



Geopolitics of Ports: Contrasting Port Geopolitical Codes of India and China in Sea Lanes of Communication (SLOCs) at Material and Discursive Levels

Hassan Noorali¹ , Seyed Abbas Ahmadi² , Qiuomars Yazdanpanah³, Zahra Pishgahi Fard⁴,
Mohammad Reza Hafeznia⁵

1. Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Email: hassan.noorali@ut.ac.ir

2. (Corresponding Author) Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Email: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

3. Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Email: kyazdanpanah@ut.ac.ir

4. Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Email: zfard@ut.ac.ir

5. Department of Political Geography, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

Email: hafezn_m@modares.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Article History:

Received:

30 March 2025

Received in revised form:

25 May 2025

Accepted:

1 July 2025

Available online:

5 August 2025

Keywords:

Geopolitics of ports,
hegemonic port power,
Geopolitical codes,
China,
India.

ABSTRACT

Ports, as mainly urban strategic spaces, constitute geographical sources of power, which are extremely important among states with their geostrategic position as a gateway between land and sea powers. Since they have the pulse of the coastal country's economy, ports are considered their geo-economic heartland in connection with the global economy and the network of port cities. This article aims to conceptualize the geopolitics of ports with an emphasis on the geopolitical codes of emerging powers and create a suitable framework for studying the geopolitical role of these political-spatial components in geopolitical literature. The innovation of the current research is the conceptualization of the geopolitics of the port according to the three components of "power, regional/global actors, and the geographical space of the port" and placing it in the framework of geopolitical codes. The methodological novelty of the research is an attempt to overcome the dichotomy of realistic/idealistic methods and, in line with it, to create a bridge between critical geopolitics and classical geopolitics, which examines the port space in both material and discursive levels. The results show that placing ports as geopolitical codes in the foreign policy agenda of countries can change the geographical distribution of power between countries on the world map in favor of port power.

Cite this article: Noorali, H., Ahmadi, S. A., Yazdanpanah, K., Pishgahifard, Z., Hafeznia, M. R. (2025). A Geopolitics of Ports: Contrasting Port Geopolitical Codes of India and China in Sea Lanes of Communication (SLOCs) at Material and Discursive Levels]. *Human Geography Research Quarterly*, 57 (2), 121-137.

<http://doi.org/10.22059/jhgr.2025.365178.1008680>



© The Author (s)

Publisher: University of Tehran Press

Extended Abstract

Introduction

Ports, as mainly urban strategic spaces, constitute geographical sources of power, which are extremely important among states with their geostrategic position as a gateway between land and sea powers. Since they have the pulse of the coastal country's economy, these components are considered their geo-economic heartland in connection with the global economy and the network of port cities. In addition, ports are the scene of the power game in this century, and a new great game centered on the geopolitical role of access to ports and hegemony over them has been formed. In such a way, the geopolitical codes included in India's foreign policy agenda is access to the heartland through ports. China's geopolitical code is the construction and development of a string of pearls of ports in the coastal geopolitical lines of the world, including the Indian Ocean region. This article aims to conceptualize the geopolitics of ports with emphasis on the geopolitical codes of emerging powers and create a suitable framework for studying the geopolitical role of these political-spatial components in geopolitical literature. The innovation of the current research is the conceptualization of the geopolitics of the port according to the three components of "power, regional/global actors, and the geographical space of the port" and placing it in the framework of geopolitical codes. On the other hand, the methodological novelty of the research is an attempt to overcome the dichotomy of realistic/idealistic methods and to create a bridge between critical geopolitics and classical geopolitics, which examines the port space in both material and discursive levels. Because the geopolitical codes of the foreign policy of emerging powers such as China and India rely on ports, the empirical example of the current research is focused on the more complex port competitions within the geopolitical codes of these two countries.

Methodology

In response to Hardy and Thomas's call (2014), in the geopolitical analysis of power and war relations, we cross the duality of

realistic and idealistic methods in classic and critical schools and see geopolitics as a process that is both material and discursive. This combination can serve as a bridge between classical and critical geopolitics, providing a geopolitical understanding of space as subjective and objective categories. We, therefore, show that port governance practices, while physically changing space, generate symbolic messages. Geo-governance is understood here as simultaneously material and representational processes that consider the importance of materiality alongside discourse in geopolitical understandings of the world in both practice and language. In this way, the language games of the rulers shape the geographical imaginations of society and the world, producing a vertical layer that justifies the physical actions on the land.

Results and discussion

Port geopolitics is a new thematic trend in geopolitics that emerges from the mutual relations between three components of power, regional/global actors and port spaces. Therefore, placing ports as geopolitical codes in the foreign policy agenda of countries can change the geographical distribution of power among countries on the world map in favor of port power.

Ports can be considered geopolitical assets of a maritime country according to the following components as:

- 1) Their potential to stimulate industrial development;
- 2) Geographical sources of entry of countries into the scene of sea and global power competition;
- 3) Strengthening the maritime geopolitical capabilities of the coastal country;
- 4) The country's gateway to the global economy;
- 5) The desire of regional and global powers for long-term investments in them;
- 6) Ensuring business security and geo-energy needs.

Today, with the shift of power, the role of ports as highways for international trade has been developed in the chess game of powers. Therefore, the acquisition and control of ports for independent political

units on the map of the political geography of the world has become one of the basic components of power, especially economic power in the new global geopolitical system. With a combined vision in the field of power distribution in the world, we will come to the fact that the geopolitical importance of ports can transform the power cycle of the world at all scales in favor of the port hegemon country. On the other hand, geopolitical representations and territorial depictions of ports as threatening sources for changing the world order by competing powers in a discursive space can challenge this hegemony. With the change of geopolitical power structures in the 21st century, the Central Asian scene is still centered on the global geopolitical chessboard, and China, Russia, the United States, and India are the leading players in the geopolitical competition over this region. These powers are competing in an area that is vital to global balance. It is no coincidence that geopolitical analysts call it the new big game. Among these 4 powers, 3 countries, America, China and India, do not have direct access to this region, and ports are the most desirable way for these powers to access the heartland.

Conclusion

The research results show that the "hegemonic power of ports" can play a decisive role in the field of power confrontation, that is, sea and land. Therefore, ports should be considered increasingly in the new topics of "geopolitics" and foreign policy of countries. Therefore, since these geopolitical components connect the two geographic areas of "land" and "sea" and are considered national-strategic assets of the coastal country, today the attention of strategists, theorists, and governments of emerging powers, including China and India, has attracted. In such a way that ports appear in the political-economic doctrines and geopolitical codes of these countries. The geopolitical importance of these geographical components becomes apparent when the geopolitical representations of the United States and its Asian democratic allies mention China's strategy in building and developing a network of ports with the

territorial imagination of the "string of pearls", which is dangerous to change the Western-oriented world order. With a counter-representation of its port geopolitical code, China places it within its so-called peaceful doctrine to counteract the negative geopolitical imagery of the United States and present a peaceful image of its port strategies.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

ژئوپلیتیک بنادر: تقابل کدهای ژئوپلیتیک بندر پایه چین و هند

در خطوط ارتباطی دریایی (SLOCs) در سطوح مادی و گفتمانی

حسن نورعلی^۱، سید عباس احمدی^۲✉، کیومرث یزدان پناه^۳، زهرا پیشگاهی فرد^۴، محمدرضا حافظ نیا^۵۱- گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: hassan.noorali@ut.ac.ir۲- نویسنده مسئول، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: abbas_ahmadi@ut.ac.ir۳- گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: kyazdanpanah@ut.ac.ir۴- گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: zfard@ut.ac.ir۵- گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. رایانامه: hafezn_m@modares.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۱/۱۰

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۳/۰۴

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۴/۰۹

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۰۵/۱۴

واژگان کلیدی:

ژئوپلیتیک بندر،

قدرت هژمونیک بندری،

کدهای ژئوپلیتیک،

چین، هند.

از آنجاکه بنادر بنای اقتصاد کشور ساحلی را در اختیار دارند، نقطه اتصال ژئوپلیتیکی در پیوند با اقتصاد جهانی و شبکه شهرهای بندری محسوب می‌شوند. به‌گونه‌ای که کدهای ژئوپلیتیکی که در دستور کار سیاست خارجی هند قرار گرفته است، دسترسی به اوراسیا از طریق کریدور «شمال-جنوب» و اروپا از طریق کریدور «هند-خاورمیانه اروپا» و کد ژئوپلیتیکی چین، ساخت و توسعه رشته وار در جهان است. تولید تخیلات سرزمینی «گردنبندهای الماس» و «رشته مروارید» رقابت‌های ژئوپلیتیکی بنادر بین چین و هند را به سطوح گفتمانی کشانده است. در تحلیل ژئوپلیتیکی روابط فضایی قدرت و اقتصاد، رویکرد روش‌شناختی ما مبتنی بر ژئوپلیتیک ساختاری است و فرایندهای مادی و گفتمانی قدرت را به‌طور هم‌زمان بررسی می‌کند. ترکیب روش‌شناختی می‌تواند به‌عنوان پلی بین ژئوپلیتیک کلاسیک و انتقادی عمل کند که می‌تواند یک درک ژئوپلیتیکی از فضا به‌عنوان مقوله مشترکی از نقشه بندی‌های ذهنی/تخیلی و عینی/سرزمینی ارائه دهد. ما در این پژوهش، ابتدا در سطح نظری، بنیان‌های ژئوپلیتیکی بنادر را پی‌ریزی و سپس در سطح تجربی، با مثالی از رقابت کدهای ژئوپلیتیک چین و هند آن را ملموس خواهیم کرد. نتایج نشان می‌دهد قدرت هژمون بندری می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در عرصه تقابل قدرت‌ها داشته باشد و قدرت‌های مغایر که توان رقابت پایین‌تری در سطوح مادی/سرزمینی در ژئوپلیتیک بنادر دارند سعی می‌کنند لایه‌ای عمودی از تولید گفتمان ایجاد کنند که یک تصویر منفی از هژمون بندری را به جهانیان ارائه می‌دهد.

استناد: نورعلی، حسن؛ احمدی، سید عباس؛ یزدان پناه، کیومرث؛ پیشگاهی فرد، زهرا و حافظ نیا محمدرضا. (۱۴۰۴). ژئوپلیتیک بنادر: تقابل کدهای ژئوپلیتیک بندر پایه چین و هند در خطوط ارتباطی دریایی (SLOCs) در سطوح مادی و گفتمانی. فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۷ (۲)، ۱۲۱-۱۳۷.

<http://doi.org/10.22059/jhgr.2025.365178.1008680>

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران

© نویسندگان



این مقاله برگرفته از رساله دکتری آقای حسن نورعلی به راهنمای نویسنده دوم و سوم و مشاوره نویسنده چهارم و پنجم در رشته جغرافیای سیاسی دانشکده جغرافیا دانشگاه تهران است.

مقدمه

پرداختن به مؤلفه‌های فرو ملی مانند شهرها و بنادر در ادبیات جهانی ژئوپلیتیک، علی‌رغم این موضوع که می‌تواند فریبنده باشد، جنبه‌ای فراملی دارد و به رقابت میان قدرت‌ها برای تبدیل شدن به بازیگر اصلی در این فضاهای ژئوپلیتیکی می‌پردازد. به‌طوری‌که از ژئوپلیتیک شهری در مطالعاتی در زمینه سیاست شهری جهانی، قدرت شهرها، جهان شهرها و شهرهای جهانی، قرارگیری شهرها در تقاطع منافع ژئوپلیتیکی کشورها، گفتمان‌های جهانی شدن، پتانسیل شهرها برای هدایت راهبردها و خط‌مشی‌های کلان نظام جهانی و ... استفاده می‌شود. بررسی و مطالعه بنادر نیز به‌مانند شهرها در ادبیات ژئوپلیتیک، بیش‌تر با دامنه دید جهانی قدرت‌ها برای ارتقای نقش بنادر در نظام حمل‌ونقل جهانی، توسعه شهرهای بندری در شبکه شهرهای جهانی، سرمایه‌گذاری، کنترل و هژمونی بر بنادر استراتژیک جهان، بازیگری در دریاها و ... انجام می‌گیرد.

از دیدگاه تخصصی، بندر را می‌توان گلوگاه حیاتی استراتژیک واقع در سرزمین‌های پیونددهنده میان دریا و خشکی دانست که از یک‌سو کشور دارای بندر را از پیش رفتن به‌سوی میراثی در نظام جهانی نجات می‌دهد و از سوی دیگر، کد ژئوپلیتیکی این کشور محسوب می‌شود که کشورهای محصور در خشکی همسایه به آن وابستگی ژئوپلیتیکی دارند. همچنین بنادر را می‌توان صحنه بازی قدرت‌ها، به‌خصوص قدرت‌های نوظهور قرن بیست و یکم در صفحه شطرنج ژئوپلیتیکی جهان دانست. چین و هند از جمله کشورهایی هستند که در قرن حاضر، با هدف قدرت‌یابی در نظام جهانی و تغییر توازن قدرت در مقیاس منطقه‌ای و جهانی به سود خود، کدهای ژئوپلیتیکی و دکترین‌های سیاسی خود را بر بنادر متکی ساخته‌اند. به‌طوری‌که ژئوپلیتیک جدید هند، دستیابی به اوراسیا از طریق بنادر است و در این زمینه سرمایه‌گذاری‌های زیادی را در بندر چابهار انجام داده است و حتی ایالات متحده آمریکا را برای رفع تحریم‌های این بندر ژئواستراتژیک ترغیب کرده است، در مقابل نیز ژئوپلیتیک جدید چین، بنادر را از طریق ساخت و توسعه رشته‌وار آن‌ها در خطوط ژئوپلیتیک ساحلی اقیانوس هند با بازنمایی «ظهور مسالمت‌آمیز»^۱ از طریق پروژه «یک کمربند یک جاده»^۲ تحقق می‌بخشد (Noorali, 2024; Manhas, 2020).

روش‌شناختی پژوهش حاضر، در تلاش برای برون‌رفت از دوگانگی روش‌های رئالیستی/ایده‌آلیستی و هم‌راستا با آن، ایجاد پلی بین رویکردهای ژئوپلیتیک انتقادی و ژئوپلیتیک کلاسیک است که فضای بنادر را در هر دو سطوح مادی^۳ و گفتمانی^۴ بررسی می‌کند. با توجه به این حقیقت که کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی قدرت‌های نوظهور از جمله چین و هند بر بنادر متکی است، مثال تجربی تحقیق حاضر متمرکز بر رقابت‌های بندری پیچیده‌تر درون کدهای ژئوپلیتیکی این دو کشور است. ما بر آنیم که تحلیلی از بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی ژئوقدرت‌ها بر منطق فکری حاکم بر بنادر به‌عنوان فضاهای جغرافیایی تولید قدرت را به تحلیل‌های مادی ژئوپلیتیک بنادر اضافه کنیم.

مبانی نظری

کدهای ژئوپلیتیکی، فرایندهای مادی/گفتمانی و قدرت بندری

کدهای ژئوپلیتیک، جهت‌گیری سیاست خارجی یک کشور رو به جهان را مشخص می‌کنند (Flint & Noorali, 2024). درحالی‌که اصطلاح کدهای ژئوپلیتیک توسط گادیس ابداع شده است، کالین فلینت و پیتیر تیلور، سهم اصلی را در

1. China's Peaceful Rise
2. One Belt One Road
3. Material
4. Discursive

توسعه و تقویت کدهای ژئوپلیتیک در ادبیات ژئوپلیتیک معاصر داشته‌اند (Flint, 2022: 52; Flint & Taylor, 2018: 5). ابزار کد ژئوپلیتیک ترکیبی از اقدامات اقتصادی، سیاسی، گفتمانی و نظامی است که درهم‌تنیده شده‌اند (Moisio, 2019). هر کد ژئوپلیتیک 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). یک کشور 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. باین‌حال، بدیهی است که ترتیبات سرزمینی یا اصلاحات فضایی، برای سرمایه‌گذاری اقتصادی و تحقق سود ضروری است. استفاده از کدهای ژئوپلیتیک به‌عنوان یک مفهوم سازمان دهنده، امکان بحث در مورد ژئوپلیتیک و قدرت را فراهم می‌کند که هم مادی و هم گفتمانی است (Flint & Noorali, 2024) و ژئوپلیتیک را به‌صورت هم‌زمان و متقابل در جهان‌های تخیلی و سرزمینی مورد تحلیل قرار می‌دهد. از این جهت مادی است که بنادر را فضای سرزمینی می‌بیند که ابزار توانایی‌های سیاسی، نظامی و اقتصادی برای توسعه قدرت است. از این جهت گفتمانی است که انضمام کد ژئوپلیتیک به سازه‌های زبانی- اجتماعی را برای ارتباط بین مدارهای تصمیم‌گیری ژئوپلیتیک و شبکه‌های اتصال و بنادر توسعه می‌دهد و تفکر انتقادی را به رقابت‌های بندری اضافه می‌کند (Lin, 2019). بنابراین، نشان می‌دهیم که یکی از جنبه‌های تولید شبکه‌های ارتباطی سرزمینی، تولید گفتمانی از جغرافیاهای تخیلی دوگانه در توسعه حوزه‌های نفوذ دو طرف قدرت است. این بازنمایی‌های ژئوپلیتیک - ارائه تصاویر دلخواه از واقعیت‌های ژئوپلیتیک قدرت می‌تواند ساخت و گسترش کدهای ژئوپلیتیک شبکه‌های اتصال را توجیه کند (Noorali, 2024). این استدلال عملی ژئوپلیتیک که ابتدا در نگاشت ذهنی ایجاد می‌شود، منجر به تولید گفتمان‌هایی می‌شود که با یک مرزبندی هویتی، گسترش جغرافیایی قدرت‌ها را مهار می‌کند یا توسعه می‌دهد. 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).

یک کد ژئوپلیتیک مبتنی بر بندر، محور برنامه سیاست خارجی یک قدرت بندری است تا کدهای ژئوپلیتیک را بر سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی مبتنی سازد. نمونه‌های تاریخی عبارت‌اند از ظهور هلند به‌عنوان قدرت جهانی از طریق ساخت آمستردام به‌عنوان مهم‌ترین پایگاه جهانی که اتصال آن به بنادر و دژهای هلند در کشورهای اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس را شکل می‌داد (Israel, 1989, 67-7; 103-5). بریتانیا مستلزم ایمن‌سازی دریای مدیترانه به‌عنوان مجرای متصرفات امپراتوری آسیایی آن و همچنین حضور در دریای کارائیب و اقیانوس اطلس شمالی و جنوبی از طریق بنادر بود (Flint, 2016: 159-62). از این‌رو، از دست دادن کنترل شبکه‌ای بنادر توسط امپراتوری بریتانیا در مرکز نگرانی‌های مکیندر انگلیسی و امید ماهان آمریکایی به هژمونی ایالات متحده در آینده بود (Kearns, 2009: 4-5).

اخیراً نظریه قدرت بندری از سوی پروفیسور کالین فلینت، ژئوپلیتیسین برجسته جهانی، استاد دانشگاه ایالتی یوتا و سردبیر مجله ژئوپلیتیک (تیلور و فرانسیس)، با همکاری پژوهشگران ایرانی در مجله *Transport Geography* انتشارات الزویر منتشر شد. قدرت بندری، قدرتی است که هم بازیگر اصلی در دریاها، به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی است و هم به خشکی اوراسیا که پیش‌تر نفوذناپذیر تلقی می‌شد، به‌واسطه بنادر دسترسی و نفوذ دارد. کشوری که در قدرت بندری غالب است، با استفاده از معیارهای هشت‌گانه‌ای که در این نظریه شناسایی شده است، بیشترین پتانسیل را برای هدایت گذار ژئوپلیتیک فعلی و شکل دادن به نظم جهانی ژئوپلیتیک بعدی خواهد داشت. این معیارها عبارت‌اند از: ۱- جریان تجارت جهانی از طریق بنادر برتر، ۲- پراتورهای برتر بندری، ۳- کنترل و هژمونی بر بنادر، ۴- شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، ۵- دسترسی به اوراسیا، ۶- مرکزیت بنادر در کدهای ژئوپلیتیک ۷- شهرهای بندری به‌عنوان

شهرهای جهانی ۸- حفظ نیروی دریایی آب‌های آبی. نظم ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست‌ویکم تحت سلطه کشوری خواهد بود که قدرت بندری هژمونیک است و چین در حال حاضر در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند این نقش را ایفا کند (Noorali, Flint & Ahmadi, 2022). چین به‌عنوان قدرت هژمونیک بندری، علاوه بر دارا بودن ابر شهرهای بندری بسیار پرجمعیت، از ۱۰ بندر برتر جهان، ۷ بندر را در کرانه‌های ساحلی خود در اختیار دارد و ۴ اپراتور از ۱۰ اپراتور بندری برتر جهان متعلق به چین است. این کشور، با در پیش گرفتن دولت داری اقتصادی، سرمایه‌گذاری‌های ملی را برای کنترل بنادر جهانی در پیش گرفته است (Noorali, Flint & Ahmadi, 2022). ما نشان می‌دهیم چگونه کدهای ژئوپلیتیک منطقه‌ای و جهانی هند و ایالات‌متحده برای مهار قدرت بندری چین با یکدیگر بسیج می‌شوند. همچنین نشان می‌دهیم که بنادر اتصال‌دهنده چین و هند به اوراسیا، چگونه کدهای ژئوپلیتیکی این قدرت‌ها را نسبت به هم دیگر به چالش کشیده و تغییر می‌دهند تا نظم منطقه‌ای یا جهانی خود را حاکم کنند.

روش پژوهش

در پاسخ به فراخوان هاردی و توماس در راستای تعامل هم‌زمان با پروسه‌های مادی و گفتمانی (Hardy & Thomas, 2014). با اتخاذ رویکرد ژئوپلیتیک ساختاری در تحلیل ژئوپلیتیکی روابط قدرت، ما از دوگانگی روش‌های رئالیستی و ایده آلیستی در مکاتب ژئوپلیتیک کلاسیک و انتقادی عبور می‌کنیم. بنابراین، رویکرد تحقیق که مبتنی بر کدهای ژئوپلیتیکی است را فرآیندی می‌بینیم که هم مادی/سرزمینی و هم گفتمانی/بازنمایانه است. از این جهت مادی است که ابزاری سرزمینی برای کنش‌های سیاسی، نظامی و اقتصادی در رقابت‌های قدرت و موقعیت است (Flint & Noorali, 2024). از این جهت گفتمانی است که بازنمایی‌ها باید برای توجیه کدهای ژئوپلیتیکی بسیج شوند (O'Tuathail & Agnew, 1992). اتخاذ کدهای ژئوپلیتیکی متمایز گفتمان‌های چین و هند در ژئوپلیتیک اتصال که از طریق نیروهای سیاسی و اجتماعی دو کشور یا متحدانشان تبلیغ می‌شود، ظهور کنش‌های گفتمانی را در مطالعات کدشناسی ژئوپلیتیکی بنادر فراهم می‌کند. گفتمان حاکم بر کد ژئوپلیتیکی بندر پایه چین، ساخت، سرمایه‌گذاری و توسعه رشته وار بنادر دریایی در خطوط ارتباط دریایی جهان از جمله منطقه اقیانوس هند با بازنمایی‌های مسالمت‌آمیز و توسعه است که تحت تخیل سرزمینی رشته‌های مروارید شناخته می‌شود. کدهای ژئوپلیتیکی جایگذاری شده در گفتمان سیاست خارجی هند، دسترسی به اوراسیا و مقابله با تخیل محاصره بندری هند از سوی چین از طریق بنادر دریایی است که با استعاره جغرافیایی گردنبندهای الماس شناخته می‌شود.

این ترکیب می‌تواند به‌عنوان پلی بین ژئوپلیتیک کلاسیک و انتقادی عمل کند که می‌تواند یک درک ژئوپلیتیکی از فضا به‌عنوان مقوله‌های تخیلی و واقعی در ساخت رویکرد ژئوپلیتیک ساختاری ارائه دهد (Fard, 2021:26). ژئوپلیتیک در اینجا به‌عنوان فرآیندهای مادی و بازنمایی به‌صورت هم‌زمان درک می‌شود که اهمیت مادیت و عوامل سرزمینی را در کنار گفتمان در درک ژئوپلیتیکی جهان در پراکتیس و زبان در زمینه‌های سیاسی و اجتماعی در نظر می‌گیرد (Sharp, 2020: 2-7; Medby, 2021: 20-1). به این ترتیب بازی‌های زبانی حاکمان در شکل دادن به تخیلات ژئوپلیتیکی جامعه و جهان، لایه‌ای عمودی تولید می‌کند که اعمال فیزیکی بر روی زمین را توجیه می‌کند. نقطه تمرکز ما در تحلیل ژئوپلیتیک بنادر و رقابت کدهای ژئوپلیتیک چین و هند، عبور از روش‌شناسی‌های جداگانه سرزمینی/گفتمانی است که از دوتایی‌های تقسیم‌کننده روش‌شناختی موجود در ادبیات ژئوپلیتیک فراتر می‌رود و آن‌ها را به‌صورت هم‌زمان در یک چهارچوب ساختاری مطالعه می‌کند. در بخش بعدی، با مفهوم‌پردازی ژئوپلیتیک بنادر، بنیان‌های نظری مناسبی را برای

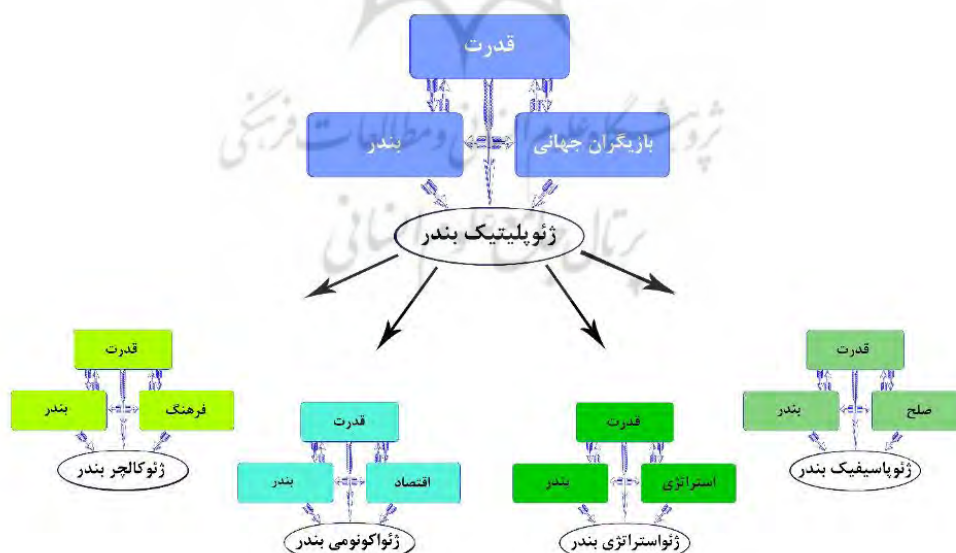
مطالعه نقش ژئوپلیتیکی این مؤلفه‌های سیاسی-فضایی در ادبیات ژئوپلیتیک پی‌ریزی می‌کنیم تا سپس بتوانیم به رقابت‌های بندری چین و هند به صورت تجربی بپردازیم.

یافته‌ها

ژئوپلیتیک بنادر: به سوی یک مفهوم‌پردازی

در ادبیات پیشین، پیوند میان بنادر تجاری و توسعه اقتصادی، زیست‌محیطی و فضایی به خوبی برقرار شده است و توجه به زمینه ژئوپلیتیک بندر، می‌تواند نگاهی نو در مباحث ژئوپلیتیکی باشد (Merk, 2017: 73). بنادر، به عنوان مبانی اتصال که اقتصاد، جغرافیا و سیاست را درهم‌تنیده می‌کنند، اقتصاد ملی کشورهای ساحلی را به اقتصاد سیاسی جهانی متصل می‌کنند. اهمیت بنادر و گرگاه‌ها در فرماندهی تجارت جهانی به عنوان بخشی از رقابت قدرت بین دولت‌ها آشکار می‌شود (Shaw & Sidaway, 2011). بنادر به عنوان حلقه‌های حیاتی در خطوط ارتباطی دریایی (SLOCs)، به دلیل پتانسیل آن‌ها برای تحریک توسعه صنعتی، تأمین نیازهای تجاری و انرژی و افزایش قابلیت‌های دریایی، می‌توانند به عنوان دارایی‌های ژئوپلیتیکی و ژئوپلی‌نومیکی در نظر گرفته شوند (Merk, 2017; Iftikhar & Vivian Jan, 2022: 836).

ژئوپلیتیک بندر یک گرایش موضوعی جدید در ژئوپلیتیک است که از روابط متقابل میان سه مؤلفه قدرت، بازیگران منطقه‌ای/جهانی و فضاهای بندری پدید می‌آید (شکل ۱) و عبارت است از: «مطالعه اثرگذاری و اثرپذیری بنادر - به عنوان منابع جغرافیایی قدرت که در گرگاه‌های ژئواستراتژیک ساحلی میان پهنه‌های دریا و خشکی قرار گرفته‌اند و اقتصاد داخلی را به اقتصاد بین‌الملل پیوند می‌دهند - بر استراتژی‌های ژئوپلیتیکی، دگرگونی‌های سیاسی-اقتصادی و تصمیم‌گیرندگان سیاست خارجی حکومت‌های ملت پایه، و متقابلاً از آن‌ها». از این رو قرار دادن بنادر به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی کشورها می‌تواند توزیع جغرافیایی قدرت در جهان را به سود قدرت بندری دگرگون سازد.



شکل ۱. طرح مفهومی ژئوپلیتیک بنادر و زیرشاخه‌های آن^۱

۱. برای توضیحات بیشتر در زمینه زیرشاخه‌های «ژئوپلیتیک بندری» می‌توانید به کتاب «جغرافیای سیاسی بنادر» نوشته سید عباس احمدی و حسن نورعلی که در سال ۱۴۰۱ در انتشارات دانشگاهی دافوس منتشر شد رجوع نمایید.

از منظر نگارندگان بنادر را می‌توان با توجه به مؤلفه‌هایی که در ادامه می‌آید دارایی‌های ژئوپلیتیکی یک کشور بندری در نظر گرفت: ۱) ارتقای ساختارهای اقتصادی دریا محور و توسعه صنعتی ۲) منابع جغرافیایی ورود کشورها به صحنه رقابت قدرت دریایی و جهانی ۳) تقویت قابلیت‌های ژئوپلیتیک دریایی کشور بندری ۴) دروازه کشور بندری به سوی اقتصاد جهانی ۵) رغبت قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی برای سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت در آن‌ها. ۶- تأمین امنیت تجارت و نیازهای ژئوانرژی ۷- محل تلاقی و ارتباط کریدورهای حمل‌ونقل ۸- توجیه کدهای ژئوپلیتیک بندر پایه برای دیگران از طریق تخیلات سرزمینی و بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی.

برای ارتباط با ژئوپلیتیک، تصمیمات دولت‌ها/شرکت‌ها برای ساخت بنادر باید در رابطه با تغییرات در مقیاس جهانی مورد بحث قرار گیرد (Bunnell 2021). زمینه جهانی‌شدن معاصر منجر به بحث در مورد ژئواکونومیک به عنوان شکلی از رقابت شد؛ خواه از دریچه روش‌های واقع‌گرایانه یا انتقادی دیده شود (Luttwak 1990؛ Mercille 2008). هر دو لنز بر این درک استوار است که اتصال اقتصادی، در خشکی و دریا، لجستیک و تجارت را به عنوان یک فعالیت ژئوپلیتیکی تعریف می‌کند (Cowen, 2014; Flint & Zhou, 2018). راه‌های زیادی وجود دارد که از طریق آن می‌توان جریان کالا از طریق بنادر در امتداد خطوط ارتباطی دریایی (SLOCs) را به فرآیندهای جهانی و رقابت بین دولت‌ها متصل کرد. بنادر به عنوان یک نوع منطقه شهری در داخل شبکه‌ها و کریدورها، مکان‌های اساسی هستند که بلوک‌های سازنده رقابت قدرت را تشکیل می‌دهند (Noorali & Ahmadi, 2023: 1889-90) و گذارهای ژئوپلیتیک و ایجاد نظم جهانی ژئوپلیتیکی را پیش می‌برند. شهرهای بندری در مناطق زیادی از نقشه سیاسی جهان، علاوه بر دارا بودن نقش پایتختی، پرجمعیت‌ترین و مهم‌ترین شهرهای کشور محسوب می‌شوند. به گونه‌ای که تیلور، از جغرافیدان سیاسی معاصر، در نظریه شبکه شهرهای جهانی، شهرهای بندری لندن (انگلیس)، نیویورک (آمریکا)، هنگ‌کنگ (چین) و سنگاپور را جزء ۶ شهر برتر جهان در هسته مرکزی شهرهای جهانی می‌داند (Taylor & Walker, 2002: 2371; Taylor et al. 2002, 2372; Taylor & Derudder 2015). شهرهای بندری، به عنوان شهرهای جهانی از مؤلفه‌های ژئواکونومیک کشمکش‌های هژمونیک جهانی محسوب می‌شوند که کدهای ژئوپلیتیک قدرت‌ها را تغییر خواهند داد (Noorali et al, 2022). با وجود تحولات مداوم در صنعت حمل‌ونقل دریایی و ظهور سیستم‌های زنجیره تأمین جهانی، بیشتر بنادر کانتینری مهم جهان، همچنان شهری هستند (Hall & Jacobs, 2012: 189). از نظر تاریخی، ارتقاء یک کشور به جایگاه قدرت هژمونیک به دلیل رشد شهرهای ملی و نقش آن‌ها در شبکه‌های اقتصادی جهانی بوده است (Taylor et al, 2010).

امروزه با چرخش قدرت و حمل‌ونقل خشکی به سمت قدرت و حمل‌ونقل دریا محور نقش بنادر به عنوان شاهراه‌های گردش تجارت بین‌المللی در صحنه بازی قدرت‌ها توسعه یافته است. از این رو، دستیابی و کنترل بنادر به یکی از مؤلفه‌های اساسی قدرت، به ویژه قدرت اقتصادی در نظام ژئوپلیتیکی نوین جهانی که به گفته لوتواک از رویه نظامی به سمت ژئواکونومی حرکت می‌کند (Luttwak, 1990)، تبدیل شده است. در واقع توجه کشورها به حمل‌ونقل دریا پایه که امروزه با فروپاشی جاده ابریشم باستانی به مهم‌ترین و کم‌هزینه‌ترین وجه حمل‌ونقل بین‌المللی تبدیل شده است، بر بنادر، به عنوان مبادی ورود و خروج محموله، شناور و مسافر متکی است. با یک دید ترکیبی در زمینه توزیع قدرت در جهان به این حقیقت خواهیم رسید که اهمیت ژئوپلیتیکی می‌تواند چرخه قدرت جهان (به ویژه قدرت اقتصادی) را در تمامی مقیاس‌ها به سود کشور هژمون بندری متحول نماید. در مقابل، بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی و تصویرسازی‌های سرزمینی از بنادر به عنوان منابع تهدیدآمیز برای تغییر نظم جهانی توسط قدرت‌های رقیب در یک فضای گفت‌وگویی، می‌تواند این هژمونی را با چالش مواجه سازد.

با تغییر ساختارهای ژئوپلیتیکی قدرت در قرن بیست و یکم، صحنه آسیای مرکزی همچنان در صفحه شطرنج ژئوپلیتیکی جهانی محوریت دارد و چین، روسیه، ایالات متحده و هند بازیگران پیشرو در رقابت ژئوپلیتیکی بر سر این منطقه هستند. این قدرت‌ها در منطقه‌ای رقابت می‌کنند که برای توازن جهانی بسیار حیاتی است. تصادفی نیست که تحلیلگران ژئوپلیتیکی آن را بازی بزرگ جدید بنامند (Tacconi, 2010: 1-3). از میان این ۴ قدرت، ۳ کشور آمریکا، چین و هند به صورت مستقیم به این منطقه دسترسی ندارند (Noorali & Campana, 2022: 4) و بنادر، مطلوب‌ترین راه ممکن برای دسترسی این قدرت‌ها به خشکی اوراسیا است.

تقابل کدهای ژئوپلیتیک بندر پایه در سطح مادی/سرزمینی

– کد ژئوپلیتیک چین: ساخت و توسعه شبکه‌ای از بنادر در سواحل اقیانوسی جهان

چین در راستای خیزش جهانی خود در قرن بیست و یکم، توجه ویژه‌ای به کریدورهای بین‌المللی و بنادر داشته است و ابتکار یک کمربند یک جاده را که یک استراتژی مبتنی بر کریدورها و بنادر ارتباطی است برای تقویت جهانی‌شدن، ادغام اقتصادی منطقه‌ای و اتصال کشورهای جهان مطرح کرد (Chen, et al, 2018: 1; Zhang, 2017: 310).

یک کمربند یک جاده، جزء اصلی کد ژئوپلیتیک چین در اقتصاد سیاسی جهانی است (Flint & Taylor, 2018: 125). که ساختارهای نظم ژئوپلیتیکی جهانی را بر مبنای هژمونی بر بنادر شکل خواهد داد. این ابتکار، یک پروژه دولتی است که بر یک «چین نامحدود که به دنبال غنی‌سازی همسایگان خود است» تأکید دارد (Grant, 2019: 380). در واقع، «پارادایم‌های فضایی یک کمربند یک جاده چین بازتولید ایده‌های توسعه سرمایه‌داری به‌ویژه در قالب شبکه‌هایی از بنادر را نشان می‌دهد» که خود به یکی از ویژگی‌های اقتصاد سیاسی جهانی معاصر تبدیل شده است (Summers, 2021: 1628). چین از طریق روابط شبکه‌ای بنادر و کریدورها، سعی در تغییر ساختارهای قدرت جهانی دارد (Blanchard & Flint, 2017: 223; Medcalf, 2020). باین‌حال، چین آن را در چارچوب دکترین خیزش صلح‌آمیز خود قرار می‌دهد (Bijian, 2005) و در یک بازنمایی ژئوپلیتیکی، ابتکار خود را به‌عنوان یک مسیر تمدنی به‌سوی صلح تصویرسازی می‌کند (Zhang et al, 2022).

ابتکار جاده ابریشم دریایی^۱ چین، که یکی از دو جزء ابتکار یک کمربند یک جاده است، مهم‌ترین استراتژی حمل‌ونقل دریایی بندر پایه در جهان امروز است (Blanchard, 2021). این ابتکار که توسط شی جین‌پینگ در سال ۲۰۱۳ راه اندازی شد، پتانسیل تغییر چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی را با ایجاد پروژه‌های زیرساختی به‌هم‌پیوسته، از جمله بنادر، بزرگراه‌ها، راه‌آهن و خطوط لوله دارد (Blanchard & Flint, 2017: 223).

این کشور با سرمایه‌گذاری در بندر گوادر پاکستان که در متن رقابت‌های ژئوپلیتیکی آسیای جنوبی ارزش استراتژیکی چشمگیری یافته است (Singh & Singh, 2019: 171)، سعی دارد گوی رقابت را از هند، دیگر قدرت نوظهور جهانی بر باید و همچنین با سرمایه‌گذاری در بندر حیف (بندر پیشرو اسرائیل) در نزدیکی ناوهای آمریکایی، بر آن است که توازن ژئوپلیتیکی منطقه خاورمیانه را به سود خود دگرگون سازد. چین در ۱۹۱ بندر در 88 کشور جهان سرمایه‌گذاری کرده است (شکل ۲) و پیش‌بینی قدرت اقتصادی را در شرایط موجود، و نظامی سازی بنادر سرمایه‌گذاری شده در شرایط جنگی آینده را در نظر گرفته است (Noorali, 2024). چین از دهه ۱۹۷۰ بیش از ۱۸۴ بندر جدید ساخته است. چین همچنین تکمیل تسهیلات پشتیبانی بیش از ۳۰ شرکت را به منطقه آزاد تجاری گوادر جذب کرده است. کار مقدماتی بر روی موقعیت‌یابی صنعتی و برنامه‌ریزی منطقه ویژه اقتصادی بندر هامبانتوتا در سریلانکا تکمیل شده است تا این بندر را

در یک تله بدهی گرفتار کند و برای اجاره صدساله این بندر اقدام کند. یک هاب ترانزیتی مهم در بندر پیرائوس یونان - از دروازه‌های اقتصادی اروپا - ساخته است و ترمینال کانتینری فاز دوم بندر خلیفه در امارات را به‌طور رسمی افتتاح کرده است. چین همچنین ۳۸ قرارداد کشتیرانی دوجانبه و منطقه‌ای با ۴۷ کشور در این مسیر امضا کرده است (Michael, et al, 2020). از این رو چین را می‌توان مهم‌ترین قدرت هژمونیک بندری جهان دانست که سعی دارد با رفع تصور تهدید غرب، ظهور خود را با هژمونی بر بنادر جهان از طریق سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی تثبیت نماید.



شکل ۲. سرمایه‌گذاری خارجی چین در بنادر دریایی جهان (Michael et al, 2020).

- مرکزیت بندر گوادر در رابطه ژئوپلیتیکی چین و پاکستان

پاکستان به واسطه بندر ژئواستراتژیک گوادر و شهر بندری آن، نقش برجسته‌ای در ابتکار یک کمربند و جاده^۱ چین ایفا می‌کند و میزبان پروژه ژئوپلیتیکی «کریدور اقتصادی چین و پاکستان»^۲ است که ژئوپلیتیک شهری را درون ساختارهای رقابت ژئوپلیتیک بندری قرار می‌دهد (Abb, 2022: 2-3). نظریه ماندلا کاتلیا، «دشمن دشمن ما دوست ما است» همکاری ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیکی فزاینده چین و پاکستان علیه هند را تأیید می‌کند. از نظر ژئوپلیتیکی، چین روابط خود با پاکستان را شکل می‌دهد تا بندر گوادر را به‌عنوان کانون استراتژی خود قرار دهد. بنابراین، آن‌ها همکاری‌های اقتصادی و زمینه‌های سرمایه‌گذاری را در رابطه با اتصال کریدوری تقویت کرده‌اند (Singh & Singh, 2019: 171). پاکستان اصلی‌ترین متحد چین در میان کشورهای جنوب آسیا است و همچنین چین بزرگ‌ترین شریک اقتصادی و تجاری پاکستان به شمار می‌رود. همکاری‌های قابل‌توجه دو کشور عمدتاً از سوی سرمایه‌گذاری چینی‌ها در پاکستان در حال انجام است و شهری شدن استراتژی یک کمربند و جاده را درون این کشور از طریق بنادر شهری شکل می‌دهد. رقابت موجود در بازار جهانی باعث شده است که بنادر گوادر در پاکستان و چابهار در ایران، پایه‌های حیاتی برای فعالیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک با منافع اقتصادی اساسی باشند (Singh & Singh, 2019; Noorali, et al, 2024). این را می‌توان در زمینه رقابت چین و هند برای هژمونی بر بنادر اِندوپاسیفیک مشاهده کرد (Noorali, Flint, 2024). بندر گوادر مسیر ارزان‌تر، ایمن‌تر و کوتاه‌تری را برای چین در زمینه نفوذ به منطقه اوراسیا را فراهم می‌سازد. نگرانی هند از بندر گوادر از این واقعیت ناشی می‌شود که تقریباً ۶۹ درصد نفت خام از غرب آسیا را از

1. BRI

2. CPEC

طریق تنگه هرمز که نزدیک بندر پاکستان است وارد می‌کند. دوم، این بندر می‌تواند بندر تجاری هند، یعنی «بمبئی» را به حاشیه براند. سوم، دخالت چین در بندر گوادر منجر به بی‌اعتمادی بین چین و هند و همچنین پاکستان و هند شده و حوزه نفوذ ژئوپلیتیکی چین را در منطقه افزایش خواهد داد (Singh & Singh, 2019: 177). بنابراین، بندر گوادر، در رقابت‌های هژمونیک بنادر در منطقه اقیانوس هند، کدهای ژئوپلیتیک چین و هند را بر اساس رقابت‌های اقتصادی و سیاسی که ذاتاً فضایی است، تغییر خواهد داد.

– کد ژئوپلیتیک هند: اتصال به اوراسیا از طریق بنادر

تجارت دریایی، همواره نقش مهمی در اقتصاد سیاسی هند داشته است و ساختارهای حاکم بر نظم ژئوپلیتیک معاصر، سبب تغییر دگرترین دریایی این کشور به سمت دریاها شده است (Chalikyan & Tashjian, 2021; Ranjan, 2017: 152). در این زمینه، نقش بنادر بسیار مهم است که زمینه را برای برقراری ارتباط بین معاملات زمین و دریا فراهم کرده است. زیرساخت‌های مربوط به انرژی عامل مهمی در پیکربندی ژئوپلیتیکی هند در منطقه اوراسیا است که در آن ایران دارای موقعیت کلیدی است. در حال حاضر شهر بندری چابهار در سیاست خارجی هند نقش برجسته‌ای دارد، زیرا ژئوپلیتیک منطقه‌ای بر روی بنادر تأکید دارد (Singh & Singh, 2019: 171). اهمیت ایران برای امنیت انرژی هند به دلیل سهم زیاد نفت و گاز در واردات دهلی‌نو و نقش محوری ژئوپلیتیکی اتصال هند و اوراسیا اجتناب‌ناپذیر است. توسعه بندر چابهار مبنایی را برای محاسبات سیاست خارجی هند در قبال منطقه اوراسیا فراهم کرده است.

هند در پی آن است که از طریق پروژه‌های بندری به اوراسیا متصل گردد. با توجه به شرایط جغرافیایی و دوره گذار ژئوپلیتیکی به سمت نظم جدید، ژئوپلیتیک اتصال از طریق بنادر به‌عنوان نقاط اتصال فضایی، رقابت‌های هژمونیک را در بین قدرت‌های نوظهور در سطح منطقه‌ای و جهانی شکل داده است که علاوه بر رقابت قدرت، می‌تواند ژئوپلیتیک همکاری را در تعامل‌های دو جانبه و چندجانبه شکل دهد (Noorali, Flint & Ahmadi, 2022; Flint & Zhu, 2018). از آنجاکه منطقه اوراسیا دارای موقعیت چشمگیری در حوزه‌های ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی کشور هند است (Blank, 2003: 140)، 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 یک‌سو، و نقطه اتصال ژئوپلیتیکی برای هند از سوی دیگر شده است (Chalikyan & Tashjian, 2021; Tashjian, 2021). به‌نحوی که بندر چابهار، به‌عنوان دروازه اوراسیا برای هند عمل می‌کند.

مهم‌ترین پروژه هند برای دسترسی بندری به اوراسیا، پروژه کریدوری شمال – جنوب است. کریدور شمال-جنوب، بندر جواهر لعل نهرو، بزرگ‌ترین بندر کانتینری هند را در شرق بمبئی، از طریق بندر چابهار در دریای عمان و بندر انزلی در دریای خزر به بندر ولگا آستاراخان روسیه متصل می‌کند. این راهرو در نهایت از آنجا از طریق راه‌آهن به اروپا متصل می‌شود (Dorsey, 2020; Chalikyan & Tashjian, 2021). حمل‌ونقل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال – جنوب تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر از سایر مسیرهای سنتی و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز به اوراسیا است (Singh & Roy, 2012: 14). بنابراین، شبکه اتصال شمال به جنوب، رقیب اصلی ابتکار دریایی جاده ابریشم چین است که هند را به اوراسیا می‌رساند.

- مرکزیت بندر چابهار در رابطه ژئوپلیتیکی ایران و هند

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- محیط 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 (Singh & Singh, 2019: 173). ایده تعامل با ایران از دریچه اوراسیا با سیاست خارجی هند بیگانه نیست (Kutty, 2020). در قرن بیست و یکم، هند و ایران سعی در تقویت روابط خود با اقتباس از واقعیت‌های جدید دارند. در گفتن اینکه روابط هند و ایران در قرن بیست و یکم مبتنی بر «ژئوپلیتیک بندر» است، هیچ اغراقی وجود ندارد (Singh & Singh, 2019: 171). حتی در شرایطی که تحریم‌ها معاملات انرژی با ایران را تضعیف می‌کند، استراتژی اتصال هند از طریق بندر چابهار ایران برای پیشبرد منافع این کشور در اوراسیا (به‌ویژه در افغانستان و آسیای مرکزی) طرح‌ریزی شده است (Kutty, 2020). در یک مدل ژئوپلیتیکی نوین، ایران، به‌عنوان هارتلند کریدورهای بین‌المللی معرفی شده است که شرق، غرب و شمال و جنوب را به هم پیوند می‌دهد. از این رو، ژئوپلیتیک جدید ایران بر بنادر و کریدورها مبتنی است (Noorali & Ahmadi, 2023).

هند به‌عنوان قدرتی تأثیرگذار در سطح منطقه‌ای در پرتو وابستگی‌های متقابل (ورود به افغانستان و آسیای مرکزی از طریق ایران) خواهان مشارکت گسترده‌ای به‌منظور سرمایه‌گذاری در چابهار است (نورعلی و احمدی، ۱۳۹۹؛ ۱۴۰۲). اهمیت اصلی بندر چابهار برای هند این است که این بندر، دهلی را به شبکه راه‌آهن ایران وصل خواهد کرد. علاوه بر این، ایران راهی آسان برای ورود به افغانستان و دیگر کشورهای آسیای مرکزی پیدا خواهد کرد (Noorali & Ahmadi, 2022). بندر چابهار برای هند، یک نقطه اتصال ژئوپلی نومیک است که دسترسی به اوراسیا، افغانستان، آسیای مرکزی و اروپا را فراهم می‌کند.

ایران، هرچند جغرافیای اتصال‌دهنده منحصربه‌فردی دارد، اما کنش‌های گفتمانی غالب بر سپهر ژئوپلیتیک جهانی تأثیرگذارتر است. ژئوپلیتیک ضد ایرانی ایالات متحده و سیاست همه‌چیز منهای ایران این کشور به همراه متحدان آن در طرح‌های منطقه‌ای و جهانی که هم در سطح گفتمانی و بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی انجام می‌شود و هم در سطح مادی که به ایجاد پروژه‌هایی در مسیرهای سرزمینی که جغرافیای ایران را دور می‌زنند، ساختارهای داخلی قدرت این کشور مبتنی بر ایدئولوژی و تصورات ژئو-معنوی در شکل دادن به نظم منطقه‌ای شیعی که جایگاه محوری ژئواکونومی را برنمی‌تابد؛ توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل، عدم توجه به نقش کلیدی بنادر در حمل‌ونقل امروزی و قرار نداشتن هیچ‌یک از بنادر ایران در فهرست ۱۰۰ بندر برتر جهان^۱، کم‌توجهی سیاست خارجی کلان ایران به موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئوترانزیتی کشور، قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین ایران و کشورهای عضو کریدورهای مختلف و غیره، همگی چالش‌هایی است که ممکن است نگاه هند و دیگر قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی را به سمت جغرافیاهای رقیب ایران جلب نماید. چالش‌های ایران در اتخاذ راهبردهای ژئواکونومیک بندر پایه، یک مسیر جغرافیایی جایگزین را به هند پیشنهاد کرده است. کریدور هند-خاورمیانه-اروپا یا آی‌مک^۲ که از کشورهای امارات، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان می‌گذرد، یک پروژه جایگزین برای شمال-جنوب است که در مارس ۲۰۲۳، در نشست گروه G20 مطرح شد، یک شبکه اتصال بندری آسیا- به اروپا است و جغرافیای ایران را دور می‌زنند.

۱. نگاه کنید به Lloydlist, 2020

2. IMEC

بنادر، تنها به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد خود - ارتباط‌دهنده خشکی/دریا- بر سیاست دولت‌ها تأثیر نمی‌گذارند، بلکه یک‌رویه گفتمانی، بازنمایی‌ها را برای بسیج افکار عمومی از طریق روش‌های عام‌پسند و ظریف‌تر از جمله نقشه بندی‌های تخیلی و رسانه‌ها به کار می‌بندد که در زیر مورد تحلیل قرار می‌گیرد.

گفتمانی شدن بنادر در «رشته مروارید» و «گردنبندهای الماس»: تخیل سرزمینی و بازنمایی ژئوپلیتیکی

ژئوپلیتیک بنادر تنها در سطوح سرزمینی اتفاق نمی‌افتد و یک فرایند گفتمانی می‌تواند آن را تکمیل کند تا لایه‌های عمودی تولید گفتمان، لایه‌های افقی فضایی سازی شیوه‌های ژئوپلیتیکی را پالایش و توجیه نماید. این عامل مبتنی بر بازنمایی ژئوپلیتیکی روش‌ها و راهبردهای بندری «خود» و «دیگری» و ارائه تصاویر متضاد این دوگانگی‌ها به جهان در یک مکانیسم ظریف از غیریت‌سازی است. در این راستا، بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی کدهای ژئوپلیتیکی بندر پایه دیگران را می‌توان در استدلال‌های عملی عامه‌پسند ایالات‌متحده و هند در قبال چین مشاهده کرد. «رشته‌های مروارید» یکی از تخیلات ژئوپلیتیکی آمریکایی - هندی از کدهای زنجیره‌وار بندر پایه چین در اقیانوس هند است که از الگوهای رفتاری و منطق تصویرسازی غربی برای گمانه‌زنی‌های دارای سوگیری در مورد اقدامات سرزمینی به‌اصطلاح تهدیدآمیز چین استفاده می‌کند (See Marshall Jr, 2012; Manhas 2020).

رشته مروارید یک بازنمایی ژئوپلیتیکی در مورد اهداف احتمالی چینی‌ها در منطقه اقیانوس هند است که سعی دارد تصویری از تهدیدات بندری چین در نظم منطقه‌ای و جهانی را ایجاد کند و هند را علاوه بر اقدامات سرزمینی/دریایی و حمایت‌های مادی از آن، در جهان‌های تخیلی و نقشه بندی‌های ذهنی علیه پروژه‌های چینی بشوراند. رشته مروارید یک نام‌گذاری نازک ژئوپلیتیکی برای مهار هژمونی کدهای ژئوپلیتیکی بندر پایه چین در اقیانوس هند است که اولین بار در گزارش وزارت دفاع ایالات‌متحده «آینده انرژی در آسیا» توسط بوز آلن همیلتون^۱ در سال ۲۰۰۵ ابداع شد و سپس توسط قدرت ژئوپلیتیکی عامه‌پسند رسانه‌ای ایالات‌متحده، به یک منطق فکری حاکم بر فضای گفتمانی حاکم بر سرمایه‌گذاری‌های بندری چین در اطراف هند تبدیل شد و کارکردهای فضایی-سرزمینی هژمونی بندری چین را با تزریق لایه ظریفی از بازی‌های زبانی کاملاً تحت تأثیر قرار داد تا تصورات ژئوپلیتیکی دولت‌ها و جوامع را به‌سوی تصویری تهدیدآمیز از چین شکل دهد (Manhas 2020: 167; Mohan, 2012). در این شکل از تخیل ژئوپلیتیکی بنادر در راستای نظم دهی گفتمانی به جهان، هر مروارید در این زنجیره «نمادی از حلقه‌های قدرتی است که اژدهای چینی را بر مسیرهای کلیدی دریایی تسلط می‌دهد» (Ashraf, 2017: 171-2). حضور چین در بندر گوادر پاکستان به‌عنوان بخشی از ابتکار دریایی جاده ابریشم و کریدور اقتصادی چین-پاکستان، توسط استدلال ژئوپلیتیکی عملی ایالات‌متحده-هند و کدهای مرتبط در کنار سایر بنادری که چین در این اقیانوس به‌صورت سلسله وار می‌سازد یا توسعه می‌دهد، تحت عنوان یک «محاصره بندری» تصویرسازی شده است که هند را در منطقه اقیانوسی خود محدود و محصور می‌کند (Medcalf, 2020: 70). بنابراین، به نظر می‌رسد که ایالات‌متحده در سطوح گفتمانی کدهای ژئوپلیتیکی نسبت به سطوح سرزمینی ساخت و توسعه بنادر، به دلیل گفتمان هژمونیک در «بازی‌های زبانی» قدرت و توجیه شیوه‌های مهارکننده، از هند در سطح منطقه‌ای استفاده می‌کند تا تخیلات ژئوپلیتیکی بندری چین برای طرح‌ریزی هژمونی بر بنادر جهان را مهار و کنترل نماید.

این بازنمایی، نشان می‌دهد که بنادر چینی در اقیانوس هند، هند را محاصره می‌کند و علاوه بر اتحاد با پاکستان، دشمن استراتژیک این کشور، پیش‌بینی قدرت، تجارت و تمامیت ارضی بالقوه آن را تهدید می‌کند (Noorali, 2024).

1. Allen-Hamilton

بنابراین، حضور چین در بندر گوادر پاکستان به عنوان بخشی از کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۱ و کریدور اقتصادی چین-پاکستان^۲ توسط گفتمان هندی-آمریکایی به عنوان «ایده محاصره هند» بازنمایی شده است.

نخست‌وزیر مودی (۲۰۱۴) با رد ابتکارات و ایده‌های توسعه‌طلبانه چین، ترس کشورهای اقیانوس هند را از چین را تحت تأثیر قدرت متخاصمی که در آب‌های دیگر (اقیانوس هند) مداخله می‌کند، به کشورهای دیگر نفوذ می‌کند (اعضای ابتکار MSRI) و فضاهای جغرافیایی خارجی را تصرف می‌کند (بنادر) برانگیخت. ژنرال چینی چی هاوتین جنگ‌های روایی از فضا را با لفاظی «اقیانوس هند، اقیانوس هند نیست» در پاسخ به درک هندی‌ها از تسلط چین بر اقیانوس هند تکمیل کرد (Khan, 2023).

درحالی‌که جنگ‌های روایی در ساخت جغرافیاهای خیالی در کار است، هند با تقویت مشارکت تجاری و دریایی با ایران، عمان، سنگاپور، بنگلادش، میانمار و سایر کشورهای اقیانوس هند، استعاره جغرافیایی «گردنبندهای الماس» را انتخاب کرد تا پاسخی تخیلی در زمینه ساخت زنجیره بنادر به تخیل «رشته‌های مروارید» داشته باشد (Bhattacharya, et al, 2021). درحالی‌که رشته مروارید یک ترس ژئوپلیتیکی هندو-آمریکایی بود تا یک دکترین رسمی چینی، استعاره «گردنبند الماس» پاسخ گفتمانی هند به رشته مروارید بود که اولین بار در سال ۲۰۱۱ توسط وزیر امور خارجه وقت هند، لالیت منسینگ مطرح شد. در این فانتزی فضایی، گردنبندهای الماس به هند کمک می‌کند تا از محاصره بندری چین خارج شود تا کنترل بیشتری بر خطوط کشتیرانی مهم اقیانوس هند و بنادر تجاری در منطقه به دست آورد (Mengal & Nadeem Mirza, 2022). واکنش هند به چین تنها در سطح گفتمانی باقی نمانده است، بلکه با سرمایه‌گذاری در بندر چابهار، دروازه سرزمینی خود را به اوراسیا باز کرد و با سرمایه‌گذاری در بندر دقم عمان، مسیر استراتژیک تأمین نفت را باز کرد. از نظر جغرافیایی، الماس‌های هندی بین مروارید چینی گوادر و جیبوتی قرار دارند (Bhattacharya, et al, 2021; Khan, 2023). دسترسی کشتی‌های غیرنظامی هند به بندر چیتاگونگ در بنگلادش، که مدت‌ها در تخیل بندری رشته مروارید گنجانده شده بود، نشان‌دهنده تحقق سرمایه‌گذاری‌های بندری بر اساس احساس ترس ژئوپلیتیکی از تسلط چین بر اقیانوس هند است. این استدلال‌ها نشان می‌دهد که مبارزه با قدرت بندری چین مبتنی بر ایجاد ترس‌های ژئوپلیتیکی مبتنی بر تصورات گفتمانی از شیوه‌های بندری و مفصل‌بندی‌های مادی و گفتمانی ابتکارات دموکراتیک هند و اقیانوس آرام برای مهار قدرت آن است.

بحث

تلاش‌های این تحقیق نشان می‌دهد که فرآیندها و روابط ژئوپلیتیکی قدرت و فضا را می‌توان به صورت مکانی و سرزمینی بیان کرد که به طور هم‌زمان از طریق ابزارهای بازنمایی زبانی نیز پالایش و توجیه می‌شود. مثالی از بنادر به عنوان یک مصداق تجربی روی زمین به روشن شدن این رویکرد در ژئوپلیتیک کمک کرده است. چین و هند را می‌بینیم که با متمرکز کردن بنادر خارجی گوادر و چابهار در رویکردهای ژئوپلیتیکی خود، به دنبال تسخیر فضاهای استراتژیک برای دسترسی به آسیای مرکزی و اوراسیا هستند. این نشان می‌دهد که رقابت‌های ژئوپلیتیکی همچنان می‌تواند تا حدودی تحت تأثیر جغرافیاهای منحصربه‌فرد تنظیم شود.

این با تحقیقات سینگ و سینگ در راستای نشان دادن نقش جغرافیایی ایران در سیاست خارجی هند، به نقش ویژه بندر چابهار برای اتصال هند به اوراسیا همسو است (Singh & Singh, 2019). همچنین تحلیل‌های مرتبط با تمرکز

1. MSRI

2. CPEC

هند بر چابهار در رقابت‌های قدرت بندری با چین، می‌تواند با کار اخیر خان و امیدی همسو باشد که نشان می‌دهند پروژه بندری چابهار، با توجه به‌واقع شدن در جغرافیای استراتژیک اقیانوس هند، هم برای ایران از نظر اتصال به شبکه‌های بندری و اقیانوس‌ها و هم برای هند برای اتصال به آسیای مرکزی، روسیه و اروپا، ارزش اقتصادی و ژئوپلیتیکی بسیاری دارد (Khan & Omid, 2022).

از سوی دیگر شاهد تنش‌های زبانی و تولید استعاره‌های فضایی دو کشور هستیم که بنادر را در قالبی از فضاها، گفتمانی قرار داده است که برای تنظیم بافت‌های اجتماعی، سیاسی و فرهنگی استفاده می‌شود. بنابراین نشان دادیم که تصورات فضایی بنادر و قرار گرفتن آن‌ها در رقابت‌های قدرت مادی نه تنها به لجستیک، امنیت و اقتصاد مربوط می‌شود، بلکه در تعیین کدها و بازنمایی‌ها، طرد و شمول فضایی دشمنان و دوستان نیز نقش دارد که با تحلیل‌های دوگانه مادی و گفتمانی محققان در تنظیم کدهای ژئوپلیتیکی یک کمربند یک جاده همسو است (Flint & Noorali, 2024).

با در نظر گرفتن اقیانوس هند به‌عنوان نقطه محوری برای رقابت با چین، با تأکید بیشتر بر ویژگی‌های اتصال‌دهنده بندر چابهار در می‌یابیم که قدرت بندری هند، هم دامنه و هم تمرکز منطقه‌ای دارد که با یافته‌های نظریه قدرت بندری همسو است (Noorali et al, 2022). درحالی‌که استعاره‌های فضایی تعبیه‌شده در گفتمان هندی، رشته‌ای از مروارید را به تصویر می‌کشد که هند را با بنادر چینی محصور می‌کند، گردن‌بند الماس در تلاش است تا موقعیت فضایی هند در اقیانوس هند را با جواهراتی از الماس‌های رهایی‌بخش در بازی‌های ژئوپلیتیکی تزئین کند.

مفصل‌بندی‌های مادی روی زمین نشان می‌دهد که قدرت بندری چین در توسعه سرمایه‌گذاری‌های بندری در خارج از کشور در طول MSRI دارای دامنه جهانی است که بر رقابت با هند در سطح منطقه‌ای از طریق پروژه‌هایی در اقیانوس هند از جمله CPEC متمرکز شده است. این با تحقیقات نوتبوم و دیگران که با مثالی از تلاش‌های چین، تسلط بر تأسیسات بندری استراتژیک را راهی روبه‌جلو برای توازن یا تغییرات قدرت می‌دانند همسو است. همچنین نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی چین در بنادر چگونه تغییرات در کدهای ژئوپلیتیکی قدرت‌های دیگر، از جمله هند را به ارمغان می‌آورد (Notteboom et al, 2022: 477-482). همچنین نتایج تحقیق با مطالعات هم‌راستا همسو می‌شود (Iftikhar & Zhan, 2022: 826-39) تا نشان دهد چگونه سرمایه‌گذاری‌های بندری خارجی، چین را به یک قدرت اصلی در جغرافیای کلیدی سیاست جهانی تبدیل می‌کند و چگونه اهداف امنیتی-اقتصادی چین در ترکیب با ساختارهای ژئوپلیتیکی در حال تغییر منجر به سرمایه‌گذاری‌های بندری خارجی آن شده است.

نتیجه‌گیری

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که بندر به‌عنوان یک فضای جغرافیایی واقع‌شده در خطوط ژئوپلیتیک شهری ساحلی، از آنجا که گرداننده اصلی تجارت محسوب می‌شوند ارتباط پویای اقتصاد داخلی را به‌نظام اقتصاد جهانی از یک‌سو و شبکه شهرهای جهانی از سوی دیگر برقرار می‌کنند.

به‌عنوان ارتباط‌دهنده دو حوزه جغرافیایی «خشکی» و «دریا»، بنادر دارایی‌های ملی-استراتژیک یک کشور ساحلی محسوب می‌شوند، به‌گونه‌ای که در دکترین‌های سیاسی-اقتصادی و استراتژی‌های ژئوپلیتیکی قدرت‌های نوظهور جایگذاری شده‌اند. اهمیت ژئوپلیتیکی این فضاها، جغرافیای آنگاه نمایان می‌شود که در بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی ایالات متحده و متحدان دموکراتیک آسیایی‌اش، از استراتژی چین در ساخت و توسعه شبکه بنادر در خطوط ارتباط دریایی استراتژیک جهان به‌ویژه در منطقه اقیانوس هند، به‌عنوان «رشته مروارید» یادشده است که خطری برای تغییر نظم جهانی غرب محور است. چین با بازنمایی تقابلی از کد ژئوپلیتیک بندری خود، آن را در درون تخیل ظهور مسالمت‌آمیز

خود قرار می‌دهد تا تصویرسازی‌های ژئوپلیتیکی منفی ایالات متحده را خنثی نماید و تصویر ژئوپاسیفیکی از استراتژی‌های بندری خود ارائه دهد. همچنین هند که با خشکی اوراسیا پیوند جغرافیایی ندارند، بنادر را به‌عنوان بنیان‌های ژئوپلیتیکی، محور اصلی دسترسی به اوراسیا می‌داند و این مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی را در کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی خود گنجانده است. از جمله بنادر ژئواستراتژیک دروازه‌های اقیانوس هند که نقش محوری برای قدرت‌های نوظهور - چین و هند- دارند، بندر چابهار در ایران و بندر گوادر در پاکستان است که محور کدهای ژئوپلیتیکی بندر پایه این قدرت‌ها برای بازیگری در جغرافیاهای استراتژیک ساحلی هستند. در رقابت ژئوپلیتیک بنادر میان چین و هند، باید گفت که دامنه کدهای ژئوپلیتیکی چین، یک دامنه جهانی است، درحالی‌که دامنه کدهای ژئوپلیتیکی هند منطقه‌ای است. بنابراین، چین یک قدرت بندری غالب و هند یک قدرت بندری منطقه‌ای بالقوه است.

سهم دیگر ما نشان دادن استعاره‌های بندری و قرار گرفتن آن‌ها در رقابت‌های قدرت مادی نه تنها به اقتصاد سرزمینی مرتبط است، بلکه در تنظیم کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی و امنیت ملی، ترس‌های ژئوپلیتیکی (دشمنان و دوستان)، تخیل سرزمینی و تولید گفتمان‌های متمایز نقش دارد. چین از بنادر برای جهت‌گیری‌های سیاسی، سرزمینی و اقتصادی درهم تنیده در ساخت امیدهای ژئوپلیتیکی استفاده می‌کند تا شیوه‌های گفتمانی و مادی را برای کنترل جغرافیاهای کشتیرانی جهانی هماهنگ کند. صعود چین به جایگاه قدرت بندری و کنترل گره‌های حمل‌ونقل دریایی اقیانوس هند، ترس‌های ژئوپلیتیکی هند و ایالات متحده را در ساخت تخیل منطقه‌ای ایندوپاسیفیک و تخیل بندری رشته مروراید برای ایجاد مرزبندی‌های گفتمانی در برابر مفصل بندری مادی ظهور چین برانگیخته است. این یک جغرافیای تخیلی است که امیدهای ژئوپلیتیک چین برای ایجاد فضای گفتمانی خوش‌بینانه از پروژه‌های بندری خود را با ایجاد ترس‌های ژئوپلیتیکی در فضایی تهدیدآمیز جایگزین می‌کند. کدگذاری ژئوپلیتیک چین برای کنترل جهانی بنادر و جغرافیاهای کشتیرانی، درحالی‌که ظهور خود را در یک بازنمایی عامه‌پسند به جای اشکال نظامی به شکل ظریف‌تر ظهور اقتصادی تصویر می‌کند، پیش‌بینی استقرار نیروی دریایی برای فعالیت‌های نظامی آینده در بنادر خارج از کشور را تقویت می‌کند.

حامی مالی

این اثر حامی مالی نداشته است.

سهم نویسندگان در پژوهش

نویسندگان در تمام مراحل و بخش‌های انجام پژوهش سهم برابر داشتند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافعی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

نویسندگان از همه کسانی که در انجام این پژوهش به ما یاری رساندند تشکر و قدردانی می‌نمایند.

منابع

نورعلی، حسن و سید عباس احمدی (۱۳۹۹). بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی/ژئوپلیتیک و ارائه نظریه «قدرت بندری». فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، ۵ (۴-۲۰)، ۹۱-۱۱۴.

نورعلی، حسن و سید عباس احمدی (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیک ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل "ایران، هارتلند کریدوری جهان". فصلنامه جغرافیای انسانی، ۵۴ (۳)، ۱۱۶۱-۱۱۸۷.

References

- Abb, P. (2022). All geopolitics is local: the China–Pakistan Economic Corridor amidst overlapping center-periphery relations. *Third World Quarterly*, <https://doi.org/10.1080/01436597.2022.2128329>
- 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. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511558993.007>
- Ashraf, J. (2017). String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture. *Strategic Studies*, 37(4):166-181. <https://doi.org/10.53532/ss.037.04.00204>
- Bhattacharya, S. (2021). Can India's Necklace of Diamonds Strategy Defeat the China's String of Pearls. *International Journal of Recent Advances in Multidisciplinary Topics*, 2 (11), 105-108. doi: 10.47607/ijramt.2021.1537
- Bijian, Z. (2005). *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*. Palgrave Macmillan, Singapore.
- Blanchard, J.M., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223-245. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291507>
- Blank, S. (2003). India's rising profile in Central Asia. *Comparative Strategy*, 22 (2), 137-159. DOI: 10.1080/01495930390202607
- Bunnell, T. (2021). BRI and beyond: Comparative possibilities of extended Chinese urbanization. *Asia Pacific Viewpoint*, 62, 270-273. <https://doi.org/10.1111/apv.12321>
- 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 by November 14, 2022.
- Chen, J., Feia, Y., Tae-Woo Lee, P., Tao, X., (2018). Overseas port investment policy for China's central and local governments in the Belt and Road Initiative. *J. Contemp. China* 28 (116), 196–215. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1511392>
- Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in the Global Trade*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Dorsey, J. (2020). Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road. *Modern Diplomacy: Project: Middle East*, July 23, 2020. <https://moderndiplomacy.eu/2020/07/23/flying-under-the-radar-iranian-alternatives-to-suez-and-belt-and-road> Accessed July 2, 2022.
- Fard, R. (2021). Towards a New Concept of Constructivist Geopolitics: Bridging Classical and Critical Geopolitics. *Central European Journal of International and Security Studies* 15 (1): 26-57. <https://doi.org/10.51870/CEJISS.A150102>
- Flint, C. (2016). *Geopolitical Constructs: The Mulberry Harbours, World War Two, and the Making of a Militarized Transatlantic*. Lanham, MD: Rowman and Littlefield.
- Flint, C. & Taylor, P. J., (2018). *Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality*. London and New York: Routledge.
- Flint, C., & Zhu, 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. (2022). *Introduction to Geopolitics*. New York and London: Routledge.
- Flint, C., and Noorali, H. (2024). The relationality of geopolitical codes: the example of the Belt and Road Initiative. *Asian Geographer*, 41(1), 1-19. <https://doi.org/10.1080/10225706.2023.2227618>.
- Grant, A. (2019). China's double body: infrastructure routes and the mapping of China's nation-state and civilization-state. *Eurasian Geography and Economics*, 59(3-4), 378-407. <https://doi.org/10.1080/15387216.2019.1571370>

- Hall, P. & Jacobs, W. (2012). Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care?. *Maritime Policy & Management* 39(2), 189-206. <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.650721>
- Hardy, C. & Thomas, R. (2014). Discourse in a Material World. *Journal of Management Studies*, 52(5), 1-27. <https://doi.org/10.1111/joms.12113>
- Iftikhar, M., & Zhan, J.V., (2020). The geopolitics of China's overseas port investments: a comparative analysis of Greece and Pakistan. *Geopolitics*, 27(3), 826-851. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1832473>
- Israel, J. I. (1989). *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. Oxford: Clarendon Press.
- Kearns, G. (2009). *Geopolitics and Empire: The Legacy of Halford Mackinder*. Oxford and New York: Oxford University Press.
- Khan, A. (2023). Limited Hard Balancing: Explaining India's Counter Response to Chinese Encirclement, *Journal of Indo-Pacific Affairs*, 6(3), 92-108.
- Khan, K. H., & Omid, A. (2023). China-India counterbalancing measures through international corridors and ports: The focus on Chabahar and Gwadar Ports. *Journal of Liberty and International Affairs*, 9(2), 144-163.
- Kutty, S.N. (2020). Connectivity and Chabahar: The Eurasian Future of India's Iran Policy, *In book: Iran in the New Eurasian Context* (Middle East Institute, National University of Singapore and Bourse & Bazaar).
- Lloyd's List. (2020). One Hundred Ports 2020, *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>. Accessed April 15, 2021.
- Luttwak, E. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, 20:17-23.
- Manhas, N. (2020). China's Policy of 'String of Pearls'. *International Journal of Social Impact*, 5(3):166-181. doi: 10.25215/2455/0503003
- Marshall Jr., R., (2012). *The String of Pearls: Chinese Maritime Presence in the Indian Ocean and its Effect on Indian Naval Doctrine*. Naval Postgraduate School, Monterey, California.
- Medby, I.A. (2021). An articulation of geopolitics otherwise? Indigenous language-use in spaces of Arctic geopolitics, *Area*. 55(1), 18-25. <https://doi.org/10.1111/area.12758>
- Medcalf, R., (2020). *Indo-Pacific Empire: China, America, and the Contest for the World's Pivotal Region*. Manchester: University of Manchester Press.
- Mengal, J. and Nadeem Mirza, M. (2022). The String of Pearls and the Diamond Necklace: China and India's Geostrategic Competition in the Indian Ocean. *Asia Pacific*, 40, 21-41. <https://doi.org/10.47781/asia-pacific.vol40.Iss0.5862>
- Mercille, J. (2008). "The Radical Geopolitics of US Foreign Policy: Geopolitical and Geoeconomic Logics of Power." *Political Geography*, 27, 570-586. doi: 10.1016/j.polgeo.2008.06.002
- Merk, O. (2017). Geopolitics and commercial seaports. *In Revue internationale et stratégique*, 107(3), 16-27.
- Mohan, C., (2012). *Samudra Manthan Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*. Carnegie Endowment for Int'l Peace.
- Moisio, S., (2019). Re-thinking geoeconomics: Towards a political geography of economic geographies. *Geography Compass*, 13(10). DOI: 10.1111/gec3.12466
- Noorali, H. & Ahmadi, S.A. (2020). Investigating the role of ports in theories of political geography/geopolitics and theorizing the "port power" concept. *Research Political Geography Quarterly*, 5(4), 91-114. [In Persian].
- Noorali, H. Ahmadi, S.A. (2022). Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. *Human Geography Research* 54 (3), 1161-1187. [In Persian].
- 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. DOI:10.13140/RG.2.2.31970.40642
- Noorali, H., Flint, C., & Ahmadi, S. A. (2022). Port Power: Towards a New Geopolitical World Order, *Transport Geography*, 105, 103483. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>

- Noorali, H., & Ahmadi, S.A., (2022). Highlighting the geopolitical challenges facing the China One Belt One Road initiative. *Geopolitics Quarterly*, 18 (66), 1-34.
- Noorali, H., and Ahmadi, S.A. (2023). Iran's new geopolitics: heartland of the world's corridors. *GeoJournal*, 88, 1889–1904. <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10727-z>
- Noorali, H., Yazdanpanah, Q., & Noorali, H. (2024). The consensus of material and discursive geopolitical codes to contain China in the Indo-Pacific. *Asian Geographer*, <https://doi.org/10.1080/10225706.2024.2330052>.
- Noorali, H. (2024). Geopolinomic codes: Territorial and discursive practices of connectivity networks of political economy. *The Geographical Journal*, e12597. <https://doi.org/10.1111/geoj.12597>
- Notteboom, T., Pallis, A. & Rodrigue, J. P. (2022). *Port Economics, Management, and Policy*, New York: Routledge.
- Ó Tuathail, G., & Agnew, J., (1992). Geopolitics and discourse: Practical geopolitical reasoning in American foreign policy. *Political Geography* 11, 190-204. [https://doi.org/10.1016/0962-6298\(92\)90048-X](https://doi.org/10.1016/0962-6298(92)90048-X)
- 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
- Sharp, J. (2020). Materials, forensics, and feminist geopolitics, *Progress in Human Geography* 45 (5): 1-16. <https://doi.org/10.1177/0309132520905653>
- Shaw, J. & Sidaway, J. D. (2011). Making links: On (re)engaging with transport and transport geography. *Progress in Human Geography* 35 (4) <https://doi.org/10.1177/0309132510385740>
- Singh Roy, M., (2012). Iran: India's Gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*. 36 (6). India–Iran Relations. DOI:10.1080/09700161.2012.728862
- Singh, S., & Singh, B., (2019). Geopolitics of ports: factoring Iran in India's counterbalancing strategy for “Sino-Pak Axis”. *J. Eurasian Stud*, 10(2), 169–182. <https://doi.org/10.1177/1879366519850712>
- Summers, T. (2021). Negotiating the boundaries of China's Belt and Road Initiative. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38(5). <https://doi.org/10.1177/2399654420911410b>
- Tacconi, M. (2010). The New Great Game. Translated by Francesca Simmons. <http://www.resetdoc.org/story/the-new-great-game> Accessed November 4, 2021.
- Tashjian, Y. (2021). Armenia and India's Vision of “North-South Corridor”: A Strategy or a “Pipe Dream”? *Armenian Weekly*, March 24, 2021. <https://armenianweekly.com/2021/03/24/armenia-and-indias-vision-of-north-south-corridor-a-strategy-or-a-pipe-dream> Accessed by November 14, 2022.
- Tasikas, V. (2007). *The regime of maritime port access: a relook at contemporary international and United States law*. Loyola Maritime Law Journal.
- Taylor, P., & Walker, D. (2002). Measurement of the World City Network. *Urban Studies*, 39(13). <https://doi.org/10.1080/00420980220080011>
- Taylor, P.J. & Derudder, B. (2015). *World City Network - A Global Urban Analysis*. London and New York: Routledge.
- Taylor, P.J., Catalano, G., & Walker, D. (2002). Measurement of the World City Network. *Urban Studies*, 39 (13), 23-72. <https://doi.org/10.1080/00420980220080011>
- Walberg, E. (2011). *Postmodern Imperialism: Geopolitics and the Great Games*. Clarity Press.
- 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>
- Zhang, X. (2017) Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective. *Geopolitics*, 22 (2), 310-331. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1289371>