



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)  
<http://dx.doi.org/10.22067/pg.2023.85250.1253>



پژوهشی

## مقایسه تطبیقی رقابت ژئوپلیتیکی در ابتکار کمربند و جاده چین و طرح دروازه جهانی اتحادیه اروپا

یاشار ذکی (دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران) (نویسنده مسئول)

[yzaki@ut.ac.ir](mailto:yzaki@ut.ac.ir)

جواد غلامی (دانش آموخته کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

[gholami.javad@ut.ac.ir](mailto:gholami.javad@ut.ac.ir)

### چکیده

ذات و ماهیت ژئوپلیتیک با قدرت پیوند مستحکم و ناگسستنی دارد. همه کشورها در منظومه‌های متعدد متبلور از نظریه‌های ژئوپلیتیکی برای بقاء و ارتقاء در ساختار نظم سلسله‌مراتبی قدرت با هم به رقابت می‌پردازند. چین از سال ۲۰۱۳ م. و به دنبال رشد سریع اقتصادی، برای تقویت جایگاه خود در نظم جدید جهانی، ابتکاری تحت عنوان «جاده ابریشم جدید» یا «ابتکار کمربند و جاده»<sup>۱</sup> را کلید زد و در سال‌های پس از آن با اهتمام حداکثری به دنبال استیلای این پروژه در قاعده جهانی است. پیوستن کشورهای متعدد به این طرح در کنار قدرت روزافزون چین، نگرانی سایر قدرت‌های جهانی را نیز در پی داشته است. از این رو اتحادیه اروپا برای رقابت با این پروژه، «طرح دروازه جهانی»<sup>۲</sup> را مطرح ساخت و به دنبال برنامه‌ریزی و اجرای آن است. همین مسئله موجب شکل‌گیری یک رقابت ژئوپلیتیکی در سطح بین‌المللی شده است. پژوهش حاضر با ماهیت تحلیلی - تبیینی با مطالعه مستندات طرح‌های مذکور در کنار سایر منابع فارسی و لاتین با روش پژوهش کیفی به دنبال بررسی رقابت ژئوپلیتیکی شکل گرفته میان طرح‌های مذکور است. یافته‌های پژوهش نشان‌دهنده این موضوع است که مبدعین این طرح‌های ژئوپلیتیک‌منا با شبکه‌سازی در سطح جهانی و تمرکز بر بنادر و دریاها و مسئله انرژی به دنبال توسعه ارزش‌های خود در مقیاس کروی می‌باشند. پس از بررسی وجوه افتراق و اشتراک طرح‌ها و چالش‌های پیش رو مشخص شد که «عمق راهبردی تقابل رقابت ژئوپلیتیکی هر دو طرح قاره آفریقا» می‌باشد.

**واژگان کلیدی:** رقابت ژئوپلیتیکی، ابتکار کمربند و جاده، دروازه جهانی، چین، اتحادیه اروپا.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۸/۱۷ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۹/۲۸

- 1 . Belt and Road Initiative (BRI)
- 2 . Global Gateway

## ۱. مقدمه:

چین پس از سال ۱۹۷۸ م. تاکنون مسیر رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی را با سرعت بسیار بالا پیموده است و همین برنامه‌ریزی مدون موجب شد در سال ۲۰۱۱ م. این کشور تبدیل به دومین اقتصاد بزرگ جهان شود. طبق پیش‌بینی‌ها چین با تداوم همین روند در آینده‌ای نزدیک یعنی حدود ۲۰۳۰ م. از ایالات متحده آمریکا به‌عنوان رهبر اقتصاد جهانی پیشی خواهد گرفت. در حالی که این موضوع هنوز در هاله‌ای از ابهام است؛ اما بسیاری از صاحب‌نظران معتقدند که اقتصاد و سیاست جهان در حال تغییر گرانس از غرب به سمت شرق است (Shan, Zhang, Su, 2020: 1). همین تغییرات در سلسله‌مراتب قدرت اقتصادی جهان، چین را به فکر رسیدن به جایگاه اول میان قدرت‌های جهانی انداخت و موجب شد این کشور با همین راهبرد در سال ۲۰۱۳ م. مبدع یک طرح استراتژیک همکاری بین‌المللی گردد تا از قیل این طرح، جایگاه خود را در جهان ارتقاء دهد. سائول برنارد کوهن<sup>۱</sup> جغرافیدان سیاسی مطرح در پاسخ به این سوال که قرن جدید عصر ابرقدرتی چین است یا ادامه ابرقدرتی آمریکا، هر دو کشور را دارای نقاط ضعف متعدد می‌داند و معتقد است آمریکا درگیر خستگی جنگ، مشکلات اقتصادی و ناکارآمدی سیاسی است. چین هم نتوانسته است قدرت اقتصادی خود را با قدرت نظامی متناسب تطبیق دهد و رشد اقتصادی آن کشور که بیش از حد به صادرات وابسته است، مقداری کند شده است. از سوی دیگر ساختار رژیم کمونیستی این کشور نیز نتوانسته است به‌عنوان یک الگو توسط سایر کشورهای جهان پذیرفته شود (Cohen, 2015: 3-4). چین برای حضور در قواره یک ابرقدرت جهانی نیاز به اقدامات راهبردی در مقیاس بین‌المللی داشت از این‌رو برای اولین بار، چین یک مفهوم استراتژیک بزرگ را در تلاش برای تقویت همکاری بین‌المللی و حکومت جهانی ارائه کرد و رهبری آن را نیز خود برعهده گرفت و در حال تصویرسازی آن با عنوان یک بن‌سازه<sup>۲</sup> کلیدی است که برای ساختن جامعه‌ای با آینده‌ای مشترک برای بشریت و یک خیر عمومی برای جهان طراحی و اجرا شده است (Shan et al, 2020: 2). چین این پروژه را استراتژی توسعه زیرساخت‌های اقتصادی جهانی و موجب آینده‌ای روشن‌تر می‌داند (Noort, 2022: 10). ابتکار کمربند و جاده چین یک سیستم به‌هم پیوسته حمل‌ونقل، انرژی و زیرساخت‌های دیجیتالی است که به تدریج به خوشه‌های صنعتی و مناطق آزاد تجاری تبدیل می‌شود و سپس یک کریدور اقتصادی شامل ساخت‌وساز، لجستیک، انرژی، تولید، کشاورزی و گردشگری را به‌دنبال خواهد داشت و در نهایت به تولد یک بازار مشترک بزرگ ختم می‌شود (Mações, 2019: 10-11). در گذشته اتحادیه اروپا ظهور چین را فرصت خوبی برای منافع متقابل می‌دانست. بسامد اعلامی اتحادیه اروپا به ترتیب در سال‌های ۱۹۹۵، ۱۹۹۸ و ۲۰۰۳ م. در اسناد سیاست چین، نشان‌دهنده همکاری متقابل

<sup>۱</sup> . Saul Bernard Cohen

<sup>۲</sup> . Platform

اتحادیه اروپا و چین بود. اتحادیه اروپا در این اسناد دستاوردهای اصلاحات چین، مثبت ارزیابی شده و از آن‌ها به‌عنوان مشارکت استراتژیک فعالانه یاد شده است؛ اما با افزایش پیوسته کسری تجاری اروپا با چین در اوایل قرن بیست‌ویکم، اتحادیه اروپا به تدریج صبر خود را از دست داد و در مقاله سیاست چین خود که در سال ۲۰۰۶ م. منتشر شد از چین به‌عنوان «مهم‌ترین چالش برای سیاست تجاری اتحادیه اروپا» یاد کرد (Ntousas & Minas, 2022: 29). این چالش‌ها پس از افزایش قدرت چین و موفقیت چشمگیر چین در اقیانوس و همراه‌سازی سایر کشورها در ابتکار کمربند و جاده افزایش یافت. پس از همراهی اعضای اتحادیه اروپا و مشارکت ۱۸ عضو این اتحادیه؛ همچون یونان، قبرس، ایتالیا، پرتغال و اتریش در این طرح، نگرانی‌ها در این خصوص بیشتر نیز شد. پس از آن اتحادیه اروپا برای مقابله با این چالش‌ها و مشاهده رشد روزافزون قدرت چین در مقیاس جهانی به فکر ایجاد پروژه «دروازه جهانی» افتاد. این پروژه طرح اتحادیه اروپا برای سرمایه‌گذاری عمده در توسعه زیرساخت‌ها در سراسر جهان بدون ایجاد وابستگی است. اتحادیه اروپا معتقد است این طرح شامل سرمایه‌گذاری در پروژه‌هایی است که می‌توانند با استانداردهای بالا، یک حکمرانی خوب با حداکثر شفافیت را ارائه نماید. بنا به گزارش منتشر شده کمیسیون اروپا در این طرح همکاری مشترکی میان کشورهای میزبان، مؤسسات مالی و بخش خصوصی برای افزایش سرمایه‌گذاری زیرساختی، تقویت رقابت، ارائه مزایا و حمایت‌ها، توانمندسازی جوامع محلی و مقابله با مبرم‌ترین چالش‌های جهانی امروز شامل تغییرات آب و هوا، توسعه پایدار، امنیت سلامت، برابری جنسیتی و نظام‌های آموزشی قرار است، شکل بگیرد. اتحادیه اروپا قرار است با همراه کردن دیگر کشورها به ارتقای منافع خود، تقویت انعطاف‌پذیری زنجیره‌های تأمین خود و باز کردن فرصت‌های تجاری بیشتر برای اقتصاد اتحادیه اروپا که در آن تقریباً ۳۸ میلیون شغل وابسته به تجارت بین‌المللی است، کمک کند. البته ایجاد دسترسی لازم و ایجاد منافع حاصل از توسعه زیرساخت‌ها در داخل و سراسر جهان مستلزم سرمایه‌گذاری در مقیاس جهانی است (European Commission, 2021: 1-2).

## ۲. ادبیات نظری:

مبنای نظری پژوهش حاضر متکی بر دو مفهوم اصلی «روابط ژئوپلیتیکی» و «رقابت ژئوپلیتیکی» و با تکیه بر اصول و مبانی فکری مکتب رئالیسم و نظریه نظم نوین جهانی توسعه داده شده است که در ذیل به‌صورت مختصر به رئوس این مکتب، نظریه و مفاهیم اشاره شده است.

## ۲-۱ مفاهیم تحقیق:

## الف) روابط ژئوپلیتیکی:

روابط ژئوپلیتیکی، پیوندها و پیوستگی‌هایی فضایی است که باعث توسعه همکاری‌ها بین بازیگران سیاسی می‌شود. این روابط در کشاکش روابط قدرت بین بازیگران متعدد سیاسی در فضاهای جغرافیایی شکل می‌گیرد و سپس تکمیل می‌شود (Rajabi & Ahmadzadeh, 2017: 75). روابط ژئوپلیتیکی همان روابط مبتنی بر مؤلفه‌ها و زمینه‌های جغرافیایی است که البته در چارچوب یک فضای رقابتی میان کشورها و بازیگران متعدد شکل می‌گیرد (شکل شماره ۱). در حقیقت منظور از روابط ژئوپلیتیکی، همان روابط متعددی است که بین بازیگران سیاسی، دولت‌ها و کشورها بر مبنای ترکیب سه عنصر سیاست، جغرافیا و قدرت برقرار می‌شوند. در شکل‌گیری هرگونه رابطه بین بازیگران، عنصر سیاست در قالب بازیگر سیاسی یا اراده‌ای که به ماهیت رابطه شکل و قوام می‌بخشد و نیز اقدامات و کنش‌هایی که توسط بازیگران انجام می‌شود، پدیدار می‌گردد. عنصر قدرت نیز در شکل‌دهی به الگو و ماهیت رابطه و نگرش بازیگران نسبت به هم متجلی می‌شود و بسترساز در این چرخه عنصر جغرافیا است که انگیزه‌های لازم برای شکل‌گیری اراده سیاسی، تجلی فضایی رابطه و نیز تأثیرگذاری بر سطح قدرت بازیگران را موجب می‌شود (Hafeznia, 2012: 362).



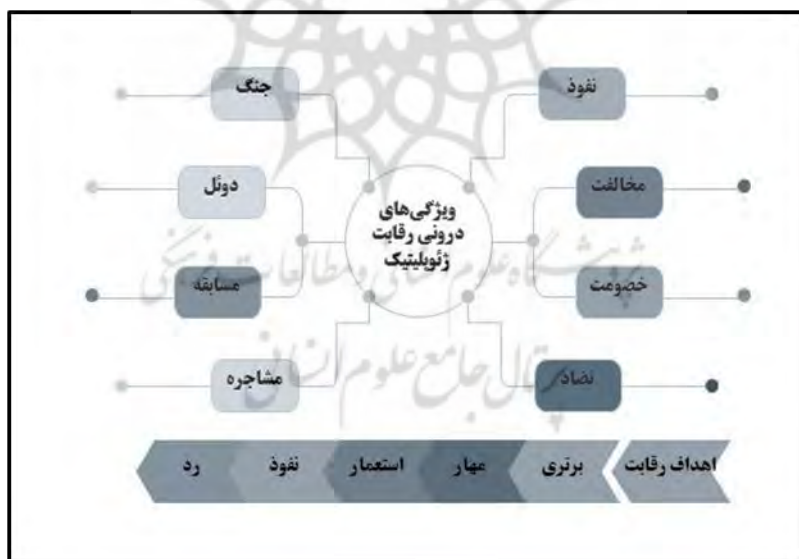
شکل شماره ۱- الگوی روابط ژئوپلیتیکی

Source: (Ahmadipour &amp; Hosseini, 2014: 98)

## ب) رقابت ژئوپلیتیکی:

رقابت در معنای عام، نشان‌دهنده نوعی هم‌آوردی یا تلاش برای کسب منافع است. صاحب‌نظران امر سیاست، رقابت را کوشش برای به‌دست آوردن چیزی که در همان زمان، دیگران نیز در تلاش برای به‌دست آوردن آن

هستند، می‌دانند و از رقابت به‌عنوان تلاش برای کسب پیروزی بر رقبا در رسیدن به امتیازهای محدود یاد کرده‌اند (97: 2022, Abedini, et al). رقابت ژئوپلیتیکی نیز مبین تلاش بازیگران در صحنه جهانی برای کسب برتری در دستیابی به منافع با استفاده از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی است. مسائل سرزمینی، تغییر ساختار ژئوپلیتیکی، پیمان‌ها و راهبردهای کلان، هر کدام می‌تواند بسترساز رقابت‌های ژئوپلیتیکی و موجب پایداری رقابت‌های ژئوپلیتیکی گردد (199: 2018, Ahmadi et al). در بررسی دیدگاه‌ها و نظریه‌های مربوط به علل ریشه‌ای رقابت میان کشورها در عرصه جهانی، می‌توان از دو دیدگاه نام برد: نخست دیدگاه الگوی ایدئولوژیک، که عمدتاً در شکل‌گیری رقابت در قرن بیستم و قبل از آن مؤثر بوده است و پس از جنگ سرد این دیدگاه روند کاهشی در شکل‌دهی به رقابت‌ها داشته است و دیدگاه دوم الگوی عقلانی رقابت و درگیری است که در این الگو ماهیت رقابت میان کشورها دسترسی به منابع مادی همچون انرژی، منابع طبیعی و یا موقعیت ژئواستراتژیک یک منطقه است. از منظر این الگو رقابت در عصر جدید محتوایی کاملاً عینی، ملموس و ژئوپلیتیکی دارد و کشورها به جهت دستیابی به این منابع که قدرت‌آفرین هستند به رقابت می‌پردازند (98: 2014, Ahmadipour & Hosseini). هدف طراحی ابتکار کمر بند و جاده چین و طرح دروازه جهانی در این دسته طبقه‌بندی می‌شود و مبنای کلی آن فراتر رفتن از رقابت‌های قدرت‌های بزرگ از نوع حاصل جمع صفر است (3: 2022, Ahmed & Lambert).



شکل شماره ۲ - اهداف رقابت و ویژگی‌های درونی رقابت ژئوپلیتیک

Source: (Ahmadi et al, 2018: 203)

## ۲-۲ چارچوب نظری:

الف) نظم نوین جهانی<sup>۱</sup>:

منظور از «نظم نوین جهانی» دوره‌ای است در موازنه قدرت و تجلی باورهای ایدئولوژیک جدید که موجب تحقق یک نظم جدید جهانی از طریق فهم، شناسایی و رفع مشکلات از مسیری است که فراتر از توان واحدهای ملی می‌باشد. شروع استفاده از این اصطلاح به اصول «جورج هربرت واکر بوش»، «ویلسون» و «گورباچف» برای نظم متصور پس از جنگ جهانی دوم باز می‌گردد. فرایک‌جانبه‌گرایی و چندجانبه‌گرایی از اصلی‌ترین شاخصه‌های این نظم نوین جهانی می‌باشد (Abdulahi, 2017: 183). اگر چه واژه نظم نوین جهانی به موضوع فروپاشی شوروی و بهم خوردن تعادل ژئوپلیتیکی در سطح جهان و خروج یکی از رقبای اصلی از رقابت و تبدیل آمریکا به ابرقدرت بی‌رقیب اشاره دارد (Hafeznia, 2012: 52). اما پس از این موضوع، این نظریه تغییر معادلات در کانون‌های قدرت جهانی و تغییر این کانون‌ها از حالت تک‌قطبی به چندقطبی یا تغییر در نظم سلسله‌مراتبی قدرت و وقوع تغییرات در صحنه جهانی را تداعی می‌نماید. به عقیده برخی از نویسندگان، این یک دوره پسا تک‌قطبی است که در آن برخی شرایط سیاسی از جنگ سرد دوباره ظاهر می‌شوند و در نتیجه خطر تنش‌ها در زمینه سیاسی بین‌المللی را در میان عوامل کلیدی آن نمایان می‌کنند (Boia, 2015:56). نظم نوین جهانی در حال حاضر همان فضای رقابت در دوران گذار ژئوپلیتیکی است که پایان آن منجر به تولد یک الگوی جدید خواهد شد.

## ب) مکتب واقع‌گرایی:

در میان نظریه‌های علوم سیاسی و روابط بین‌الملل «واقع‌گرایی» به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین نظریه‌های جریان سنتی و به‌عنوان یکی از پایه‌ای‌ترین نظریه‌ها در روابط بین‌الملل از جایگاه خاص و ویژه‌ای برخوردار است. به‌طور کلی این نظریه بعد از حوادث جنگ جهانی دوم نقش اصلی را در تبیین و تفهیم تحولات نظام بین‌المللی ایفا نموده است. این نظریه که خود از نحله‌های فکری متکثری همچون واقع‌گرایی تاریخی (هابز، توسیدید و ماکیاولی)، واقع‌گرایی مدرن (مورگنتا، نیبور و کنان)، واقع‌گرایی ساختاری (گیلپین و والتز)، واقع‌گرایی تهاجمی و تدافعی (والت، مرشایمر و فرید زکریا) تشکیل شده است. از اصول و مفروضات مهمی نظیر اصل دولت‌محوری، اصل تأکید بر کنشگری عقلانی دولت‌ها به‌عنوان بازیگرانی قدرت‌طلب و امنیت‌جو، تأکید بر توازن قدرت و بازدارندگی به‌عنوان مهم‌ترین شیوه حفظ نظم و ثبات در نظام بین‌الملل، تأکید بر

<sup>1</sup> New World Order

اصل بقا، جدایی اخلاق از سیاست، تأکید بر امنیت فیزیکی دولت و قدرت مادی و غیره شکل گرفته است از اساسی ترین مفروضه‌ها و اصول بنیادی واقع‌گرایی می‌توان به موارد فهرست زیر اشاره کرد (Ahadi, Ahadi, Lilan, 2019: 148).

۱. کنشگری دولت‌ها به‌عنوان اصلی ترین بازیگران نظام بین‌الملل ۲. در نظر گرفتن هویت ثابت برای دولت‌ها ۳. تأکید مسئله یکپارچگی و عقلانی بودن دولت‌ها ۴. تأکید بر هویت قدرت‌طلبی و امنیت‌جویی برای همه دولت‌ها ۵. تعارض منافع متکثر و انتظار درگیری در سطح نظام بین‌الملل ۶. تأکید بر مسئله قدرت در انواع فیزیکی، مادی، اجباری و سرزمینی (Hasani, 1394: 52).

رنالیسم یا نظریه رئالیستی و خاستگاه‌های فکری آن در سطح روابط بین‌الملل و همچنین در سطح اندیشه سیاسی مدرن ارزش و اهمیت زیادی دارد. واقع‌گرایی، به نظم جهانی امن‌تر و عادلانه‌تر، مبتنی بر توازن قوا برای دستیابی به صلح و ثبات معتقد است (Elashkar, 2020: 78). سیاست خارجی چین بعد از قدرت گرفتن «جیانگ زمین» و «هو جین تائو» در قالب نظریه واقع‌گرایی قابل بررسی و تحلیل است (Abdulahi, 2017: 196). می‌توان گفت تغییر گفتمان‌ها در سیاست خارجی چین ترکیبی از واقع‌گرایی و فهم درست تحولات ژئوپلیتیک بوده است (Motaghi & Kamran, 2014: 26).

در طول صد سال گذشته، ژئوپلیتیسین‌ها سه نظریه از منظر «جغرافیایی» ارائه کرده‌اند که چگونگی کنترل جهان را نشان می‌دهد: نظریه «قدرت دریا» که توسط آلفرد تایر ماهان از ایالات متحده مطرح شد، معتقد بود کسانی که دریا را کنترل می‌کنند، جهان را کنترل خواهند کرد. نظریه «هارتلند» که توسط هالفورد جان مکیندر از بریتانیا مطرح شد، معتقد بود کسانی که اوراسیا را کنترل می‌کنند، جهان را کنترل خواهند کرد. در حالی که نظریه «سرزمین حاشیه» که توسط نیکلاس جان اسپایکمن از ایالات متحده مطرح شد، معتقد بود کسانی که سرزمین حاشیه‌ای را کنترل می‌کنند، جهان را کنترل خواهند کرد. چندی پیش، استیو بنن، مشاور استراتژیک سابق کاخ سفید، بیان کرد که ابتکار «کمر بند و جاده» چین شامل هر سه نظریه است که قصد دارد با تبلیغ خود جهان را کنترل کند و هر کشوری در جهان باید این طرح را رد کند (Teng, 2018).

### ۳- پیشینه پژوهش:

با بررسی تحقیقات پیشین مشاهده شد که در مطالعات صورت گرفته ابعاد مختلف ابتکار کمر بند و جاده به‌صورت گسترده توسط پژوهشگران حوزه‌های مختلف از جمله جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، روابط بین‌الملل، اقتصاد و علوم سیاسی مورد موشکافی قرار گرفته است و از غنای خوبی برخوردار است. لکن در خصوص طرح دروازه جهانی شرایط کاملاً متفاوت است و بررسی‌ها مؤید فقدان پژوهش‌های کاربردی در

این حوزه است. اعم مطالعات اصلی مرتبط در جدول زیر گردآوری شده است و در گام بعدی وجه تمایز مطالعه حاضر با آثار دیگر توضیح داده شده است.

### جدول شماره (۱): مهم‌ترین مطالعات پیشین

ردیف	نام اثر	هسته اصلی بحث
۱	پیامدهای ژئوپلیتیکی جاده ابریشم جدید و جایگاه ایران در آن (پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران) (فاطمه سلیمی، ۱۳۹۸)	اجرای این پروژه (ابتکار کمربند و جاده) نظم نوینی را در سطح بین‌الملل ارائه خواهد داد، در صورت برنامه‌ریزی مناسب اجرای این طرح مزایای اقتصادی گسترده‌ای برای ایران خواهد داشت و از سوی موجب ارتقای وزن ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران خواهد شد.
۲	Belt and Road a Chinese World Order (MAÇÃAES,2018)	ابتکار کمربند و جاده با برخی از اصول سازماندهی نظم جهانی که در حال حاضر وجود دارد از جمله اقتصاد باز و وابستگی متقابل در عین پیشبرد منافع اقتصادی اشتراکاتی دارد، این طرح اهرم‌های بیشتری را برای چین فراهم می‌کند تا سیستم بین‌المللی موجود را به گونه‌ای اصلاح کند که به چین اجازه دهد نفوذ متناسب سیاسی هم‌سطح با نفوذ اقتصادی خود کسب کند.
۳	The EU's Alternative to China's BRI: Global Gateway Project (Erbas, 2022)	پروژه دروازه جهانی علیه ابتکار کمربند و جاده چین و برای کنترل گسترش ژئوپلیتیکی چین اجرایی شده است. اتحادیه اروپا به دنبال این است که با این طرح ارزش‌های خود را به سراسر جهان صادر کند و از سوی نفوذ خود را در آن مناطق افزایش دهد. نویسنده مدعی است چین با طرح خود تمدن غرب را نه تنها از نظر اقتصادی بلکه از لحاظ ژئوپلیتیکی و سیاسی متزلزل کرده است.
۴	بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش‌روی طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱)	تحقق عملی ابتکار کمربند و جاده با ۱۲ چالش ژئوپلیتیکی گسترده از جمله اختلافات روسیه و اوکراین، تیرگی روابط هند و پاکستان، اختلافات دریایی چین با همسایگان و غیره مواجه است و همین موارد تحقق نهایی این ابتکار را با تردید روبه‌رو ساخته است.
۵	European Norms Trap? EU Connectivity Policies and the Case of the Global Gateway (Karjalainen,2023)	طرح دروازه جهانی به دنبال تزریق اعتبار به راهبرد اتصال اتحادیه اروپا است. این طرح، نشان‌دهنده تلاش فعال اتحادیه اروپا برای صدور مدل اروپایی منطقه‌گرایی به خارج از مرزهای این اتحادیه است.

با بررسی مطالعات صورت گرفته، علی‌رغم این که منابع بسیار اندکی در رابطه با طرح دروازه جهانی وجود دارد، مشخص می‌شود که تاکنون مطالعه خاصی که بتواند به‌طور اساسی و بر پایه اصول و قواعد جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک و بر اساس قاعده رقابت ژئوپلیتیکی دو طرح بزرگ در مقیاس کروی را مورد مذاقه قرار دهد، عملاً وجود ندارد. بنابراین، وجه تمایز این مطالعه با مطالعات پیشین صورت گرفته، بررسی دو طرح



بزرگ جهانی بر قاعده و اصل رقابت ژئوپلیتیکی است. مقاله حاضر سعی دارد تا زمینه بررسی و تتبع بیشتر را در تحقیقات بعدی فراهم کند. بررسی نکات اشتراک و افتراق این دو طرح، در واقع نوآوری پژوهش حاضر محسوب می‌شود.

#### ۴- روش پژوهش:

پژوهش حاضر با توجه به ماهیت موضوعی آن از نوع تحلیلی - تبیینی بوده و با مراجعه به گزارش سال‌های اخیر و توافقنامه‌های موجود در خصوص طرح‌های کمربند و جاده و دروازه جهانی و تفسیر آن‌ها و همچنین از طریق گردآوری اسناد، مدارک و اطلاعات موجود در کتب و اسناد علمی عمدتاً به زبان لاتین و پس از فیش‌برداری اسناد و طبقه‌بندی محتوایی آن‌ها به دست آمده است. این پژوهش از نظر هدف پژوهش، در دسته‌بندی تحقیقات کاربردی به جهت کشف رابطه موضوع رقابت ژئوپلیتیکی و نظم جدید جهانی قرار می‌گیرد. از نظر محتوا و روش، پژوهش حاضر به صورت تاریخی بوده تا از طریق جمع‌آوری اطلاعات، کنترل، ارزشیابی و بررسی صحت و دقت آن‌ها و نیز با ترکیب دلایل مستدل و تجزیه و تحلیل آن‌ها به صورت منظم بتواند نتایج متقن و قابل دفاعی را در ارتباط با موضوع تحقیق ارائه نماید. از نظر شیوه اجرا تحقیق به صورت فردی و نوع اجرا به صورت تحقیقات کتابخانه‌ای می‌باشد. شیوه تحلیل نیز در این پژوهش، از نوع کیفی و به صورت تحلیلی - تبیینی می‌باشد.

#### ۵- بحث و یافته‌ها:

چین به طور کلی به عنوان یک ابرقدرت در حال ظهور تلقی می‌شود و قدرت به افزایش و ظهور چشمگیر آن سوال‌های بسیار مهمی را در رابطه با توازن قدرت جهانی، سیاست خارجی چین و روابط آن با سایر مناطق جهان به اذهان عمومی متبادر می‌کند (Ntousas & Minas, 2022: xiv). از سوی دیگر اتحادیه اروپا نیز به دنبال حفظ شأن و منزلت ژئوپلیتیکی اعضای این اتحادیه است و در صدد احیای ابرقدرتی قرون گذشته نیز می‌باشد. هر کدام از این دو بازیگر اهداف گسترده‌ای را از طراحی و اجرای پروژه‌های بین‌المللی خود دنبال می‌کنند. در ادامه برای درک صحیح اهداف و برنامه‌های این بازیگران، وجوه اشتراک و افتراق طرح‌های مذکور تشریح می‌شود.

#### ۵-۱ وجوه اشتراک طرح‌ها:

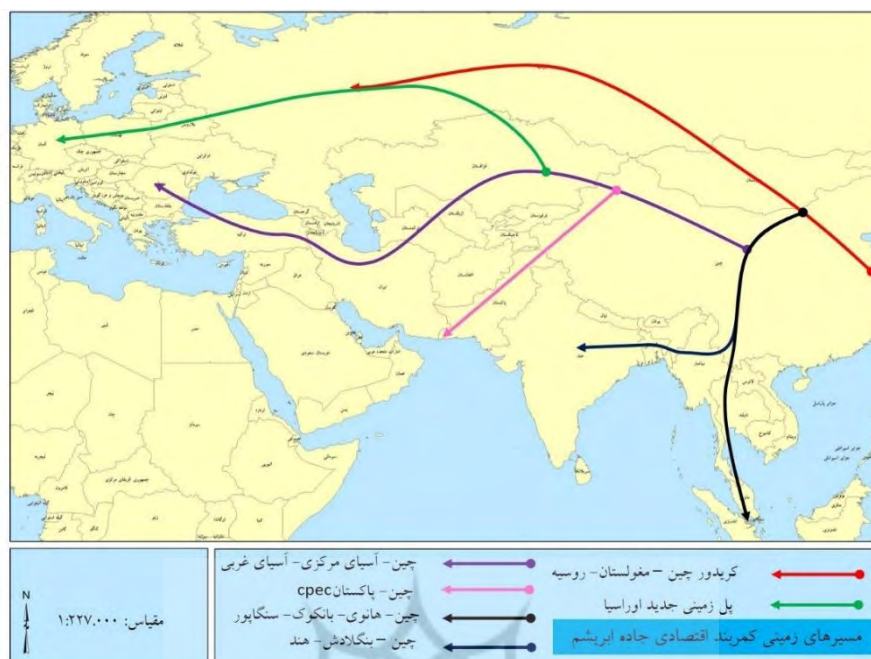
**الف) ژئوپلیتیک مبنا بودن:** پس از بررسی این دو طرح به کلیدواژه همسان «ژئوپلیتیک» خواهید رسید. اکثر پژوهشگران و کارشناسان به ژئوپلیتیک مبنا بودن هر دو طرح اذعان دارند. تودوروویو<sup>۱</sup> در کتاب خود (ابتکار

<sup>۱</sup> . Theodor Tudoroiu

اجتماعی بین‌المللی نخبگان سیاسی در طرح کمربند و جاده) این طرح را به‌عنوان مهم‌ترین شراکت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جهان تا الآن یاد می‌کند (Tudoroiu & Ramlogan, 2021: 1). رئیس کمیسیون اروپا، اورسولا فون درلاین<sup>۱</sup>، در تشریح طرح دروازه جهانی اذعان داشت: «دروازه جهانی بیش از هر چیزی یک پروژه ژئوپلیتیکی است» که به‌دنبال جایگاه اروپا در یک بازار رقابتی بین‌المللی است. این یک ابزار حیاتی است؛ زیرا سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در قلب ژئوپلیتیک امروزی قرار دارند. اولین سال اجرای این طرح، تقاضا برای سرمایه‌گذاری‌های پایدار را نشان می‌دهد این امر استقلال استراتژیک شرکای ما را در قلب پیشنهاد ما قرار می‌دهد (Ursula Von der Leyen, 2022). ژئوپلیتیک‌مبنا بودن این طرح‌ها، نمایانگر توجه این بازیگران به موضوع «کسب قدرت و ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی» و نشان‌دهنده مبنای محاسبه‌گرایانه در این طرح‌ها می‌باشد. این بازیگران بر این عقیده‌اند که از قبل ساختارسازی و شبکه‌سازی در سطح کروی، وزن ژئوپلیتیکی خود را افزایش خواهند داد.

**ب) شبکه‌سازی:** در شبکه‌های ژئوپلیتیکی، نقاط حساسی وجود دارند که ارزش آن‌ها، به‌دلیل بن‌مایه‌های تولیدی آن‌هاست که مواد اولیه در قدرت‌سازی نظامی و اقتصادی یا حتی ژئوکالچری می‌باشند. این نقاط کانون‌های ذاتی و ماهوی شبکه محسوب می‌شوند (Ghasemi, 2021:9). چین و اتحادیه اروپا در طرح‌های خود به دنبال گسترش و نفوذ شبکه‌های ژئوپلیتیکی خود و تنظیم یک نظم شبکه‌ای کروی برای دستیابی به یک «ابرشبکه مؤلد قدرت دارند». تنظیم این شبکه‌ها در مقیاس کروی، دستیابی به ارزش‌های جغرافیایی برای کل این منظومه را به‌دنبال خواهد داشت. این دستیابی برای رئوس شبکه قدرت‌ساز و برای سطوح پایین‌تر تسهیل‌گر خواهد بود. این بدین معناست که رأس شبکه با سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف این شبکه آن هم با هزینه خود آن کشورها، قدرت خود را به شبکه تزریق می‌نماید و از این طریق بر کدهای ژئوپلیتیکی کشور میزبان تأثیراتی مبتنی بر راهبردهای خود خواهد داشت. ابتکار کمربند و جاده و همچنین طرح دروازه جهانی استراتژی‌های توسعه‌ای هستند که منشأ آن در سیاست‌های اصلاحاتی چین و اتحادیه اروپا می‌باشد. ابتکار کمربند و جاده خواستار تحریک رشد مشترک از طریق تقویت اتصال اقتصاد، استراتژی و فرهنگ در طول شش کریدور اقتصادی است (شکل شماره ۳) (Ntousas, Minas, 2022: 13).

<sup>۱</sup> Ursula von der Leyen



شکل شماره ۳- مسیرهای زمینی ابتکار کمربند و جاده

ترسیم از: (Authors,2023)

مبدعین این طرح‌ها به دنبال توسعه ارتباطات ژئواکونومیک خود به سطح فراقاره هستند تا به نوعی با متصل ساختن سایر اقتصادها به شبکه اقتصادی خود از مزایای این کشورها به‌رمنند شوند و از سوی دیگر نقاط ضعف اقتصادی خود را با این شبکه گسترده جهانی و استفاده از ظرفیت هم‌تکمیلی کاهش دهند یا در جهت رفع آن نقاط ضعف گام بردارند. از طریق ابتکار کمربند و جاده، چین به‌طور مؤثری با کشورهای سراسر جهان موافقت‌نامه‌های همکاری اقتصادی برقرار کرده است. این موافقت‌نامه‌ها شامل همکاری در پایگاه‌های استراتژیک اوراسیا از مدیترانه تا شرق اروپای مرکزی، خاورمیانه و آسیای مرکزی است (Ahmed & Lambert,2022:56).

ج) دریایا پیه و بندرمحور: بنادر از مؤلفه‌های سیاسی - فضایی کشورهای ساحلی محسوب می‌شوند و دارای نقش‌های متعددی از جمله نقش ژئواکونومیک دروازه‌ای و ژئواستراتژیک دفاعی و نظامی می‌باشند (Noorali & Ahmadi, 2019: 91). بنادر در روند توسعه کشورها نقشی اساسی دارد. استفاده از این ظرفیت‌ها موجب تبدیل شدن کشور به یک قدرت بندری می‌شود. قدرت بندری، کشوری است که هفت پارامتر ژئوپلیتیکی بنادر را در اختیار داشته باشد. این موارد شامل بنادر برتر، آپراتورهای بندری برتر، کنترل و هژمونی بر بنادر،

شبکه‌های حمل و نقل دریایی، دسترسی به هارتلند، استراتژی‌های بندری و آب‌شهرهای بندری است (Ibid: 93). در طرح دروازه جهانی عمده تمرکز بر نواحی ساحلی کشورها و بازسازی بنادر است. بازسازی بندر «رابال» در پاپوا گینه‌نو، توسعه و بازسازی بندر «بانجول» در گامبیا گسترش و ارتقای زیرساخت‌های بندر خودمختار «پوینت نوآرو» جمهوری کنگو و ایجاد کریدور سبز و دیجیتالی بین بندر «سینس» پرتغال و بندر «بارادونده» آنگولا، تنها بخش کوچکی از تمرکز طرح دروازه جهانی بر بنادر به‌عنوان نقاط قدرت‌ساز می‌باشد. در ابتکار کمر بند و جاده نیز بخش گسترده‌ای از نقاط اصلی بنادر هستند. شکل‌دهی به یک شبکه گسترده بندری از «پاناما» تا بندر بین‌المللی «بروژ» در بلژیک از بندر «پورتوچانکای» در پرو تا بندر «والنسیا» و کانال سوئز همه جز بخش‌های بندری این ابتکار هستند.

تهدیدات دریایی جزو چالش‌های اصلی برای امنیت ملی چین از اواسط قرن نوزدهم بوده است. طبق آمار از سال ۱۸۴۰ تا ۱۹۴۹ م. کشورهای غربی با استفاده از برتری قدرت دریایی ۹۳ بار به چین حمله کرده‌اند و از همین رو پس از آن چین به فکر تقویت قدرت دریایی خود افتاده است. از ۱۹۷۸ م. چین، برنامه ورود خود به دریا را آغاز کرد و از آن سال به بعد چین پیوندهای دریایی نزدیک‌تری با سایر اقتصادها برقرار کرد. یکی دیگر از دلایل اولویت بخشیدن به مسئله دریا و ساحل در چین، وابستگی چین به بازارها و منابع خارج از کشور است در حال حاضر ۶۰ درصد رشد چین ناشی از تجارت خارجی است و بیش از ۹۰ درصد حجم تجارت چین از جمله سنگ آهن و نفت از طریق دریا حمل می‌شود (Shang,2019:12-14).



شکل شماره ۴- مسیرهای زمینی و دریایی ابتکار کمر بند و جاده

ترسیم از: (Authors,2023)

البته طرح کمر بند و جاده برای رسیدگی و مقابله با چالش‌های دریایی چین طراحی و اجرا نشده است؛ اما از این منظر که کاهنده تهدیدات و موجب تقویت امنیت چین است از اهمیت بالایی برای این کشور برخوردار است. ساخت مسیرهای دریایی بیشتر برای ارتقای اتصال زیرساختی، نشان‌دهنده بخشی از ابتکار عمل است که می‌تواند چشم‌انداز استراتژیک چین را تا حد زیادی تقویت کند. به همین ترتیب، ساخت مسیرهای زمینی بیشتر از بن‌بست مستقیم بین چین و قدرت‌های دریایی جلوگیری می‌کند که از اهمیت استراتژیک نیز برخوردار است. برای قدرت‌های دریایی که عقیده ماهان را مبنی بر این‌که عظمت ملی به‌طور جدایی‌ناپذیری با دریا پیوند خورده است، اصلی استراتژیک است که قدرت‌های دریایی را واگذار نکنند. این یک سناریوی «همه چیز را داشته باشد» یا «اصلاً هیچ چیز نداری» در مورد منافع دریایی است. چین در مقایسه با کشورهای اقیانوس‌ها احاطه شده‌اند، به سختی می‌تواند دست برتر را به‌دست آورد. چین کشوری است که از یک سو به اقیانوس آرام و از سوی دیگر به کوه‌های کونلون روبه‌رو است. درست است که چین تنها با یک اقیانوس روبه‌رو است؛ اما از طریق مسیرهای زمینی نیز به هم متصل است. مزیتی جغرافیایی که قدرت‌های دریایی نمی‌توانستند، داشته باشند و اتکای بیش از حد به حمل و نقل دریایی و منابع خارج از کشور، امنیت و توسعه چین را در تنگنا قرار داده است (Ibid:15). هر دو طرح در نظر دارند تا با سرمایه‌گذاری در حوزه بنادر تسلط خود را بر مسیرهای حمل و نقل دریایی تقویت کنند تا از این طریق بر مسیرهای تجارت جهانی کنترل و نظارت داشته باشند.

**د) تمرکز بر موضوع انرژی:** منابع محدود تأمین انرژی در کنار رشد و توسعه روزافزون صنایع، مسئله انرژی را به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مباحث در حوزه رقابت میان کشورها مطرح ساخته است. قطب‌های بزرگ صنعتی جهان برای حفظ جایگاه اقتصادی خود همواره به دنبال تأمین انرژی ارزان و پایدار هستند. از این رو چین به‌عنوان یکی از قطب‌های اصلی اقتصاد صنعتی جهان در ابتکار کمر بند و جاده، مسئله تأمین انرژی به‌ویژه نفت را مورد توجه قرار داده است. با توجه به این‌که پروژه‌های انرژی، اغلب در خدمت سیاست‌های ملی هستند از تجربه ساخت شبکه انرژی فراروپایی می‌توان دریافت که تضاد منافع در داخل و بین کشورها اغلب در این حوزه وجود دارد (Zhang & Wang, 2021: 33). بیش از ۹۰ کشور از ۱۴۸ کشور درگیر در ابتکار کمر بند و جاده توانایی تولید نفت را دارند (Ibid: 23). اغلب کشورهای جهانی برای آن‌ها برنامه‌ریزی صورت گرفته است، منابع گسترده انرژی دارند. یکی از رئوس چهارگانه طرح دروازه جهانی بخش آب و هوا و انرژی است. همکاری و مشارکت در تولید مواد خام، باتری‌ها و هیدروژن تجدیدپذیر، ساخت و توسعه نیروگاه‌های برق آبی، تمرکز بر انرژی‌های نو و تجدیدپذیر، خطوط انتقال

انرژی، احداث مزارع انرژی پاک و غیره تنها بخشی از برنامه‌ریزی اتحادیه اروپا در طرح دروازه جهانی است که اتحادیه اروپا را به فکر مشارکت در طرح‌های توسعه انرژی در قاره‌های مختلف انداخته است. امنیت انرژی از زمان آغاز جنگ روسیه در اوکراین به نگرانی خاصی برای اتحادیه اروپا تبدیل شده است. پیش از این، اتحادیه اروپا تا حد زیادی به تحویل گاز طبیعی از روسیه وابسته بود. برخی از کشورها، مانند کشورهای بالتیک، به‌طور داوطلبانه واردات گاز طبیعی روسیه را قطع کرده‌اند و گاز برخی دیگر توسط خود روسیه معلق گردید. خراب‌کاری سال ۲۰۲۲ م. در خطوط لوله نورد استریم که آلمان را به میادین گازی روسیه متصل می‌کرد و متعاقب آن تلاش آلمان برای یافتن جایگزین برای گاز روسیه، جز چشم‌گیرترین نمونه‌ها در تغییرات اساسی خطوط انرژی است. در نتیجه، سهم روسیه در بازار گاز طبیعی اتحادیه اروپا کاهش یافته است. موضوع بزرگ‌تری که ماهیت تحول‌آفرین دارد، گذار به انرژی پاک و هدف مهم اتحادیه اروپا برای رسیدن به بی‌طرفی کربن تا سال ۲۰۵۰ م. است (Andžāns & Djatkoviča, 2022: 28-29). در حوزه انرژی اتحادیه اروپا امید زیادی به ظرفیت‌های بسیار بالای آفریقا در تولید انرژی‌های تجدیدپذیر دارد به نحوی که بخش گسترده‌ای از اعتبارات را به مسئله ساخت مزارع تولید انرژی پاک، تخصیص داده است. این موضوع نشان‌دهنده تمرکز اتحادیه اروپا بر مسئله تغییر خطوط تأمین انرژی است.

ه) توسعه ارزش‌ها: مبادلات فرهنگی و راهبرد «مردم به مردم» به‌عنوان یک رویکرد مهم در توسعه و عمق‌بخشی به ابتکار کمربند و جاده عمل می‌کند. چینی‌ها معتقدند در پس‌زمینه ادغام جهانی در این طرح، باید سنت‌های فرهنگی را پیش برد و مهم‌تر از آن تکیه بر منحصر به فرد بودن این طرح و برجسته‌سازی این موضوع است. سان کانلیانگ و لی نینگ، استادان دانشگاه دفاع ملی چین، تأکید کردند که برای دستیابی به این هدف، باید همکاری‌ها و تبادلات فرهنگی و آموزشی ایجاد شود، اتاق‌های فکر کمربند و جاده ایجاد شود، نقش چینی‌های خارج از کشور تقویت شود (Shang, 2019: 33). هم اتحادیه اروپا و هم چین در طرح‌های خود به‌دنبال توسعه ارزش‌های مد نظرشان در سطح بین‌المللی هستند. نیل به قدرت متفوق یا هژمون نیاز به برتری در جذب افکار و عقاید و همراه ساختن آحاد مردم دارد. از نظر آنتونیو گرامشی<sup>۱</sup> نظریه‌پرداز ایتالیایی و مفهوم‌پرداز نظریه و اصطلاح مشهور «هژمونی»، پایه اصلی هژمونی را تفوق و برتری ایدئولوژیک تشکیل می‌دهد (Jamshidi & Khatami, 2019, 16). در حقیقت هژمونی بر وضعیتی دلالت دارد که «بلوک تاریخی» جناح‌های طبقه حاکم، تلاش می‌کنند تا اقتدار اجتماعی و رهبری خود را بر طبقات فرودست اعمال کنند. در واقع آنتونیو گرامشی هژمونی را پتانسیل گروه‌های اجتماعی چیره در جامعه برای ایجاد «رضایت خودجوش»

<sup>1</sup> Antonio Gramsci

در میان گروه‌های اجتماعی چیره با «حفظ یگانگی ایدئولوژیک کل بلوک اجتماعی که ایدئولوژی مزبور در خدمت تحکیم و یکپارچگی آن طبقه است» می‌داند (Afzali et al 2021:300). در جهت نیل به این تفوق هر کدام از طرح‌ها برای گسترش جذب نخبگان و تسری قدرت نرم خود، برنامه‌هایی را برای توسعه ارزش‌ها، وارد طرح‌های خود کرده‌اند. امکان اعطای سالانه ده‌هزار بورسیه تحصیلی، توسعه همکاری‌های علمی و تحقیقاتی برای کشورهای مسیر جاده ابریشم و برگزاری آیین‌های تمدنی و فرهنگی مانند سال فرهنگی هر کدام از کشورهای عضو همه جزو برنامه‌های چین برای مشروعیت‌افزایی و فراهم ساختن زیرساخت‌های نرم تبدیل شدن به ابرقدرت می‌باشد (Jamshidi, Khatami, 2019, 17). از سوی دیگر اتحادیه اروپا با گسترش برنامه‌های سلامت‌محور، سرمایه‌گذاری روی سواد و مهارت‌های دیجیتال برای جوانان و تقویت تحول دیجیتال، ایجاد فرصت‌های شغلی در صنعت انرژی برای جوانان و استقرار زیرساخت 5G در کشورها از فرصت فضای سایبر برای جاری ساختن ارزش‌های خود در کشورها به‌ویژه کشورهای آفریقایی گام برداشته است.

در حالی که پروژه دروازه جهانی اتحادیه اروپا علیه ابتکار کمربند و جاده چین توسعه داده شده است، یکی دیگر از ابعاد آن مقابله با گسترش ژئوپلیتیک چین است. اتحادیه اروپا به دنبال استفاده از پروژه دروازه جهانی به‌عنوان ابزاری برای گسترش ارزش‌ها و نفوذ خود در سراسر جهان خواهد بود. در واقع، چین با پروژه کمربند و جاده نه تنها از نظر اقتصادی، بلکه از نظر سیاسی و ژئوپلیتیکی تمدن غرب را متزلزل کرده است. اتحادیه اروپا نیز می‌خواهد ارزش‌های خود را با پروژه دروازه جهانی صادر کند و در نظر دارد این کار را با یک پروژه اقتصادی انجام دهد. همان‌طور که چین با این پروژه ایدئولوژی خود را صادر می‌کند، اروپا نیز می‌خواهد اصول غرب را با پروژه خود علیه این ایدئولوژی صادر کند (Erbas, 2022: 5). در پیش‌نویس طرح دروازه جهانی تخمین می‌زنند که ترافیک اینترنت تا سال ۲۰۳۰ م. شش برابر خواهد شد. شبکه‌های امروزی برای ترافیک داده‌های آینده نزدیک مناسب نخواهند بود. بزرگراه‌های دیجیتال، مراکز داده و سایر زیرساخت‌ها، نه تنها برای بهبود اتصال بلکه حتی برای حفظ نیازهای فعلی با توجه به استفاده رو به رشد از خدمات دیجیتال و افزایش حجم داده‌ها، نیاز به گسترش و ارتقا دارند (Andžāns & Djatkoviča, 2022: 27).

## ۲-۵ وجوه افتراق طرح‌ها

**الف) وجوه اقتصادی و بانکی:** محل تأمین اعتبار طرح‌ها با هم تفاوت‌های اساسی دارد. در طرح دروازه جهانی، اتحادیه اروپا به دنبال بسیج سرمایه از کشورهای عضو اتحادیه اروپا و هزینه برای کشورهای مورد نظر و برگشت سرمایه از طریق نتایج حاصله از طرح می‌باشد. اما موضوع در ابتکار کمربند و جاده بسیار

پیچیده‌تر از طرح دروازه جهانی است. در واقع امور مالی، رگ حیات واقعی این ابتکار است. نوآورانه‌ترین و مختل‌کننده‌ترین بخش در جنبه‌های عملیاتی، نهادی و سیاسی این ابتکار، امور اقتصادی آن است (Amighini, 2021: 2). یکی از زیربناهای اصلی ابتکار کمربند و جاده یکپارچگی مالی است. این طرح صدها میلیارد دلار بلکه شاید تریلیون‌ها دلار هزینه دارد و این امر امکان تأمین مالی آن توسط یک کشور را عملاً منتفی کرده است (Shang, 2019: 5). مقاله‌ای در مجله اوراق بهادار چین اشاره کرد که چهار مجموعه سرمایه که می‌توانند از این ابتکار حمایت مالی کنند شامل صندوق جاده ابریشم، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، بانک توسعه جدید ابتکار کمربند و جاده و همچنین بانک توسعه سازمان همکاری شانگهای هستند (Shang, 2019: 38). یکی از برجسته‌ترین اهداف اقتصادی چین در این ابتکار بین‌المللی شدن رنمینبی است. رنمینبی از سال ۱۹۶۹ م. نام رسمی پول چین است که معنای آن «پول مردم»<sup>۱</sup> است. بین‌المللی کردن رنمینبی بدون شک از نظر ویژگی‌ها و تکامل آن، موضوعی است که بسیار مورد مطالعه قرار گرفته است و بخشی از استراتژی چین برای ادغام این کشور در اقتصاد جهانی از مدت‌ها قبل از شکل‌گیری ابتکار کمربند و جاده بوده است. این موضوع حداقل از اوایل سال ۲۰۰۲ م. در چین مورد بحث بوده است. در سال ۲۰۰۶ م. توسط یک گروه مطالعاتی تحت حمایت بانک مردم چین (PBoC) و بانک مرکزی چین در گزارشی زمان، مسیر و استراتژی‌های بین‌المللی‌سازی رنمینبی را تشریح کرد. در این بیانیه آمده است که بین‌المللی کردن رنمینبی جایگاه بین‌المللی، رقابت و تأثیرگذاری چین بر اقتصاد جهانی را با افزایش قدرت این کشور (به‌عنوان یک صادرکننده ارز بین‌المللی) ارتقاء می‌دهد (Amighini, 2021: 14).

منابع مالی گسترده مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های متعدد ابتکار کمربند و جاده در سراسر جهان را نمی‌توان بر حسب رنمینبی (که هیچ گردش رسمی در خارج از چین ندارد) بیان کرد؛ اما به یک ارز مرجع بین‌المللی برای این موضوع (عمدتاً دلار) نیاز دارد. اگر چه چین همچنان از نظر میزان ذخایر ارزی (با ۳۴۰۰ میلیارد دلار تا مارس ۲۰۲۰ م.) پیشروترین کشور جهان است؛ اما به سختی می‌توان تصور کرد که از این منابع برای تأمین مالی پروژه‌های سرمایه‌گذاری بلندمدت خارج از کشور استفاده کند. این مسئله، دو پیامد دارد: اولین مورد این است که چین به تنهایی نمی‌تواند ابتکار کمربند و جاده را تأمین مالی کند و باید منابع مالی گسترده‌ای را از تعداد زیادی از کشورها هدایت کند. این کار از طریق تأسیس یک بانک توسعه چندجانبه ویژه اختصاصی در اواخر سال ۲۰۱۵ م. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی مستقر در پکن

<sup>۱</sup> از rénmin (مردم)، bì (ارز). از این کلمه مخفف رایج (RMB) می‌آید. اگرچه با کد ISO 4217 که به‌طور رسمی برای ارزهای ملی

استفاده می‌شود مطابقت ندارد. طبق این استاندارد بین‌المللی، کد سه‌حرفی برای واحد پول چین CNY است



(AIIB) انجام شد. دومین پیامد، نیاز چین به افزایش منطقه گردش یوان به منظور کاهش وابستگی مالی و سیاسی خود به دلار است (Ibid:14).

ب) **راهبرد پیاده‌سازی:** چین کاملاً متوجه ارتباط واضح بین ابتکار کمربند و جاده و دروازه جهانی شده است. دقیقاً همان روزی که طرح دروازه جهانی منتشر شد، سخنگوی وزارت خارجه چین عنوان کرد که طرح ۳۰۰ میلیارد یورویی اتحادیه اروپا در رقابت با ابتکار کمربند و جاده چین، محکوم به شکست است (Andžāns & Djatkoviča, 2022: 8). چین به دنبال اجرای این طرح با حداکثر ظرفیت است. برای توسعه این امر در سطح جهانی نیاز است این کشور راهبرد اقناع افکار را پیگیری نماید. از این‌رو نگاه چین به اقناع جامعه علمی و نخبگانی کشورها است تا از این مسیر فرآیند اقناع افکار عمومی را اجرایی کند. انتشار حداکثری اسناد طرح‌ها، اجرای برنامه‌های گسترده برای معرفی طرح‌ها، برگزاری کنفرانس‌های علمی در سطح جهانی، همه با هدف اقناع افکار عمومی و مقابله با چالش‌های موجود پیش روی ابتکار کمربند و جاده است. ابتکار کمربند و جاده چین نه تنها بلندپروازانه‌ترین و فراگیرترین پروژه توسعه اقتصادی در تاریخ بشریت است؛ بلکه هسته اصلی تفکرات گسترده‌ای است که منجر به تحقق راهبردهای بزرگ چین برای نیل به ابرقدرتی در قرن بیست‌ویکم خواهد بود (Ahmed & Lambert, 2022: 79). ابتکار کمربند و جاده یک استراتژی بلندپروازانه برای تقویت ارتباط بین آسیا و اروپا با ترویج پنج نوع اتصال فیزیکی، تجاری، دیجیتال، مالی و فرهنگی است (Amighini, 2021: 14). که بُعد پنجم آن با حجم بسیار گسترده‌ای در مقیاس جهانی در حال پیگیری و اجرا می‌باشد.

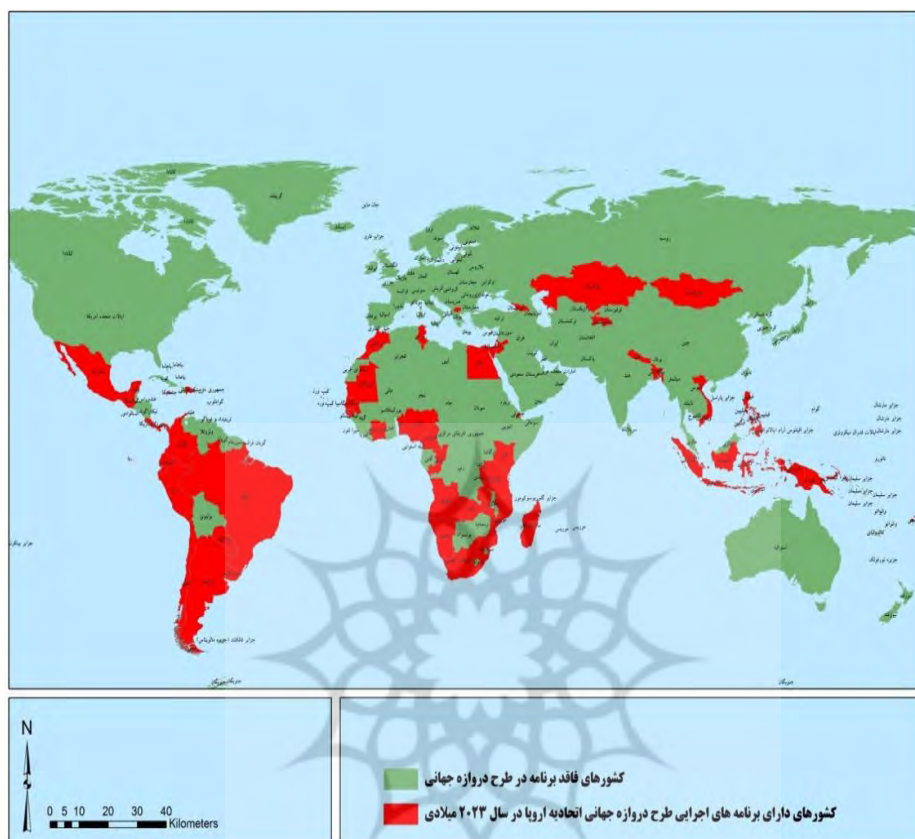
از سوی دیگر پژوهشگران معتقدند دروازه جهانی نیز یکی از امیدوارکننده‌ترین ابتکارات ژئوپلیتیک اتحادیه اروپا در دهه‌های اخیر است و هنوز این اتحادیه به پتانسیل کامل آن دست پیدا نکرده است (Andžāns & Djatkoviča, 2022: 5). بر عکس ابتکار کمربند و جاده، طرح دروازه جهانی با حداکثر قدرت؛ ولی با سکوت رسانه‌ای در حال پیگیری و اجرا می‌باشد. اسناد بسیار کمی در خصوص این طرح منتشر شده است و از لحاظ رسانه‌ای موضوع به صورت گسترده و در سطح جهانی منعکس نشده است. به نظر می‌رسد از این جهت اتحادیه اروپا راهبرد اجرای مسکوت این طرح را دنبال می‌کند که با عملیات روانی رقبا مواجه نشود و از سویی قبل از متوجه شدن رقبا نسبت به انعقاد قراردادها اقدام نماید. در حال حاضر تا رسمی شدن و توافق میان کشورها اطلاعات اجرایی طرح‌ها منتشر نمی‌شود.

ج) **بازة اجرایی:** قبل از اجرای این دو طرح، طرح‌های مشابه با اهداف هم‌سو توسط هر دو بازیگر اجرا می‌شده است. سیاست‌های اتصال اروپا، طرح جاده ابریشم چین، تمرکز بر خطوط لوله اروپا و نظایر آن همه

شباهت‌هایی به این دو پروژه عظیم دارد. چین اعلام کرده است که هر چند تحقق این طرح برای بازه بیش از ۳۰ سال تعیین شده بود؛ اما قرار است این پروژه به‌طور کلی تا سال ۲۰۴۹ م. به‌صورت کامل محقق شود (Mações, 2019: 11). برعکس، اتحادیه اروپا زمانی برای پایان پروژه دروازه جهانی اعلام نکرده است. اتحادیه اروپا در نظر دارد این طرح را با استفاده از تمام ابزارهای مالی در اختیار اتحادیه اروپا و بسیج سرمایه‌گذاری اعضا تا سقف ۳۰۰ میلیارد یورو بین سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۷ م. اجرایی نماید و برنامه مرحله بعدی این پروژه هنوز مشخص نشده است (European commission, 2021: 2). به نظر می‌رسد این برنامه کوتاه‌مدت اتحادیه اروپا برای شروع رقابتی بلندمدت میان چین و اتحادیه اروپا در دستیابی به ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در مقیاس کروی باشد.

### ۳-۵ آفریقا: میدان مبارزه

اگر چه دوران تقسیم آفریقا میان کشورهای اروپایی به پایان رسیده است؛ ولی قدرت‌های برتر جهان هنوز به دنبال ثروت عظیم و منابع طبیعی نهفته در آفریقا هستند. در پروژه دروازه جهانی بیش از نیمی از بودجه ۳۰۰ میلیارد یورویی این طرح به برنامه‌های این پروژه در قاره آفریقا برمی‌گردد. در برنامه‌های سال ۲۰۲۳ م. طرح دروازه جهانی، برنامه‌های متنوعی برای حداقل ۲۵ کشور آفریقایی در این طرح منظور شده است (جدول شماره ۲). از نظر ژئوپلیتیک، موقعیت آفریقا در میان قاره‌های آسیا و اروپا و چهار آبراه استراتژیک دریایی (تنگه جبل الطارق، کانال سوئز، باب‌المندب و دماغه امیدنیک) بر اهمیت این قاره برای چین در بخش دریایی ابتکار کمربند و جاده افزوده است. رشد روابط اقتصادی میان چین و آفریقا در بیست سال گذشته از عدد ۱۱ میلیارد دلار به نزدیک ۲۰۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ م. رسیده است. همه این موضوعات نشان‌دهنده اهمیت بسیار بالای قاره آفریقا در طرح‌ها و پروژه‌های مهم جهانی است. اتحادیه اروپا با سرمایه‌گذاری در بخش‌های آب و هوا و انرژی، دیجیتال، حمل و نقل، سلامت، آموزش و پژوهش به دنبال تقویت روابط خود با کشورهای آفریقایی است. نکته قابل توجه برنامه‌ریزی اتحادیه اروپا برای کشورهای است که موقعیت‌های دریایی دارند و یا آبراه‌های مهم در اختیار آنهاست. وقتی به نقشه برنامه‌های ۲۰۲۳ م. اتحادیه اروپا نگاه کنید (شکل شماره ۵) متوجه خواهید شد کشورهای دارای موقعیت دریایی، همه جزو برنامه‌های این اتحادیه در طرح دروازه جهانی هستند. برای نمونه می‌توان از مصر، جیبوتی و مراکش در کنار تنگه‌های مهم بین‌المللی نام برد که هر سه کشور در طرح دروازه جهانی اتحادیه اروپا مورد توجه واقع شده‌اند.



شکل شماره ۵ - کسورهای دارای برنامه در طرح دروازه جهانی (۲۰۲۳ میلادی)  
ترسیم از: (Authors, 2023)

حتی از ظاهر نقشه مشخص است. که اتحادیه اروپا به دنبال اجرای یک سد جغرافیایی در مقابل گسترش نفوذ چین در آفریقا است و به نوعی استراتژی محدودسازی خطوط ترانزیتی چین را دنبال می نماید.

## جدول شماره (۲) - رئوس برنامه‌های اجرایی طرح دروازه جهانی اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۳ میلادی

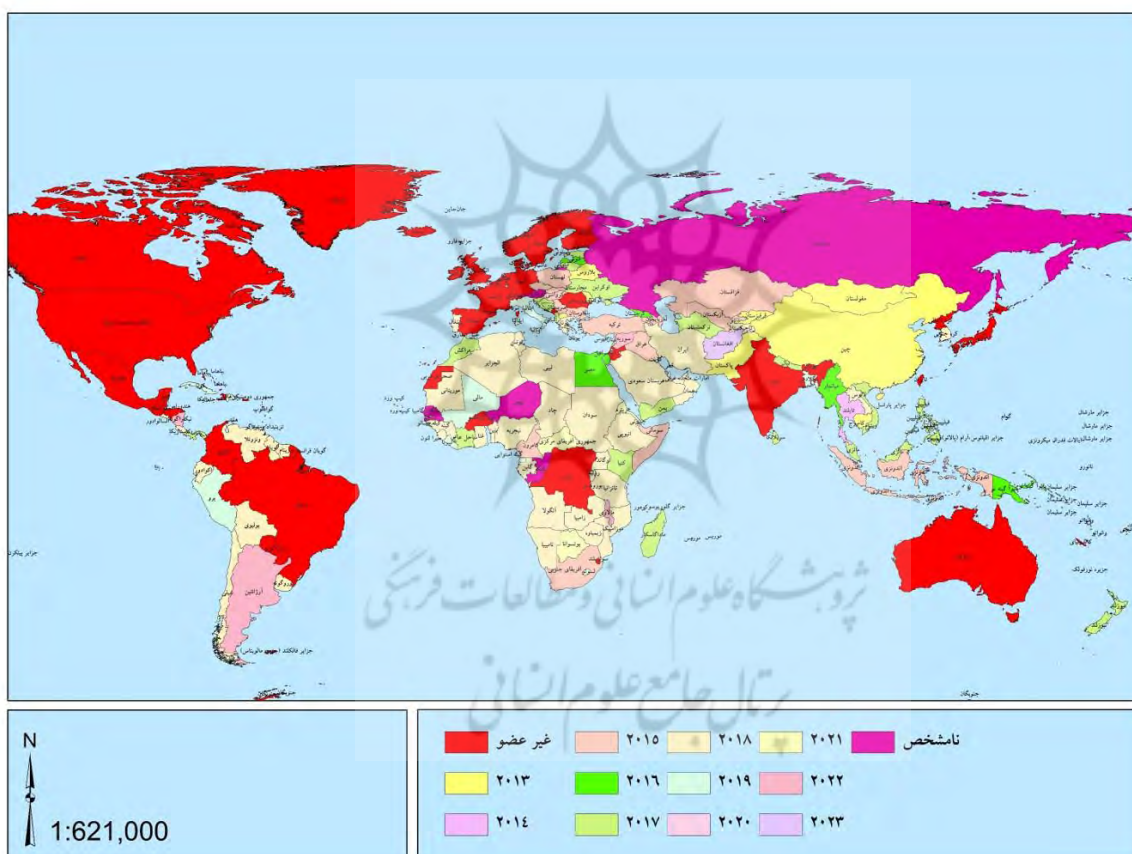
(در بخش‌های آب و هوا و انرژی، دیجیتال، حمل و نقل، سلامت، آموزش و پژوهش)

کشور	بخش	برنامه
قزاقستان	آب و هوا و انرژی	اجرای مشارکت در مواد خام، باتری‌ها و هیدروژن تجدیدپذیر
تاجیکستان	آب و هوا و انرژی	احداث سد روگون (نیروگاه برق آبی) برای دو برابر شدن ظرفیت تولید انرژی کشور و پیشبرد کربن‌زدایی
مغولستان	آب و هوا و انرژی	ساخت خط انتقال ۲۲۰ کیلوولت دو مداره کوایر سنشن به طول ۲۲۰ کیلومتر، اجرای مشارکت در توسعه جنگل
نیپال	آب و هوا و انرژی	اجرای ابتکار تیم اروپا برای بازیابی سبز
ویتنام	آب و هوا و انرژی	مشارکت‌های انتقال انرژی، ارتقای نیروگاه برق آبی، ساخت مزرعه بادی (نیروگاه بادی)
فیلیپین	دیجیتال	ارائه خدمات افزایش ظرفیت اینترنت پرسرعت
پاپوا گینه نو	آب و هوا و انرژی	بازسازی بندر رابال، توسعه کریدورهای اقتصادی و تجارت کشاورزی، تقویت مدیریت یکپارچه چشم‌انداز پایدار در استان انگگا
فیجی	آب و هوا و انرژی	ساخت نیروگاه‌های برق آبی قالبی و واتوکودوتو
اندونزی	آب و هوا و انرژی	طرح سرمایه‌گذاری از طریق مشارکت انتقال انرژی
	حمل و نقل	ارتقاء و برقی‌سازی قطار حومه‌ای دو مسیر
بنگلادش	آب و هوا و انرژی	توسعه انرژی خورشیدی و بادی و سرمایه‌گذاری‌های انرژی
رژیم اسرائیل	آب و هوا و انرژی	کابل اتصال برق زیردریایی اروپا و آسیا که یونان، قبرس و رژیم اسرائیل را به هم متصل می‌کند
مراکش	حمل و نقل	گسترش ۳۷ کیلومتر از شبکه تراموا در گلمراسیون، تولید متانول برای کشتیرانی سبز
	آب و هوا و انرژی	ساخت نیروگاه هیدروژنی
موریتانی	دیجیتال	ساخت مرکز داده در نواکشوت و کابل زیردریایی
سنگال	حمل و نقل	ساخت سیستم حمل و نقل سریع اتوبوس و توسعه شبکه حمل و نقل عمومی داکار
گامبیا	حمل و نقل	توسعه و بازسازی بندر بانجول
کیپ ورد	آب و هوا و انرژی	ساخت پمپ و تاسیسات ذخیره‌سازی در جزیره سانتیاگو
گینه بیسائو	حمل و نقل	بازسازی جاده بیسائو / سفیم - سائو دومینگوس - میک - مرز سنگال - ۱۱۵ کیلومتر
ساحل عاج	آب و هوا و انرژی	توسعه نیروگاه خورشیدی در Kossou و Boundiali و Serebou
بنین	حمل و نقل	تقویت جاده آادا - داسا
	آب و هوا و انرژی	ارتقای نیروگاه خورشیدی در مقیاس بزرگ و شبکه‌های فتوولتائیک توسط استخر برق غرب آفریقا (wapp)
نیجریه	آب و هوا و انرژی	توسعه زیرساخت‌های تولید و تخلیه برای پروژه‌های انرژی تجدیدپذیر در شبکه، ساخت شش نیروگاه برق آبی کوچک مجموعاً تقریباً ۲ مگاوات، ساخت حدود ۱۵۰ مینی شبکه فتوولتائیک هیبریدی کوچک، تأمین انرژی خورشیدی و باغبانی ترکیبی صنایع دستی
کامرون	حمل و نقل	ساخت کنارگذر یائونده
جمهوری کنگو	حمل و نقل	گسترش و ارتقای زیرساخت‌های بندر خودمختار پوینت نوآرو
آنگولا	حمل و نقل	ایجاد کریدور سبز و دیجیتالی بین بندر سینس پرتغال و بندر بارا دودنده آنگولا
زامبیا	آب و هوا و انرژی	بازسازی سد کاربیا
آفریقای جنوبی	آب و هوا و انرژی	توسعه یک کارخانه بیوگاز (پروژه Bio2Watt) تولید بیوگاز از فضولات حیوانی و سایر منابع ضایعات

مصر	دیجیتال	ساخت خطوط انتقال فشار قوی زیر دریا بین یونان و مصر
کنیا	حمل و نقل	نوسازی مرکز کنترل منطقه اسکندریه، تولید متانول برای کشتیرانی سبز
	حمل و نقل	ساخت سیستم حمل و نقل سریع اتوبوس در نایروبی
جیبوتی	دیجیتال	ساخت و توسعه زیرساخت‌های فیبر نوری
	آب و هوا و انرژی	دو برابر شدن ظرفیت آب شیرین‌کن، احداث نیروگاه انرژی خورشیدی
نامیبیا	حمل و نقل	پروژه توسعه فرودگاه جیبوتی
	آب و هوا و انرژی	ساخت نیروگاه فتوولتائیک خورشیدی ۸۵ مگاواتی همراه با الکترولیزها، اجرای مشارکت در زنجیره ارزش مواد خام و هیدروژن تجدیدپذیر
بوروندی	آب و هوا و انرژی	بهبود دسترسی به برق در بوجومبورا
ماداگاسکار	آب و هوا و انرژی	افزایش ۳۲۰ مگاواتی تولید انرژی‌های تجدیدپذیر با زیرپروژه‌های مختلف
تانزانیا	آب و هوا و انرژی	احداث نیروگاه آبی کاکونو
موزامبیک	آب و هوا و انرژی	احداث مرکز ملی کنترل زیرساخت انرژی، ارتقای قابلیت اطمینان و پایداری منابع تغذیه
	آموزش و پژوهش	سرمایه‌گذاری روی سواد و مهارت‌های دیجیتال برای جوانان برای تقویت تحول دیجیتال، ایجاد فرصت‌های شغلی در صنعت انرژی برای جوانان
کاستاریکا	آب و هوا و انرژی	تبدیل ناوگان اتوبوسرانی شهری به برقی، توسعه طبقه‌بندی برای فعالیت‌های اقتصادی که از نظر زیست‌محیطی پایدار تلقی می‌شوند، تولید هیدروژن سبز
	سلامت	توسعه تولید واکسن و تاب‌آوری سیستم‌های بهداشتی
کلمبیا	آب و هوا و انرژی	توسعه طبقه‌بندی برای فعالیت‌های اقتصادی که از نظر زیست‌محیطی پایدار تلقی می‌شوند، تولید هیدروژن
اکوادور	سلامت	ساخت تأسیسات آب آشامیدنی و سیستم‌های فاضلاب بهداشتی و همچنین ساخت سیستم‌های زهکشی و جمع‌آوری آب در شهرداری پورتوویخ
	آب و هوا و انرژی	توسعه پروژه‌های زیربنایی شهری سبز
پرو	آب و هوا و انرژی	انتشار اوراق قرضه سبز
شیلی	آب و هوا و انرژی	توسعه زنجیره‌های ارزش مواد خام حیاتی برای لیتیوم و مس، تولید هیدروژن سبز
مکزیک	سلامت	توسعه تولید واکسن و تاب‌آوری سیستم‌های بهداشتی
گوآتمالا	سلامت	احداث محل دفن بهداشتی، ۴ شبکه فاضلاب و تصفیه‌خانه فاضلاب در پتن
جامائیکا	آب و هوا و انرژی	توسعه طبقه‌بندی برای فعالیت‌های اقتصادی که از نظر زیست‌محیطی پایدار تلقی می‌شوند
جمهوری دومینیکن	آب و هوا و انرژی	انتشار اوراق قرضه سبز
باربادوس	سلامت	توسعه تولید واکسن و تاب‌آوری سیستم‌های بهداشتی
پاناما	سلامت	توسعه تولید واکسن و تاب‌آوری سیستم‌های بهداشتی
	آب و هوا و انرژی	دسترسی پایدار به برق از طریق گسترش شبکه‌ها، ساخت شبکه‌های کوچک، پیاده‌سازی سیستم‌های ایزوله که توسط منابع تجدیدپذیر انرژی تغذیه می‌شوند، گسترش خطوط مترو
برزیل	آب و هوا و انرژی	حفاظت از جنگل‌های استوایی، مبارزه با جنگل‌زدایی و دستیابی به شهرهای پایدار و هوشمند
	دیجیتال	استقرار زیرساخت 5G برای تقویت تحول دیجیتال
پاراگوئه	آب و هوا و انرژی	تولید هیدروژن سبز
ارگوئه	دیجیتال	استقرار زیرساخت 5G برای تقویت تحول دیجیتال

تولید هیدروژن سبز	آب و هوا و انرژی	
توسعه گرن چاکو و گسترش شبکه انتقال برق در ۲۳ استان در سراسر کشور، توسعه زنجیره‌های ارزش مواد خام حیاتی برای لیتیوم و مس، تولید هیدروژن سبز	آب و هوا و انرژی	آرژانتین
کریدور هشتم اتصال ریلی مقدونیه شمالی مرز بلغارستان	حمل و نقل	مقدونیه شمالی
کابل برق زیر دریایی برای صادرات انرژی سبز از قفقاز جنوبی به اتحادیه اروپا	آب و هوا و انرژی	گرجستان
پروژه آب شیرین‌کن عقبه، بازسازی و ارتقای تصفیه‌خانه فاضلاب نمکی، ساخت نیروگاه بیوگاز	آب و هوا و انرژی	اردن
ساخت اولین اتصال کابل برق فشار قوی زیر دریایی بین ایتالیا و تونس	آب و هوا و انرژی	تونس

Source: (European Commission – Eurostat/GISCO)



شکل شماره ۶ - کشورهای عضو ابتکار کمربند و جاده بر اساس سال پیوستن به طرح (ترسیم از: نگارندگان، ۱۴۰۲)

Source: Christoph, 2023: 1

- برای برخی از کشورهایی که به‌عنوان عضو فهرست شده‌اند، اطلاعات محدود و تا حدی متناقض است. به‌عنوان مثال: اتریش، نیجر و روسیه تأییدی مبنی بر امضای تفاهم‌نامه کامل برای همکاری دوجانبه منتشر نکرده‌اند و در عین حال آن را رد ننموده‌اند. تفاهم‌نامه‌های برخی کشورها نیز به دلیل مدت اولیه ۵ ساله آن‌ها به‌طور بالقوه منقضی شده است. برخی از این کشورها در نقشه بالا به‌عنوان «نامشخص» فهرست شده‌اند.

## ۵-۴ چالش‌های پیش روی طرح‌ها

پروژه دروازه جهانی اساساً نقطه مقابل ابتکار کمربند و جاده است. برخی از منتقدین از طرح کمربند و جاده به‌عنوان «دیپلماسی تله عمیق» نام می‌برند که در آن چین، منافع ژئوپلیتیکی خود را به هزینه شرکای خود پیش می‌برد و فرض را بر این می‌گذارد که چین پروژه‌هایی را توسعه می‌دهد و تأمین مالی می‌نماید که در درجه اول در خدمت منافع چین هستند (Andžāns & Djatkoviča, 2022: 7). به نظر می‌رسد کار برای کشور چین نسبت به اتحادیه اروپا راحت‌تر باشد. اجرای پروژه‌های زیرساختی در همسایگی و در کشورهایی که کشورهای عضو با آنها پیوندهای تاریخی عمیقی دارند، امیدوارکننده‌ترین به نظر می‌رسد. در مقابل، به نظر می‌رسد خطرات بیشتری با دستور کار اتحادیه اروپا در خارج از کشور، مانند هند و اقیانوس آرام مرتبط باشد. جایی که زمینه ژئوپلیتیکی تغییر می‌کند و پیش‌بینی جذابیت قدرت ایده‌پردازانه اروپا ممکن است دشوارتر باشد (Karjalainen, 2022: 4). فراتر از این واقعیت که دروازه جهانی یک جایگزین بالقوه برای ابتکار کمربند و جاده است، باید بر این موضوع تمرکز کرد که چرا کشورها این طرح را انتخاب می‌کنند. علاوه بر این، نیاز به بازنگری بیشتری وجود دارد که دروازه جهانی تا چه حد می‌تواند نیازهای کشورهای را برآورده کند.

اولاً نگرانی‌های جهانی در مورد ابتکار کمربند و جاده اخیراً به دلیل به اصطلاح «تله بدهی» و اثر گسترش سریع آن در سراسر جهان ایجاد شده است. ابتکار کمربند و جاده که در سال ۲۰۱۳ م. برای اتصال آسیا به آفریقا و اروپا از طریق دریا و زمین راه‌اندازی شد، اکنون بخش مرکزی سیاست خارجی چین است. سیاست ایجاد پیوندهای تجاری در سراسر جهان با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی مانند جاده‌ها، بنادر، تونل‌های ریلی، پل‌ها، فرودگاه‌ها، سدها، نیروگاه‌های زغال‌سنگ است. چین با گسترش وام‌های بزرگ و طرح‌های سرمایه‌گذاری در سرتاسر جهان، نفوذ سیاسی و اقتصادی خود را به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه به‌طور چشمگیری گسترش داده و به رشد خود ادامه می‌دهد. با ابتکار «کمربند و جاده» چین از دسامبر ۲۰۲۱ م. حدود ۱۴۵ کشور از جمله ۱۸ عضو اتحادیه اروپا مانند یونان، قبرس یونانی، ایتالیا، پرتغال و اتریش را در این طرح با خود همراه ساخته است. با این سرمایه‌گذاری‌ها، چین به‌عنوان یک بازیگر بین‌المللی بسیار تأثیرگذار در آسیا، اقیانوسیه، آفریقا، اروپا، اروپای شرقی و بالکان غربی در حال ظهور است (Erbaş, 2022).

3)

چالش‌های ژئوپلیتیکی گسترده‌ای پیش روی هر دو طرح واقع شده است. محققین ۱۲ چالش زیر را برای تحقق ابتکار کمربند و جاده پیش روی چین برشمرده‌اند ۱- اختلافات ارضی روسیه و اوکراین و درگیری نظامی ۲- تیرگی روابط هند و پاکستان ۳- اختلافات دریایی چین با همسایگان ۴- جنگ‌های داخلی در

سوریه، عراق و افغانستان ۵- بی‌ثباتی برخی کشورهای حاضر در مسیر ۶- طرح اتحادیه اقتصادی اوراسیایی روسیه ۷- طرح مائوسام هند ۸- طرح راه ابریشم نوین ایالات متحده برای آسیای مرکزی ۹- طرح راه ابریشم جدید اتحادیه اروپا ۱۰- طرح‌های چندگانه ژاپن ۱۱- چالش‌های امنیتی ۱۲- چالش‌های جغرافیایی (Noorali & Ahmadi, 2022: 17-25). برخی از چالش‌های پیش روی اتحادیه اروپا برای اجرای طرح دروازه جهانی شامل ۱- عدم همراهی کشورهای عضو در تأمین مالی طرح ۲- قراردادهای بلندمدت چین با برخی کشورهای عضو ۳- خروج انگلستان از اتحادیه اروپا و چشم‌انداز جدایی دیگر اعضا ۴- زمینه‌های ضعیف تقریب ژئوپلیتیکی اتحادیه اروپا با کشورهای میزبان.

### ۶- نتیجه‌گیری:

در دوران کنونی که میان صاحب‌نظران به دوران گذار ژئوپلیتیکی مشهور است. همه بازیگران، به دنبال کسب منافع و بهرمندی از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی دیگر کشورهای جهان هستند. شکل‌گیری منظومه‌های قدرت جدید در جهت افزایش قدرت و منزلت ژئوپلیتیکی و همچنین بهره‌مندی از اصل هم‌تکمیلی در جهت هم‌افزایی نقاط قوت و همپوشانی نقاط ضعف بخشی از بنیان‌های فکری دوران گذار ژئوپلیتیکی است. چین با رشد گسترده و پسرعت اقتصادی خود در پی آمریکا و به‌دنبال جایگاه ابرقدرتی در سطح جهان است. ابرقدرت‌های قبلی جهان با دست‌اندازی به کشورهای ضعیف، استعمار را برای خود به پله‌ای برای ایستادن در جایگاه ابرقدرتی تبدیل نمودند. اما در جهان امروز استعمار به شکل گذشته منسوخ شده است؛ ولی بهره‌مندی از تمام ظرفیت‌های جغرافیایی در سطح جهان با شبکه‌سازی و راهبرد اتصال همچنان ادامه دارد. این راهبرد توسط اتحادیه اروپا و چین به دو شکل متفاوت در حال طرح‌ریزی و اجرا می‌باشد. مبدعین این طرح‌های ژئوپلیتیک‌منا با درکی رئالیستی و محاسبه‌گرایانه از وضعیت فعلی جهان به‌صورت گسترده به دنبال طراحی و اجرای شبکه‌های عمیق راهبردی و یا نفوذ به شبکه‌های موجود و گسترش آن‌ها هستند. ادغام شبکه‌های موجود و تبدیل آن‌ها به ابرشبکه‌های کروی بخش دیگری از این راهبرد است. چین با طراحی کریدورهای زمینی و دریایی به‌دنبال تسلط به شاهراه‌های ارزان، ایمن، سریع و گسترش بازار صادراتی کالاها خود است. در ظاهر چین، شبکه‌های اقتصادی را برای بهبود کیفیت اقتصادی همه کشورهای عضو راه‌اندازی کرده است؛ اما در باطن ارتقای اقتصادی و پیشبرد اهداف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود را در این موضوع برنامه‌ریزی کرده است. نبرد اوکراین که اتحادیه اروپا را با بحران انرژی گریبانگر کرده بود، این اتحادیه را به فکر سرمایه‌گذاری در بخش انرژی‌های تجدیدپذیر در دیگر کشورها به‌ویژه قاره آفریقا انداخته است. چین نیز به‌عنوان قطب صنعتی نیازمندی گسترده‌ای به انرژی پایدار و ارزان دارد و از سویی رقابت گسترده‌ای با هند در این بخش دارد، تسلط بر خطوط انتقال انرژی به‌ویژه



خطوط دریایی و خطوط لجستیکی در سطح جهان، راهبرد بلندمدت چین در ذیل ابتکار کمربند و جاده است. هر دو بازیگر رقابت گسترده‌ای را در دسترسی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی با تمرکز بر بنادر آغاز کرده‌اند. با توجه به برتری شبکه‌های ترانزیت دریایی بر خطوط زمینی هر دو کشور روند دستیابی به بنادر به‌عنوان نقاط قدرت‌ساز را در دستور کار طرح‌های خود قرار داده‌اند. چین و اتحادیه اروپا در نبرد کریدورهای مخفی سایبری نیز یک رقابت گسترده را در طرح‌های خود با یکدیگر دنبال می‌کنند. هر دو بازیگر برای توسعه ارزش‌های خود در سطح جهانی از فضای سایبری غافل نشده‌اند و رقابت گسترده خود را راهبرد شبکه‌سازی، توسعه شبکه‌های اینترنت، گسترش فیبرنوری دنبال می‌نمایند. توسعه ارزش‌ها از طریق ترغیب فضای نخبگانی با تمرکز بر فضای سایبری، تأثیرگذاری در حوزه آموزش و پژوهش بخش دیگر رقابت غیرنمایان هر دو طرح می‌باشد. عمق راهبردی و زمین اصلی این تقابل و رقابت ژئوپلیتیکی همانند دوره استعمار قاره آفریقا است. ذخایر گسترده در حوزه معادن، کشاورزی، هیدروپلیتیک، جمعیت بالا و ظرفیت‌های گسترده ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک هر دو بازیگر را به فکر توسعه تفکر راهبردی خود در قاره آفریقا انداخته است. برنامه‌ریزی گسترده اتحادیه اروپا در آفریقا با هدف پوشش نقاط ضعفی است که در گذشته این اتحادیه از آن ناحیه ضربه خورده است. فرجام سخن این‌که هر دو طرح اگر چه در ظاهر اشتراکات و تفاوت‌هایی دارند؛ ولی هدف اصلی این رقابت ژئوپلیتیکی بقاء و ارتقاء در نظم جدید جهانی از طریق دستیابی به ظرفیت‌های جغرافیایی در سطح جهانی است.

#### کتابنامه

- Abdulahi, M., (2017). Basic challenges in the transition from the new world order: Trans-unilateralism and the emergence of China as a new power. *Foreign Relations Quarterly*, 10(3), 183-202. [In Persian]
- Afzali, R., Zamani, A., & Kiani, V., (2021) The politics of equivalence, hegemony and the political construction of space (a case study of Islamic ideological discourse). *Political Spatial Planning*, 3 (4): 297-313. [In Persian]
- Ahadi, P., & Ahadi Lilan, F., (2019). Examining the components and characteristics of the Trumpism model in the American foreign policy, a case study: Iran and the Middle East (2019). *Journal of Political and International Research*, (45) 11, 145-162. [In Persian]
- Ahmadi pour, Z., HosseiniSadatMahaleh, Z., (2014). The nature of competition in the Caspian geopolitical region. *Foreign Relations Quarterly*, 7(3), -. 93-112. [In Persian]
- Ahmadi, S.A., Hafeznia, M., BadieeAzondahi, M., & Heidari Mosello, T., (2018). Theoretical Explanation of the Foundations Forming Geopolitical Competition. *Human Geography Research*, 50(1), 199-216 [In Persian]
- Ahmed, F., & Lambert, A., (2022). the belt and road initiative (geopolitical and geoeconomic aspects). New York: Routledge.
- Amighini, A., (2021). *Money and might along the belt and road initiative*. Milan: Bocconi university press.

- Andžāns, M., & Djatkoviča, E., (2022) The global gateway and central Asia: toward an EU led post new silk road. Latvia: Center for Geopolitical Studies Riga.
- Boia, S.I., (2015). China And the New World Order in The Era of Globalisation. *Society and Politics*, 9(18):56-69
- Cohen, S.B., (2015). *Geopolitics (The Geography of International*. Maryland: Published by Rowman & Littlefield: California
- Elashkar, A.G., (2020). Realism between Theory and Reality in International Relations: Array. Acta Universitatis Danubius. *Relationes Internationales*, 13(1):78-90
- European commission, (2021). Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank about The Global Gateway, Brussels, 1.12.2021 JOIN 30 final
- Ghasemi, F., (2021). The Geopolitics of Iran, Persian Gulf and Global Networking in Transitional Order. *Journal of Persian Gulf Studies*, 5-14 [In Persian]
- Hafeznia, M.R., (2012). *Principles and Concepts of Geopolitics*. Mashhad: Papelli Publications [In Persian]
- Hassani, S., (2014). *Representing the geopolitical vacuum in the preparation of geopolitical strategy in relation to the neighboring countries, a case study of the Islamic Republic of Iran and the Republic of Azerbaijan*. Doctoral dissertation under the guidance of Ezzatullah Ezzati; (Islamic Azad university). [In Persian]
- Jamshidi & Khatami. (2019). The role of "One Belt One Road" initiative in China's new economic order. *Politics Quarterly*, 50(1), 1-20 [In Persian]
- Karjalainen, T., (2022). *The EU's global gateway building connectivity as a policy*. Finnish institute of international affairs(fiia)
- Maçães, B., (2019). *Belt and Road a Chinese World Order*. London: Hurst Publishers.
- Motaghi, A., & Kamran, H., (2014). Geopolitics and realism - Case, China's foreign policy discourse. *Geography*, 13 (45), 5-29. [In Persian]
- Noorali, H., & Ahmadi, S.A., (2022). Highlighting the Geopolitical Challenges Facing the China One Belt One Road Initiative. *Geopolitics Quarterly*, 18(66), 1-34. [In Persian]
- NoorAli, Hassan; Ahmadi, S.A., (2019). Investigating the role of ports in the theories of political geography and geopolitics and presenting the theory of port power. *Political Geography Research Quarterly*, 5(4): 91-114. [In Persian]
- Noort, C.V., (2022). *China's Communication of the Belt and Road Initiative*. Routledge.
- Ntousas, V., Minas, S., (2022). *The European Union and China's Belt and Road Impact, Engagement and Competition*. London: Routledge.
- Rajabi, S., & Ahmadzadeh, I., (2017). Geopolitical explanation of the competitive pattern of relations between Iran and Qatar. *Quarterly Journal of Geography and Human Relations*, 1(3): 75-99. [In Persian]
- Shan, W., Zhang, S., & Su, J., (2020). *China and International Dispute Resolution in the Context of the "Belt and Road Initiative"*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Shang, H., (2019). *The Belt and Road Initiative: Key Concepts*. Beijing: Peking University Press.
- Teng, J., (2018). *Three Geopolitical Theories and the "Belt and Road*. available in <https://www.caifc.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=22&id=539> "

- Tingting Z., & Wang, D., (2021). China-Gulf Oil Cooperation Under the Belt and Road Initiative. Shanghai: Shanghai Jiao Tong University Press.
- Ursula von der Leyen, (2022). Global Gateway: First meeting of the Global Gateway Board available in [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_7656](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7656)
- Yunus, E., (2022). The EU's alternative to China's BRI: global gateway project. Beyond the Horizon ISSG, available in <https://behorizon.org/the-eus-alternative-to-chinas-bri-global-gateway-project/>

