین و امن ترین مسیر پیوند دهنده شمال به جنوب محسوب می شود.

استراتژی چین در این بازی، ساخت رشته مروریدی از بنادر در سواحل اقیانوس هند برای محاصره این رقیب آسیایی، به عنوان یک قدرت چالش ساز در مقیاس های منطقه ای و جهانی برای چین است. این استراتژی به عنوان زیربنای استراتژی های چین در قرن بیست و یکم (Ashraf, 2017: 1) با ساخت شبکه دریایی در بنادر کشورهای سواحل جنوبی آسیا به دنبال پیشبرد نیروی دریایی به اقیانوس هند است (Marshall Jr, 2012: 1) و حضور چین را با استفاده از ارتباطات دریایی در خاورمیانه تثبیت می کند (China Briefing, 2009: 8)؛ همچنین استراتژی

کریدوری یک کمربند یک جاده پکن، برای اتصال شرق به غرب جهان از سوی برخی نخبگان ایالات متحده و متحدانش، یک طرح تهدید آمیز برای ابرقدرتی در نظم جهانی قرن جدید محسوب می‌شود. ایران در این کریدور نیز با تکیه بر موقعیت جغرافیایی خود نقش ویژه‌ای ایفا می‌کند و در واقع سرزمین قلبی گذرگاهی جهان است که شرق-غرب و شمال-جنوب جهان را به هم متصل می‌نماید.

در این میان تنها ایالات متحده از نقش قلبی-گذرگاهی ایران در کریدورهای بین‌المللی خشنود نیست و در طرح استراتژی راه ابریشم نوین مورد نظر خود، سعی دارد ژئوپلیتیک همه چیز منهای ایران را به اجرا در آورد تا مهمترین متحد استراتژیک چین، به عنوان اصلی‌ترین کشور چالش ساز برای نظم آمریکایی را منزوی سازد.

سطح بندی قدرت‌های ساختار

ایالات متحده، چین، هند و روسیه قدرت‌های اصلی ساختار ژئوپلی نومیک نظام جهانی پیش رو را تشکیل می‌دهند. میزان قدرت این کشورها در ساختار یکسان نیست و دائما در حال جابه جایی است. ایالات متحده، به عنوان کشور پیروز بیرون آمده از جنگ سرد و طلایه دار نظم نوین جهانی، به سمت ساخت جهانی تک قطبی حرکت کرد و تا حد زیادی نیز موفق شد. در این راستا نظریه‌های پایان تاریخ (Fukuyama, 1989)، نظم نوین جهانی (Bush, 1991)، نظم تک قطبی چند قطبی (Huntington, 1993) و ... که همگی جهانی تک قدرتی را به رهبری آمریکا نوید می‌دادند، مطرح شد. اما عصر گذار پس از پایان جنگ سرد فرا رسید و عجله در نظریه پردازی را نمایان ساخت. این گذار بلند مدت، با خیزش قدرت‌های نوظهوری از جمله چین و در درجه بعدی هند همراه بود و روسیه نیز به عنوان میراث دار شوروی پیشین، همگی سعی داشتند که نظم تک قطبی را به نظمی چندقطبی تبدیل نمایند.

این قدرت‌ها در ساختار نوین، هر کدام جایگاه ویژه‌ای دارند اما بیش از همه، کشور چین با تکیه بر مولفه‌های ژئوپلی نومیک و استراتژی‌ها و دکترین‌های تنظیم شده در سیاست خارجی خود، می‌تواند نظم جهانی پیشین به رهبری ایالات متحده را به چالش بکشد و نظام جهانی قدرت را به سمت شرق ساختار دگرگون نماید.

اتحادیه اروپا که تحت رویکرد ژئوپلیتیک دوگله، می‌توانست خود به سمت ابرقدرتی پیش برود یا در کمینه حالات، یک ساختار چندقطبی را به همراه ایالات متحده و دیگران ایجاد نماید، با در پیش گرفتن استراتژی‌های سخیف، ترجیح داد به عنوان یکی از متحدان ابرقدرت و هژمون جهانی، زندگی آرام تری داشته باشد. یکی از دلایل حیاتی پیش نگرفتن مسیر ابرقدرتی توسط اتحادیه اروپا را می‌توان در طرح استراتژی گسترش قدرت افقی اتحادیه (به عضویت گرفتن کشورهای بیشتر و ضعیف) به جای گسترش قدرت متمرکز که توسط تونی بلر، نخست وزیر انگلستان، تئوریزه شده بود، اشاره کرد (Mojtahedzadeh, 2012: 240-300). این عوامل به همراه برخی عوامل ژئوپلی نومیک، مانند نداشتن هیچ بندری در بین ۱۰ بندر برتر جهانی، عدم وجود استراتژی‌های ژئوپلی نومیک محوری، عدم بازیگری اصلی در هسته ساختار و ... سبب شده است با وجود طراحی کریدور تراسیکا و وجود بندر

قدرتمند روتردام، این اتحادیه نتواند به سطح یک قدرت جهانی در ساختار نوین برسد و در سطح دو به همراه کشورهای ژاپن، سنگاپور و کره و همچنین دو کشور عضو بریکس، شامل برزیل و آفریقای جنوبی باقی بماند.

بنابراین از ۵ قدرت نوظهور عضو بریکس، ۳ کشور چین، هند و روسیه در سطح یک ساختار در کشمکش قدرتی با ابرقدرت پیشین، یعنی ایالات متحده به سر می‌برند تا بتوانند جای این کشور را به عنوان قدرت هژمون بگیرند و نقش پلیس جهانی را این بار با استفاده از مولفه‌های ژئوپلی نومیک که در میان عامه مردم به دلیل وجود عنصر اقتصاد از پذیرش بیشتری برخوردار است، ایفا نمایند. همچنین دو کشور برزیل و آفریقای جنوبی به عنوان قدرت‌های اصلی آمریکای جنوبی و قاره آفریقا، در سطح دو، در حال تنازع قدرتی با اتحادیه اروپا و همچنین سنگاپور و کره، که از اقتصادهای بیری منطقه آسه آن محسوب می‌شوند و در زمینه بنادر برتر و گول‌های اپراتوری بندری از جایگاه مطلوبی برخوردار اند و کشور ژاپن، دیگر اقتصاد بزرگ به سر برند.

در سطح سوم قدرت جهانی، کشورهای زیادی وجود دارند که ایران و امارات نقش کلیدی را می‌توانند در میان آنها بازی کنند؛ این دو کشور شانس زیادی برای صعود به سطح دو قدرت در ساختار نوین دارند.

کشور ایران، به دلیل موقعیت قلبی-گذرگاهی خود، از کشورهای محوری ساختار است که نقش ژئوترانزیتی اتصال شمال به جنوب ساختار، و اتصال شرق و غرب ساختار را بر عهده دارد. این کشور همچنین نقش محوری در قلب انرژی جهان دارد و کشورهای آسیای مرکزی را به اقیانوس و حوزه انرژی خلیج فارس متصل می‌نماید. این نقش ژئوپلی نومیک، سبب شده است که ساختار نوین، بدون نام این کشور تحقق نیابد. دلیل حضور ایران در رتبه سوم قدرتی، آن است که این کشور با وجود موقعیت جغرافیایی درجه یک خود، مولفه‌های ژئوپلی نومیک را در سطح اول سیاست خارجی به کار نمی‌بندد و از استراتژی‌های ژئوپلی نومیک و وجود بنادر برتر در این کشور خبری نیست. در واقع این کشور، علیرغم اقتصاد در حال توسعه، در صورت توجه به مولفه‌های ژئوپلی نومیک و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و پیوستن به شبکه بندر شهرهای جهانی امید فراوانی برای صعود به سطح دوم قدرت ساختار نوین دارد.

کشور امارات نیز، در کنار ایران در منطقه شکننده خاورمیانه، در سطح سوم قدرت حضور دارد و انتظار می‌رود توازن قوای منطقه‌ای، در آینده میان این دو کشور رخ دهد. علت حضور امارات در این سطح، برخلاف ایران، متاثر از موقعیت جغرافیایی ویژه نیست، بلکه دلیل آن، استراتژی‌های ژئوپلی نومیک و به کارگیری بنادر به عنوان مولفه ژئوپلیتیک، در سیاست خارجی این کشور برای گسترش حوزه نفوذ منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای است. این کشور، تنها کشوری در خاورمیانه است که هم در میان ده بندر برتر جهانی و هم در میان ۱۰ گول اپراتوری بندری، نماینده دارد. بندر جبل علی، نهمین بندر برتر جهان در سال ۲۰۱۸ (Jones J., 2018) شناخته شد و شرکت دی پی ورلد امارات، چهارمین گول اپراتوری جهان است. همچنین این کشور کوچک و پیشرفته منطقه‌ای، علاوه بر پیشنهاد سنگین مالی برای سرمایه‌گذاری در بنادر آمریکا (Dupin, 2018: 1)، با سرمایه‌گذاری‌های بلند مدت در بنادر ساحلی قاره آفریقا، سعی در افزایش قدرت خود و هژمونی بر آن منطقه دارد.

کافیرو و کاک (Cafiero & Čok, 2020: 8) معتقد اند اقدامات ترکیه و قطر نیز در سرمایه گذاری و تاسیس پایگاه در بنادر شاخ آفریقا، به دنبال اقدامات امارات و توازن قدرت در خاورمیانه صورت گرفته است. سطح چهارم ساختار، کشورهای متعدد جهان را در بر می گیرد که هیچ نشانه‌ای از توجه به جنبه‌های ژئوپلیتیک و ژئوپلی نومیک فراهشوری ندارند و در منطقه خودشان نیز، نقش تعیین کننده‌ای ایفا نمی کنند.

مولفه‌های ژئوپلی نومیک ساختار شکل گیرنده نظم جهانی

۱-گره‌گاه

بنادر، مهمترین گره‌گاه‌های واقع شده در نقاط ژئواستراتژیک ساختار جهانی هستند که کشورهای دریایی و خشکی بست را به صورت یک شبکه به هم دیگر متصل می سازند.

بنادر به عنوان نقاط همگرایی بین دو حوزه جغرافیایی «آب» و «خشکی» مطرح شده اند (Rodrigue, J.; Notteboom, T., 2020: 1). داسگوپتا بنادر را مکان‌های جغرافیایی-راهبردی می داند که در لبه‌های اقیانوس، دریاها، رودخانه‌ها یا دریاچه‌ها واقع شده اند (Dasgupta, S., 2019: 1). از دیدگاه تخصصی، بندر را می توان گلوگاه حیاتی استراتژیک واقع در سرزمین‌های پیوند دهنده میان دریا و خشکی دانست که از یک سو، کشور دارای بندر را از پیش رفتن به سوی آنتروپی در نظام جهانی نجات می دهد و از سوی دیگر، دارای ژئوپلیتیک این کشور محسوب می شود که کشورهای خشکی بست همسایه به آن وابستگی ژئوپلیتیک دارند (Noorali&Ahmadi,2020).

عمده عرصه تجارت جهانی از طریق دریا و کشتیرانی صورت می گیرد و بنادر حلقه‌های پیوند دهنده حمل و نقل دریایی محسوب می شوند، از این رو نقش و جایگاه بنادر به عنوان منابع جغرافیایی قدرت و دروازه‌های ورودی و خروجی و پل‌های ارتباطی این زنجیره تأمین، برای واحدهای سیاسی مستقل روی نقشه جغرافیای سیاسی جهان بسیار حائز اهمیت است. این مولفه‌ها، از آنجا که نبض اقتصاد کشور ساحلی را در اختیار دارند، قلب ژئواکونومیک آنها در پیوند با اقتصاد جهانی محسوب می شوند.

در واقع بنادر به مثابه گره‌گاه‌های ارتباطی و دروازه‌ای، علاوه بر اینکه نقش اصلی را در گردش تجارت جهانی که امروزه به سمت حمل و نقل دریایی چرخیده است، بازی می کنند، در بازی قدرت‌ها در گستره جغرافیایی جهان نیز کارت‌های بازی زیادی را در اختیار دارند. از این رو بنادر در نظم جدید جهانی، دارای نقش‌های ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک هستند و قدرت‌های جهانی نگاه ویژه‌ای به آنها در عرصه رقابت قدرتی قرن بیست و یکم و ساختار ژئوپلی نومیک شکل گیرنده نوین دارند.

ژئوپلیتیک بندر یک گرایش موضوعی جدید در ژئوپلیتیک است که از روابط متقابل میان سه مولفه قدرت، بازیگران جهانی و بندر (به عنوان یک مولفه جغرافیایی) پدید می آید و عبارت است از: مطالعه اثرگذاری و اثرپذیری بنادر - به عنوان منابع جغرافیایی قدرت که در گره‌گاه‌های ژئواستراتژیک ساحلی میان پهنه‌های دریا و خشکی قرار گرفته اند و اقتصاد داخلی را به اقتصاد بین الملل پیوند می دهند - بر استراتژی‌های ژئوپلیتیک، دکتین‌های سیاسی-اقتصادی و تصمیم گیرندگان سیاست خارجی حکومت‌های ملت پایه، و متقابلاً از آنها (Ahmadi&Noorali, 2020:380). از

این رو قرار دادن بنادر به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستورکار سیاست خارجی کشورها می‌تواند توزیع جغرافیایی قدرت میان واحدهای سیاسی مستقل بر روی نقشه سیاسی جهان را به سود قدرت بندری که بر بنادر ژئواستراتژیک و دروازه‌ای جهان هژمونی دارد و خود نیز دارای بنادر برتر جهانی است، دگرگون سازد.

بنادر در ساختار ژئوپلی‌نومیک نوین جهانی به منابهات اسپات‌های ژئوپلیتیکی تلقی می‌شوند که علاوه بر اتصال اقتصاد بین‌الملل، مسیرهای حیاتی شریان‌های اصلی ساختار را به یک دیگر متصل می‌نمایند و درب ورودی قدرت‌های دریایی به هسته بری ساختار محسوب می‌شوند.

نقش اقتصادی بنادر در مناطق سیاسی ساختار، بسیار پر اهمیت است، به گونه‌ای که کشورهای بندری اغلب نسبت به کشورهای خشکی بست و بدون بندر، از موقعیت ژئوپلیتیکی برتری در نظام جهانی نوین برخوردارند. از این رو کشورهای بدون بندر و خشکی بست، به کشورهای دارای بندر، برای ارتباط وسیع با اقیانوس‌ها و دیگر کشورهای ساختار جهانی، وابستگی ژئوپلیتیکی دارند.

در یک نظریه ژئوپلیتیکی جدید مطرح شده، قدرت بندری کشوری است که ۷ فاکتور اصلی جغرافیایی-سیاسی و ژئوپلیتیکی مرتبط با بنادر را در اختیار دارد. این ۷ فاکتور عبارت‌اند از: ۱-بنادر برتر، ۲-پراتورهای برتر بندری، ۳- کنترل و هژمونی بر بنادر، ۴-شبکه‌های حمل و نقل دریایی، ۵-دسترسی به‌هارتلند، ۶-سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و استراتژی‌های بندری، و ۷-ابرها و جهان‌شهرهای بندری (Noorali&Ahmadi,2020). در تحلیل‌های ژئوپلیتیکی این نظریه، مشخص شد که قدرت بندری اصلی، کشور چین است که در سایه دکترین ظهور مسالمت‌آمیز، سعی بر هژمونی بر بنادر استراتژیک و شبکه‌های حمل و نقل دریایی با استراتژی‌های مختلف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی دارد و در تمامی ۷ فاکتور، دست برتر را نسبت به رقبای اصلی اش دارد، به گونه‌ای که از ۱۰ بندر برتر جهان، ۷ بندر متعلق به این کشور است و از ۱۰ پراتور برتر بندری جهان، چین مالکیت ۴ پراتور را در اختیار دارد، همچنین با استراتژی یک کمربند یک جاده و راه ابریشم دریایی که یکی از مولفه‌های آن است، مسیرهای حیاتی حمل و نقل دریایی جهانی را رهبری می‌کند و از طریق بندر گوادر به اوراسیا یا هارتلند دسترسی پیدا کرده است، همچنین این کشور، بنادر را به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستورکار سیاست خارجی خود قرار داده است و علاوه بر کنترل بسیاری از بنادر کلیدی جهان، بزرگترین شهر بندری جهان (شانگهای) را در اختیار دارد (همان). چین کشور هژمونیک بندری ساختار جدید است، به طوری که اصلی‌ترین کشور سرمایه‌گذار در بنادر جهان محسوب می‌شود (Merk, 2017: 73). این کشور در بیش از ۵۰ بندر ژئواستراتژیک در مناطق مختلف جهان سرمایه‌گذاری کرده است، از جمله این بنادر می‌توان به بنادر جیبوتی، تانزانیا، سریلانکا، میانمار، ایالات متحده، پاکستان، اسرائیل، ایسلند، لیتوانی، اندونزی، مالزی، یونان، آلمان و ... اشاره کرد (Cohen, 2014: (Teylor & Flint, 2018: 246) (Albert, 2019: 2-4), (Cox, 2019: 1) 444) این کشور با سرمایه‌گذاری در بندر گوادر در پاکستان که در متن رقابت‌های ژئوپلیتیکی جنوب آسیا اعتبار راهبردی شگفت‌انگیزی پیدا کرده است (Singh, S. ; Singh, B., 2019: 171)، سعی دارد بر هند، دیگر قدرت آسیایی ساختار جهانی غلبه نماید و همچنین با سرمایه‌گذاری در بندر حیف

(برترین بندر اسرائیل) در نزدیکی ناوهای آمریکایی، برآن است که توازن ژئوپلیتیکی منطقه خاورمیانه را به سود خود دگرگون سازد (Alti, A., 2019: 1, 2) (Portstrategy, 2017: 1).

بررسی بنادر برتر به تفکیک مناطق سیاسی نظام ژئوپلی نومیک جدید، نشان می‌دهد که ثقل جغرافیایی بنادر برتر در منطقه آسیا-پاسیفیک واقع شده است، به گونه‌ای که از ده بندر برتر جهان در سال ۲۰۲۰، ۷ بندر متعلق به چین، ۱ بندر متعلق به سنگاپور و یک بندر متعلق به کره جنوبی است (lloydslist, 2018). تنها بندر برتری که از منطقه شرق آسیا نیست، بندر جبل علی امارات است که در منطقه شکننده خاورمیانه واقع شده است. بنابراین هیچ بندری از اتحادیه اروپا و منطقه نفتا در بین ۱۰ بندر برتر جهان وجود ندارد و این خود می‌تواند زمینه ساز افول نظم غربی به محوریت آمریکا و ظهور نظم شرقی با رهبری چین باشد. با رجوع به رتبه بندی لویدزلیست، می‌توان برترین بنادر هر قاره را بدین شرح اعلام داشت: برترین بندر جهان و قاره آسیا: بندر شانگهای چین، برترین بندر اروپا: بندر روتردام هلند، برترین بندر آمریکا: بندر لس آنجلس آمریکا، برترین بندر آفریقا: تانگر مد مراکش، برترین بندر منطقه خاورمیانه و جهان اسلام: جبل علی امارات (lloydslist, 2018).

۲- شریان

کریدورهای بین المللی و مسیرهای ژئوترانزیتی، به عنوان شریان‌های ساختار ژئوپلی نومیک نوین شناخته می‌شوند. در دوره تعامل و وابستگی متقابل اقتصادهای ملی، تجارت بین منطقه‌ای و بین قاره‌ای در انواع مختلف منابع و کالاهای متنوع شکل گرفته که حمل و نقل و ترانزیت بین المللی را بر پایه ژئوپلیتیک حمل و نقل شکل داده است و به عنوان پایه‌ای برای عملکرد اقتصاد جهانی به حساب می‌آید (Yakunin, 2015: 25). لین استدلال می‌کند که ژئوپلیتیک صرفاً یک واقعیت زمینه‌ای نیست که بر حمل و نقل تأثیر بگذارد، بلکه بخشی جدایی ناپذیر از تولید، سازماندهی و مقاومت ظاهری نامتقارن از جغرافیای حمل و نقل است (Lin, 2018: 1). کریدورهای منطقه‌ای و بین المللی و مسیرهای ژئوترانزیتی این کریدورها، اصلی ترین شکل رقابت قدرتی در ژئوپلیتیک حمل و نقل نوین محسوب می‌شوند. به طوری که هر کدام از قدرت‌ها، سعی دارند با یک طراحی استراتژیک، کریدورهایی را در مسیرهای جغرافیایی کلیدی، برای تفکرات ژئواستراتژیک سیاست خارجی خود به اجرا در آورند.

چین اصلی ترین طرح کریدوری را برای قرن بیست و یکم معرفی کرده است. طرح ابتکاری شی جینپینگ، که در سال ۲۰۱۳ تحت عنوان "کمر بند و راه" یا "یک کمر بند یک جاده" مطرح شد (Sarker & et al, 2018:624)، حدود یک سوم از کشورهای جهان را در بر می‌گیرد و در هر دو زمینه حمل و نقل دریایی و بری طراحی شده است. جمهوری خلق چین در تلاش است تا از طریق طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده که شامل طرح دریایی و طرح خشکی می‌شود، تحولات عظیم اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را با گسترش طرح جهانی شدن همراه سازد (Bocharnikov & Egidarev, 2018: 3) و به صورت تدریجی نظم جهانی را به سود خود دگرگون سازد (Hemmings, 2020). بسیاری از تحلیل گران به تامل در مورد پیامدهای سیاسی و اقتصادی این دو طرح (طرح

ابتکاری راه دریایی ابریشم^۴ و کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۵ برای اقتصاد چین و دیگر موارد پرداخته و معتقدند نظم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در منطقه آسیا-اقیانوسیه، آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و الگوهای سرمایه گذاری، تجارت و مبادلات مردمی، منطقه‌ای و جهانی و همچنین ساختارهای قدرت جهانی دستخوش تحولاتی خواهد شد (Blanchard & Flint, 2017: 223). با این وجود، چین بر خلاف نظر منفی ایالات متحده و متحدانش (مانند غرب و ژاپن) در مورد این ابتکار، آن را در چارچوب دکترین ظهور مسالمت آمیز خود (Bijian, 2005) قرار می‌دهد و آن را به عنوان مسیری برای صلح معرفی می‌سازد (Tweed, 2019: 2). در واقع در حالی که غربی‌ها تمایل دارند که این طرح را به عنوان بخشی از استراتژی پنهان ژئوپلیتیکی چین برای حاکمیت بر جهان تفسیر کنند، چین و اکثر کشورهای در حال توسعه آن را استراتژی همکاری بین المللی این کشور برای تقویت اتصال، ارتباطات و همکاری‌های جهانی می‌دانند (Zhixin, 2018). چین در راستای دکترین ظهور مسالمت آمیز که در سال ۲۰۰۳ مطرح شد، توجه ویژه‌ای به کریدورهای بین المللی داشت و ابتکار یک کمربند یک جاده را که یک استراتژی ملی است برای تقویت جهانی شدن، ادغام اقتصادی منطقه‌ای و اتصال کشورهای جهان مطرح کرد (Chena, et al, 2018: 1).

در زمینه ژئوپلیتیک قرن بیست و یکم که با تکیه بر بعد ژئوپلی نومیک خود، رقابت‌های جهانی جدیدی را ساخته است، دریادار هری هریس، طرح ابتکاری کمربند و راه چین را در چارچوب رقابت ابرقدرتی بین چین و ایالات متحده فرمولیزه کرد و آن را یک ترفند برای محاصره نقاط کلیدی حمل و نقل جهانی و به حاشیه بردن نفوذ جهانی ایالات متحده خواند (Lin, 2018: 1). کالین فلینت، از جغرافیدانان سیاسی برجسته معاصر معتقد است که این استراتژی به عنوان وسیله‌ای برای افزایش نفوذ چین در شرق و جنوب شرقی آسیا است و تأثیراتی در رقابت ژئوپلیتیکی با آمریکا دارد (Flint & Zhu, 2018: 1). کامپوس، طرح چین را شامل بازسازی جاده قدیمی ابریشم در امتداد اوراسیا و ساخت جاده دریایی ابریشم برای اتصال چین با اروپا از طریق دریاها دانست و آنرا تغییر دهنده شطرنج بین المللی معرفی کرد که چین را به بازیگری بزرگتر در نظام جهانی تبدیل می‌نماید (Campos, 2015). (18-19) اسکارا نیز با بررسی مقیاس‌های ژئوپلیتیکی این طرح در سطح جهان به گمانه زنی‌ها پیرامون احیای جهان پیشین (مطابق نظریه بازگشت دنیای مارکوپولوی کاپلان) با یک تفاهم نامه بین ایتالیا و چین برای اتصال رم-پکن در بالاترین سطح پرداخت که یک نظم جدید با بازیگران جدید می‌سازد (Abeyagoonasekera, 2019: 1). دیوید دالر نیز عنوان داشت که رقابت استراتژیک فزاینده بین ایالات متحده و چین با تغییر پویایی قدرت و چشم اندازهای رقابتی از نظم آینده بین المللی پیش می‌رود. ابتکار کمربند و جاده چین شاخص برجسته مقیاس جاه طلبی‌های جهانی چین را نشان می‌دهد که هدف از آن، چه اقتصادی و چه استراتژیک، نگرانی‌های قابل توجهی را برای ایالات متحده و دیگر کشورها ایجاد کرده است (Dollar, et al., 2019). همچنین تونشو در نظریه تغییر جغرافیایی قدرت

^۴ the Maritime Silk Road Initiative

^۵ the Silk Road Economic Belt

جهانی معتقد است که چین، با وجود اینکه یک قدرت بری است، اما همچنین یک قدرت دریایی با عزم جدی برای توسعه قدرت دریایی نیز می‌باشد؛ این امر در استراتژی ژئوپلیتیکی بلند پروازانه "یک کمربند، یک جاده" چین منعکس شده است و این استراتژی در کنار قدرتیابی اقتصادی و ژئوپلیتیک چین در آسیای شرقی و دریاهای می‌تواند نظم جهانی را دچار چالش سازد (Tunsjø, 2016: 43-44). استیو بانون نیز این استراتژی چینی را با ۳ نظریه ژئوپلیتیکی کلاسیک (قدرت دریایی، هارتلند و ریملند) مقایسه می‌کند و معتقد است که همه آنها را در بر می‌گیرد؛ وی می‌گوید این کشور برآن است که با استفاده از تاثیرات ژئوپلیتیکی حمل و نقل و بنادر، جهان را به کنترل خود درآورد، بنابراین تمام کشورهای جهان باید این استراتژی را رد کنند (Jianqun, 2020: 1). بنابراین، ایالات متحده، که به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، حمل و نقل دریایی را مهمترین عرصه حضور کشتی‌ها و ناوگان برای اعمال قدرت در سایر فضاهای جغرافیایی می‌بیند (Ciprian, 2009: 82) به هیچ وجه حاضر نیست که چین، به عنوان رقیب عمده اش در سیاست جهانی، با استفاده از استراتژی‌های کریدوری دریایی و بری، به حوزه نفوذ جغرافیایی گسترده‌ای در سطح منطقه و جهان دست یابد. از این رو، این کشور طرح جاده ابریشم جدید خود را برای آسیای مرکزی به عنوان طرحی جایگزین برای ابتکار ژئوپلی نومیگ چین معرفی نمود. این طرح که از سوی هیلاری کلیتون، برپایه مطالعات گسترده پروفسور فردریک استار مطرح شد (Khodaghipour, 2017:19)، با محوریت آسیای مرکزی به منظور بهره برداری این کشور و متحدان منطقه‌ای آن از منابع نفت و گاز آسیای مرکزی، برقراری اتصال میان آسیای جنوبی و مرکزی برای گسترش بازارهای فروش برای هم پیمانان و واشنگتن به ویژه هند و پاکستان و نیز رویارویی با نفوذ فزاینده چین و روسیه و نفوذ احتمالی ایران با دورنگاه این دو کشور از مسیرهای طراحی شده، پیاده سازی شده است (Yazdani&Shah Mohammadi, 2014: 153) (Tishehyar&Tuyserkani, 2017:9-10).

اتحادیه اروپا نیز که ابتکار چین را چالشی جدی برای وحدت و امنیت خود می‌داند، (Mohan, 2018: 2) طرح جاده ابریشم نوین مورد نظر خود را در رقابت ژئوپلیتیکی کریدوری قرن بیست و یکم پیشنهاد کرده است (Haiquan, 2017: 35). طرح جدید جاده ابریشم اتحادیه اروپا که در سال ۲۰۰۹ مطرح شد، برای تقویت ارتباط با آسیای مرکزی و کشورهای همسایه در زمینه انرژی، تجارت، پرسنل و اطلاعات از طریق ساخت خط لوله گاز طبیعی ناباکو پیشنهاد شده است (Haiquan, 2017: 35) اما تا کنون موفقیت چندانی به دست نیاورده است. اتحادیه اروپا همچنین طرح کریدور تراسیکا را به موازات طرح جاده ابریشم خود مطرح ساخته است که در سطح بین المللی از شهرت بالاتری نسبت به عنوان قبلی برخوردار است و می‌تواند در آینده برای طرح‌های پکن و واشنگتن مشکل ساز باشد. این کریدور اروپایی به منظور ادغام قاره‌های اروپا و آسیا از طریق اتصال آنها به یکدیگر از طریق دریای سیاه و قفقاز ساخته شده است. کریدورها در محدوده پروژه فعلی در حال سرویس دهی به حمل و نقل جاده‌ای، دریایی و ریلی و علاوه بر این حمل و نقل ترکیبی بوده است (Keser, 2015: 163).

هند و روسیه، طرح کریدوری شمال-جنوب را با محوریت جغرافیای اتصال دهنده ایران ارائه داده اند که رقیبی برای طرح‌های ژئوپلیتیک کریدوری چین و ایالات متحده محسوب می‌شود. کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، بندر جاوه‌ارلر نهر، بزرگترین بندر کانتینری هند را در شرق بمبئی، از طریق بندر چابهار، بندر عمیق ایران در دریای عمان که توسط هند برای دور زدن پاکستان سرمایه‌گذاری می‌شود و بندر انزلی واقع در دریای خزر به بندر رودخانه ولگا آستراخان روسیه پیوند می‌دهد و از آنجا با راه آهن به اروپا متصل می‌شود (Dorsey, 2020: 2). حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال-جنوب، نسبت به سایر مسیرهای سنتی تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز به سوی اوراسیا است (Singh Roy, 2012: 14). به عنوان مثال، طی کردن مسیر بین بمبئی و مسکو فقط ۱۹ روز طول می‌کشد، در حالی که در حالت عادی این مسیر ۳۲ تا ۳۷ روز طول می‌کشد. این کریدور مسافت بین این دو شهر را از حدود ۱۶/۱۱۲ کیلومتر (۸/۷۰۰ مایل دریایی) تا حدود ۷۰۷۵ کیلومتر کاهش می‌دهد. به همین ترتیب، حمل و نقل بین هند و فنلاند فقط ۲۱ روز طول می‌کشد و حدود ۴۵ روز کاهش می‌یابد (Contessi N., 2020: 1).

همچنین ژاپن و هند به صورت جداگانه طرح‌های کریدوری را در سطح تئوری ارائه داده اند که در مقایسه با کریدورهای بزرگ بین‌المللی، فعلاً در سطح ضعیف قرار دارند. طرح ژاپن که تحت عنوان آسیای مرکزی+ژاپن شناخته می‌شود، طرحی برای خط دفاع مهار چین است که از ابتدای سال ۱۹۹۷ با "ابتکار عمل دیپلماتیک اوراسیا" در کابینه‌های هاشیموتو جلوه گر شد و عنوان داشت که توکیو نقطه شروع راه ابریشم جدید آسیا-اروپا و یک بازرگان ژئوپلیتیکی است (Haiquan, 2017: 136). طرح مائوسام هند یک پروژه دریایی-فرهنگی هندی است که توسط وزارت فرهنگ این کشور اجرا می‌شود. این طرح در تقابل با طرح کریدوری چین، ساخت جهان‌اقیانوس هند را با مرکزیت خود در دریا مد نظر دارد (Project Mausam, 2020). همچنین، معاهده عشق آباد به عنوان طرح یکپارچگی اوراسیا از طریق مسیرهای کریدوری و ژئوترانزیتی، کشورهای خشکی بست آسیای مرکزی را به جهان اقیانوسی متصل می‌سازد.

ایران، هرچند خود طرح و استراتژی کریدوری را برای قرن بیست و یکم مطرح نکرده است، اما با تکیه بر موقعیت جغرافیایی خود، در طرح‌های یک کمربند یک جاده چین، طرح کریدوری تراسیکای اتحادیه اروپا، طرح کریدور بین‌المللی شمال-جنوب هند و روسیه و معاهده عشق آباد موقعیت محوری دارد و متصل‌کننده کریدورها است.

۳-تپش

مؤلفه جغرافیایی دیگری که در نظم جهانی قرن بیست و یکم اثرگذار است، "انرژی" است که قلب تپنده ساختار را شکل می‌دهد. در واقع ژئوپلیتیک انرژی و مسیرهای انتقال آن، از جنبه‌های اصلی رقابت قدرتی نوین برای نظم دادن به جهان سیاسی شکل‌گیرنده قرن بیست و یکم محسوب می‌شود.

ژئوپلیتیک انرژی را می‌توان به عنوان "تأثیری که موقعیت منابع بر سیاست حکومت‌ها دارد" تعریف کرد. فعال‌کننده اصلی این اثر وابستگی است که هم برای تولیدکنندگان (درآمد) و هم مصرف‌کنندگان (نیازهای انرژی) اعمال

می‌شود (Skeet, 1996: 1). انرژی و مسائل ژئوپلیتیک آن، در ساختار بندی نظام ژئوپلی نوامیک نوین، نقش تعیین کننده‌ای دارند و مسیرهای انتقال و بازارهای انرژی، کشمکش‌های ژئوپلیتیکی جدیدی را برای قدرت‌های ملی، منطقه‌ای و جهانی در جغرافیای قدرت جهانی ایجاد می‌کند. به گونه‌ای که امروزه جهان برای ۸۴ درصد انرژی خود، به سوخت‌های فسیلی وابسته است و تا قبل از همه گیری ویروس کرونا، یک سیستم انرژی مبتنی بر اقتصاد جهانی ۸۷ تریلیون دلاری را پشتیبانی می‌کرد (Yergin, 2020: 1). با این وجود، در گذر زمان، تغییرات آب و هوایی و فشارهای سیاسی، دنیا را به سمت منابع انرژی کم کربن سوق می‌دهد. در این راستا، کمیسیون جهانی IRENA (آژانس بین المللی انرژی‌های تجدید پذیر) معتقد است که استقرار رو به رشد تجدیدپذیرها، تحول جهانی انرژی را با پیامدهای قابل توجهی در ژئوپلیتیک به حرکت درآورده است؛ تغییرات اساسی در سیستم انرژی جهانی در حال وقوع است که تقریباً همه کشورها را تحت تأثیر قرار خواهد داد و عواقب گسترده ژئوپلیتیکی را در پی خواهد داشت و منابع تجدیدپذیر به مرکز چشم انداز جهانی انرژی تبدیل خواهد شد (IRENA, 2019: 15-16). البته هنوز زود است که ببینیم این تغییر چگونه می‌تواند بر توازن قدرت جهانی تأثیر بگذارد (Yergin, 2020: 1). بنابراین، یک تحلیل واقع گرایانه از چشم انداز نظم جهانی پیش رو، منابع انرژی فسیلی را منبع اصلی کشمکش قدرتی می‌داند، هرچند قطعاً در آینده‌های کمی دور تر، تحول در ساختار انرژی را با تغییر نقشه ژئوپلیتیک شاهد خواهیم بود. در هر دو صورت انرژی منبع اصلی برخورد قدرت‌ها در سراسر قرن بیست و یکم خواهد بود.

انرژی و ژئوپلیتیک در فرمول بندی‌های قدیمی و جدید با هم پیوند تنگاتنگی داشته اند. کشورها برای تأمین نیازهای انرژی خود، دستیابی به بازارها و تأمین علایق و منافع ملی، استراتژی‌ها و ژئواستراتژی‌های ملی ویژه خود را طراحی کرده اند. نقش انرژی در گذشته نیز با مسائل قدرتی عجین بوده است. امنیتی سازی سیاست‌های انرژی به شکل گیری امور دو جانبه میان کشورها، روابط اروپایی و روابط جهانی کمک کرده است. از نظر تاریخی، انقلاب صنعتی اواسط سده ۱۷۰۰، تا حدودی یک انقلاب زغال سنگ و بخار و یک زمینه اقتصادی برای ایجاد امپراتوری انگلیس در دهه‌های ۱۷۰۰ و ۱۸۰۰ به حساب می‌آید. همچنین یک هدف مهم برای گسترش ارضی آلمان نازی به سمت شرق در جنگ جهانی دوم، کنترل تولید نفت در آذربایجان بود که البته در استالینگراد متوقف شد (Austvik, 2018: 25). این مسائل نشان می‌دهد که نقش انرژی از گذشته‌های دور در ساختار بندی نظم جهانی مهم بوده است، هر چند این نقش تا امروز محوریت نداشته است و امروز از ارکان مستقیم ساختار ژئوپلی نوامیک قرن جدید به حساب می‌آید.

ژئوپلیتیک انرژی هر منطقه را باید از نظر اندازه و موقعیت منابع طبیعی آن، میزان موجود بودن آنها، نحوه کنترل و هزینه آنها، مسیرهای جایگزین حمل و نقل، نحوه تعادل بازارهای منطقه‌ای و جهانی، مکانیسم‌ها و مقررات بازار، تصمیمات سیاسی و به طور کلی قیمت‌ها درک کرد. بعلاوه، همزمان با سیاستگذاری و تجارت ملی و بین المللی، دولت، دیگر تنها بازیگری نیست که نتایج سیاسی و ژئوپلیتیکی انرژی را شکل می‌دهد. از این رو، نقش ژئوپلیتیک

یک کشور تحت تأثیر مقیاس و دامنه وابستگی‌ای است که برای سایر بازیگران (نهادهای، کشورها) نشان می‌دهد (Austvik, 2018: 25).

همزمان با صعود چین به جایگاه قدرت جهانی، روابط این کشور با سایر قدرت‌های بزرگ، از جمله روسیه، دائماً مورد مذاکره مجدد قرار می‌گیرد. انرژی در سیاست خارجی هر دو کشور که از قدرت‌های اصلی ساختار نوین نظم جهانی هستند، نقش برجسته‌ای دارد. در این بازی ژئوانرژی، چین از خریداران اصلی انرژی، و روسیه از دارندگان اصلی انرژی محسوب می‌شوند؛ در حالی که تقاضای اتفاق آرا برای مصالحه باعث می‌شود پیش‌بینی‌های قبلی رویارویی قریب الوقوع قانع‌کننده نباشد، توصیف روابط انرژی چین و آسیای مرکزی به عنوان "مرکزی برای امنیت انرژی" و رد صریح "حوزه نفوذ" روسیه، عقب‌نشینی ژئوپلیتیکی را نیز منتفی می‌داند-1 (Stephan Eder, 2014: 14). این عوامل همچنین نشان می‌دهد که چین با وجود نگاه گذرگاهی به منطقه آسیای مرکزی، به طور گسترده درگیر انرژی این منطقه نیز شده است و بدین ترتیب موقعیت روسیه را به شدت تضعیف می‌کند (Stephan Eder, 2014: 1-14). از دیگر برخوردهای انرژی در آسیای مرکزی به عنوان هسته اصلی ساختار بزرگ و همچنین خلیج فارس، برخورد میان چین و آمریکا است که به مراتب تنش‌ساز تر از روابط فوق است. هر چند روسیه نیز خود به عنوان یکی از تولیدکنندگان اصلی انرژی، در آسیای مرکزی با ایالات متحده در تنش خواهد بود.

بازی قدرتی آمریکا به عنوان قدرت هژمونیک پیشین و چین، به عنوان اصلی‌ترین نامزد قدرت هژمونیک آینده، بر سر ژئوپلیتیک انرژی از اصلی‌ترین رقابت‌های ساختار نوین ژئوپولی‌نومیک محسوب می‌شود. رهبران صنعتی چین و ایالات متحده با گسترده شدن بازارهای عظیم خود در حال تسلط بر منابع انرژی هستند. روابط و پیمان‌های نوین، مانند سازمان توسعه و همکاری اتصال جهانی انرژی (بستری برای شرکت‌ها و نهادهای) ممکن است جایگزین باشگاه‌های قدیمی تحت رهبری حکومت‌های ملت پایه مانند اوپک (سازمان کشورهای صادرکننده نفت) شود. همچنین رقابت بر سر استفاده از زمین برای تولید انرژی برای امنیت غذا و آب و مهاجرت در کشورهای در حال توسعه تأثیراتی خواهد داشت. انرژی، در سرمایه‌گذاری‌ها و روابط زیربنایی که طرح ابتکاری یک کمربند و یک جاده چین را تشکیل می‌دهند، یک استخوان بندی منحصربه‌فرد محسوب می‌شود (Bazilan & et al, 2019: 30).

31)

در بهبوهه این تقابل قدرتی دو کشور، در ۲۲ ژوئن ۲۰۰۵، یک شرکت کنترل شده نفت چینی، (CNOOC Limited)، پیشنهاد ۱۸/۵ میلیارد دلاری برای Unocal Corporation، که یک شرکت انرژی ۱۱۵ ساله آمریکایی با ذخایر قابل توجهی از نفت و گاز طبیعی در آمریکای شمالی و آسیا است را ارائه کرد. این پیشنهاد، بزرگترین پیشنهادی است که تاکنون توسط یک شرکت چینی برای یک شرکت خارجی ارائه شده است و باعث ایجاد شوک در جامعه تجاری بین‌المللی شد. این امر نشان‌دهنده اولین تلاش چین برای به دست آوردن یک تولیدکننده بزرگ انرژی آمریکایی است. اگرچه هر دو طرف (چین و آمریکا) مزایای مالی پیشنهادهای مربوطه خود را به بوق و کرنا کردند، اما در نهایت این ژئوپلیتیک بود و نه قیمت برتر، که نتیجه را تعیین کرد (Klare, 2008: 3-28). تلاش‌ها برای

جلوگیری از دستیابی چین به این شرکت، زمزمه خطر چین را در قدرت جهانی برای هژمونی آمریکایی نمایان ساخت.

تأمین انرژی‌های چین و چالش‌های ژئوپلیتیک آن، همچنان در ترکیب انرژی اولیه این کشور، تحت تأثیر انرژی‌های فسیلی است که شامل ۷۰ درصد ذغال سنگ، ۱۸ درصد نفت و ۴ درصد گاز طبیعی است. تنها ۸ درصد از منابع انرژی چین را منابع تجدیدپذیر نوین تشکیل می‌دهد (Parvizi & Guang, 2012).

در سال‌های آینده، ایالات متحده و جمهوری خلق چین (PRC) بازیگران اصلی بازارهای بین‌المللی انرژی خواهند بود. تولید و صادرات انرژی ایالات متحده افزایش خواهد یافت، در حالی که چین در صورت عدم اصلاحات اقتصادی و انرژی، مشکل سازگار کردن تولید با تقاضای فزاینده را خواهد داشت. با این حال، نرخ رشد مصرف انرژی چین با کاهش سرعت رشد اقتصادی تعدیل خواهد شد. این دو کشور نه تنها محرک‌های اصلی بازار انرژی بلکه مهمترین بازیگران اقتصادی و ژئوپلیتیکی طی ۱۵ سال آینده خواهند بود. در واقع، ماهیت روابط چین و آمریکا مهمترین عامل تعیین‌کننده ژئوپلیتیک و روند آینده نظام امنیت انرژی خواهد بود (Blumenthal, 2015: 67).

انرژی برای چین، توسعه طلبی ژئوپلیتیکی به سمت غرب خود را می‌طلبد که برای رویاهای این کشور در راستای شیفت قدرت جهانی ضروری است. همچنین ایالات متحده، علاوه بر نیاز به انرژی خاورمیانه و آسیای مرکزی، توسعه به سمت شرق را برای نزدیکی به منابع انرژی توجیه می‌نماید. در این راستا برخی اندیشمندان، منابع و مسیرهای انتقال انرژی را برای آمریکا، با اقدامات ژئوپلیتیک این کشور نسبت به قزاقستان و طرح ریزی قدرت انرژی برابر می‌دانند (Thu, 2017: 1-4). بررسی‌های گسترده و پویای "انرژی محور" بین‌المللی و تنظیم مجدد چشم انداز قدرت جهانی، مایکل کلر، کارشناس برجسته جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک منابع را بر آن داشت که پیش بینی آینده را با اتحاد‌های جدید شگفت آور و مواد منفجره خطرناک عجین سازد. وی تلاش‌های ژئوپلیتیک ایالات متحده با چین، به عنوان یک قدرت نوظهور و روسیه به جای مانده از جنگ سرد را در قدرت جهانی تصویر سازی کرد. وی تنها مسیر بقا در یک سیاره در حال انقباض را "دروغ" از طریق همکاری بین‌المللی دانست تا خطر جنگ ژئوپلیتیک آینده را کاهش دهد (Klare, 2008: 3-28).

از میان چهار قدرت اصلی ساختار، روسیه خود دارای منابع وسیع انرژی است. بنابراین بر خلاف سه قدرت دیگر که منابع انرژی برای آنها یک بازار خرید محسوب می‌شود، روسیه به دنبال بازار فروش مناسب برای منابع انرژی غنی خود می‌باشد. بنابراین رقابت قدرتی انرژی محور بین قدرت‌ها دیده می‌شود اما شکل آن متفاوت است.

ایران به عنوان یکی از اصلی ترین دارندگان انرژی فسیلی و دارا بودن موقعیت قلبی در میان دو حوزه عمده انرژی جهانی (منطقه خزر-آسیای مرکزی و خلیج فارس)، از نقش تعیین کننده‌ای در ساختار ژئوپلی نومیکی جهانی برخوردار خواهد بود. نقش قلبی ژئوپلیتیک انرژی ایران، در نظریه ژئوپلیتیکی نسبتا جدیدی که در سال ۱۹۹۷ توسط جفری کمپ و هرکاوی مطرح شد، نمایان می‌شود. نظریه "بیضی استراتژیک انرژی"، در ابتدا به اهمیت دو حوضه نفت و گاز در نواحی خلیج فارس و دریای خزر اشاره دارد و ایران به عنوان مرکز این ناحیه وسیع و

استراتژیک معرفی می‌شود (Naji, 2001: 155). انتظار می‌رود که چین، هند، ژاپن و مابقی آسیای شرقی، اروپا و ایالات متحده به شدت وابسته به گاز و نفت از منطقه بیضی شکل استراتژیک انرژی "خاورمیانه بزرگ" باشند (Harkavy, 2001: 41-42). بنابراین، ایران علاوه بر نقش مرکزی در کریدورهای بین‌المللی، دارای نقش مرکزی میان دو حوزه عظیم انرژی نیز می‌باشد و از نظر ژئوپلیتیک بنادر، یکی از شاه‌گره‌های اتصال به‌هارتلند و منطقه هسته ساختار بزرگ برای کشورهای دریایی محسوب می‌شود.



شکل (۱). ساختار ژئوپلی نومیک نظام جهانی، طرح: نگارندگان

توضیحات شکل: قدرت‌های سطح یک: چین، روسیه، هند و ایالات متحده (عدد ۱)
 نقاط دسترسی به هسته ساختار: بندر چابهار و بندر گوادر (علامت آتش)
 بیضی استراتژیک انرژی: منطقه خزر-آسیای مرکزی و خلیج فارس (بیضی سیاه رنگ)
 قلب گذرگاهی: کشور ایران (سبز رنگ)
 منطقه حفره ژئوپلی نومیک: کشورهای محصور در خشکی قاره آفریقا که از بنادر دریایی محروم‌اند، و در
 کریدورهای بین‌المللی و بازی ژئوانرژی نقش مهمی ندارند (طوسی رنگ)
 منطقه هسته: قرمز رنگ
 بنادر حاضر در عرصه دریانوردی جهانی (دایره‌های آبی رنگ)
 خطوط مشکلی: کریدورهای بین‌المللی

بازی بزرگ جدید در منطقه هسته^۶ ساختار

منطقه هسته ساختار بزرگ ژئوپلی نومیکی نظام جهانی نوین نیز به مانند نظریه‌های کلاسیک (هارتلند مکیندر) و نظریه‌های نوین ژئوپلیتیک (صفحه شطرنج بزرگ) برژینسکی، منطقه اوراسیا-آسیای مرکزی می‌باشد. در این راستا، مکیندر در نظریه خود، مطرح می‌نماید که منابع انسانی و مادی قاره اوراسیا است که مسیر تاریخ را تعیین می‌کند (Jones, Jones, & Woods, 2004: 7-23). تسلط بر این منطقه که از دسترسی قدرت دریایی دور است، می‌تواند حاکم جهان را تعیین نماید (Balsiger, 2018: 7). برژینسکی نیز در تئوری خود می‌گوید؛ از زمانی که قاره‌ها شروع به تعامل سیاسی کردند (حدود پانصد سال پیش)، اوراسیا مرکز قدرت جهانی بوده است، بنابراین اوراسیا صفحه شطرنجی است که مبارزه برای تقدم جهانی همچنان بر روی آن انجام می‌شود و این مبارزه شامل ژئواستراتژی به عنوان مدیریت استراتژیک منافع ژئوپلیتیک است (Walberg, 2011: 265) (Brzezinski, 1997: xin). هدف اصلی برژینسکی از این تئوری، تدوین ژئواستراتژی جامع و یکپارچه اوراسیا است که در آن آمریکا داور نهایی مسائل قدرت جهانی در تخته شطرنج بزرگ است (Pishgahi Fard, & Noorali:2021).

آسیای مرکزی، به عنوان بخش عظیمی از اوراسیا و جهان در غرب با دریای خزر، در شرق با چین، در شمال با روسیه و در جنوب با پاکستان هم مرز است (Menon, 2011: 2). این منطقه به همراه بخش وسیعی از منطقه محصور اوراسیا که عاری از بنادر اقیانوسی و دریاهاى آزاد است، "منطقه هسته" ساختار ژئوپلی نومیکی نظام جهانی را تشکیل می‌دهد و بازی بزرگ نوین پس از دو قرن مجدداً در آن شکل گرفته است. رقابت‌های قدرتی میان ۴ نامزد اصلی قدرت جهانی قرن بیست و یکم، شامل ایالات متحده، چین، روسیه و هند، بر اساس مولفه‌های ژئوپلی نومیکی در این منطقه شکل گرفته است.

این منطقه در قرن نوزدهم، بستر جغرافیایی بازی بزرگ کلاسیک را به سردمداری انگلیس و روسیه تشکیل می‌داد. بازی بزرگ کلاسیک، که یک بازی ژئوپلیتیک از رقابت بین دو ابرقدرت آن زمان شامل امپراتوری بریتانیا و روسیه بود (MojtahedZadeh, 2004: 8)، حاکی از تنازع برای امپراتوری در آسیای مرکزی بود (Hopkirk, 1992:1). در این بازی ژئوپلی نومیکی جدید، "بنادر"، "انرژی" و "کریدورها"، به عنوان مولفه‌هایی که ترکیبی از سه مولفه سیاست، اقتصاد و جغرافیا (Kazi, 2007: 4) هستند، نقشی کلیدی ایفا می‌نمایند و بازیگران قدرتمند ساختار، بار دیگر تدابیر ژئوپلیتیک خود را برای کنترل قلب اوراسیا، که در یک خلاء قدرتی پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی باقی مانده است، به کار می‌گیرند (Kleveman, 2004: 2).

انرژی و مسیرهای انتقال آن از مهمترین علت برخورد قدرت‌های حاضر در هارتلند می‌باشد. در واقع غنای اصلی بازی بزرگ جدید، تسهیل صادرات کالا به آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و اروپا و همچنین منابع عظیم نفت و گاز دریای خزر است که قدرت‌های دورتر از این منطقه (هند و چین) از طریق دو بندر ژئواستراتژیک ایران و پاکستان (چابهار و گوادر) به عنوان کانون‌های کشمکش و رقابت هند و چین (Singh & Singh, 2019: 173-176) در پی

دسترسی به این منطقه هستند. این امر باعث می‌شود که دو زیر مجموعه ساختار بزرگ در این بازی به هم مرتبط شوند. همچنین طرح‌های کریدوری اتحادیه اروپا (تراسیکا) و طرح ژئوپلیتیک کریدوری پکن (کمبرند و راه) مستقیماً از منطقه آسیای مرکزی عبور می‌کنند و "طرح کریدوری شمال-جنوب"، پس از عبور از هند و ایران، از طریق دریای خزر، به عنوان دریاچه کشورهای همجوار آسیای مرکزی، به منطقه اوراسیایی روسیه می‌رسد.

قدرت‌های ۴ گانه ساختار ژئوپلی نومیک قرن بیست و یکم (بالقوه و بالفعل)، شامل ایالات متحده، چین، روسیه و هند در منطقه‌ای رقابت می‌کنند که برای توازن جهانی بسیار حیاتی است و اندیشمندان ژئوپلیتیک، آن را تحت عنوان "بازی بزرگ جدید" تئوریزه کرده اند (Tacconi, 2010: 1). از میان این ۴ بازیگر رقیب در بازی ژئوپلیتیک و ژئوپلی نومیک قدرت، ۳ کشور آمریکا، چین و هند به صورت مستقیم به این منطقه دسترسی ندارند و "بنادر"، مطلوب‌ترین راه ممکن برای دستیابی این قدرت‌ها از طریق هند و پاکستان به منطقه هسته ساختار بزرگ هستند.

در بازی بزرگ جدید، آسیای مرکزی برای هند، قطبی برای دسترسی به انرژی و بازار این منطقه و روسیه تلقی می‌شود. در واقع زیرساخت‌های مربوط به انرژی عامل مهمی در پیکربندی ژئوپلیتیک هند در منطقه اوراسیا است (singh & singh, 2019: 176). در نسخه آسیایی بازی ژئوپلیتیک جدید، موضوع محوری حرکت چین به سمت غرب خود و حرکت روسیه به سمت شرق خود و حرکت هند به سمت شمال خود است و روش‌های بازیگری خطوط مواصلاتی، بزرگراه‌ها، راه آهن، بنادر و خط لوله‌های انتقال انرژی می‌باشند (Noorali&Ahmadi,2020).

علاوه بر این، منابع انرژی و کریدورهای ترانزیتی، آمریکا را بر آن داشته است که به سمت شرق خود پیشروی کند و این منطقه را که همواره در نتیجه توازن قدرتی رقبای بزرگ تاثیر گذار بوده است، برای نامزدهای هژمونی نوین جهانی رها نسازد. تئوری پردازی‌های گسترش ناتو به سمت شرق را نیز می‌توان در این مقال گنجانید.

در این منطقه با وجود چالش‌های مابین چین و روسیه، اتحادیه‌ای مبتنی بر یکپارچگی ضد آمریکایی نمایان می‌شود. ایجاد سازمان همکاری شانگهای (SCO) و به مثابه آن، همکاری چین و روسیه در آسیای مرکزی، تداعی گر ایجاد یک بلوک مجزا علیه غرب است. با توجه به بررسی‌های قابل توجهی که در مورد طرح‌های ایالات متحده در آسیای مرکزی وجود دارد، اما منافع واگرا در داخل سازمان همکاری شانگهای، در میان کشورهای آسیای مرکزی و به ویژه میان روسیه و چین (مانند پیامدهای بحران گرجستان که اختلاف در منافع روسیه و چین را برجسته می‌کند)، هرگونه هماهنگی ضد آمریکایی را محدود می‌سازد (Wishnick, 2009: 6).

قلب گذرگاهی

در نظریه ساختار ژئوپلی نومیک نوین، کشور ایران به عنوان منطقه اتصال خشکی‌های اوراسیا و دریاهای آزاد، نقش محوری-گذرگاهی دارد. به گونه‌ای که در دو "زیرمجموعه ساختار" (ژئوپلیتیک کریدوری و ژئوپلیتیک انرژی) با وجود نقش قلبی، در واقع به عنوان پل محوری متصل کننده سراسر ساختار بزرگ، کارت‌های بازی بی شماری را می‌تواند در اختیار بگیرد. در زیرمجموعه سوم ساختار نیز (ژئوپلیتیک بندری)، ایران، به واسطه بندر چابهار، به همراه بندر گوادر پاکستان، مناطق متصل کننده به منطقه هسته محسوب می‌شوند. در واقع در هر سه زیر مجموعه ساختار، نقش ایران به صورت قلب گذرگاهی است.

ایران در کریدورهای بین‌المللی، نقش "قلب گذرگاهی" را با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه خود، بر عهده گرفته است. این کشور، در کریدورهای مورد نظر پکن، که با استراتژی‌های "کمر بند و راه" و "جاده ابریشم نوین" شناخته می‌شوند، موقعیت قلبی دارد و غرب و شرق ساختار بزرگ جهانی را با در بر گرفتن بیش از ۷۰ کشور، به هم متصل می‌نماید. علیرغم ارائه راه‌های جایگزین جغرافیای ایران، به دلیل امنیت و کوتاهی زمان اتصال، بهترین مسیر برای طرح ابتکاری چینی محسوب می‌شود. این کشور، همچنین در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، جایگاه محوری-گذرگاهی دارد و هند را به عنوان قدرتی نوظهور و یکی از ۴ بازیگر اصلی دارای رویای ابرقدرتی، به روسیه، به عنوان قدرتی که در بیش از دو قرن اخیر، همواره توازن قوای جهانی را در مقاطع حساس تاریخی با دیگر ابرقدرت‌ها شکل داده است، متصل می‌نماید. ایران در کریدور تراسیکای اتحادیه اروپا نیز، رقابت تنگاتنگی با مناطق شمالی خود (آسیای مرکزی) دارد و در طراحی نقشه اولیه این کریدور، نام ایران در مسیر طراحی شده دیده می‌شود.

کشور ایران همچنین با توجه به جغرافیای ترانزیتی، می‌تواند با استفاده از بنادر جنوبی خود، کشورهای محصور در خشکی منطقه آسیای مرکزی را به آب‌های اقیانوسی جهان و تجارت بین‌المللی متصل سازد؛ علاوه بر این، از طریق بنادر خود، می‌تواند قدرت‌های دریایی را به خشکی بزرگ اوراسیا اتصال دهد. ایران همچنین با توجه به موقعیت قلبی-گذرگاهی در بیضی انرژی جهانی، دو حوزه بزرگ استراتژیک انرژی در شمال و جنوب خود را که به شدت مورد توجه قدرت‌های بزرگی مانند آمریکا، چین و روسیه است، به هم متصل می‌سازد. در مجموع می‌توان گفت ایران به عنوان قلب گذرگاهی ساختار، از طریق "بندر" جابهار یک موقعیت "کریدوری" را برای صادرات "انرژی" کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به جهان آزاد اقیانوسی فراهم می‌کند. بنابراین ایران، سه مولفه ساختار را به یک دیگر پیوند می‌دهد.

نقاط دسترسی (هات اسپات)

منظور از هات اسپات یا کانون‌های داغ ژئوپلیتیکی، نواحی جغرافیایی هستند که در خطوط ژئوپلیتیک ساحلی واقع شده و قدرت‌های دریایی بیرون از منطقه هسته و کشورها و قدرت‌های بری درون منطقه هسته را به یک دیگر متصل می‌نمایند.

منطقه هسته ساختار بزرگ جدید، که شامل مناطق محصور در خشکی آسیای مرکزی و اوراسیا می‌شود، برای قدرت‌های دریایی به مانند یک دژ بزرگ نفوذ ناپذیر عمل می‌کند. همچنین، کشورهای حاضر در این منطقه که اصلی‌ترین آن، روسیه است، از دسترسی مستقیم و آسان به آب‌های اقیانوسی و بنادر آب گرم محروم اند. "بنادر" به عنوان نقاط دسترسی کشورهای خشکی بست آسیای مرکزی و اوراسیا به آب‌های آزاد و متقابلاً، دسترسی قدرت‌های دریایی به این هارتلند نفوذ ناپذیر عمل می‌کنند.

در این میان، دو بندر ژئواستراتژیک در بازی ژئوپلی نومیگ قرن بیست و یکم، بیش از سایر بنادر، کانون رقابت قدرت‌ها محسوب می‌شوند. این دو بندر ژئواستراتژیک (چابهار و گوادر)، که در خطوط ساحلی دو کشور همسایه

ایران و پاکستان واقع شده اند، صحنه تقابل دو قدرت نو ظهور (هند و چین) به عنوان نامزدهای ابر قدرتی قرن بیست و یکم برای دسترسی به هارتلند یا منطقه هسته محسوب می شوند.

بندر چابهار با دور زدن کشور سرسخت و سازش ناپذیر پاکستان، هند را به افغانستان و آسیای مرکزی متصل می کند. دهلی نو تمایل بسیار زیادی برای توسعه این بندر دارد و واگذاری کنترل این بندرگاه به دهلی نو، روند بهره برداری از آن را تا حدود زیادی تسهیل خواهد کرد (Narayanan, 2018: 1). برای ایران، توسعه بندر چابهار با استفاده از همراهی قدرت های دیگر در سطح بین المللی، اقدامی کاملاً نمادین است تا به ایالات متحده اطلاع دهد که تهران دیگر منزوی نیست (Pant, 2017: 1). علاوه بر این، این بندر ژئواستراتژیک، اهمیت ایران به عنوان دروازه اصلی اوراسیا را منعکس می نماید (Contessi N., 2020: 1). غیر از این، چین به عنوان دومین قدرت بزرگ جهانی، به صورت ضمنی آمادگی خود را برای حضور در چابهار اعلام کرده است. حضور دو کشور قدرتمند هند و چین، ضمن جذابیت بخشی به بازی های ژئوپلیتیکی قرن حاضر می تواند راهگشای تسریع در امر توسعه منطقه آزاد و بندر دریایی چابهار باشد (Ahmadi & Ahmadi, 2017: 337).

در مقابل، موقعیت ژئواستراتژیک بندر گوادر برای چین به عنوان یک قدرت نو ظهور جهانی در رقابت با هند، رقیب آسیایی این کشور برای دستیابی به آسیای مرکزی، بسیار وسوسه کننده است. بندر گوادر مسیر ارزان تر، ایمن تر و کوتاه تری را برای چین در زمینه نفوذ به منطقه اوراسیا فراهم می سازد. نگرانی هند از بندر گوادر از این واقعیت ناشی می شود که تقریباً ۶۹٪ نفت خام از غرب آسیا را از طریق تنگه هرمز که نزدیک بندر پاکستان است وارد می کند. دوم، این بندر می تواند بندر تجاری بمبئی هند را به حاشیه براند. سوم، دخالت چین در بندر گوادر منجر به بی اعتمادی بین چین و هند و همچنین پاکستان و هند شده و حوزه نفوذ ژئوپلیتیکی چین را در منطقه افزایش خواهد داد (Singh & Singh, 2019: 173) و راه ژئوپلیتیک این کشور را برای دسترسی به آسیای مرکزی هموار می سازد. در مجموع می توان گفت چین و هند به عنوان دو قدرت نو ظهور جهانی، با سرمایه گذاری در بنادر پاکستان و ایران سعی دارند توازن قوا را در زمینه دستیابی به آسیای مرکزی در نسخه آسیای بازی بزرگ جدید حفظ کرده و یا بر دیگری غلبه نمایند.

همچنین این دو بندر ژئواستراتژیک ساختار، به خصوص بندر چابهار ایران، برای کشورهای محصور آسیای مرکزی و روسیه می تواند بهترین و کوتاه ترین مسیر دسترسی به آب های آزاد و تجارت دریایی بین المللی باشد. بنابراین این بنادر، مهمترین نقاط دسترسی و پل های متصل کننده میان قدرت های دریایی و بری ساختار را تشکیل می دهند.

منطقه بندی های ژئوپلی نومیکی ساختار

قاره های آفریقا (اتحادیه آفریقا)، اروپا (اتحادیه اروپا)، آمریکای شمالی (نفتا) و آمریکای جنوبی (مرکوسور) هر کدام منطقه بندی های اقتصادی-سیاسی مخصوص خود را در جغرافیای پیوسته قاره ای ارائه داده اند. اما قاره آسیا با وجود ارائه نظریه هایی مبتنی بر اتحادیه آسیایی (Hafeznia, 1995)، دارای یک منطقه بندی جغرافیایی یکپارچه نیست. هر چند منطقه بندی های درونی چند پاره در آن تشکیل شده است. برای مثال در منطقه شرق آسیا، منطقه

تجارت آزاد "آسه آن" شکل گرفته است که حتی همه کشورهای آسیای شرقی را در بر نمی گیرد و در منطقه اوراسیایی آسیا، اتحادیه اقتصادی اوراسیا تشکیل شده است که به دلیل نوپایی و عدم یکپارچگی قاره‌ای، فعلاً قابل رقابت با حلقه‌های اروپا، نفتا و آسه آن نیست. به نظر می‌رسد عدم وجود یک اتحادیه آسیایی یکپارچه به رهبری چین، بزرگترین مانع برای ابرقدرتی این کشور در عصر ژئوپلی نومیکن کنونی است. با این وجود، چین با انعقاد یک تفاهم نامه تجاری ۱۰ ساله با آسه آن (Chirathivat, 2002: 671) تحت عنوان "منطقه تجارت آزاد چین-آسه آن"، روابط اقتصادی خود را با این اتحادیه مستحکم ساخت.

منطقه بندی‌های اقیانوسی ژئوپلی نومیکن ساختار جهانی نیز در کنار منطقه بندی‌های قاره‌ای-بری ایفای نقش می‌کند، اما در اینجا شاهد همکاری قدرت‌های حاضر در قاره‌های مختلف خواهیم بود. سازمان اپک یا همکاری‌های اقتصادی آسیا-پاسیفیک، بزرگترین منطقه بندی ژئوپلی نومیکن جهان است که سه قدرت بزرگ سطح یک جهانی شامل چین، ایالات متحده و روسیه را شامل می‌شود و عضویت هند نیز به عنوان دیگر قدرت نوین در این سازمان دور از انتظار نیست و این کشور پیشنهاد عضویت را ارائه نموده است. بنابراین این منطقه بندی ساحلی، "نقطه همگرایی" میان قدرت‌های ساختار محسوب می‌شود و کشورهای آسیا، آمریکا، اقیانوسیه و اروپا-آسیا را گرد هم می‌آورد.

نقاط ثقل ساختار

نقطه ثقل "قدرت" ساختار ژئوپلی نومیکن در آسیای ساحلی قرار دارد، جایی که چین و هند به ترتیب از منطقه آسیای پاسیفیک و اقیانوس هند دو بازیگر قدرتمند قرن بیست و یکم بر اساس مولفه‌های ژئوپلی نومیکن خواهند بود. چین بیشترین شانس را در تقابل با ایالات متحده برای تغییر مرکزیت جغرافیایی قدرت جهانی به سمت آسیای ساحلی دارد و در این راه، ایجاد یک اتحادیه بزرگ آسیای شرقی به رهبری این کشور به همراهی کره، ژاپن، سنگاپور و تایوان و دیگر کشورهای آسه آن، می‌تواند حلقه شرق را از قدرت بیشتری نسبت به اتحادیه اروپا و نفتا برخوردار سازد. نقطه ثقل "گره‌گامی" ساختار نوین که متکی بر بنادر شبکه‌ای است نیز در آسیای پاسیفیک و ساحلی قرار دارد، جایی که برترین بندر جهان، برترین اپراتورهای بندری و بزرگ‌ترین استراتژی‌های بندرپایه را در این منطقه به رهبری چین متمرکز می‌کند. نقطه ثقل "شریانی" ساختار که طراحی کردورهای بین‌المللی را در بر می‌گیرد نیز به مانند دو مورد پیشین، در آسیای پاسیفیک قرار دارد، جایی که چین، بزرگ‌ترین استراتژی کردوری جهان را با دو مولفه مجزای دریایی و خشکی مطرح ساخته است و از نظر بسیاری از نظریه پردازان غربی، این کردورها می‌توانند نظم جهانی را دچار چالش سازند. با این وجود، برترین جغرافیای ژئوترانزیتی ساختار، موقعیت جغرافیایی ایران است که شرق-غرب و شمال-جنوب ساختار جهانی را متصل می‌سازد. این بدان معنی است که در زمینه طرح استراتژی، نقطه ثقل در آسیای پاسیفیک به رهبری چین قرار دارد و در زمینه جغرافیای ژئوترانزیتی ساختار، منطقه خاورمیانه-آسیای مرکزی به مرکزیت ایران نقطه ثقل محسوب می‌شود. نقطه

ثقل "تپش" ساختار نظام جهانی که مبتنی بر ژئوپلیتیک انرژی است، منطقه خزر-آسیای مرکزی و خلیج فارس به مرکزیت ایران است. همچنین مسیرهای انتقال انرژی در منطقه آسیای مرکزی بازی قدرت‌ها را در این هسته در پی دارد. نقطه ثقل "همگرایی" میان قدرت‌های ساختار، منطقه آسیا-پاسیفیک است که با وجود سازمان اپک و عضویت کشورهای ۴ قاره و قدرت‌های جهانی در آن، تجلی می‌یابد. نقطه ثقل "رقابت قدرتی میان قدرت‌های بزرگ" در قرن بیست و یکم، منطقه آسیای مرکزی-اوراسیا است که به عنوان "منطقه هسته" ساختار بزرگ جهان به هم پیوسته شناخته می‌شود. این منطقه محصور در خشکی، در طول تاریخ سیاسی جهان، منبع تنش و کشمکش قدرت‌ها بوده است و در جهان ژئوپلی نومیکی نوین نیز به دلیل وجود منابع، مسیرهای حمل و نقل و انرژی از اهمیت آن کاسته نشده است، بنابراین داوری در این منطقه ژئواستراتژیک، داوری جهانی را به دنبال دارد.

حفره‌های ساختار

حفره "قدرت" در ساختار نوین، منطقه ای است که هیچ قدرتی در سطح یک و دو را درون خود نداشته باشد، در این راستا، مناطق آسیای مرکزی، خاورمیانه، آفریقای شمالی و مرکزی حفره‌های قدرتی ساختار محسوب می‌شوند. حفره‌های "ژئوپلی نومیکی" مناطقی هستند که از توان بندری، انرژی و کریدوری محروم هستند؛ بنابراین، مناطق محصور در خشکی قاره آفریقا به دلیل عدم دسترسی به بنادر و آبهای آزاد، کریدورهای بین‌المللی و بازیگری در انرژی جهانی، نمایان‌ترین شکل حفره ژئوپلی نومیکی محسوب می‌شوند. مناطق محصور در خشکی در قاره اروپا به دلیل تبادلات وسیع قاره ای دغدغه زیادی برای دسترسی به بنادر و دریاها ندارند، همچنین مناطق محصور آسیای مرکزی با بازیگری در دو مولفه کریدور و انرژی و توافق نامه عشق آباد با ایران برای دسترسی به بنادر اقیانوسی این کشور، از حالت حفره ای خارج می‌شوند. منطقه محصور قفقاز نیز در کریدورهای ترانزیتی مهمی نقش آفرین است و ترافیک خطوط انرژی در این منطقه عملاً آن را از حالت حفره ای خارج می‌سازد. قاره اقیانوسیه و آمریکای شمالی فاقد کشور محصور هستند و آمریکای جنوبی نیز تنها دو کشور محصور دارد که یکی از آنها (بولیوی) با داشتن بیش از دو همسایه دریایی شرایط چندان دشواری ندارد.

نتیجه‌گیری

ساختار نظام جهانی نوین، دارای سه مولفه اصلی ژئوپلی نومیکی است که شامل: بنادر به عنوان گره‌گاه، شریان به عنوان کریدور و تپش به عنوان انرژی است و ۴ قدرت اصلی ساختار شامل ایالات متحده، چین، روسیه و هند بازیگران اصلی بازی جدید در آسیای مرکزی-اوراسیا به عنوان منطقه هسته یا اکیومنی ساختار هستند. ایران به عنوان قلب گذرگاهی ساختار، اتصال دهنده خشکی‌های اوراسیا و دریاهای آزاد و قدرت‌های بری و بحری به هم محسوب می‌شود و در ژئوپلیتیک انرژی و کریدوری، موقعیت قلبی گذرگاهی و متصل کننده دارد. نقاط دسترسی اصلی به منطقه هسته ساختار، بنادر ژئواستراتژیک گوادر و چابهار هستند که دو قدرت سطح یک (چین و هند) را

به‌هارتلند متصل می‌سازند. نقطه ثقل قدرتی ساختار در آسیای شرقی واقع شده است، جایی که دو قدرت سطح یک و چند قدرت سطح دو دارد و نقطه جغرافیایی ثقل همگرایی نیز در منطقه آسیای پاسیفیک قرار گرفته است، جایی که قدرت‌های ۴ قاره در سازمان اپک یا همکاری‌های آسیا-پاسیفیک گرد هم آمده‌اند و سه قدرت سطح یک ساختار نیز در آن حضور دارند. منطقه حفره ای بزرگ ساختار، منطقه کشورهای محصور در خشکی قاره آفریقا است که به دور از بازی ژئوپلی نومیک جدید و مولفه‌های اصلی آن هستند. در این نظام ژئوپلی نومیک و نظم شکننده و قابل تغییر چندقطبی شکل گرفته بین ۴ قدرت اصلی، کشور چین، به عنوان یک قدرت نوظهور، با داشتن اقتصادی بزرگ، طرح‌ها و استراتژی‌های کلان بندری، کریدوری و انرژی محور و بازیگری بالادست در منطقه هسته (آسیای مرکزی-اوراسیا) و قلب گذرگاهی (ایران) و یکی از نقاط دسترسی به هسته (بندر گوادر)، بیشترین شانس را برای ابرقدرتی در نظام پیش رو دارد و می‌تواند به قدرت بلامنازعه نظم نوین جهانی تبدیل شود. بزرگ‌ترین مانع تحقق این امر برای چین، رهبری یک اتحادیه منطقه‌ای ژئوپلی نومیک در آسیا یا در منطقه محدودتر، آسیای شرقی است که در صورت تحقق آن در آینده می‌تواند نظم غربی را به یک نظم جهانی به رهبری شرق تبدیل نماید.

کتابنامه

1. Abeyagoonasekera, A. (2019). Geopolitical Scales of One Belt One Road. South Asia Journal. <http://southasiajournal.net/geopolitical-scales-of-one-belt-one-road/>
2. Ahmadi, S.A. و & Ahmadi, E. (2017). Investigating the Strategic Capabilities of Chabahar Free Zone in the direction of Iran's geopolitical weight and national power (from a domestic, regional and international perspective). *Strategy Quarterly*, 26(83). [in Persian]
3. Ahmadi, S.A. & Noorali, H. (2020). *504 Essential Words in Political Geography and Geopolitics*. Iran, Tehran: Entekhab Edition. [in Persian]
4. Albert, E. (2019). China's Global Port Play. *the DIPLOMAT*, Available in: thediplomat.com/2019/05/chinas-global-port-play
5. Ashraf, J. (2017). String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture. *Institute of Strategic Studies Islamabad* 37(4), 166-181.
6. Alti, A. (2019). China, Israel, and the Geopolitics of Seaports, What could the Chinese investment in the Israeli port of Haifa mean for regional geopolitics in the Middle East?. *the DIPLOMAT*, Available in: <https://thediplomat.com/2019/07/china-israel-and-the-geopolitics-of-seaports/>
7. Austvik, O. (2018). *Concepts of Geopolitics and Energy Security*. IAEE Energy Forum, Second Quarter.
8. Balsiger, J. (2018). Lectures: Cours political geography, Introduction and origins of the (sub)discipline of political geography and A political geography of the city: urban agriculture and public space.
9. Bazilan, M., & et al. (2019). Model and manage the changing geopolitics of energy. *Nature*, 569, 29-31.
10. Bijian, Z. (2005). *China's Peaceful Rise: Speeches of Zheng Bijian 1997-2005*. brookings institution press.
11. Blank, S. (2003). India's rising profile in Central Asia. *Comparative Strategy*, 22(2), 139-157.
12. Blanchard, J., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223-245.
13. Blumenthal, D. (2015). *China, the United States, and the Geopolitics of Energy*. JSTOR.
14. Bush, G. (1991). Document: New world order: George Bush's speech, 6 Mar 1991.

15. Bocharnikov, V., & Egidarev, E. (2018). One belt one road is as the challenge of Russia wilderness conservation. Conference: International Geographical Conference "China-Mongolia-Russia" Economic Corridor: Geographical and Environmental Factors of Territorial Development Opportuninies.
16. Brzezinski, Z. (1997). *The Grand Chessboard - American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*. Basic Books.
17. China Briefing. (2009). China's String of Pearls Strategy. China Briefing. Retrieved from <https://www.china-briefing.com/news/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy>.
18. Cafiero, G., & Ćok, C. (2020). *The geopolitics of ports in the Horn of Africa*. The New Arab, 8.
19. Contessi, N. (2020). The Great Railway Game, Eurasian Corridors on the North—South Axis. Reconnecting Asia. <https://reconasia.csis.org/great-railway-game/>
20. Cox , H. (2019). *Port without authority*. Markets & Geopolitics.
21. Chena, J., Feia, Y., Tae-Woo Lee, P., & Tao, X. (2018). Overseas Port Investment Policy for China's Central and Local Governments in the Belt and Road Initiative. *Journal of contemporary China*.28(116), 195-215.
22. Campos, I. (2015). One Belt & One Road: Between Cooperation and Geopolitics in the Silk Road. *Contacto Global*, No.6, 18-25.
23. Cohen, S. (2014) .*Geopolitics: The Geography of International Relations*. Rowman & Littlefield Publishers.
24. Chirathivat, S. (2002). ASEAN–China Free Trade Area: background, implications and future development. *Journal of Asian Economics*, 13(5), 671-686. doi:[https://doi.org/10.1016/S1049-0078\(02\)00177-X](https://doi.org/10.1016/S1049-0078(02)00177-X)
25. Dasgupta, S. (2019). *What Are Different Types of Ports For Ships?* Marine Ports.
26. Demko, G., & Wood, W. (1994). *Geopolitical Perspectives On The Twenty-first Century*. Avalon Publishing.
27. Dupin, C. (2018). Foreign investments in U.S. ports face government scrutiny. *American Shipper*. Retrieved from <https://www.freightwaves.com/news/foreign-investments-in-u-s-ports-face-government-scrutiny>
28. Dorsey, J. (2020). *Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road*. Project: Middle East.
29. Dollar, D., Amar , B., Rush, D., Hass, R., Bruce, J., Homi, K., & Jennifer , M. (2019). China's Belt and Road: The new geopolitics of global infrastructure development. *Foreign Policy*.
30. Fukuyama, F. (1989) The End of History, *The National Interest*, No.16, 3-18.
31. Flint, C., & Zhu, C. (2018). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, No.99, 95-101.
32. Hafeznia, M. R. (1995). *The theory of Asian unity*. Iran, Tehran: Gora Publishers. [in Persian]
33. Hantington, S. (1993). *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. Simon & Schuster.
34. Harkavy, R. (2001). Strategic geography and the greater Middle East. *Naval War College Review*, 54(4), 1-19.
35. Hemmings, J. (2020).The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road. *Asia Policy*, 15(1).
36. Hopkirk, P. (1992). The Great Game: The Struggle for Empire in Central Asia (Kodansha Globe). *Kodansha International*.
37. IRENA. (2019). *A New World: The Geopolitics of the Energy Transformation*. IRENA.
38. Jianqun, T. (2020). Three Geopolitical Theories and the "Belt and Road" Initiative. CAIFC. <http://www.caifc.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=22&id=539#:~:text=Over%20the%20past%20hundred%20years,theory%20raised%20by%20Halford%20John>

39. Jones, M., Jones, R., & Woods, M. (2004). *An introduction to political geography*. UK, Routledge.
40. Jones, J. (2018). *10 Largest Ports in the World*. largest.org.
41. Kazi, A. (2007). *End of Geopolitics and the Beginnings of Geopolinomics: United States in Central and Southwest Asia*. Presentation during the conference “The aspects of EU-Central Asia Relations”, April 27, 2007, Berlin, Germany. Embassy of Kyrgyz Republic and Akademikerbund, Hamburg.
42. Kazi, A. (2013). Interdependence or a New Political Order in Eurasia: A Geopolinomic Narrative. 1-31. https://www.academia.edu/5420173/Interdependence_or_a_New_Political_Order_in_Eurasia_A_Geopolinomic_Narrative
43. Keser, H. (2015). Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA. *Sosyoekonomi*, 24(24), 163-182.
44. Khodaghlipour, A. (2017). OBOR Initiative and Its Impact on the National Interests of the Islamic Republic of Iran. *Foreign Policy Quarterly*, 31(1), 45-73. [in Persian]
45. Klare, M. (2008). *Rising Powers, Shrinking Planet: The New Geopolitics of Energy*. Metropolitan Books.
46. Kleveman, L. (2004). *The New Great Game, How is our increasing dependence on oil and our search for it - jeopardizing the war on terrorism?* Globalist Bookshelf.
47. Lin, W. (2018). Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*, No. 81. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692319303783>
48. lloydslist. (2018). Top 10 box port operators 2018. Lloyd's List. Retrieved from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125032/Top-10-box-port-operators-2018>
49. Luttwak, Edward N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, (20): 17–23.
50. Marshall Jr, R. (2012). The string of pearls: Chinese maritime presence in Indian ocean and its effect on Indian naval doctrine. Naval postgraduate school.
51. Marshal, T. (2015). *Prisoners of Geography: Ten Maps That Tell You Everything You Need To Know About The World*. Scribner.
52. Menon, R. (2011). The New Great Game in Central Asia. *Survival Global Politics and Strategy*, 45(2), 187-204.
53. Merk, O. (2017). Geopolitics and commercial seaports. In *Revue internationale et stratégique* 107(3).
54. Mojtahedzadeh, P. (2012). *Political Geography and Geopolitics*. Iran, Tehran: Samt Publications. [in Persian]
55. Mohan, G. (2018). Europe's Response to the Belt and Road Initiative. German Marshal fund of the United State, <https://www.gmfus.org/news/europes-response-belt-and-road-initiative>
56. MojtahedZadeh, P. (2004). *Small players of the great game, The settlement of Iran's eastern borderlands and the creation of Afghanistan*. [in Persian]
57. Naji, S. (2001). Iran, the center of strategic energy ellipse: A geopolitical reality. Published by: Addleton Academic Publishers, *Geopolitics, History, and International Relations*, 3(1), 155-175.
58. Narayanan, R. (2018). *The geopolitical impact of Chabahar port on the equations of the great powers*. Central Iran and Afghanistan Studies Institute. [in Persian]
59. Noorali, H., & Ahmadi, S.A. (2021). Investigating the role of ports in theories of political geography / geopolitics and presenting the theory of port power. *Quarterly Journal of Political Geography Research*. 5(4), 91-114.[in Persian]

60. Pant, H. (2017). The Challenging Geopolitics of the Port at Chabahar, What is the future of the India-backed port at Chabahar in Iran? *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2017/12/the-challenging-geopolitics-of-the-port-at-chabahar/>.
61. Parvizi, A., & Guang, Y. (2012). *Secure Oil and Alternative Energy: The Geopolitics of Energy Paths of China and the European Union*. International Comparative Social Studies.
62. Pishgahi Fard, Z., & Noorali, H. (2021). A Study of Neglected Theories in Iranian Geopolitical Literature. *Quarterly Journal of Human Geography Research*, 53(4), 1353-1374 [in Persian]
63. Portstrategy. (2017). *Geopolitics and port development*. Portstrategy.
64. Project Mausam. (2020). *Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes*. Ministry of culture, government of india.
65. Rodrigue, J.; Notteboom, T. (2020). *Port Terminals*. The Geography of Transport Systems.
66. Sarker, M., & et al. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*.
<https://research.hktdc.com/en/article/MzY1NTEzNTQ4#:~:text=OBOR%20can%20influence%20the%20Chinese,%2C%20financial%2C%20and%20psychological%20interactions>.
67. Singh Roy, M. (2012). Iran: India's Gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, 36(6), 957-975.
68. Singh, S., & Singh, B. (2019). Geopolitics of ports: Factoring Iran in India's counterbalancing strategy for "Sino-Pak Axis. *Journal of Eurasian Studies*, 2019, 10(2) 169–182.
69. Skeet, Y. (1996). Geopolitics of Energy. *Energy Exploration & Exploitation*, 14(3-4).
70. Stephan Eder, T. (2014). *China-Russia Relations in Central Asia: Energy Policy, Beijing's New Assertiveness and 21st Century Geopolitics*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
71. Tacconi, M. (2010). *The New Great Game*.
72. Teylor, P. J., & Flint, C. (2018). *Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality*. Routledge.
73. Tishehyar, M., & Tuyserkani, M. (2017). The Geopolitical Basis of the New Silk Road "America" and "China" in Central Asia. *Central Asia and Caucasus Quarterly*, 99(3)162-195. [in Persian]
74. Tonsjø, Ø. (2016). *Global Power Shift, Geography, and Maritime East Asia*. Palgrave Macmillan UK.
75. Thu, P. (2017). *Minh. Energy and Geopolitics American power projection toward Kazakhstan*. twirpx.
76. Tweed, D. (2019). *QuickTake, China's New Silk Road*. Bloomberg.
77. Wallerstein, I. (1991) *Geopolitics and Geoculture Essays on the Changing World-System*. Cambridge University Press.
78. Walberg, E. (2011). *Postmodern Imperialism: Geopolitics and the Great Games*. Clarity Press.
79. Wishnick, E. (2009). *Russia, China, and the United States*. Strategic Studies Institute .
80. Yakunin, V. (2015). *The geopolitics of transportation*. Журнал "Коммерсантъ Власть" №16 от.
81. Yazdani, I., & Shah Mohammadi, P. (2014). Investigating the Positive Aspects and Necessity of Iran's Dynamics in the Economic Belt Initiative from the Perspective of the Copenhagen School. *Central Asia and Caucasus Quarterly*, No. 88. [in Persian]
82. Yergin, D. (2020). *The New Geopolitics of Energy, Power is shifting from longtime oil giants like Russia and Saudi Arabia to innovators like China—and maybe the U.S.* WSJ.
83. Zhexin, Z. (2018). The Belt and Road Initiative China's New Geopolitical Strategy? . Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies China. *Quarterly of International Strategic Studies*, 4(3), 327–343.