




Geopolitics of connection, a new form of power competition in the 21st century

Hassan Noorali

Ph.D. student of Political Geography, Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.


Email: Hassan.noorali@ut.ac.ir

 0000-0001-8691-4564

Sahar sadat Mousavi Nasab Rabori

Master's student, Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.

Email: sahar.s.mosavi@gmail.com

 0000-0003-4926-4253

Abstract

A country's geopolitical code specifies strategic priorities and ways to achieve them. These codes include a definition of a state's interests, an identification of external threats to those interests, a planned response to such threats, and geopolitical representations of that response. Territorial connectivity projects are an integral part of the geopolitical codes of the foreign policy of great powers that inject political economy into territorial layers. The world order of the 21st century is affected by transportation corridors and port and infrastructure connection networks through the definition of geopolitical projects. China's massive One Belt One Road project is the geopolitical focal point of the global connectivity networks that other powers are codifying on both discursive and physical levels. We show in this paper that the geopolitical codes of connectivity extend from the local to the global levels to shape the new competition in the 21st century geopolitical transition towards a new order. Hence, in response to China's ambitious initiative, we examine the geopolitical codes of great powers that are individually, dynamically, or coordinated. In the end, we present solutions for Iran's foreign policy in order to play the geopolitical role of "connection" in the upcoming world order.


Keywords: New Silk Roads, geopolitics of transportation, geopolitics of connection, geopolitics of ports, geopolitical codes.



ژئوپلیتیک اتصال، شکل جدید رقابت قدرت در قرن بیست و یکم


حسن نورعلی

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
Email: Hassan.noorali@ut.ac.ir

 0000-0001-8691-4564

سحر السادات موسوی نسب

نویسنده مسئول، دانش‌آموخته کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
Email: sahar.s.mosavi@gmail.com

 0000-0003-4926-4253

چکیده

کد ژئوپلیتیکی یک کشور اولویت‌های راهبردی و راه‌های دستیابی به آن‌ها را مشخص می‌کند. این کدها، شامل تعریفی از منافع یک دولت، شناسایی تهدیدهای خارجی برای آن منافع، پاسخ برنامه‌ریزی شده به چنین تهدیداتی و بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی برای آن پاسخ است. پروژه‌های سرزمینی اتصال، جزء لاینفک کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی قدرت‌های بزرگ را تشکیل می‌دهند که اقتصاد سیاسی را در لایه‌های سرزمینی تزیق می‌کنند. نظم جهانی قرن بیست و یکم، متأثر از راهروهای حمل‌ونقل و شبکه‌های اتصال بندری و زیرساختی از طریق تعریف پروژه‌های ژئوپلیتیکی است. پروژه عظیم یک کمربند- یک جاده چین، کانون ژئوپلیتیکی شبکه‌های اتصال جهانی است که قدرت‌های دیگر، کدهای خود را با توجه به آن در سطوح گفتمانی و فیزیکی تعیین می‌کنند. در این مقاله نشان می‌دهیم که کدهای ژئوپلیتیک اتصال، از سطوح محلی تا جهانی امتداد می‌یابند تا رقابت نوین را در گذار ژئوپلیتیکی قرن بیست و یکم به سمت یک نظم نوین شکل‌دهند. از این‌رو، در پاسخ به ابتکار بلندپروازانه چین، کدهای ژئوپلیتیک قدرت‌های بزرگ را که به صورت جداگانه، پویا و یا هماهنگ تنظیم شده‌اند بررسی می‌کنیم. در پایان راه‌کارهایی را برای سیاست خارجی ایران در راستای ایفای نقش ژئوپلیتیکی «اتصال» در نظم جهانی پیش‌رو ارائه می‌کنیم.

کلیدواژه‌ها: جاده‌های ابریشم نوین، ژئوپلیتیک حمل‌ونقل، ژئوپلیتیک اتصال، ژئوپلیتیک بنادر، کدهای ژئوپلیتیک.

شاپای الکترونیک: ۶۵۴۱-۲۵۸۸ / پژوهشکده تحقیقات راهبردی / فصلنامه روابط خاوری



doi 10.22034/fr.2024.382244.1342

مقدمه و بیان مسئله

گذار ژئوپلیتیکی در عصر پسا جنگ سرد، شکل جدیدی از رقابت قدرت‌ها را شکل داده است که اقتصاد سیاسی زیرساختی و پروژه‌های شبکه‌ای و سرزمینی در آن محوری است. قدرت‌های بزرگ و نوظهور، ابتکارهایی را در این رقابت نوین معرفی می‌کنند که ارزش اقتصادی، سیاسی و مهارکننده داشته باشد؛ بنابراین، تغییر کدهای ژئوپلیتیکی کشورهای قدرتمند، در رابطه با کدهای ژئوپلیتیکی دیگران صورت می‌گیرد. از نظر «فلینت» و «تیلور»، یک گذار ژئوپلیتیکی به دلیل تغییر در کدهای ژئوپلیتیکی کشورهایی با دامنه نفوذ منطقه‌ای و جهانی انجام می‌گیرد (Flint and Taylor, 2018, 51-2). هدف ما در این پژوهش، بررسی پروژه‌های ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ و نوظهور به‌عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در حال تغییر آن‌ها در جریان اقتصاد جهانی قرن بیست‌ویکم است.

ابتدا «ابتکار یک کمر بند- یک جاده» چین را به‌عنوان بزرگ‌ترین کانون کدهای ژئوپلیتیکی جهانی که ابعاد مختلف اقتصادی، فرهنگی و ژئوپلیتیکی را ترکیب می‌کند، بررسی می‌کنیم و سپس به واکاوی پروژه‌های ژئوپلیتیکی دیگر قدرت‌ها که بیشتر نقش مهارکننده برای ابتکار چین دارند می‌پردازیم. از زمان اعلام ابتکار «یک کمر بند- یک جاده» توسط شی جین پینگ در سال ۲۰۱۳، این ابتکار، کانون ژئوپلیتیک جهانی بوده است (Muttarak, 2017, pp. 2-3). از زمان این اعلامیه، این پروژه از تعدادی از بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی در سطح گفتمانی عبور کرده و از طریق ساخت مجموعه‌ای از کریدورهای حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری در بنادر ژئواستراتژیک، به‌صورت سرزمینی تکامل یافته است (Mayer and Zhang 2020, 980; Carmody and Taylor, 2010, 17-20). در مباحث ژئوپلیتیکی قدرت‌ها به‌صورت آکادمیک یا عامه‌پسند، ژئوپلیتیک جهانی امروزه بر شبکه‌های سرزمینی حمل‌ونقل و تجارت متمرکز است و بحث خیزش چین به سمت قدرت جهانی، واکنش‌هایی را از سوی ایالات‌متحده و دیگر قدرت‌ها به دنبال داشته است.

چین، در کمتر از ۳۰ سال، از یک عملکرد حاشیه‌ای در اقتصاد جهانی به شریک تجاری اصلی بسیاری از کشورها تبدیل شده است (Zhou, 2010, 1-2). چین با عبور از آلمان و دیگر قدرت‌های اقتصادی در قرن بیست‌ویکم، به‌سرعت به دومین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شد و همچنان این موقعیت را حفظ کرده است و در حال خیزش اقتصادی مداوم است (Shambaugh, 1993, Zhou, 2010, 1-2; Rahul, 2018, 163). چنین رشد و تغییر در مواضع اقتصادی و نظامی نسبی منجر به نگرانی در ایالات‌متحده، قدرت

هژمونیک جهانی از اوایل یا اواسط قرن بیستم شد (Flint and Taylor, 2018, 56-61). بنابراین، قدرت جهانی چین دیگر یک پیش‌بینی نبود، بلکه یک واقعیت بود (Zakaria, 2008, 7; Zhou, 2010, 1-2). از آنجایی که ایالات متحده و متحدانش ظهور چین را به عنوان یک تهدید بزرگ می‌دانند (Toje, 2018, 1-2). چین دکترین خیزش مسالمت‌آمیز را در برابر تصویرسازی ژئوپلیتیکی غرب در لفاظی «چین به عنوان یک تهدید» مطرح کرد (Bijian, 2005a and b). چین همچنین، پروژه‌های ژئوپلیتیکی خود در زمینه بنادر و حمل‌ونقل را در درون دکترین صلح‌آمیز خود قرار داده است. در مجموع، این ابتکار، کانون بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی در سطح گفتمانی از یک سو و پروژه‌های سرزمینی قدرت‌ها از سوی دیگر بوده است. بنابراین، ابتکار «یک کمر بند- یک جاده»، یک پروژه ژئوپلیتیکی متحول‌کننده است (Schindler et al, 2021, 7) که پاسخ‌های ژئوپلیتیکی شبکه‌ای را از سوی هند، روسیه، اتحادیه اروپا، ژاپن و ایالات متحده به صورت جداگانه برانگیخته است و در نهایت، در سال‌های اخیر، پاسخ‌های پروژه‌های هماهنگ قدرت‌های دموکراتیک در منطقه ایندو پاسیفیک^۱ (اقیانوس آرام و هند) را به خود جلب کرده است تا تئوری مهار چین از طریق کدهای ژئوپلیتیکی زیرساختی و دریایی مطرح شود. بنابراین، مسئله اصلی این پژوهش، بررسی ابعاد ژئوپلیتیکی طرح اتصال چین به جهان تحت عنوان «ابتکار یک کمر بند- یک جاده» با چشم‌انداز تغییر نظم جهانی و پاسخ‌های انحصاری، پویا و رابطه‌ای دیگر قدرت‌های بزرگ به این ابتکار از طریق معرفی پروژه‌های جایگزین است که در نهایت ایده مهار چین را دنبال می‌کنند.

۱. کدهای ژئوپلیتیکی

مفهوم کد ژئوپلیتیکی در ابتدا توسط گادیس در تحلیل سیاست امنیتی پس از جنگ در ایالات متحده ابداع شد (Flint and Taylor, 2018, 51-2). با این حال، کالین فلینت و پیتیر تیلور، سهم اصلی را در توسعه و تقویت این ایده در ادبیات ژئوپلیتیک معاصر داشته‌اند. کد ژئوپلیتیکی به عنوان کد عملیاتی سیاست خارجی حکومت تعریف می‌شود که مکان‌های فراتر از مرزهای خود را ارزیابی می‌کند. این‌ها، کدهای عملیاتی متشکل از مجموعه‌ای از مفروضات جغرافیای سیاسی هستند که زمینه‌ساز توسعه روابط یک کشور با سایر کشورها محسوب می‌شوند (Flint and Noorali, 2023, 7).

چنین کدی باید شامل تعریفی از منافع یک دولت، شناسایی تهدیدهای خارجی برای آن منافع، پاسخ برنامه‌ریزی‌شده به چنین تهدیداتی و توجیهی برای آن پاسخ باشد (Flint and Taylor, 2018, 51).

کد ژئوپلیتیکی چهارچوبی از سیاست‌ها و بازنمایی‌هایی است که یک کشور برای ارزیابی موقعیت خود در جهان و طراحی استراتژی برای حفظ و ارتقای امنیت و رفاه خود می‌سازد (Flint and Taylor, 2018, 51-2). طبق نظر فلینت، کدهای ژئوپلیتیک در سه سطح محلی، منطقه‌ای و جهانی عمل می‌کنند (Flint, 2022, 48). یک کد ژئوپلیتیکی ممکن است در چندین مقیاس جغرافیایی مرتبط عمل کند. چند کشور ممکن است بر همسایگانی تمرکز کنند که دامنه مانور سرزمینی آن، یک مقیاس محلی را دربرمی‌گیرد. با این حال، بسیاری از کشورها محاسبات را در مقیاس منطقه‌ای طرح‌ریزی می‌کنند. در نهایت، قدرت‌های بزرگ، محاسباتی را با الزامات و اهداف کلان در مقیاس جهانی انجام می‌دهند. برای مثال، تاریخ اخیر سیاست خارجی چین نشان‌دهنده پیشرفت به سمت کد ژئوپلیتیک منطقه‌ای و سپس جهانی است (Flint and Zhang, 2019, 295).

شاخص‌های اصلی یک کد ژئوپلیتیکی عبارت‌اند از شناسایی متحدان و دشمنان موجود و بالقوه، ابزارهایی برای رسیدگی به متحدان و دشمنان و بازنمایی‌هایی که این تصمیمات سیاسی را توجیه می‌کنند (Flint and Taylor, 2018, 51). کشورها بسته به توانایی‌ها و نیازهای خود تلاش خواهند کرد تا کد ژئوپلیتیکی خود را در مقیاس همسایگی، منطقه‌ای یا جهانی بسازند. ابزار یک کد ژئوپلیتیکی، ترکیبی از اقدامات اقتصادی، سیاسی، گفتمانی و نظامی است که درهم‌تنیده شده‌اند (Moisio, 2021, 9). در نظر گرفتن کدهای ژئوپلیتیکی یکی از راه‌های نگاه به سیاست دولت‌ها است. یکی از نقاط قوت آن تأکید بر محاسبات جغرافیایی است که دغدغه‌ها و اهداف یک کشور را در راستای توسعه پروژه‌های سیاسی یا اقتصادی که ذاتاً سرزمینی هستند، مشخص می‌کند. به عبارت دیگر، محاسبات منافع دولتی «ناگزیر جغرافیایی هستند، زیرا از پویایی راهبردهای سرزمینی در ارزش‌گذاری فضاهای خارجی استفاده می‌کنند» (Taylor 1990, 13). استفاده از کدهای ژئوپلیتیکی به عنوان یک مفهوم سازمان‌دهنده، امکان بحث در مورد ژئوپلیتیک را فراهم می‌کند که هم مادی و هم گفتمانی است (Flint and Noorali, 2023, 4-5). از این جهت مادی (سرزمینی) است که ابزار توانایی‌های سیاسی، نظامی و اقتصادی به صورت عینی است. از این جهت گفتمانی است که بازنمایی‌ها باید برای توجیه کدهای ژئوپلیتیکی بسیج شوند و

محتوای یک کد نتیجه تلقی مکان‌های دیگر با دید امنیتی است (OTuathail and Agnew, 1987, 29). کدهای ژئوپلیتیکی در سطح گفتمانی، از طریق بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی، کدهای «خود» را با توجهات مسالمت‌آمیز و مثبت اندیشانه در برابر کدهای «آنها» که اساساً با تصویرسازی‌های منفی و تهدیدآمیز همراه است قرار می‌دهند و بدین ترتیب به یک نوع غیریت‌سازی دست می‌زنند که فضای «مطلوب» ما را از فضای «تاریک» آنها جدا می‌کند.

علاوه بر این، ارزیابی اقدامات یک دولت از طریق شناسایی تهدیدها و فرصتها در مقیاس همسایگی، منطقه‌ای یا جهانی مستلزم در نظر گرفتن رابطه جغرافیایی قدرت است (Allen, 2003, 101). هر کد ژئوپلیتیکی ترکیبی از دو منطق قدرت است که به‌طور همزمان از منابع اقتصادی برای دستیابی به نتایج سرزمینی و ترتیبات سرزمینی برای دستیابی به مزیت اقتصادی استفاده می‌کند (Arrighi, 1990, 117). یک دولت ممکن است با افزایش ظرفیت اقتصادی خود از طریق ایجاد شبکه‌های تجاری و سرمایه‌گذاری زیرساختی جدید که برای اقتصاد داخلی آن سودمند است، قدرت خود را افزایش دهد. با این حال، بدیهی است که ترتیبات سرزمینی یا اصلاحات فضایی (Harvey, 1982, 19)، برای سرمایه‌گذاری اقتصادی و تحقق سود ضروری است. به‌عبارت دیگر و در یک مفهوم اکتشافی، یک کشور ممکن است به دنبال پیشبرد منافع خود از طریق یک کد ژئوپلیتیکی باشد که به نفع ابزارهای اقتصادی یا سیاسی است. از این رو، یک کد ژئوپلیتیکی همیشه تا حدی، یک پروژه جغرافیایی با محاسبات سرزمینی و شبکه‌ای است. بنابراین، کدهای ژئوپلیتیکی در رابطه با پروژه‌های اتصال منطقه‌ای و جهانی توسط یک قدرت، در رابطه با کدهای اتصال سایر قدرت‌ها طرح‌ریزی می‌شود تا پاسخ‌های انحصاری یا رابطه‌ای را در مقابل خیزش ژئوپلیتیکی یک قدرت بسیج کنند. مثال خیزش چین از طریق ابتکار کریدوری یک کمربند یک جاده و طرح‌ریزی پروژه‌های اتصال توسط دیگر قدرت‌ها برای مهار آن، تقابل کدهای ژئوپلیتیک قدرت‌ها را از طریق مرکزیت شبکه‌های حمل‌ونقل نمایان می‌سازد.

۱-۱. کدهای ژئوپلیتیکی و شبکه‌های حمل‌ونقل

درک ما از اقتصاد جهانی سرمایه‌داری، ما را ملزم می‌کند که «شبکه‌های اتصال سرزمینی» را به‌عنوان ساختارهای سیاسی دیرپایی در نظر بگیریم که «اقتصاد» را مرکز می‌کنند. در این رویکرد اقتصاد سیاسی، شبکه‌های تسهیل‌کننده

زیرساخت‌های سرزمینی سرمایه‌گذاری و تجارت، روابط قدرت جدیدی را شکل داده‌اند (See Flint and Taylor, 2018, 337) که بر کریدورهای حمل‌ونقل و بنادر ارتباطی تمرکز می‌کنند و ژئوپلیتیک اتصال را شکل داده‌اند (Noorali and Ahmadi, 2022, 1890). جغرافیای حمل‌ونقل به بررسی عرصه‌های جغرافیایی که حمل‌ونقل بر روی آن انجام می‌شود می‌پردازد و کریدورهای آب‌پایه و خشکی پایه را به‌عنوان مسیرهای اصلی مورد توجه قرار می‌دهد؛ بنادر پیونددهنده این دو عرصه جغرافیایی محسوب می‌شوند (Noorali and Ahmadi, 2022, 14; Noorali and Ahmadi, 2022, 1995).

علاوه بر رقابت‌های قدرتی پیشین، در قرن بیست‌ویکم یک رقابت بزرگ قدرت شکل گرفته است که حمل‌ونقل در بسیاری از درگیری‌های بین‌المللی در سراسر جهان محوریت دارد؛ از این رو جغرافیای حمل‌ونقل به‌سوی ژئوپلیتیک حمل‌ونقل سیر پیدا کرده است (Lin, 2018, 1). علاوه بر رقابت‌های اقتصادی و زیرساختی در قرن جدید، ژئوپلیتیک جنگ نیز نقش بنادر و حمل‌ونقل را حیاتی کرده است.

ژئوپلیتیک دسترسی و کنترل بنادر آب گرم برای روسیه، در جنگ ۲۰۲۲ مقابل اوکراین، یک صحنه حیاتی از جنگ بوده است. روسیه سعی دارد تا با کنترل مسیرهای کلیدی دریایی در دریای سیاه، نیروی دریایی خود را به دریاهای آزاد گسیل دهد و در ژئوپلیتیک و اقتصاد حمل‌ونقل دریایی جهانی ایفای نقش نماید (Noorali and Campana, 2022, p. 5). باین‌حال، رقابت بر سر مسیرهای حیاتی حمل‌ونقل، بیشتر اقتصادی بوده است و قدرت‌های بزرگ همگی در این رقابت سهیم‌اند. بنابراین، می‌توان استدلال کرد که با تغییر ابعاد رقابت قدرت از ژئواستراتژی (بعد نظامی) به ژئواکونومی و ژئوپلی‌نومی (بعد اقتصادی)، هم قدرت‌های هم‌نومیک و هم قدرت‌های نوظهور، کدهای ژئوپلیتیکی کریدوری را برای ایفای نقش مؤثر در جغرافیاهای جهانی کلیدی که بعد اقتصادی آن‌ها برجسته‌تر از سایر ابعاد است، در نظر گرفته‌اند.

لین استدلال می‌کند که جغرافی‌دانان باید به قدرت گفتمانی بینش و تخیل (تصورسازی‌های ژئوپلیتیکی) توجه جدی داشته باشند تا بفهمند که چگونه کدهای ژئوپلیتیکی شبکه‌های اتصال و حمل‌ونقل سرزمینی توسعه می‌یابند (Lin 2019, 4). در واقع، لایه‌های گفتمانی تفکرات ژئوپلیتیکی قدرت‌ها، لایه‌های سرزمینی شبکه‌های اتصال را توجیه می‌کنند. در این زمینه، تطبیق جغرافیای حمل‌ونقل با تفکرات و شیوه‌های ژئوپلیتیکی، دیدگاه انتقادی را به این حوزه می‌افزاید (Ibid, 6). بنابراین،

نشان می‌دهیم که یکی از جنبه‌های تولید شبکه‌های ارتباطی سرزمینی، تولید گفتمانی از تصویرسازی‌های ژئوپلیتیکی ابتکارات «خود» و ابتکارات «دیگری» با لفاظی‌های متضاد «تهدیدکننده» و «صلح‌آمیز» است. این بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی می‌تواند ساخت و گسترش کدهای ژئوپلیتیکی کریدورهای حمل‌ونقل را توجیه کند. در رقابت قدرتی جدید قرن حاضر، دریاسالار هری هریس، رئیس فرماندهی ایالات‌متحده در اقیانوس آرام، در یک بازنمایی از کدهای ژئوپلیتیکی «دیگری»، طرح حمل‌ونقل ژئوپلیتیکی چین (ابتکار یک کمربند یک جاده) را در چهارچوب رقابت ابرقدرتی بین چین و ایالات‌متحده تنظیم کرد و آن را ترفندی برای محاصره نقاط کلیدی حمل‌ونقل جهانی و به حاشیه بردن نفوذ جهانی آمریکا خواند (Lin 2019). 4. ما در این بخش، ابتکار یک کمربند یک جاده چین را به‌عنوان اصلی‌ترین کد ژئوپلیتیکی جهانی که شبکه‌های بندری و کریدوری را به هم متصل می‌کنند، در دو سطح مادی و گفتمانی بررسی می‌کنیم و سپس به واکاوی دیگر پروژه‌های سرزمینی و شبکه‌ای قدرت‌ها که به‌نوعی پاسخی به پروژه بلندپروازانه ژئوپلیتیکی چین است، می‌پردازیم.

۱-۲. کد ژئوپلیتیک جهانی چین، پروژه یک کمربند - یک جاده

در تلاش برای انعکاس بازنمایی ژئوپلیتیکی «خیزش مسالمت‌آمیز»^۱، چین بر شبکه‌های حمل‌ونقل برای تحکیم اشکال ابزاری و نهادی قدرت در رقابت ژئوپلیتیک جهانی تمرکز کرده است. تصویرسازی چین از خیزش خود در نظم جهانی به‌صورت صلح‌آمیز، یک نوع غیریت‌سازی در برابر بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی ایالات‌متحده و همفکرانش از طرح‌های ابتکاری چین به‌عنوان «تصورات تهدیدآمیز» برای نظم جهانی است. بنابراین، از منظر چین، کدهای سرزمینی «ما» از جمله ابتکارات سرمایه‌گذاری در بنادر خارج از کشور و طرح‌های کریدوری بلندپروازانه، همگی یک هدف مسالمت‌آمیز توسعه‌محور را در سطح جهانی و منطقه‌ای دنبال می‌کنند و به دنبال رد هرگونه تغییرات تهاجمی در نظم جهانی هستند.

به نظر می‌رسد حمل‌ونقل، به‌طور فزاینده‌ای در محاسبات استراتژیک کشورهای قدرتمند برجسته است و درگذار ژئوپلیتیک کنونی، تعیین‌کننده می‌باشد. بنابراین، برنامه سرمایه‌گذاری عظیم زیرساخت‌های حمل‌ونقل چین به‌عنوان ابزاری برای

کنترل خطوط دریایی استراتژیک از جمله تنگه‌ها و بنادر در نظر گرفته می‌شود (Lin, 2019; Noorali, Flint and Ahmadi, 2022, 13). ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، یک تلاش هماهنگ و استراتژیک چین برای به دست آوردن موقعیتی از قدرت جهانی و به چالش کشیدن ایالات متحده و متحدانش است (Lin, 2019, 10). به‌طور خاص، استراتژی یک کمربند- یک جاده، یک کد ژئوپلیتیکی چند مقیاسی را تشکیل می‌دهد که اقدامات استراتژیک دولت چین را با ژئوپلیتیک حمل‌ونقل کنونی همسو می‌کند.

در سال ۲۰۱۳، شی جین‌پینگ، ابتکار «یک کمربند- یک جاده» را معرفی کرد که شامل دو پروژه دریایی و خشکی ترکیبی است. این پروژه‌ها عبارت‌اند از، ابتکار راه ابریشم دریایی^۱ و کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۲ (Sarker et al, 2018, 624; Victoria, 2018, 12). «یک کمربند» به کمربند اقتصادی جاده ابریشم که احیاکننده جاده ابریشم خشکی پایه کلاسیک است و کشور چین را به آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا متصل می‌کرد، اشاره دارد. بنابراین، آن را به‌عنوان جاده ابریشم مدرن نیز می‌شناسند. این کمربند جدید، پیونددهنده سه مسیر اصلی چین به اروپا، خلیج فارس، مدیترانه و اقیانوس هند است. درحالی‌که «یک جاده» یک پروژه ژئوپلیتیکی مبتنی بر طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم است و بر آن است که آسیا، آفریقا، خاورمیانه و اروپا را به هم متصل نماید (Flint and Noorali, 2023, 5).

ابتکار یک کمربند یک جاده، کانون کدهای ژئوپلیتیکی جهانی چین است که سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر خطوط استراتژیک دریایی در درون شبکه‌های درهم‌تنیده اقتصادی و سیاسی که ذاتاً سرزمینی هستند را پشتیبانی می‌کند (Sun and Zoubir 2017, 41; Zhao, Sun and Webster, 2022, 18). این ابتکار، یک پروژه زیرساخت ژئوپلیتیکی است که ابزار کلیدی کد ژئوپلیتیکی چین برای به چالش کشیدن نظم جهانی ژئوپلیتیک کنونی است (Blanchard, 2021, 7).

استراتژی چین به‌عنوان یک قدرت نوظهور توسعه مجموعه‌ای از روابط اقتصادی با پتانسیل روزافزون برای تنظیم مجدد ترتیبات امنیتی موجود بوده است. ابتکار یک کمربند- یک جاده، موتور ایجاد روابط ژئوپلیتیکی جدید با توسعه همزمان تجارت دریایی و بنادر از یک سو و دسترسی به سراسر خشکی‌های اوراسیاست (Brewster, 2017, 9; Noorali, Flint and Ahmadi, 2022, p. 13). استراتژی‌های بندری، دریایی و قاره‌ای

1. MSRI
2. SREB

در کمربند یک جاده ترکیب می‌شوند و پیش‌بینی می‌شود که از طریق دستور کار دیپلماتیک «به غرب حرکت کن»^۱ به حدود ۶۰ کشور در آسیا، اروپا و آفریقا پیوندند (Sum, 2019, 13, Muttarak, 2017, 2; Sarker et al, 2018, p. 631). پتانسیل تحول‌آفرین این ابتکار، بخشی از یک استراتژی برای مشارکت قدرت‌های موجود در روابط مسالمت‌آمیز به‌جای به‌چالش کشیدن مستقیم آن‌هاست (Zhang et al, 2022, pp. 424-9). توسعه روابط اقتصادی که به دلیل نیازها برای رفع نگرانی در مورد مازاد تولید داخلی انجام می‌شود، نوعی ژئوپلیتیک شبکه‌ای است که ضرورت آن مستلزم ایجاد ترتیبات سرزمینی جدید است (Swingedouw 1997). از این‌رو، این ابتکار که استراتژی ملی چین است، تقویت یکپارچگی اقتصادی منطقه‌ای و جهانی را پیشنهاد کرده است (Mitchell 2021, 1400; Winter 2021, 1376). این ابتکار، تنها یک جنبه از کد ژئوپلیتیک چین است، اما برای درک اینکه چگونه چین در حال ایجاد مجموعه‌ای از کدهای سرزمینی و شبکه‌ای مبتنی بر بنادر، جاده‌ها و کریدورهای حمل‌ونقل است، فراتر از مقیاس‌های همسایگی و منطقه‌ای به سمت یک کد جهانی حرکت می‌کند؛ بنابراین، این کد، به یک کد مرکزی در سیاست خارجی چین تبدیل می‌شود.

ساخت و تولید زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه در قالب کریدورها و بنادر دریایی که اجزای سازنده این ابتکار هستند، ساختارهای ژئوپلیتیکی فیزیکی و گفتمانی را به‌صورت درهم‌تنیده تولید می‌کنند که پیوندهای اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را می‌سازند (Schindler et al. 2021, pp. 6-10; Winter, 2019, p. 13). از طریق این پیوندها، چین می‌تواند در مقیاس‌های همسایگی، منطقه‌ای و جهانی ارتباط برقرار کند (Sternberg, Ahearn & McConnell, 2017, p. 6, Harvey, Jensen & Morita, 2019, p. 2). بنابراین، چین از طریق ابتکارات شبکه‌ای، به تدریج به تغییر نظم جهانی ژئوپلیتیکی به نفع خود ادامه می‌دهد (Hemmings, 2020, p. 1; Noorali, Flint and Ahmadi, 2022, p. 6). شبکه‌های سرزمینی در ابتکارات چین، مبتنی بر سرمایه‌گذاری در زنجیره‌ای از بنادر خارجی در اقیانوس هند برای مهار دریایی هند از یک سو و سرمایه‌گذاری در راهروهای دوگانه دریایی-خشکی در سطح جهانی از سوی دیگر است.

این امر سبب شده است که این ابتکار، واکنش‌های ژئوپلیتیکی زیادی را به خود جذب کند. در حالی که چین، ابتکار سرزمینی خود را به‌عنوان یک استراتژی همکاری بین‌المللی برای تقویت اتصال، ارتباطات و همکاری جهانی بازنمایی می‌کند (Zhixin,

68, p. 2018). این ابتکار، از یک سو، به عنوان طرحی برای توسعه اقتصادی کشورهای در مسیر، اما با هدف واقعی ساده سازی مسیرهای تجارت بین المللی به نفع بخش تولید چین شناخته شده است (Cau, 2018, p. 3). این طرح نه تنها به نفع چین خواهد بود، بلکه اساساً نظم جهانی ژئوپلیتیکی را با براندازی رابطه بین خشکی و دریا و نقش ژئوپلیتیک اتصال دهنده بنادر بازسازی می کند (Jiwoon, 2019, p. 3; Noorali et al, 2022, p. 13). برخی در یک بازنمایی کلان مدعی شده اند که این طرح، پتانسیل آن را دارد که یک طرح نوین ژئوپلیتیکی مارشال باشد که نظم جهانی را از ایالات متحده به سمت چین سوق می دهد (Di Marco, 2019, p. 2; Yeghiazaryan, 2021, p. 21).

ساخت روایات توسط مفسران غربی، یک نوع بازنمایی دیگر از نگرانی های جدی بوده است. رابرت کاپلان، ابتکار یک کمر بند - یک جاده را به عنوان جاده ابریشم جدید معرفی کرده است که دقیقاً همان مسیری را که مارکوپولو طی کرده است، تکرار می کند. او این ابتکار را یک چالش ژئوپلیتیکی برای نظم آمریکایی می داند (Kaplan, 2018, p. 199). رقابت استراتژیک فزاینده بین ایالات متحده و چین ناشی از تغییر در چشم انداز رقابتی نظم ژئوپلیتیک جهانی آینده است (Dollar et al, 2019, pp. 8-10). بنابراین، این ابتکار، به عنوان شاخص اصلی مقیاس جاه طلبی های جهانی چین در نظر گرفته می شود. هدفی که هم از نظر اقتصادی و هم از نظر استراتژیک، نگرانی های اساسی را برای ایالات متحده و همچنین سایر کشورها ایجاد کرده است (Office of the Secretary of Defense, 2020, p. 22).

باین حال، تفاوت زیادی بین جغرافیای پروژه های زیرساختی واقعی (در سطح سرزمینی) و نحوه بازنمایی آن ها (در سطح گفتمانی) وجود دارد. از این رو، ترسیم جغرافیای شبکه های حمل و نقل در سطح گفتمانی از طریق بازی های زبانی بین الاذهانی و اجرای آن ها در روی زمین به صورت عینی چالش مهمی برای پروژه «یک کمر بند - یک جاده» است (Harvey, 2017, p. 42; Van Noort, 2021, p. 18; Sarkar et al, 2018, pp. 624-6). نارینس و اگنیو استدلال می کنند که فقدان نقشه رسمی ابتکار یک کمر بند یک جاده دولت چین، باعث ایجاد یک «ابهام» در مورد اقدام چین برای ایجاد یک هویت ژئوپلیتیکی جدید می شود. فقدان چنین نقشه ای، گسترش ژئوپلیتیک چین را از طریق این ابتکار به جغرافیاهای مورد نظر خود تشویق می کند (Narins and Agnew, 2020, p. 191; 2022, p. 813).

جاده ابریشم جدید چین، مناظر طبیعی را برای اتصال مکان‌ها، حمل‌ونقل کالاها و دولت‌ها قطع می‌کند و یک نظم شبکه‌ای را ایجاد می‌کند که مجموعه‌ای از اقدامات سرزمینی رابطه‌مند را در برمی‌گیرد.

پروژه زیرساختی بلندپروازانه چین، زنگ خطر را در میان صاحبان قدرت جهانی به صدا درآورده است (Van Noort, 2021, p. 18; He, 2020, pp. 139-43). دریاسالار هریس، ابتکار چین را در یک تخیل ظریف ژئوپلیتیکی به‌عنوان مانوری برای محاصره مراکز مهم کشتیرانی جهانی و در نتیجه به حاشیه راندن نفوذ جهانی ایالات‌متحده توصیف کرد (Lin, 2019, 1). این تفسیرهای ژئوپلیتیکی تقابلی، همگی به دنبال ایجاد تصورات تهدیدآمیز برای این ابتکار دوگانه دریایی و خشکی هستند.

بنابراین، قدرت‌های دیگر، علاوه بر بسیج امکانات سرزمینی و پروژه‌های شبکه‌ای، به تصویرسازی‌ها و بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی روی می‌آورند تا بتوانند از طریق تولید گفتمان‌های دلخواه جهانی، این ابتکار را متوقف کنند. در مقابل نیز، چین در یک بازنمایی، ابتکار نوین خود را به دکترین خیزش صلح‌آمیز مرتبط می‌کند تا پروژه‌های ژئوپلیتیکی آن، برای تنظیم مجدد روابط ژئوپلیتیک جهانی غیر تهدیدآمیز به نظر برسد (Winter, 2021, p. 1379; Campos, 2015, p. 20). این گفتمان چینی به نظر شکست‌خورده است، زیرا کشورهایمانند ایالات‌متحده و ژاپن نسبت به اهداف ژئوپلیتیکی پس‌پرده و درعین‌حال قابل‌تصور ابتکار چین نگران هستند (Tweed, 2019, p. 2; Hou, 2019, p. 10). سایر کشورها کاملاً از پتانسیل ابتکار چین برای پیکربندی مجدد اقتصاد سیاسی جهانی آگاه هستند. چنین تحولی همچنین چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی کنونی را تغییر می‌دهد (Blanchard & Flint, 2017, p. 223; Medcalf, 2020, p. 15; Summers, 2020, p. 19). از این‌رو، نگاه انتقادی دیگر قدرت‌های جهانی و نوظهور، سبب‌شده است آن‌ها هرکدام پروژه ژئوپلیتیک شبکه‌ای و سرزمینی خود را در مقابل طرح بلندپروازانه چین مطرح کنند. از جمله این پروژه‌های می‌توان به پروژه جاده ابریشم ایالات‌متحده برای آسیای مرکزی، پروژه‌های اتصال ژاپن به جاده‌های ابریشم نوین، پروژه مائوسام و کریدور شمال جنوب هند، پروژه کریدوری تراسیکا و دروازه جهانی اتحادیه اروپا و اتحادیه اقتصادی اوراسیایی روسیه اشاره کرد که هرکدام به‌صورت انحصاری سعی در مهار ابتکار چین دارند و در ادامه به آن‌ها می‌پردازیم.

۱-۲-۱. جاده ابریشم آمریکایی

تقابل قدرت‌های جهانی، سطوحی از راهبردهای ظریف گفتمانی از طریق مجموعه‌ای از بازنمایی‌ها و تصویرسازی‌های جغرافیایی را در پس پرده پروژه‌های سرزمینی عینی می‌سازد. تقابل کدهای ژئوپلیتیکی اتصال میان ایالات‌متحده و چین، مثالی روشن از این قاعده است. کدهای ژئوپلیتیکی چین که با مرکزیت بنادر و شبکه‌های حمل‌ونقل سرزمینی در قرن نوزدهم معرفی شده‌اند، پاسخ ایالات‌متحده به عنوان قدرت هژمونیک سابق به ابتکار عظیم چین به عنوان قدرت نوظهور و نامزد قدرت جهانی آینده را می‌طلبید. زیرا، نگرانی‌ها و اقدامات فزاینده ایالات‌متحده به‌طور قابل توجهی از کد مرکزی چین افزایش یافته است.

در طول تاریخ مدرن، آسیای مرکزی منطقه مورد علاقه قدرت‌های جهانی بوده است، زیرا کنترل این منطقه، اتصال منطقه‌ای و جهانی را از طریق شبکه‌های حمل‌ونقل امکان‌پذیر کرده است (Högseius, 2022, pp. 2-5). پس از دوره‌های بازی بزرگ کلاسیک بین روسیه و بریتانیا در قرن نوزدهم و رقابت بر سر کنترل اوراسیا با توصیه‌های ژئوپلیتیسین‌ها در دو جنگ جهانی، پس از پایان جنگ جهانی دوم، منطقه آسیای مرکزی یک نگرانی اصلی در کد ژئوپلیتیک ایالات‌متحده را تشکیل داده است. منابع انرژی، رقابت با چین و روسیه و نگرانی‌های قرن بیست‌ویکم در زمینه تروریسم ترکیبی، از نگرانی‌های اقتصادی، استراتژیک و سرزمینی را تشکیل می‌دهد که اهداف و قابلیت‌های ایالات‌متحده را در اوراسیا هدایت کرده‌اند (Taconi, 2010, p. 3). اقتصاد سیاسی پویای آسیای مرکزی که از یک سو بر منابع انرژی و مسیرهای خط لوله و از سوی دیگر بر شبکه‌های حمل‌ونقل سرزمینی و بنادر زنجیره‌ای استوار است، به تحکیم کدهای ژئوپلیتیکی قدرت‌های رقیب در منطقه به عنوان عنصری از ژئوپلیتیک جهانی نیرو بخشیده است. تحلیل اقتصاد سیاسی آسیای مرکزی نمی‌تواند بر اساس جدایی اقتصاد و سیاست در پویایی نظم جهانی کنونی ادامه یابد (Rustemova, 2011, 8). بنابراین، جای تعجب نیست که در واکنش به ابتکار چین و نفوذ فزاینده آن در منطقه آسیای مرکزی، ایالات‌متحده کدهای ژئوپلیتیکی خود را در شبکه‌های اتصال سرزمینی هماهنگ کرده است. پاسخ اولیه این قدرت، چشم‌انداز جاده ابریشم جدید بود که توسط هیلاری کلینتون وزیر امور خارجه وقت ارائه شد (Noorali and Ahmadi, 2022, p. 1899) که به نظر می‌رسد بیشتر یک تخیل ژئوپلیتیکی و تصویرسازی سرزمینی از ابزارهای قدرت بود که اکنون آن را در یک تقابل ژئوپلیتیکی با طرح‌های سرزمینی و شبکه‌ای دیگر قدرت‌ها قرار می‌دهد.

این چشم‌انداز ژئوپلیتیک، ترکیبی از نگرانی‌های اقتصادی و سرزمینی در دو سطح گفتمانی و فضایی از جمله در محیط امنیتی در افغانستان، بهره‌برداری از منابع نفت و گاز، روابط اقتصادی بین کشورهای آسیای جنوبی و مرکزی در جهت گسترش بازارهای محلی برای متحدان ایالات متحده (به‌ویژه هند و پاکستان) و کاهش نفوذ منطقه‌ای چین، روسیه و ایران بود. به‌ویژه، ایالات متحده می‌خواست که جاده ابریشم جدیدش به‌عنوان یک مانع ژئوپلیتیکی بین چین و تا حدی ایران و کشورهای منطقه عمل کند. از این‌رو، جاده ابریشم جدید ایالات متحده برای آسیای مرکزی، پروژه‌ای متمرکز بر ژئوپلیتیک و اقتصاد در چهارچوب کد ژئوپلیتیک جهانی ایالات متحده بود که پاسخی به توسعه ژئوپلیتیک منطقه‌ای چین با پیامدهای جهانی بود. این ابتکار که در سطح تخیل ژئوپلیتیکی باقی‌مانده است تاکنون نتوانسته است به‌صورت یک رقیب جدی در شبکه‌های مادی و سرزمینی برای طرح بلندپروازانه چین باشد. بنابراین، ایالات متحده تنها به این پروژه در هندسه جهانی رقابت‌های جغرافیایی قدرت بسنده نکرده است و مجموعه‌ای از کشورها را در حوزه دریایی ایندو-پاسیفیک در اطراف چین بسیج کرده است تا بتواند مهار چین را از سطح تئوری پردازهای گفتمانی و بازی‌های زبانی رسانه‌ای، به سطح سرزمینی و عینی برساند (تحلیل بیشتر در این زمینه را در بخش آخر خواهیم دید).

۱-۲-۲. کدهای ژئوپلیتیکی ژاپن

کدهای ژئوپلیتیکی و اقتصادی چین که بنادر، خطوط ریلی و زیرساخت‌ها را در یک منطق رابطه‌مند ترکیب می‌کند، موجب تغییر کدهای ژئوپلیتیکی ژاپن و توجه ویژه آن به مناطق ژئوپلیتیکی منحصربه‌فرد شده است. از این‌رو، می‌توان گفت ابتکار چین و پیامدهای نظامی آن در منطقه ایندوپاسیفیک، منجر به محاسبه مجدد کد ژئوپلیتیکی ژاپن شده است (Jash, 2019, p. 22). برای چندین دهه، ژاپن منبع کلیدی سرمایه‌گذاری اقتصادی در شبکه‌های زیرساختی سرزمینی بوده است (Murashkin, 2018, p. 59; Joe, 2022, p. 8; Ito, 2019, pp. 1-2). بنابراین، ابتکار یک کمربند- یک جاده، تهدیدی برای ژاپن به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان زیرساخت‌های سنتی در آسیا با اهداف و قابلیت‌های وسیع بوده است. در اقتصاد سیاسی جدید منطقه، به دلیل افزایش تنش‌های امنیتی در دریای چین جنوبی، ژئوپلیتیک و اقتصاد به‌طور فزاینده‌ای درهم‌تنیده شده‌اند (Joe, 2022, p. 9). پویایی کدهای جداگانه ژاپن و چین در گذار ژئوپلیتیکی، رقابت سرمایه‌گذاری زیرساختی را برای نفوذ اقتصادی بیشتر در

آسیای جنوب شرقی می‌طلبد. از این رو، پروژه‌های ژئوپلیتیکی دو کشور، یک رقابت زیرساختی را بر سر شبکه‌های اتصال منطقه‌ای و جهانی تشکیل می‌دهند. ژاپن نگران حفظ دسترسی به منابع نفت و گاز آسیای مرکزی و خاورمیانه است. در اکتبر ۲۰۱۳، شینزو آبه (نخست‌وزیر وقت ژاپن) دامنه ژئوپلیتیک واکنش خود را با حمایت از مشارکت تجاری آسیایی-اروپایی گسترش داد. نخست‌وزیر آبه خاطرنشان کرد که توکیو نقطه آغاز راه ابریشم جدید آسیا - اروپا است که بازتاب‌دهنده هویت تجاری ژئوپلیتیک ژاپن است. همچنین طرح «آسیای مرکزی+ ژاپن» و «ابتکار عمل دیپلماتیک اوراسیا» و «آزادی و شکوفایی هلالی» که هر سه تقویت‌کننده‌های طرح اتصال سرزمینی ژاپن به جهان پیرامون بودند تا امروز در سطح تخیلات ژئوپلیتیکی و بازی‌های زبانی باقی‌مانده‌اند.

باین حال، ژاپن به شدت کشورهای ساحلی ایندوپاسیفیک را برای تقویت حضور نیروهای مسلح آن‌ها با ایده‌های خود درگیر کرده است. این ابتکارات برای تقویت استراتژی «خط دفاعی» برای مهار نفوذ چین است که کدهای ژئوپلیتیکی ژاپن را به کدهای دیگر کشورهای ساحلی منطقه پیوند می‌دهد (Haiquan, 2017).

کد ژئوپلیتیک ژاپن مجموعه‌ای از روابط تجاری با کشورهای منطقه و صادرکنندگان انرژی را دربرمی‌گیرد که در یک منطق سرزمینی و شبکه‌ای می‌تواند بهتر نمایان شود. ژاپن در زمان گذار ژئوپلیتیکی محدودیت‌های کد ژئوپلیتیکی خود را به رسمیت می‌شناسد، به‌ویژه برنامه دفاعی خود در مقیاس محلی که با روابطش با ایالات متحده و نقش آن به عنوان قدرت هژمونیک ایجاد شده است. در مجموع، کد ژئوپلیتیکی جدید ژاپن در حال واکنش به زمینه جدیدی از رابطه است که عمدتاً از طریق نگاه به چین برای ایجاد کد منطقه‌ای و جهانی هدایت می‌شود. ژاپن در گفت‌وگوها ماهر دریایی چین از طریق ایجاد یک خط دفاعی، کاملاً کدهای ژئوپلیتیکی جهانی ایالات متحده در رابطه با چین را در نظر گرفته است و به‌خصوص در برنامه‌های دفاعی-نظامی کاملاً در چهارچوب تفکرات هژمونیک ایالات متحده عمل می‌کند. پیوستن این کشور به پیمان چهارجانبه یا کواد و «ایندو-پاسیفیک باز و آزاد» در جهت منافع ایالات متحده در راستای مهار چین، در این چهارچوب قابل بررسی است که در بخش پایانی بیشتر به آن پرداخته خواهد شد.

۱-۲-۳. کدهای شبکه‌ای هند

هند، رقیب سنتی چین، همواره دیدگاهی منفی نسبت به ابتکار یک کمربند-یک جاده داشته و سعی کرده با ایجاد مجموعه‌ای از کدهای جدید و پویا، آن را به چالش بکشد. پروژه مائوسام هند، یک ابتکار چندمقیاسی که ابزارهای قدرت سرزمینی و اتصال شبکه را در هم می‌آمیزد و توسط نخست‌وزیر نازندرا مؤدی برای افزایش پیوندهای هند با کشورهای تحت تأثیر یک کمربند یک جاده اعلام شد (Singh, 2019, p. 9). ابزارهای کد ژئوپلیتیک هند، در درجه اول فرهنگی و اقتصادی هستند. مائوسام، در ابتدا فرهنگ و ابزارهای ژئوکالچر (فرهنگ جغرافیایی) را در مرکز کدهای ژئوپلیتیک هند قرار می‌دهد و به دنبال شرکای اقتصادی در منطقه برای تحقق دستیابی به سود بیشتر است.

این پروژه که در مطبوعات هند به‌عنوان «ابتکار فراملی برای احیای مسیرهای دریایی باستانی [هند] و پیوندهای فرهنگی با کشورهای منطقه» شناخته می‌شود، پاسخی مستقیم به ابتکار ژئوپلیتیکی چین است (Singh, 2019, p. 71). هدف هند، برقراری مجدد روابط با شرکای تجاری قدیمی و ایجاد «مفهوم جهانی اقیانوس هند» است که هند را در مرکز فعالیت‌های بازرگانی قرار می‌دهد. حضور چین در بندر گوادر پاکستان به‌عنوان بخشی از پروژه بندری این کشور، در تصویرسازی‌های هند، به‌عنوان یک پروژه برای محاصره هند معرفی شده است (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱، ص. ۹، چگنی‌زاده و رضوی، ۱۴۰۱، ص. ۱۸) و نگرانی‌هایی را در مورد وضعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی هند ایجاد کرده است. هند و چین رقبای دیرینه یکدیگر هستند و این تنش دوجانبه در کدهای ژئوپلیتیک منطقه‌ای کشورها در آسیای مرکزی و منطقه اقیانوس هند قابل تشخیص است (Medcalf, 2020). هند از یک نوع بازنمایی ژئوپلیتیکی علیه کدهای ژئوپلیتیک بندر پایه چین استفاده کرده است. «رشته‌های مروارید» اصلی‌ترین بازنمایی‌های ژئوپلیتیک آمریکایی- هندی از کدهای زنجیره بندری چین در اقیانوس هند است (Singh and Singh, 2019, p. 171, Mohan, 2012, p. 3). که از الگوهای رفتاری و منطق غربی برای غیریت‌سازی در مورد سرمایه‌گذاری‌های هژمونیک تهدیدآمیز چین در بنادر اقیانوس هند استفاده می‌کند (Zhao, 2019, pp. 199-203). هر مروارید در این زنجیره نمادی از حلقه‌های قدرت است که از ده‌های چینی را بر مسیرهای کلیدی دریایی تسلط می‌بخشد (Flint and Noorali, 2023, p. 8). به‌ویژه حضور چین در بندر گوادر پاکستان به‌عنوان بخشی از پروژه دریایی یک کمربند یک جاده، در سطح گفتمانی، به‌عنوان تلاشی برای محاصره سرزمینی

هند ارائه شده است که مهم ترین حلقه در زنجیره‌ای از مرواریدهای بندری اقیانوس هند را تشکیل می‌دهد.

سیاست خارجی هند حول سه حلقه متحدالمرکز طراحی شده است که حاکی از اولویت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک است ۱. همسایگی پیوسته (حلقه درونی) ۲. همسایگی گسترش‌یافته (حلقه خارجی) و ۳. تنظیمات بزرگ‌تر جهانی (حلقه گسترده)، بنابراین ایران با توجه به روابط تاریخی، تمدنی، ژئوکالچر و موقعیت استراتژیک، یکی از کشورهای مهم برای هند است که در حلقه بیرونی سیاست خارجی این کشور واقع شده است.

از آنجا که منطقه اوراسیا دارای موقعیت چشمگیری در حوزه‌های ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی کشور هند است، استراتژی ژئوپلیتیکی هند برای دسترسی به اوراسیا، سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران است که به دلیل موقعیت استراتژیک خود تبدیل به یک دارایی ژئوپلیتیکی برای ایران از یک سو و یک نقطه اتصال ژئوپلیتیکی برای هند از سوی دیگر شده است (Chalikyan & Tashjian, 2021, p. 17; Tashjian, 2021, pp. 2-3). به نحوی که بندر چابهار، به‌عنوان دروازه اوراسیا برای هند عمل می‌کند. همچنین ایران علاوه بر روابط با هند، اقدامات بسیاری در جهت بهبود روابط خود با چین در مقابل روابط ناپایدار با کشورهای غربی انجام داده است که از جمله آن‌ها در رابطه با بندر چابهار است. چین در ژوئیه ۲۰۱۳ تسهیلات اعتباری ۸۰ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار به ایران پیشنهاد کرده است که تقریباً برابر با سرمایه‌گذاری پیشنهادی هند در این کشور است (Singh & Singh, 2019, pp. 177-79). مشارکت چین می‌تواند به‌شدت بر تلاش‌های هند برای اتصال آسیای مرکزی از طریق چهارچوب‌های سیاسی و زیرساخت‌های پیشنهادی خود اثر بگذارد. توسعه موازی چین در بندر گوادر پاکستان، اتصال چابهار به هند را به یک کار چالش‌برانگیز تبدیل کرده است. منافع چین در هر دو بندر کاملاً واضح است؛ یکن به دنبال ورود به دریای عرب و همچنین نظارت بر فعالیت‌های تجاری و استراتژیک و در نتیجه از بین بردن نفوذ هند در اقیانوس هند است. از این رو، تغییر کدهای ژئوپلیتیکی قدرت‌های نوظهور، متأثر از رقابت‌های هژمونیک بنادر اتصال‌دهنده در منطقه اقیانوس هند بوده است که همواره ایفای نقش ایران در آن‌ها، به‌واسطه دارایی ژئوپلیتیکی خود، «بندر چابهار»، محوریت داشته است.

هند پروژه دریایی و بندری ابتکار چین را با ایجاد شبکه‌ای از پایگاه‌های دریایی در بنادر کشورهای جنوب آسیا به‌عنوان وسیله‌ای برای پیشبرد نیروی دریایی به

اقیانوس هند و فراتر از آن به خاورمیانه به عنوان ابزاری برای تغییر توازن ژئوپلیتیکی طبقه بندی کرده است (China Briefing, 2009, p. 8; Pop, 2016, p. 9; Marshall Jr, 2012, p. 1). کدهای ژئوپلیتیکی جهانی چین به طور اساسی استراتژی دریایی هند را برای ایجاد کدهای ژئوپلیتیکی مرتبط و چند مقیاسی تغییر داده است. پویایی کدهای ژئوپلیتیک هند، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب را نشان می‌دهد. این پروژه بندری-کریدوری، یکی دیگر از ابزارهای سرزمینی قدرت در دکترین دریایی هند برای پاسخ به ابتکار دریایی جاده ابریشم چین، در رابطه با پروژه مائوسام^۱ است (Chalikyan & Tashjian, 2021, pp. 3-4; Ranjan, 2017, p. 152). ابتکار شمال-جنوب یک پروژه چندمنظوره است که بنادر هند، ایران و روسیه را به عنوان یک شبکه کریدوری به هم متصل می‌کند و زمان حمل و نقل کالا را به عنوان مسیر جایگزین کانال سوئز بسیار کوتاه‌تر می‌کند. اولین قطار از طریق ابتکار شمال-جنوب که در ۲۱ ژوئن ۲۰۲۱ از هلسینکی حرکت کرد نشان داد که این پروژه، یک پروژه زیرساختی به موقع و رقابتی است و مسیر اتصال را نسبت به کانال سوئز کاملاً سریع‌تر و کوتاه‌تر می‌کند (Noorali, 2022, p. 4).

ابزار پاسخ‌های ژئوپلیتیکی هند، با استفاده از تاریخ، فرهنگ و جغرافیا برای رقابت با جاده ابریشم دریایی چین چندوجهی است (Pillalamarri, 2014, p. 33). از این نظر تاریخی است که در راستای احیای مسیرهای دریایی باستانی شکل گرفته است. از این نظر فرهنگی است که تلاش دارد از طریق پیوندهای فرهنگی با کشورهای عضو، یک قدرت ژئوکالچر مرکزی در رابطه با کشورهای پیرامون باشد. از این نظر جغرافیایی است که اتصال زیرساختی و شبکه‌ای از طریق مسیرهای دریایی و زمینی شکل می‌گیرد.

برای کاهش این نگرانی‌ها، پکن اکنون برای ایجاد ارتباط بین پروژه‌های خود و کمربند دریایی جاده ابریشم چین فشار می‌آورد (Tiezzi, 2015, p. 9). با این حال، درک هند از تهدید ناشی از ظهور چین به عنوان یک قدرت منطقه‌ای رقیب، احساس رو به رشدی از رابطه ژئوپلیتیکی ایجاد کرده است که کدگذاری در یک الگوی جهانی پویا را در گذارهای ژئوپلیتیکی شبکه‌های سرزمینی حمل و نقل و بنادر ضروری کرده است. از این رو، هند نیز به عنوان یکی از رقبای چین در اقیانوس‌های هند-آرام، سطوح واکنش خود نسبت به یک کمربند-یک جاده را در هر دو سطح سرزمینی (ابتکارات

مائوسام و کریدور شمال- جنوب) و گفتمانی (بازنمایی ژئوپلیتیکی ابتکار بندری چین با نام‌گذاری استعاری رشته مروراید) حفظ کرده است.

۱-۲-۴. کدهای ژئوپلیتیکی چندگانه اتحادیه اروپا

درگذار ژئوپلیتیک کنونی، اتحادیه اروپا، پویایی در ارائه و معرفی پروژه‌های سرزمینی اتصال در جریان ژئوپلیتیک حمل‌ونقل جهانی و رقابت با دیگر قدرت‌ها، از جمله پروژه ابتکاری چین را مد نظر قرار داده است. کد ژئوپلیتیک اتحادیه اروپا همواره ابزارهای اقتصادی و سیاسی را در پروژه‌های خود ترکیب کرده است که ماهیت آن اعتقاد به کارآمدی قدرت نهادی است. قدرت نهادی یا انجمنی، در ادبیات ژئوپلیتیکی، یک نوع قدرت جمعی است که استفاده از ابزارهای سرزمینی رابطه مند توسط تشکل‌ها، نهادها یا اتحادیه‌ها را به صورت هماهنگ بسیج می‌کند (Flint and Noorali, 2023, p. 9). باین حال، کد ژئوپلیتیکی آن، به‌ویژه زمانی که خود را برای پاسخ به کدهای ژئوپلیتیکی دیگران آماده می‌کند، شیوه‌های قدرت را ناگزیر سرزمینی برای دستیابی به اهداف خود می‌داند. اشکال تداعی قدرت در ساخت کریدورهای شبکه حمل‌ونقل و اتصالات ژئوپلیتیکی جاده‌ها و بنادر آشکار می‌شود. در حال حاضر، کدهای سرزمینی اتحادیه اروپا تا حد زیادی مجزا هستند. باین حال، چالش‌های دوگانه برقراری روابط اقتصادی با چین در حالی که با جنگ روسیه و اوکراین در سال ۲۰۲۲ روبرو می‌شویم، به معنای ساخت سیال کدهای ژئوپلیتیک است. اتحادیه اروپا در حال تلاش برای ادغام مجموعه‌ای از کدها در یک ژئوپلیتیک جهانی در حال گذار است و درعین حال تلاش می‌کند اولویت اهداف انجمنی خود را از طریق ساخت و نگهداری شبکه‌های حمل‌ونقل زمینی و دریایی حفظ کند. لحظه گذار ژئوپلیتیکی تا حدی در حال شکل‌گیری است و اتحادیه اروپا در حال تسریع در معرفی سه طرح شبکه‌ای و سرزمینی است که رقابت قدرت در ژئوپلیتیک حمل‌ونقل را در برمی‌گیرد. این ابتکارات شامل تخیل ژئوپلیتیک احیای جاده ابریشم، تراسیکا^۱ (کریدور حمل‌ونقل اروپا-قفقاز-آسیا) و دروازه جهانی (GG) است که هدف اصلی آن پاسخگویی به ابتکار بلندپروازانه چین است.

ابتکار یک کمربند- یک جاده چین، پیامدهای گسترده‌ای برای روابط چین و اروپا خواهد داشت (Minghao, 2016, p. 1). چین قصد دارد از ابتکار خود، برای ایجاد

اعتماد سیاسی بیشتر، گسترش منافع مشترک و تلاش برای همکاری نزدیک‌تر با اروپا استفاده کند و در نتیجه موانع تبادل اقتصادی بین آن‌ها را کاهش دهد. با این حال تا به امروز مکانیسم مشخصی از همکاری چندجانبه در ارتقای این ابتکار وجود ندارد (Li and Scherer, 2017, p. 210).

پیامدهای امنیتی و اقتصادی ابتکار چین در اروپا را می‌توان در سه دسته کلی ارزیابی کرد: (۱) تأثیر بر اتحاد کشورهای اروپایی، (۲) تأثیر بر امنیت اروپا و (۳) رقابت برای تجارت، سرمایه‌گذاری و دسترسی به بازارهای آزاد اروپایی و آسیایی (Mohan, 2018, p. 2). در رابطه با مورد اول، این ابتکار بسیاری از کشورهای دموکراتیک اروپایی از جمله ایتالیا را در خط مقدم اشتراک و همکاری نگه داشته است. این مسیر عمدتاً برای احیای هاله افسانه‌ای جاده ابریشم باستانی که به‌طور مسالمت‌آمیز از اوراسیا عبور می‌کرد، ایتالیا را یک نقطه شروع از اروپا می‌پنداشت. در رابطه با مورد دوم، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی چین در اروپا، به‌جای کل اتحادیه اروپا، کشورهای جداگانه را هدف قرار داده است که نشان‌دهنده تأثیرات ابتکار چین بر یکپارچگی اتحادیه است. ناتوانی ساختاری بروکسل در هماهنگی و متمرکز کردن سیاست‌های صنعتی و زیرساختی قاره‌ای همراه با عطش اعضای اتحادیه اروپا پس از بحران برای سرمایه‌گذاری‌های چین، تأثیرات منفی یک کمربند- یک جاده را بر یکپارچگی اروپا از جمله در راستای تقسیم و رقابت داخلی آن تشدید کرده است. استراتژی‌های اقتصادی، یا تجدید ساختار آینده‌نگر سازوکار اروپایی که اتحادیه اروپا را قادر می‌سازد تا فعالانه بر روند نظم نوظهور جدید چین تأثیر بگذارد، تأثیرات امنیتی ابتکار چین بر اتحادیه اروپا را نمایان خواهد ساخت. در رابطه با مورد سوم، چین، اهداف و عملکردهای خود را برای مدل اقتصاد جهانی ویژه خود در راستای سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در «مبانی جغرافیایی قدرت» از جمله بنادر و کریدورها متمرکز کرده است که بنادر اتحادیه از جمله بندر پیرائوس یونان به‌عنوان یک بندر ژئواستراتژیک از جمله آن‌هاست.

کشورهای عضو اتحادیه اروپا این نگرانی را داشتند که ابتکار چین، به تدریج انسجام داخلی و اتحادهای سیاسی اتحادیه را از بین خواهد برد. از این رو، سهامداران اروپایی یک پروژه جایگزین را پیشنهاد کردند.

۱-۲-۴-۱. جاده ابریشم اروپایی

ابتدا در سال ۲۰۰۹، اتحادیه اروپا پروژه جاده ابریشم جدیدی را برای تقویت روابط خود با آسیای مرکزی و کشورهای همسایه درزمینه انرژی، تجارت، تبادل شخصی و اطلاعات پیشنهاد کرد که تا امروز در سطح بازی‌های زبانی باقی ماند است. این پروژه ژئوپلیتیک اتصال، تداعی‌گر تخیلی جاده ابریشم باستانی بود که این بار با سازماندهی بهینه سرزمینی از سوی اتحادیه اروپا معرفی می‌شد. همانند سایر پاسخ‌های ژئوپلیتیکی که مورد بحث قرار گرفت، ابزارهای کد ژئوپلیتیک اتحادیه اروپا ترکیبی از اقتصاد، سیاست و امنیت بوده است (Haiquan, 2017, p. 135).

۱-۲-۴-۲. کریدور تراسیکا

تراسیکا، دیگر کد شبکه‌ای حمل‌ونقل سرزمینی است که از سوی اتحادیه اروپا معرفی شده است. این ابتکار ژئوپلیتیکی، یک پروژه که چندین قلمرو سرزمینی را به هم متصل می‌کند. تراسیکا، بخشی از تخیل ژئوپلیتیک جاده ابریشم جدید اروپایی است. این کریدور بندرپایه، به منظور ادغام قاره‌های اروپا و آسیا با اتصال آن‌ها از طریق دریای سیاه و قفقاز ایجاد شده است. این شبکه حمل‌ونقل شامل اتحادیه اروپا و ۱۵ کشور عضو اروپای شرقی، قفقاز و آسیای مرکزی است که اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی به بنادر اروپا را تسهیل می‌کند (Keser, 2015, p. 163; Noorali and Ahmadi, 2022, p. 23). این پروژه ژئوپلیتیکی که یک رقیب بالقوه برای مسیر زمینی یک کمربند یک جاده است، با یک پروژه ژئوپلیتیکی جدید در سال ۲۰۲۱ تکمیل شد که دروازه جهانی نام‌گذاری شد.

۱-۲-۴-۳. دروازه جهانی

اتحادیه اروپا اخیراً دروازه جهانی^۱ را راه‌اندازی کرده است که یک شبکه درهم‌تنیده و چندوجهی اتصال است (Lau & Cokelaere, 2021, p. 3). در بیان دیگری از قدرت نهادی، «دروازه جهانی» به‌عنوان یک پروژه پایدار از طریق تعهد به بالاترین استانداردهای زیست‌محیطی و کار و مدیریت مالی صحیح برای کمک به کاهش شکاف سرمایه‌گذاری جهانی در سراسر جهان به تصویر کشیده می‌شود (European Commission, 2021, p. 2). منطق پشت این پروژه مقابله با نفوذ چین در جنوب جهانی از طریق ابتکار یک کمربند یک جاده است (Lau & Cokelaere, 2021, p. 5, Tagliapietra).

1. Global Gateway

5-8. pp. 2021). این پروژه نشان‌دهنده آخرین مجموعه اقدامات، استراتژی‌ها و اعلامیه‌ها در چهارچوب سیاست اتحادیه اروپا است که برای انعکاس و تولید یک جایگزین پاک و قابل دوام برای ابتکار یک کمربند- یک جاده طراحی شده است (Kuo, 2022, p. 9). دروازه جهانی نشان دیگری از این است که کمک به توسعه عنصری از کد ژئوپلیتیک اتحادیه اروپا است و اینکه در پاسخ به نقش چین در جنوب جهانی، یک پروژه ضروری است. بنابراین، کدهای اتصال ژئوپلیتیکی اتحادیه اروپا، مبتنی بر یک «پویایی» با توجه به تغییرات نظم جهانی و به‌خصوص خیزش چین با استفاده از یک کمربند- یک جاده به سمت جایگاه قدرت جهانی است که در سه پروژه اتصال از سال ۲۰۰۹ با جاده ابریشم نوین که بیشتر در سطح گفتمانی و تصویرسازی ژئوپلیتیکی بود تا سال ۲۰۲۱ با ابتکار دروازه جهانی که پایه‌های مانور سرزمینی آن قابل دید است تکامل یافته و رابطه مندی پاسخ‌های هماهنگ ژئوپلیتیکی به ابتکار چین را با توجه به سایر قدرت‌های جهانی حفظ کرده است.

۱-۲-۵. پروژه ژئوپلیتیکی روسیه، اتحادیه اقتصادی اوراسیا

اتحادیه اقتصادی اوراسیا، به رهبری روسیه، ترکیبی از ابزارهای سیاسی- اقتصادی را در راستای توسعه قدرت سرزمینی تشکیل می‌دهد و به‌عنوان تصویری قدرتمند از آنچه پوتین برای فضای پس از شوروی متصور است، عمل می‌کند (Sergi, 2018, p. 3). اتحادیه اقتصادی اوراسیا که ظاهراً برای ادغام کشورهای عضو تشکیل شده است، یک پروژه ژئوپلیتیک اقتصادی برای مقابله با کدهای ژئوپلیتیک منطقه‌ای و جهانی رقبا از طریق درهم تنیدگی ابزارهای اقتصادی و سیاسی است. همچنین باید توجه داشت که هر کشور در اتحادیه اقتصادی اوراسیا کد ژئوپلیتیکی خاص خود را دارد و آن‌ها به‌طور جداگانه با شرکای تجاری قراردادهای تجاری منعقد کرده‌اند (Dragneva and Hartwell, 2021, p. 200). روسیه در توسعه یک کمربند- یک جاده، با چین همکاری می‌کند. چین پروژه خشکی پایه یک کمربند یک جاده را از جغرافیای روسیه عبور داده است تا بلکه بتواند رضایت آن‌ها را جلب کند. یک کمربند- یک جاده تا حدی برای روسیه مفید است، به‌ویژه برای حفظ و تقویت روابط تجاری آن. با این حال، روسیه به‌طور همزمان اتحادیه اقتصادی اوراسیای خود را برای محدود کردن و مهار نفوذ چین در آسیای مرکزی و منطقه قفقاز به‌عنوان حیات خلوت خود توسعه داده است (Kazantsev et al, 2021).

اتحادیه اقتصادی اوراسیا تا حدودی پاسخ روسیه به نگرانی‌ها در مورد نفوذ فزاینده چین در منطقه آسیای مرکزی است. Europe and Central Asia Report, 2016, p. 9. (Kazantsef et al, 2021, p. 18).

«خطر زرد»، ترس از اشغال شرق روسیه توسط چینی‌ها، از دهه ۱۸۸۰ یک بازنمایی ژئوپلیتیکی بوده است و انگیزه‌ای (چه واقعی یا یک تصویرسازی توجیه‌کننده) برای پاسخ روسیه به پروژه شبکه‌ای و سرزمینی چین است (Bennett, 2016, p. 348). روسیه با شناسایی همزمان نیازها و مزایای عمل در پروژه یک کمربند-یک جاده، درحالی‌که روابط خود با کشورهای اوراسیا که خود در حال ایجاد روابط با چین هستند را محکم می‌کند، مشغول انجام یک بازی قدرت است که ذاتاً سرزمینی و شبکه‌ای است (Kuteleva and Vasilev, 2020, pp. 4-5).

نگرانی و پاسخ سرزمینی روسیه به یک کمربند-یک جاده، یک کد ژئوپلیتیکی را تشکیل می‌دهد که نگران نفوذ فزاینده چین در کشورهای جداشده از اتحاد جماهیر شوروی سابق است (Kazantsef et al, 2021, p. 33; Pop, 2016, pp. 8-9). این امر، ناشی از نگرانی‌های اقتصادی است که در رد ابتکار چین برای ایجاد منطقه آزاد تجاری بین اعضای سازمان همکاری شانگهای و اقدامات بعدی روسیه برای ایجاد سازمان تجارت اتحادیه اوراسیا با همکاری قزاقستان و بلاروس آشکار شده است و کشمکش‌های سرزمینی قدرت را با توجه به پروژه‌ها و نهادهای ژئوپلیتیکی رقابتی در اوراسیا نشان می‌دهد.

ژئوپلیتیک رابطه‌ای که توسط یک کمربند-یک جاده سازماندهی می‌شود، از طریق ارتباط دوگانه چین و روسیه با اتحادیه اروپا و همچنین نفوذ فزاینده چین در منطقه قطب شمال، فرائز از منطقه آسیای مرکزی تا مقیاس جهانی گسترش می‌یابد (Sergi, 2018, p. 55; Kazantsef et al, 2021, p. 7; Lukin, 2019, pp. 10-11). حوزه نفوذ این روابط نه تنها در مورد ایجاد حوزه‌های نفوذ ژئوپلیتیک سرزمینی، بلکه در مورد ایجاد شبکه‌هایی از الگوهای تجاری و خطوط ارتباطی دریایی و بندری است که الگوهای جهانی پویای اقتصادهای سیاسی را در دوران گذار ژئوپلیتیکی تغییر خواهد داد. بنابراین، دو کشور که در شرایط استراتژیک نظم جهانی، همسو و متحد تلقی می‌شوند، در درون رقابت‌های سرزمینی ابزارهای نهادی قدرت، با همدیگر در کشمکش‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی هستند. بنابراین، روسیه علی‌رغم اینکه خود بخشی از «یک کمربند-یک جاده» را تشکیل می‌دهد، با این حال متوجه این نکته ظریف است که عضویت در ابتکار بلندپروازانه‌ای به مرکزیت چین، به توسعه و

نفوذ قدرت این کشور به درون مناطق حیات خلوت خود (از جمله قفقاز و آسیای مرکزی) می‌انجامد. بنابراین، پروژه اتحادیه اقتصادی اوراسیا که روسیه خود در آن محوریت دارد، می‌تواند توازن قوا را میان دو قدرت حفظ کند.

۲. ایندوپاسیفیک، صحنه جدید کدهای ژئوپلیتیکی قدرت‌های دموکراتیک

پروژه‌های سرزمینی قدرت‌های بزرگ در پاسخ به ابتکار چین، صرفاً جداگانه نبوده است و ما شاهد پروژه‌های ژئوپلیتیکی هماهنگ قدرت‌ها در سال‌های اخیر بوده‌ایم. شبکه‌های رابطه‌ای ژئوپلیتیک، از طریق تشکیل ابتکارهای متعدد دریایی در منطقه ایندوپاسیفیک عمیق‌تر شده‌اند. فرایند تعمیق و گسترش رابطه ژئوپلیتیکی چالش‌های ایجاد شده برای پروژه یک کمربند- یک جاده چین، در یک بازنمایی ژئوپلیتیکی جدید مشهود است، طرح «کانتینمنت (مهار) چین در ایندوپاسیفیک» (Larson, 2021, p. 8).

منطقه ایندو پاسیفیک (هند و اقیانوس آرام) اکنون به‌عنوان منطقه‌ای از شرق اقیانوس هند (سواحل غربی هند) تا اقیانوس آرام (سواحل غربی ایالات متحده) که از طریق آسیای جنوب شرقی، از جمله هند، آسیای شمالی و ایالات متحده به هم متصل می‌شود، تعریف می‌شود (Choong, 2019, pp. 1-2). این نام‌گذاری ظریف ژئوپلیتیک، یک بازی زبانی جدید را برای وارد کردن هند در بازی‌های ژئوپلیتیک ایالات متحده در راستای مهار چین و ابتکارات سرزمینی آن، از جمله پروژه یک کمربند- یک جاده تشکیل می‌دهد. این اصطلاح نوین، به‌عنوان یک مفهوم سیاسی و استراتژیک، از سال ۲۰۱۰ به تدریج در فرهنگ سیاست خارجی برخی کشورها به‌ویژه استرالیا، هند، ژاپن و ایالات متحده تثبیت شد (Li and He, 2020, pp. 2-4). ساخت پروژه‌های شبکه‌ای سرزمینی و ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ به‌صورت هماهنگ در این منطقه علیه چین در سال‌های اخیر کاملاً مشهود است. بنابراین، شبکه‌های درهم‌تنیده روابط ژئوپلیتیکی متراکم‌تر شده و دامنه جغرافیایی آن منسجم‌تر شده است. این فرایند شامل ادغام قدرت ابزاری با استفاده از ترکیبی از استراتژی‌های سرزمینی و شبکه‌ای است. یکی از مظاهر روند رابطه عمیق‌تر و گسترده‌تر، از سرگیری گفت‌وگوی چهارجانبه امنیتی یا کواد^۱ پس از ده سال (در سال ۲۰۱۷) میان ایالات متحده، ژاپن، استرالیا و هند است که برای مقابله با ابتکار یک کمربند- یک جاده چین در

منطقه ایندوپاسیفیک معرفی شده است Medcalf, 2020, p. 199; Smith, 2021, p. 18, Zho, (2018, pp. 1-2, DNA India 2017, p. 9).

برخی بر این باورند که اگرچه این اتحاد ظاهراً یک اتحاد امنیتی دریایی است، اما پیدایش آن یک طرح زیرساختی مشترک منطقه‌ای برای مقابله با پروژه ژئوپلیتیکی یک کمربند- یک جاده چین را نشان می‌دهد (Zho, 2018, p. 3). چندین اقتصاد در جنوب، جنوب شرقی و شرق آسیا و جزایر اقیانوس آرام (از جمله ویتنام، نیوزلند، بنگلادش، سریلانکا و دیگران) علاقه خود را برای پیوستن به گروه کواد در ایندوپاسیفیک ابراز کرده‌اند (NMF, 2019). پروژه ژئوپلیتیکی کواد، یک استراتژی گفتمانی است که شبکه روابط اقتصادی با چین را به رسمیت می‌شناسد (Khurana 2018, p. 28). اگرچه چین این ابتکار عمل را به‌عنوان یک ناتو آسیایی معرفی کرده است، اما همچنین سعی کرده است با نادیده گرفتن کواد، تأثیر بالقوه آن را کم‌رنگ جلوه دهد (Sarkar, 2020, p. 110). پروژه کواد، کدهای ژئوپلیتیکی جدیدتری را شکل داده است که تحت عنوان «ایندوپاسیفیک باز و آزاد»^۱ معرفی شده است. این کد، قدرت‌های همسو با ایالات‌متحده در این منطقه را دربرمی‌گیرد (Weisbrode, 2021, p. 8). در واقع، نخست‌وزیر سابق ژاپن، شینزو آبه، به قدرت کواد برای تضمین این ایده اعتقاد داشت و به دنبال متقاعد کردن دولت ترامپ در مورد ارزش این ائتلاف بود (Smith, 2021, p. 11). در یک تصویرسازی ژئوپلیتیکی نسبت به پروژه یک کمربند- یک جاده چین در سطح گفتمانی، ابتکار کواد، همکاری بین کشورهای منطقه هند و اقیانوس آرام را برای ایجاد و حفظ ارتباط از سواحل شرقی آفریقا تا ساحل غربی اقیانوس آرام توسعه داده است تا ابتکارات چین را در یک بازنمایی تهدیدآمیز به تصویر بکشد (NMF, 2019, p. 12). یکی دیگر از واکنش‌های اخیر به ابتکار ژئوپلیتیکی چین، شبکه نقطه آبی^۲ است. شبکه نقطه آبی، توسط ایالات‌متحده، ژاپن و استرالیا در اواخر سال ۲۰۱۹ در انجمن تجاری هند و اقیانوس آرام در تایلند اعلام شد (Goodman, 2020, p. 2). این ابتکار که مانند دیگر ابتکارات اخیر توسط ایالات‌متحده در ایندوپاسیفیک، به همراه متحدان منطقه‌ای آن راه‌اندازی شده است، یک پروژه زیرساختی است که با جذابیت ادعای تقویت پایداری زیست‌محیطی همراه است. جدیدترین پاسخ ژئوپلیتیک ابتکاری به پروژه چین، ایجاد یک اتحاد نظامی- امنیتی

1. Open and Free Indo-Pacific
2. BDN

جدید به نام اوکاس^۱ بین سه کشور ایالات متحده، بریتانیا و استرالیا در منطقه ایندوپاسیفیک است (Saikia, 2021, p. 5, Rajagopalan, 2021, p. 8). این پیمان امنیتی، در درجه اول بیانی از قدرت ابزاری است، با هدف مهار بیشتر چین و به وضوح ابتکار یک کمربند- یک جاده را با پتانسیل گسترش نظامی چین از طریق توسعه نیروی دریایی آب‌های آبی^۲ مرتبط می‌کند. بنابراین، مجموعه‌ای از کدهای ژئوپلیتیکی ایالات متحده به همراه قدرت‌های دموکراتیک غربی و آسیایی آن، در برابر پروژه ژئوپلیتیکی چین بسیج شده‌اند تا بتوانند آن را مهار کنند. در واقع، پاسخ ایالات متحده به ابتکار چین، منعکس‌کننده پیامدهای اقتصادی پشت اقدامات استراتژیک آن است. همچنین نشان می‌دهد که حتی یک قدرت هژمونیک به‌تنهایی عمل نمی‌کند، به‌ویژه در دوره افول نسبی. ایالات متحده به‌طور فزاینده‌ای کدهای ژئوپلیتیکی سایر کشورهایی را که به اقدامات چین نیز پاسخ می‌دهند، در نظر می‌گیرد تا بتواند آن‌ها را در پروژه مهار چین هماهنگ کند. بنابراین، موضوع مهار چین شروع به تغییر کدهای ژئوپلیتیکی بسیاری از کشورها به پیشگامی ایالات متحده کرده است. این یک فرایند تغییر رابطه‌ای است. در این ترکیب رابطه‌ای، پروژه‌های هماهنگ «کوآد، اوکاس و ایندوپاسیفیک باز و آزاد» نشان می‌دهند که کدهای ژئوپلیتیکی جدید قدرت‌های دموکراتیک منطقه هند- آرام تاکنون یک رویکرد ژئواستراتژیک یکپارچه را در برابر «ابتکار یک کمربند- یک جاده» چین در پیش گرفته‌اند.

نتیجه‌گیری

ژئوپلیتیک حمل‌ونقل، به همراه ابعاد زیرساختی آن، از جمله بنادر و کریدورهای اتصال، بازی جدید قدرت‌ها را در گذار ژئوپلیتیکی قرن جدید شکل داده است. هرکدام از قدرت‌های نوظهور و جهانی، سعی می‌کنند با ارائه پروژه‌های ژئوپلیتیکی و بازنمایی‌های گفتمانی متأثر از آن، جنگ نوین قدرت سرزمینی و اقتصادی را به سود خود رقم بزنند. از آغاز قرن حاضر، چین دکترین خیزش مسالمت‌آمیز را به‌عنوان یک بازنمایی پشت پرده از ابتکارات ژئوپلیتیکی خود، از جمله یک کمربند- یک جاده دنبال کرده است تا بتواند جریان نوین کسب قدرت از طریق کدهای ژئوپلیتیکی زیرساختی و بندری را طی نماید. بنابراین، ابتکار یک کمربند- یک جاده که یک

1. AUKUS

2. blue water navy

پروژه ژئوپلیتیکی عظیم جاده‌ای و بندری است، ویژگی اصلی کد ژئوپلیتیکی چین در جریان گذار ژئوپلیتیکی قرن بیست‌ویکم بوده است، زیرا در فرایند ساخت یک کد در گستره جهانی حرکت می‌کند. این ابتکار، در صورت تحقق نهایی، پتانسیل تغییر ساختارهای قدرت جهانی را به سمت چین دارد. بنابراین، اگر چین در این هدف موفق شود، نتیجه آن، ساخت یک نظم جهانی ژئوپلیتیکی جدید خواهد بود. از این رو، قدرت‌های دیگر، پروژه‌های مشابه را در دو سطح گفتمانی و فیزیکی پیش برده‌اند تا در بازی ژئوپلیتیکی حمل‌ونقل قرن بیست‌ویکم ایفای نقش کنند.

کدهای ژئوپلیتیکی به‌طور فزاینده‌ای در نظر خواهند گرفت که چگونه شبکه‌های اتصال، زنجیره‌ای از بنادر و کریدورها را در برمی‌گیرند که ممکن است الگوهای اقتصادی و استراتژیک را به نفع یا ضرر کشورهای طراح یا عضو تغییر دهند. چنین ملاحظاتی منجر به واکنش‌های چندگانه خواهد شد که کدهای ژئوپلیتیک قدرت‌های جهانی و نوظهور را تغییر خواهد داد. پژوهش حاضر مجموعه‌ای از پروژه‌های شبکه‌ای و سرزمینی را به‌عنوان پاسخ کدهای ژئوپلیتیکی به ابتکار بلندپروازانه چین شناسایی کرده است که هم به‌صورت جداگانه و هم به‌صورت هماهنگ عمل می‌کنند. در این کشمکش ژئوپلیتیک نوین، ترکیب اقتصاد، سیاست و جغرافیا، اقتصاد سیاسی زیرساختی را پدید آورده‌اند که شبکه‌های اتصال دریایی (بندریا) و خشکی حمل‌ونقل در آن مرکزیت دارد. تدوین این کدها بازتابی از اهمیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و اتصال در پیشبرد فرایند گذارهای ژئوپلیتیکی است. چین، با بزرگ‌ترین ابتکار ژئوپلیتیکی تاریخ، در پس پرده طرح مسالمت‌آمیز خود، سعی در کسب قدرت هژمونیک جهانی از طریق کنترل بنادر و کریدورها دارد و قدرت‌های دیگر، از جمله قدرت‌های متحد یا متضاد، هر کدام پروژه‌های ژئوپلیتیکی خود را در مرکز کدهای سیاست خارجی قرار داده‌اند تا بتوانند ابتکار چین را به‌نوعی مهار کنند. از مجموعه‌ای از کدهای ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ نتیجه می‌گیریم که کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی کشورها به‌صورت یکسان و ثابت در ظروف زمانی و مکانی متفاوت عمل نمی‌کنند و آرایش این کدها بسته به کدهای دیگران از یک نوع پویایی خاص برخوردار است تا بتواند یک پاسخ عملی را به ارمغان آورد. همچنین کدهای ژئوپلیتیکی به‌صورت رابطه‌مند عمل می‌کنند و پاسخ به یک ابتکار بزرگ جهانی (مانند ابتکار یک کمربند- یک جاده چین)، مستلزم بسیج کدهای ژئوپلیتیکی سایر قدرت‌ها به‌صورت زنجیره وار و رابطه‌مند است. بنابراین، ایده

کانتینمنت (مهار) چین و پروژه یک کمربند- یک جاده آن، در پس پرده ابتکارات ژئوپلیتیکی شبکه‌ای قدرتهای بزرگ دیده می‌شود (شکل ۱).



شکل ۱) رابطه کدهای ژئوپلیتیکی ابتکارات «کانونی» و «مهارکننده»

نحوه جهت‌گیری ایران در نظم نوینی که «اتصال» را مرکزیت می‌دهد و کدهای ژئوپلیتیک همه قدرت‌های جهانی را دستخوش تغییر می‌کند، می‌تواند در افزایش وزن ژئوپلیتیکی این کشور در سطح منطقه‌ای و جهانی تأثیرگذار باشد. ایران در یک نظریه نوین ژئوپلیتیکی (Noorali and Ahmadi, 2022, p. 1890)، با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک اتصال‌دهنده خود، در کریدورهای بین‌المللی یک نقش هارتلندی را ایفا می‌کند (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱، ص. ۱۱۸۷) و محور اتصال شرق به غرب جهان از طریق طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین (جاده ابریشم جدید) و شمال به جنوب جهان از طریق ابتکار کریدوری شمال- جنوب هند و روسیه است. ایران همچنین در نقشه راه کریدور تراسیکا اتحادیه اروپا حضور دارد. ایران علاوه بر قرارگرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو، کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر پیش روی کشورهای محصور در خشکی شمالی برای رسیدن به

آب‌های آزاد محسوب می‌شود. علی‌رغم اتخاذ دیدگاه کلاسیک تأثیرات جغرافیایی در این نظریه، پژوهش حاضر اعطای نقش هارتلندی را مستلزم غلبه دولت ایران بر بسیاری از شرایط و چالش‌های داخلی و خارجی می‌داند. زیرا تغییر وضعیت به سمت جهت‌گیری‌های مثبت یا منفی می‌تواند وضعیت کشور را استراتژیک‌تر یا به قهقرا ببرد. جغرافیا یک عامل ثابت نیست و عوامل سیاسی، اقتصادی، ایدئولوژیک یا تکنولوژیک می‌تواند ظرفیت‌های سرزمینی را تهدید کند. ساختارهای قدرت داخلی مبتنی بر ایدئولوژی در ایران، تمرکز کدهای ژئوپلیتیک اقتصادمحور را برآورده نمی‌کند. همچنین تحریم‌های گسترده خارجی و انزوای ژئوپلیتیکی ایران در اقتصاد سیاسی جهان این چالش را دوچندان می‌کند. بنابراین به‌رغم موقعیت مساعد سرزمینی ایران در پیوند کدهای ژئوپلیتیک اتصال قدرت‌های جهانی، تنها تغییر دکترین‌های مرکزی این کشور به سمت آمیختگی تفکر سیاسی، اقتصادی و سرزمینی می‌تواند ایران را در جریان اقتصاد سیاسی جهانی قرار دهد. بنابراین، این موقعیت اتصال‌دهنده ایران در نظم ژئوپلیتیک جهانی پیش‌رو، تنها در صورت قرارگیری در مرکزیت کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی این کشور می‌تواند به توسعه قدرت این کشور در نظم منطقه‌ای و جهانی بیانجامد. همچنین توجه به اقتصاد و زیرساخت‌های سرزمینی آن از جمله بنادر، راه‌آهن و کریدورهای ارتباطی، باید به‌عنوان گزینه جایگزین ایدئولوژی در تعاملات منطقه‌ای و جهانی در سطح کلان تصمیم‌گیری‌های ملی مطرح شود.

فهرست منابع

- چگنی زاده، غلامعلی؛ حسین رضوی (۱۴۰۱)، *ابتکار کمر بند-راه و آثار راهبردی آن بر مناسبات هند و چین (۲۰۲۲-۲۰۱۳)*، فصلنامه روابط خارجی، ۱۴ (۲-۵۴)، ۱-۳۲.
- نورعلی، حسن؛ سیدعباس احمدی (۱۴۰۱)، *بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش روی طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده چین*، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱۸ (۲)، ۱-۳۴.
- نورعلی، حسن؛ احمدی، سیدعباس (۱۴۰۱)، *واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل «ایران، هارتلند کریدوری جهان»*، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۴ (۳)، ۱۱۶۱-۱۱۸۷.



References

- Allen, J. (2003). *Lost Geographies of Power*. Malden, MA and Oxford, Blackwell.
- Arrighi, G., (1990). "The Three Hegemonies of Capitalism" *Review* 13(3), 365-408.
- Ashraf, J., (2017). String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture. *Strategic Studies*, 37 (4), 166-181.
- Bennett, M., (2016). The Silk Road goes north, Russia's role within China's Belt and Road Initiative, *Area Development and Policy*, 1(3), 341-351, DOI, 10.1080/23792949.2016.1239508.
- Bijian, Z., (2005a). China's "Peaceful Rise" to Great-Power Status. *Foreign Affairs*, September/October 2005, <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2005-09-01/chinas-peaceful-rise-great-power-status> Accessed September 11, 2020.
- Bijian, Z., (2005b). *China's Peaceful Rise, Speeches of Zheng Bijian 1997-2005*. brookings institution press.
- Blanchard, J.M. (Ed.) (2021). *China's Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East, Feats, Freezes, and Failures*. Singapore, Palgrave Macmillan.
- Blanchard, J., & Flint, C., (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22 (2), 223-225.
- Campos, I., (2015). One Belt & One Road, Between Cooperation and Geopolitics in the Silk Road. *Contacto Global*, 6, 18-25. <https://issuu.com/revistacontactogloballuaca/docs> Accessed May 18, 2021
- Carmody, P. and Taylor, I. (2010). Flexigemony and Force in China's Resource Diplomacy in Africa, Sudan and Zambia Compared, *Geopolitics*, 15 (3), 496-515.
- Cau, E., (2018). Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative, The Backbone for a New World Order? *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations* 4 (1), 39-105. <https://www.proquest.com/openview/2397ed3a43d1e682c80432659c8db549/1?pqorigsite=gscholar&cbl=2042768> Accessed June 22, 2022
- Chalikyan, N., & Tashjian, Y., (2021). Geopolitics of the North-South Transport Corridor. *South Asian Voices*. <https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transport-corridor> Accessed 24 November 2022.
- China Briefing. (2009). China's String of Pearls Strategy. *China Briefing*. March 18, 2009, <https://www.china-briefing.com/news/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy> Accessed June 1, 2021.

- Choong, W. (2019). The return of the Indo-Pacific strategy, an assessment, *Australian Journal of International Affairs*, (73) 5, 415-430. <https://doi.org/10.1080/10357718.2019.1639134>
- Di Marco, E., (2019). Return to Heartland - The New Silk Road and its impact on the transformations of global governance, Dissertation in Political Geography for the Bachelor's degree in Political Science and International Relations, Università di Napoli "L'Orientale, DOI,10.13140/RG.2.2.20751.94882.
- DNA India. (2017). "DNA Edit, Quad vs OBOR, China's insidious influence can be countered gradually." DNA India. Nov 16, 2017, <https://www.dnaindia.com/analysis/editorial-dna-edit-quad-vs-obor-2560262> Accessed Nov 26, 2021
- 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*. April 2019, <https://www.brookings.edu/research/chinas-belt-and-road-the-new-geopolitics-of-global-infrastructure-development> Accessed June 2, 2021
- Dragneva, R., and Hartwell, C.A., (2021). The Eurasian Economic Union, integration without liberalisation?, *Post-Communist Economies*, 33 (2-3), 200-221. <https://doi.org/10.1080/14631377.2020.1793586>
- Europe and Central Asia Report N°240, (2016). The Eurasian Economic Union, Power, Politics and Trade, International Crisis Group, Headquarters.
- European Commission, (2021), Global Gateway, December 1, 2021, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en#principles-of-the-global-gateway Accessed 24 November 2022.
- Flint, C. and Noorali, H. (2023). The Relationality of Geopolitical Codes, The Example of the Belt and Road initiative, *Asian Geographer*, 2023.
- Flint, C. (2022). *Introduction to Geopolitics*, London and New York, Routledge.
- Flint, C. & Taylor, P. J., (2018). *Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality*. London and New York, Routledge.
- Flint, C., and Zhou, C., (2018). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition, *The Belt and Road Initiative. Geoforum*. 99, 95-101. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.12.008>
- Flint, C. and Zhang, X., (2019). "Defining Geopolitical Context, China's Dynamic Foreign Policy within Global Economic and Hegemonic Cycles." *Chinese Journal of International Politics* 12 (3), 295-331. <https://doi.org/10.1093/cjip/poz011>.

- Goodman, M. P., (2020). "Blue Dot Network, The Belt and Road Alternative." The Diplomat. April 07, 2020, <https://thediplomat.com/2020/04/blue-dot-network-the-belt-and-road-alternative> Accessed 1 May 2021
- Haiquan, L., (2017). The Security Challenges of the "One Belt, One Road" Initiative and China's Choices. *Croatian International Relations Review* 23(78), 129-147. DOI, 10.1515/cirr-2017-0010
- Harvey, D. (1982) *The Limits to Capital*, Oxford, Blackwell.
- Harvey, P. & Jensen, C. & Morita, A., (2016). *Infrastructure and Social Complexity, A Companion*, London and New York, Routledge.
- Harvey, P. (2017). Casper Jensen and Morita Atsuro. *Infrastructure and Social Complexity, A Companion*, London, Routledge.
- He, A. (2020). 'The Belt and Road Initiative, Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy.', *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 4(1), 139-169.
- Hemmings, J., (2020). *Reconstructing Order, The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road*. Roundtable in Asia Policy 15(1) January 28, 2020, <https://www.nbr.org/publication/reconstructing-order-the-geopolitical-risks-in-chinas-digital-silk-road>
- Högselius, P. (2022). The hidden integration of Central Asia, the making of a region through technical infrastructures, *Central Asian Survey* 41 (2), 223-243. Technology, Temporality and the Study of Central Asia. <https://doi.org/10.1080/02634937.2021.1953963>
- Hou, Y., (2019). *Impact of Chinas One Belt One Road Initiative at different Geographical Scales*, Undergraduate Honors Thesis, W&M. https://scholarworks.wm.edu/honorstheses/1280/?utm_source=scholarworks.wm.edu%2Fhonorstheses%2F1280&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages
- Ito, A. (2019). *China's Belt and Road Initiative and Japan's Response, from Non-participation to Conditional Engagement*, *East Asia*, 36, 115-128.
- Jash, A., (2019). *China's Japan Challenge, Regional Ambitions and Geopolitics of East Asia*, in Book, *EAST ASIA STRATEGIC REVIEW, China's Rising Strategic Ambitions in Asia*, New Delhi, Institute for Defence Studies and Analyses.
- Jiwoon, B., (2019). "One Belt One Road" and the geopolitics of empire, *Inter-Asia Cultural Studies*, 20(3), 358-376, <https://doi.org/10.1080/14649373.2019.1649013>
- Joe, T.C. (2022). *Balancing Rivalry and Cooperation, Japan's Response to the BRI in Southeast Asia*, *E, International*

- Relations, <https://www.e-ir.info/2022/06/20/balancing-rivalry-and-cooperation-japans-response-to-the-bri-in-southeast-asia/> Accessed July 8, 2022.
- Kaplan. R. D., (2018). *The Return of Marco Polo's World, War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century*, New York, Random House.
 - Kazantsef, A., Medvedeva, S, and Safranchuk, S., (2021). Between Russia and China, Central Asia in Greater Eurasia, *Journal of Eurasian Studies*, 12 (1). <https://doi.org/10.1177/1879366521998242>
 - Keser, H., (2015). Importance of Transport Corridors in Regional Development, *The Case of TRACECA*. *Sosyoekonomi* 24 (24), 163-182.
 - Khurana. G., (2018). *Maritime Perspectives 2018*. New Delhi, National Maritime Foundation.
 - Kuo, M., (2021). Global Gateway, The EU Alternative to China's BRI, Insights from Benjamin Barton, *The Diplomat*, September 28, 2021, <https://thediplomat.com/2021/09/global-gateway-the-eu-alternative-to-chinas-bri> Accessed March 27, 2021.
 - Kuteleva, A. & Vasilev, D., (2020). "China's Belt and Road Initiative in Russian Media, Politics of Narratives, Images, and Metaphors", *Journal of Eurasian Geography and Economics*, 1-25. <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1833228>
 - Larson, D. W., (2021). The Return of Containment, What the Cold War policy means for our current moment, January 15, 2021, *Foreign Policy*, <https://foreignpolicy.com/2021/01/15/containment-russia-china-kennan-today> Accessed November 11, 2021
 - Lau, S., & Cokelaere, H., (2021). EU launches 'Global Gateway' to counter China's Belt and Road, September 15, 2021, *POLITICO*, <https://www.politico.eu/article/eu-launches-global-gateway-to-counter-chinas-belt-and-road> Accessed March 27, 2021.
 - Lin, W., (2019). Transport geography and geopolitics, Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*. Elsevier, 81(C). DOI, 10.1016/j.jtrangeo.2019.05.001.
 - Lukin, A. (2019). Russian-Chinese Cooperation in Central Asia and the Idea of Greater Eurasia, *Indian Council of World Affairs (ICWA)*, DOI, 10.1177/0974928418821477
 - Marshall Jr, R., (2012). *The String of Pearls, Chinese maritime presence in the Indian ocean and its effect on Indian naval doctrine*. Monterey, California, Naval Postgraduate School.
 - Mayer, M. and Zhang, X. 2020. "Theorizing China-world integration, sociospatial reconfigurations and the modern silk

- roads. *Review of International Political Economy* 28 (4), 974-1003.
- Medcalf, R., (2020). *Indo-pacific Empire, China, America, and the Contest for the World's Pivotal region*. Manchester, University of Manchester Press.
 - Minghao, Z., (2016). The Belt and Road initiative and its implications for China-Europe relations, *the International Spectator*, 51 (4), 1-10. <https://doi.org/10.1080/03932729.2016.1235819>
 - Mitchell, D. (2021). Making or Breaking Regions, China's Belt Road Initiative and the Meaning for Regional Dynamics. *Geopolitics*, 26 (5), 1400-1420. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1716738>
 - Mohan, C., (2012). *Samudra Manthan Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*. Washington, D.C., Carnegie Endowment for Int'l Peace.
 - Mohan, G., (2018). Europe's Response to the Belt and Road Initiative. German Marshall fund of the United State, March 30, 2018, <https://www.gmfus.org/news/europes-response-belt-and-road-initiative> Accessed November 2, 2019.
 - Moio, S., (2021). "Re-thinking geoeconomics, Towards a political geography of economic geographies. *Geography Compass* 13(10). DOI, 10.1111/gec3.12466
 - Murashkin, N. (2018). Not-so-new Silk Roads, Japan's foreign policies on Asian connectivity infrastructure under the radar. *Australian Journal of International Affairs*, 72(5), 455-472. doi,10.1080/10357718.2018.1510896
 - Muttarak, R., (2017). Potential Implications of China's 'One Belt, One Road' Strategies on Chinese International Migration, *Vienna Institute of Demography Austrian Academy of Sciences Welthandelsplatz* 25(4) Österreich. <https://www.oeaw.ac.at/en/vid/about/news/details/potential-implications-of-chinas-one-belt-one-road-strategies-on-chinese-international-migration> Accessed November 1, 2020.
 - Narins, T., and Agnew, J., (2020). Missing from the Map, Chinese Exceptionalism, Sovereignty Regimes and the Belt Road Initiative, *Geopolitics*, 25 (4), 809-837. <https://doi.org/10.1080/14650045.2019.1601082>
 - Narins, T., and Agnew, J., (2022). Veiled futures? Debt burdens, the Belt Road Initiative, and official Chinese lending after coronavirus, *Human Geography* 15(2),190-205.
 - NMF. (2019). *Indo-Pacific Report 2019, Indo-Pacific Partnership, Realising the Benefits of Economic and Maritime Cooperation*. New Delhi, National Maritime Foundation.

- Noorali, H. & Ahmadi, S. A. (2022). Iran's New Geopolitics, Heartland of the World's Corridors, *GeoJournal*, <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10727-z>
- Noorali, H. Flint, C., and Ahmadi, S. A. (2022). Port Power, Toward a New Geopolitical World Order, *Transport Geography* 105, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>
- Noorali, H. & Campana, M. (2022). Geopolitics of Access, Analyzing the role of warm water ports in the 2014 crisis and the 2022 war between Russia and Ukraine. International Conference 'Geopolitical Challenges of the Russo-Ukrainian War, from the Black Sea to the Arctic Ocean' November 3rd – 5th, 2022. Bucharest, Romania.
- Office of the Secretary of Defense, (2020). Military and Security Developments Involving the People's Republic of China, 2020, Annual Report to Congress. Washington, DC. ii.
- Pillalamarri, A., (2014). Project Mausam, India's Answer to China's 'Maritime Silk Road', September 18, 2014, *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road> Accessed May 20, 2020.
- Pop, I. I., (2016). Strengths and Challenges of China's One Belt One Road Initiative, *Centre for Geopolitics & Security in Realism Studies*. February 09, 2016, <http://cgsrcs.org/publications/46> Accessed April 8, 2021
- Project Mausam, (2020). Mausam, Maritime Routes and Cultural Landscapes. Ministry of culture, government of india. <https://www.indiaculture.nic.in/project-mausam> Accessed 29, November 2021.
- Rahul, A., (2018). The Game for Regional Hegemony, China's OBOR and India's Strategic Response, *Brazilian Journal of Strategy & International Relations* e- 7 (13), 159-196.
- Rajagopalan, R.P. (2021). "Does AUKUS Augment or Diminish the Quad?" September 23, 2021, *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2021/09/does-aukus-augment-or-diminish-the-quad> Accessed September 30, 2021.
- Ranjan, R., (2017). Cultural Aspect of Belt and Road Initiative and Project Mausam, *Strategy for Engagement*, CIR 27 (6) https://www.academia.edu/36249047/Cultural_Aspect_of_Belt_and_Road_Initiative_and_Project_Mausam_Strategy_for_Engagement
- Rustemova, A. (2011). Political economy of Central Asia, Initial reflections on the need for a new approach, *Journal of Eurasian Studies*, 2 (1), 3-49. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2010.10.002>
- Saikia, M. (2021). "AUKUS, A new Cold War against China." 14 November 2021, *The Pioneer*.

- <https://www.dailypioneer.com/2021/columnists/aukus--a-new-cold-war-against-china.html> Accessed March 8, 2021.
- Sarkar, M. G. (2020). "China and QUAD 2.0, Between response and regional construct." *Maritime Affairs, Journal of the National Maritime Foundation of India*, 16,1, 110-130, (Maritime Affairs, Journal of the National Maritime Foundation of India). <https://doi.org/10.1080/09733159.2020.1794526>
 - Sarker, M., Hossin, M., Yin, X. & Sarkar, M., (2018). One Belt One Road Initiative of China, Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 9 (4), 623-638. DOI, 10.4236/me.2018.94040
 - Schindler, S., Dicarolo, J., & Paudel, D. (2021). "The new cold war and the rise of the 21st century infrastructure state., *Transactions Institute of British Geographers, RGS*, 18 June 2021, DOI, 10.1111/tran.12480 <https://rgs-ibg.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/tran.12480>
 - Sergi, B.S., (2018). Putin's and Russian-led Eurasian Economic Union, A hybrid half-economics and half-political "Janus Bifrons", *Journal of Eurasian Studies*, 9 (1), 52-60. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.12.005>
 - Singh, K. D. P. (2019). Strength and Challenges of OBOR Initiative, Indian Perspective, *Journal of National Law University Delhi* 6(1) 65-77. <https://doi.org/10.1177/2277401719857865>
 - Singh, S. and Singh, B. (2019). Geopolitics of ports, Factoring Iran in India's counterbalancing strategy for "Sino-Pak Axis". *Journal of Eurasian Studies*, 10 (2), 169-182. <https://doi.org/10.1177/1879366519850712>
 - Smith, S. A. (2021). "The Quad in the Indo-Pacific, What to Know" *Council on Foreign Relations*. May 27. <https://www.cfr.org/in-brief/quad-indo-pacific-what-know> Accessed November 24, 2021.
 - Sternberg, T., Ahearn, A. & McConnell, F., (2017). Central Asia's Characteristics on China's New Silk Road, the Role of Landscape and the Politics of Infrastructure, *Land* 6 (55), 2-16.
 - Sum, N-L., (2019). The intertwined geopolitics and geoeconomics of hopes/fears, China's triple economic bubbles and the 'One Belt One Road' imaginary, *Territory, Politics, Governance*, 7 (4), 528-552.
 - Summers, T., (2020). Negotiating the boundaries of China's Belt and Road Initiative, *Environment and Planning C, Politics and Space*, 38 (5), DOI, 10.1177/2399654420911410.
 - Sun, D., and Zoubir, Y. 2017. "Development First", China's Investment in Seaport Constructions and Operations along the Maritime Silk Road. *Asian Journal of Middle Eastern and*

- Islamic Studies, 11 (3), 35-47.
<https://doi.org/10.1080/25765949.2017.12023308>
- Tagliapietra, S., (2021). The Global Gateway, a real step towards a stronger Europe in the world?, Bruegel, December 7, 2021. <https://www.bruegel.org/blog-post/global-gateway-real-step-towards-stronger-europe-world> Accessed 24 November 2022.
 - Taylor, P.J. (1990). Britain and the Cold war, 1945 as Geopolitical Transition. London, Pinter.
 - Tiezzi, Sh., (2015). Can China Woo India to the Maritime Silk Road? April 07, 2015, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2015/04/can-china-woo-india-to-the-maritime-silk-road> Accessed November 10, 2020
 - Toje, A., 2018. Will China's Rise Be Peaceful?, The Rise of a Great Power in Theory, History, Politics, and the Future. Oxford, Oxford University Press.
 - Tweed, D. (2019). China's New Silk Road. Bloomberg. April 16, 2019. <https://www.bloomberg.com/quicktake/china-s-silk-road> Accessed November 30, 2021
 - Van Noort, C., (2021). 'China's Communication of the Belt and Road Initiative, Silk Road and Infrastructure Narratives', London, Routledge.
 - Victoria, A., (2018). Chine new Geopolitics-One Belt-One Road. New Democracies Vulnerabilities.
 - Weisbrode, K. (2021). "What Does 'Free and Open' Really Mean for the Indo-Pacific?" The Diplomat. March 30, (2018), <https://thediplomat.com/2021/09/what-does-free-and-open-really-mean-for-the-indo-pacific> Accessed September 13, 2021
 - Winter, T. (2019). Geocultural Power, China's Quest to Revive the Silk Roads for the Twenty-First Century Chicago, University of Chicago Press.
 - Winter, T. (2021). Geocultural Power, China's Belt and Road Initiative. Geopolitics 26 (5), 1376-1399. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1718656>
 - Yeghiazaryan, M. (2021). "The Geopolitical Aspirations of the "One Belt, One Road Initiative", April 2021, University of Florence School of Political Science "Cesare Alfieri" International Relations and European Study Course.
 - Zakaria, Z., (2008), "The Rise of a Fierce Yet Fragile Superpower," Newsweek (December 31, 2007–January 7, 2008), 6.
 - Zhao, J., Sun, G., and Webster, C. 2022. Does China-Pakistan Economic Corridor improve connectivity in Pakistan? A protocol assessing the planned transport network infrastructure, Journal of Transport Geography, 100. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103327>

- Zhao, H., (2019). Chapter Nine - Maritime Transportation Security, "Malacca Dilemma" and "Strings of Pearls", The Economics and Politics of China's Energy Security Transition, 199-218. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-815152-5.00009-9>2018
- Zhang, C, Zhang, M. and Xiao, C. (2022). From traditional infrastructure to new infrastructure, a new focus of China's Belt and Road Initiative diplomacy? Eurasian Geography and Economics 63 (3), 424-443. <https://doi.org/10.1080/15387216.2022.2039740>
- Zhixin, 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.
- Zho, Zh. (2018). "Can the Quad Counter China's Belt and Road Initiative?" The Diplomat. March 14, 2018, <https://thediplomat.com/2018/03/can-the-quad-counter-chinas-belt-and-road-initiative> Accessed September 1, 2022
- Zhou, J., (2010). China's Peaceful Rise in a Global Context, A Domestic Aspect of China's Road Map to Democratization. Lanham, Lexington Books.

