

بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی/ژئوپلیتیک و ارائه نظریه "قدرت بندری"

حسن نورعلی (دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

hassan.noorali@ut.ac.ir

سیدعباس احمدی (دانشیار گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

abbas_ahmadi@ut.ac.ir

پژوهشی

Doi: org/10.22067/pg.v5i4.89374

چکیده

تاکنون نظریه‌های گوناگونی در رشته جغرافیای سیاسی و شاخه مکمل آن، ژئوپلیتیک، از سوی متفکران جهانی اندیش مطرح شده است. بنادر، که از مولفه‌های سیاسی-فضایی کشورهای ساحلی با نقش ژئواکونومیک دروازه‌ای و ژئواستراتژیک دفاعی-نظامی محسوب می‌شوند، به عنوان ارتباط‌دهنده دو پهنه جغرافیایی خشکی و دریا همواره مورد توجه این اندیشمندان قرار گرفته‌اند. با این وجود، نظریه مجزایی از سوی آنها با مرکزیت بنادر در بازی قدرتها مطرح نشده است. از این رو ما در این پژوهش سعی کرده‌ایم ضمن بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، نظریه «قدرت بندری» را در مقابل قدرت بری و بحری پیشین مطرح سازیم. از این رو، این دو مبحث هدف اصلی ما را در این پژوهش تشکیل می‌دهد. تحقیق حاضر از نوع پژوهش‌های بنیادی و نظری بوده و اطلاعات و مواد اولیه تحلیل به روش کتابخانه‌ای و با استفاده از کتب و مقالات علمی و همچنین وبگاه‌های معتبر و یا مرجع به دست آمده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که نظم ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست و یکم از قدرت بری و قدرت بحری به سوی قدرت بندری در حرکت است و در آینده کشوری که بنادر را کنترل می‌کند، حاکم جهان خواهد بود، زیرا در نظم در حال گذار کنونی، قدرت‌ها، به ویژه قدرت‌های نوظهور در آرزوی ابرقدرتی، هم برای کنترل هارتلند و هم برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی در سیستمی که بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی مبتنی بر حمل و نقل دریایی است، متکی بر مبادی جغرافیایی دیگری هستند که آن "بندر" نام دارد و متصل کننده دو پهنه جغرافیایی دریا و خشکی است. در واقع قدرت بندری، قدرتی است که هم بازیگر اصلی در دریاها، به ویژه حمل و نقل دریایی است و هم به خشکی نفوذناپذیر اوراسیا به عنوان سرزمین قلبی جهان (به واسطه بنادر) دسترسی و نفوذ دارد و کشور هژمون اصلی در سرمایه گذاری، نفوذ و کنترل بنادر جهان محسوب می‌شود.

کلیدواژه: بندر، نظریه‌های جغرافیای سیاسی، نظریه‌های ژئوپلیتیک، قدرت بندری

۱-مقدمه

از نظر تاریخی، بنادر دریایی از آنجا که دروازه‌های واردات و صادرات هستند، عامل مهمی در توسعه اقتصاد ملی بوده‌اند. همانطور که پروفیسور گاس می‌گوید: "عملکرد اقتصادی یک بندر این است که به تولیدکنندگان اصلی صادرات و مصرف کنندگان نهایی وارداتی که از آن استفاده می‌کنند، منفعت بخشد. با جهانی شدن و توسعه تدارکات و زنجیره‌های تأمین، نقش بندر برای یکپارچگی در نظام‌های تولید و توزیع گسترش یافته است. بنابراین، حکومت‌ها در سراسر جهان از سال ۱۹۸۰ در

تلاش برای بهبود بهره وری اقتصادی بندرهای دریایی هستند (X. Li, Zhang, Chen, & Huo, 2019: 1). در واقع بنادر به مثابه گره‌های ارتباطی و دروازه‌ای، علاوه بر اینکه نقش اصلی را در گردش تجارت جهانی که امروزه به سمت حمل و نقل دریایی چرخیده است، بازی می‌کنند، در بازی قدرت‌ها در گستره جغرافیایی جهان نیز کارت‌های بازی زیادی را در اختیار دارند. از این رو بنادر در نظم جهانی در حال گذار کنونی، دارای نقش‌های ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک هستند و قدرتهای جهانی نگاه ویژه‌ای به آنها در عرصه رقابت قدرتی قرن بیست و یکم دارند.

کانون بازی قدرت‌ها در گذشته از نظر اندیشمندان ژئوپلیتیک، گستره‌های وسیع دریایی، خشکی و حاشیه‌ای بود و این امر منجر به ارائه نظریه‌های قدرت دریایی، قدرت خشکی (هارتلند) و قدرت حاشیه‌ای (ریملند) گردید. امروزه با گسترش طرز تفکرات ژئواکونومیک در تقابل با تفکرات ژئواستراتژیک پیشین و گنجاندن فاکتورهای جغرافیایی با نقش و عملکرد اقتصادی در سیاست خارجی کشورها، بنادر به عنوان هارتلندهای ژئواکونومیک کشورهای ساحلی در عرصه تجارت گسترده دریایی، اهمیت ویژه‌ای یافته‌اند. از این رو کنترل بنادر به ویژه بنادر واقع شده در گره‌های ارتباطی و استراتژیک، برای قدرت‌ها و به ویژه قدرت‌های نوظهور در آرزوی ابرقدرتی، مانند چین و هند، یکی از مولفه‌های اصلی قدرت محسوب می‌شود، به گونه‌ای که این امر پتانسیل آن را دارد که بر توازن قدرت منطقه‌ای و جهانی تاثیراتی ژرف گذارد.

از آنجا که تاکنون پژوهشی در زمینه نقش بنادر در نظریه‌های ژئوپلیتیک و جغرافیای سیاسی صورت نگرفته است، هدف اصلی ما در این پژوهش، ضمن بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، ارائه نظریه قدرت بندری و تبیین مولفه‌های ۷ گانه آن می‌باشد.

۲- مبانی نظری

۲-۱- جغرافیای سیاسی بندر

بندر مکانی است که در آن خدمات پایانه‌ای به حاملان حمل و نقل مانند خطوط کشتیرانی، راه آهن و حمل بار ارائه می‌شود، نمونه‌هایی از خدمات حمل بندر عبارتند از: "پهلویی و پهلویی" کشتی و بارگیری و تخلیه محموله "به" کشتی‌ها و وسایل نقلیه و متقابلاً "از" آنها (Talley, 2009: 1). بنادر به عنوان نقاط همگرایی بین دو حوزه جغرافیایی (آب و خشکی) مطرح شده‌اند. در حالی که دامنه دریایی می‌تواند شامل پوشش جغرافیایی قابل توجهی در ارتباط با تجارت جهانی باشد، دامنه زمینی مربوط به منطقه و مکان بندر است (Rodrigue, J.; Notteboom, T., 2020: 1). رودریگو و نوت بوم معتقدند که بنادر در جغرافیای خود جاسازی شده‌اند و مکان آنها تحت تأثیر محدودیت‌های فنی مانند مشخصات دریایی، کاربران بندر، شبکه‌های حمل و نقل داخلی و شبکه‌های حمل و نقل دریایی قرار می‌گیرد (Rodrigue & Notteboom^b, 2020: 4). نقش ویژه جغرافیایی بنادر در تعریف داسگوپتا کاملاً مشهود است. وی بنادر را مکان‌های جغرافیایی-استراتژیکی می‌داند که در لبه‌های اقیانوس، دریاها، رودخانه‌ها یا دریاچه‌ها واقع شده‌اند. این مناطق برای تلقیح امکانات برای بارگیری و تخلیه بارهای کشتی ساخته شده‌اند (Dasgupta, S., 2019: 1).

از دیدگاه جغرافیای سیاسی، بنادر، به عنوان مولفه‌های سیاسی-فضایی واقع شده در گره‌های ژئواستراتژیک کشورهای ساحلی، در طول تاریخ سیاسی جهان، از مهمترین مولفه‌های مورد توجه کشورها بوده‌اند. آنها همچنین در عصر در هم تنیده فضا-زمان به عنوان دروازه‌های جهانی شدن معرفی می‌شوند. عمده عرصه تجارت جهانی از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد و بنادر حلقه‌های پیوند دهنده حمل و نقل دریایی محسوب می‌شوند، از این رو نقش و جایگاه بنادر به عنوان

دروازه‌های ورودی و خروجی و پل‌های ارتباطی این زنجیره تأمین، برای واحدهای سیاسی مستقل روی نقشه جغرافیای سیاسی جهان بسیار حائز اهمیت است.

جغرافیدانان سیاسی در متن آثار خود، برای بنادر اهمیت ویژه ای قائل شده‌اند اما هیچ پژوهشی به صورت مجزا در زمینه جغرافیای سیاسی بنادر صورت نگرفته است. از این رو به تعریفی که نگارندگان برای نخستین بار از جغرافیای سیاسی بنادر ارائه کرده‌اند، رجوع می‌کنیم: جغرافیای سیاسی بنادر عبارت است از مطالعه سیاست‌گذاری‌های صاحبان قدرت برای به کارگیری مطلوب بنادر، به عنوان قلب ژئواکونومیک کشور ساحلی و مهمترین حلقه پیوند دهنده اقتصاد بین الملل، برای دستیابی به توسعه و پیشبرد اهداف سیاسی-اقتصادی کشور (Ahmadi & Noorali, 2020:280) که از اثر متقابل مولفه‌های سه‌گانه استیت (بازیگر اصلی بنادر)، سیاست، و بندر (یک فضای جغرافیایی) پدید می‌آید.

۲-۲- ژئوپلیتیک بندر

بنادر با قرارگیری در موقعیت جغرافیایی ویژه با عملکرد دروازه‌ای، به عنوان هات‌اسپات‌های تجارت جهانی، از اهمیت فوق‌العاده‌ای در سیاست خارجی کشورهای جهان، به ویژه قدرتهای نوظهور در آرزوی ابرقدرتی در قرن بیست و یکم برخوردارند. از این رو از یک دیدگاه تخصصی، بندر را می‌توان گلوگاه حیاتی‌استراتژیک واقع در سرزمین‌های پیوند دهنده میان دریا و خشکی دانست که از یک سو کشور دارای بندر را از پیش رفتن به سوی آن‌تروپی (میرائی) در نظام جهانی نجات می‌دهد و از سوی دیگر، دارایی ژئوپلیتیکی این کشور محسوب می‌شود که کشورهای خشکی بست همسایه به آن وابستگی ژئوپلیتیکی دارند.

در تعریف نگارندگان از ژئوپلیتیک بندر، به عنوان گرایش موضوعی جدید در ژئوپلیتیک این گونه آمده است: ژئوپلیتیک بندر از روابط متقابل سه مولفه قدرت، بازیگران جهانی و بندر (به عنوان یک مولفه جغرافیایی) پدید می‌آید و عبارت است از: مطالعه اثرگذاری و اثرپذیری بنادر - به عنوان منابع جغرافیایی قدرت با موقعیت ژئواستراتژیک دروازه‌ای میان قدرتهای بری و بحری - بر استراتژی‌های ژئوپلیتیکی، دکترین‌های سیاسی-اقتصادی و تصمیم‌گیرندگان سیاست خارجی حکومت‌های ملت پایه، و متقابلاً از آنها (Ahmadi & Noorali, 2020: 355). از این رو قرار دادن بنادر به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستورکار سیاست خارجی کشورها می‌تواند توزیع جغرافیایی قدرت میان واحدهای سیاسی مستقل بر روی نقشه سیاسی جهان را به سود قدرت بندری که بر بنادر ژئواستراتژیک و دروازه ای جهان هژمونی دارد و خود نیز دارای بنادر برتر جهانی است، دگرگون سازد. قدرت بندری کشوری است که ۷ فاکتور اصلی جغرافیایی-سیاسی و ژئوپلیتیکی مرتبط با بنادر را در اختیار دارد. این ۷ فاکتور عبارت اند از: ۱-بنادر برتر، ۲-اپراتورهای برتر بندری، ۳-کنترل و هژمونی بر بنادر، ۴-شبکه‌های حمل و نقل دریایی، ۵-دسترسی به هارتلند، ۶-سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و استراتژی‌های بندری، و ۷-ابرهاهای بندری و جهان‌شهرهای بندری.

۳-روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع بنیادین و نظری است و روش جمع‌آوری داده‌ها در این پژوهش، اسنادی و کتابخانه‌ای و شیوه تحلیل اطلاعات نیز توصیفی - تحلیلی می‌باشد. ما در این تحقیق ابتدا نقش بنادر را در نظریه‌های جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک بررسی می‌کنیم و سپس نظریه "قدرت بندری: نظام نوین ژئوپلیتیک جهانی، از قدرت بری و بحری، به سمت قدرت بندری در حرکت است" را با بررسی ۷ مولفه ای که از مبانی نظری به آن رسیدیم، ارائه می‌دهیم: این مولفه‌ها عبارت

اند از: ۱- بنادر برتر، ۲- پراتورهای برتر بندری، ۳- کنترل و هژمونی بر بنادر، ۴- شبکه‌های حمل و نقل دریایی، ۵- دسترسی به هارتلند، ۶- سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و استراتژی‌های بندری، و ۷- ابرشهرهای بندری و جهان‌شهرهای بندری.

۴- یافته‌های تحقیق

۴-۱- بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک

بنادر به عنوان گستره‌های جغرافیایی با نقش دروازه‌ای و عملکرد سیاسی-اقتصادی خود، مورد توجه جغرافیدانان سیاسی و ژئوپلیتیسین‌های مطرح دنیا قرار گرفته‌اند. علی‌رغم این موضوع، تا کنون نظریه مجزایی از سوی آنها در این زمینه مطرح نشده است. از این رو ما سعی کرده‌ایم به نقش بنادر در بطن متون نظریه‌های مهم در حوزه جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک بپردازیم. آلفرد ماهان، از نخستین نظریه پردازان ژئوپلیتیک، نظریه قدرت دریایی (Mahan, 1898) خود را با تاکید ویژه بر نقش بنادر منتشر کرد. وی بیان داشت که جغرافیا یک محیط ثابت است که در آن استراتژی دریایی به عنوان یک فعالیت انسانی دینامیک، به شدت در حال گسترش می‌باشد. ماهان در طول فعالیت طولانی علمی خود، چارچوبی برای تجزیه و تحلیل ارزش‌ها و ویژگی‌های استراتژیک بنادر، بندرگاه‌ها، جزایر و آبراه‌های باریک ایجاد کرد (Holmes, 2014: 33) و نتوانست این مسئله را در مهمترین نظریه خود پنهان سازد.

ماهان قدرت دریایی را در مقایسه با قدرت زمینی سرنوشت سازتر می‌دانست. طبق این تئوری هیچ قدرت زمینی نمی‌تواند در برابر محاصره طولانی مدت قدرت دریایی مقاومت کند و سرانجام تسلیم می‌شود. این تئوری بر ساخت ناوگان جنگی و تجاری قوی همراه با توانایی کنترل مسیرهای مهم دریایی، پایگاه‌های دریایی- بندری و همچنین کنترل اسکله‌ها، بنادر و نقاط مسدود در سراسر جهان تأکید داشت (Roomi, 2012: 107). ماهان در نظریه خود برای موقعیت مکانی بالاترین اولویت را قائل بود و معتقد بود که بندرگاه‌های نزدیک به خطوط ارتباطی قاجاق، بنادر واقع در خطوط استراتژیک ساحلی به عنوان پایگاه‌های احتمالی با ارزش برای اشغال و همچنین نزدیکی به بنادر دریایی کشورهای دوست برای قدرت دریایی اهمیت ویژه‌ای دارد (Holmes, 2014: 34). وی معتقد بود یک بندر دریایی برای جلوگیری از حمله دریایی یا خشکی هنگام طرح ریزی تحرک قدرت دریایی به سمت خارج، به قدرت نظامی یا قابلیت دفاعی نیاز دارد. از این رو در زمان طرح ریزی قدرت دریایی برای گسترش قلمرو، ایجاد موازنه در زمینه آفند و پدافند به ارزیابی قابلیت دفاعی بنادر بستگی دارد (ibid: 35).

در مجموع نقش بنادر در این تئوری یک نقش ژئواستراتژیک دروازه‌ای و نظامی-دفاعی برای قدرت دریایی است که تامین امنیت قلمرو سرزمینی بنادر داخلی و کنترل بنادر خارجی در مناطق راهبردی و ایجاد پایگاه‌های نظامی در آنها می‌تواند تاثیر کلیدی در زمینه توزیع قدرت در صحنه جهانی داشته باشد. از این رو ماهان، کشورهای بدون دسترسی به بنادر متصل به آبهای آزاد در عرصه حمل و نقل و قدرت دریایی را محاصره شده از سوی قدرت دریایی که بنادر را کنترل می‌کند می‌دانست و در نهایت اصالت را به قدرت دریایی می‌داد.

ولکینسون نیز در زمینه استراتژی دریایی که بعدها مورد توجه مکیندر قرار گرفت، معتقد بود که انگلیس برای جنگ آماده نیست و این موضوع باید با سازماندهی مجدد نیروهای مسلح مورد توجه قرار گیرد. عقیده وی این است که وظیفه نیروی دریایی انگلیس در جنگ باید ابتکار عمل، حمله و از بین بردن نیروی دریایی دشمن باشد که اغلب با محاصره در بنادر داخلی آن صورت می‌گیرد (Blouet, 2005: 39, Dilke & Wilkinson, 1892: 41, Wilkinson, 1904: 438).

مکیندر در نظریه ژئوپلیتیکی خود تحت عنوان های محور جغرافیایی تاریخ (Mackinder, 1904) و هارتلند (Mackinder, 1919)، که مهمترین مدل فضایی از جهان نظام مند است، ناحیه محوری یا هارتلند را بخش بزرگی از خشکی های اوراسیا دانست که در چهارسوی آن هیچ بندری (متصل به آبهای اقیانوسی) به عنوان منبع جغرافیایی دسترسی قدرت دریایی به این ناحیه وجود ندارد. از این رو این ناحیه را غیرقابل نفوذ از سوی قدرت دریایی می دانست. در واقع می توان هارتلند را ناحیه محوری "بدون بندر" نامید.

مکیندر که نگران از دست دادن قدرت جهانی کشورش انگلیس، به عنوان یک قدرت دریایی بود، پس از دست دادن ۳ بندر جزیره اسپایک، بریهاون و لاف سوئلی، درست قبل از آغاز جنگ جهانی دوم (۱۹۳۸)، اظهار داشت که دو ورودی اول این بنادر رابط های کلیدی دفاع از خطوط دریایی ارتباطات در هنگام ورود به کانال سنت جورج است (Blouet, 2005: 132). او این مسائل را مرتباً برای حفظ هژمونی کشورش به صاحبان قدرت گوشزد می کرد.

پس از وی، اسپایکمن به نقد نظریه هارتلند پرداخت و اصالت را به سرزمین حاشیه ای داد که مابین دو فضای جغرافیایی خشکی و دریا است. وی کنترل کننده این ناحیه را کشور هژمون جهانی می دانست. اسپایکمن این ناحیه که کلید دستیابی به قدرت جهانی است را ریملند نامید (Cohen, 2014, 26). آرنولد و داگین معتقدند که در ژئوپلیتیک، ریملند جالب ترین بخش ساختار فضا است، زیرا در آن فضای دریا، فضای خشکی و فضای ساحلی وجود دارد و ریملند به عنوان فضای ساحلی متصل کننده خشکی و دریا است (Arnold & Dugin, 2018: 57). کشورهای ساحلی و سواحل و بنادرشان در این نظریه موقعیت مرکزی دارند که حائل میان دو گستره دریا و خشکی است. از نظر اسپایکمن، ریملند، کانون قدرت و نفوذ جهانی است (Hafeznia & Rabiee, 2014: 25). با این حال وی اصالت را به دریاها می داد و معتقد بود قدرت دریایی کلید استراتژی جهانی است (Ezati, 2017: 14).

کوهن در نظریه حلقه دریایی^۱ اهمیت فراوانی برای بنادر قائل است و آنها را متصل کننده حلقه می داند. وی معتقد است آنچه که در دهه های اخیر تعادل را از قاره گرایی به سمت دریایمایی تغییر داده است، رشد چشمگیر جمعیت، صنعت، خدمات و قدرت سیاسی در امتداد سواحل کشورها و بنادر آنها بوده است. در واقع این تغییر جغرافیایی، حلقه ای دریایی ایجاد کرده است که فضای داخلی قاره ای را احاطه کرده و بر آن تسلط دارد. این حلقه همچنین موقعیتی متقابل و متصل به ایالات متحده را در رابطه با بقیه قلمرو دریایی فراهم می کند - یک قلمرو ژئواستراتژیک که دو سوم آن، سطح زمین و آبهای آن را در بر می گیرد و یک سوم، جمعیت آن است (Cohen, 2014, 115). حلقه دریایی را می توان به عنوان "ایالات متحده چهار دریا" توصیف کرد: "اقیانوس اطلس، خلیج مکزیک، اقیانوس آرام و دریاچه های بزرگ" (از زمان افتتاح ۱۹۵۹ در جاده سنت لارنس). این مناطق ساحلی علی رغم برخی تفاوت ها، از نظر ویژگی های بسیار مهمی مانند جمعیت متراکم، درجه بالای شهرنشینی، تعداد زیادی بندر قابل استفاده و ارتباطات زمینی، دریایی و هوایی کاملاً یکپارچه و ... مشابه هستند. بهترین بندرهای طبیعی در امتداد سواحل مرتفع کوهستانی از شمال شرقی و اقیانوس آرام و جایی که دشت ساحلی به اقیانوس پیوسته است، وجود دارند، این بنادر از خلیج بازاریس تا رودخانه جیمز را در بر می گیرد. انتظار می رود تکمیل مجموعه سوم قفل های گسترده و عمیق تر کانال پاناما تا سال ۲۰۱۴، ظرفیت کانال را دو برابر کند. این کار کشتی های کانتینر دار غول پیکر را قادر می سازد از کانال استفاده کنند. بندرهای ساحل شرقی ایالات متحده از میامی، جکسونویل، ساوانا، چارلستون، نورفولک و نیویورک / نیوجرسی و همچنین هوستون، همه در حال توسعه و تعمیق هستند تا برای این تجارت رقابت کنند،

¹ Maritime Ring

چین سهم غالبی در این تجارت دارد. در حال حاضر لس آنجلس و لانگ بیچ که بندرهای خود را برای رسیدگی به کشتی‌های غول پیکر گسترش داده‌اند، ۴۰ درصد تجارت کانتینر را تشکیل می‌دهند. جابجایی قابل ملاحظه این تجارت به خارج از ساحل غربی باعث کاهش ترافیک سنگین زمینی و حمل و نقل ریلی می‌شود که اکنون کالاهایی را از چین و حاشیه اقیانوس آرام به داخل کشور و سواحل شرقی ایالات متحده می‌آورد و باعث کاهش هزینه‌های انرژی و آلودگی همراه می‌شود. تمام ایالات، درون حلقه دریایی مناطقی دارند که مستقیماً به اقیانوس‌های آزاد پیوسته است، و بیش از ۸۰ درصد جمعیت ۳۱۷ میلیون نفری کشور و سهم بیشتری از جمعیت شهری این کشور را تشکیل می‌دهند. از ده ایالت که بیشترین رشد مطلق جمعیت را طی دو دهه گذشته داشته‌اند، ۹ ایالت، جزء حلقه دریایی هستند و بزرگترین کلانشهرها، حاوی بندرهای حلقه دریایی هستند. این که بندر لس آنجلس-لانگ بیچ، ۴۰ درصد تجارت خارجی ایالات متحده را کنترل می‌کند، نشان دهنده نقش تجارت شفاف در متعادل سازی اهمیت دو اکیومینی^۲ آمریکایی است (Cohen, 2014, 115). با یک جمع بندی از نظریه کوهن می‌توان به این نتیجه رسید که بنادر مولفه‌های جغرافیایی کلیدی برای اتصال حلقه‌ها هستند. در واقع بنادر، نقش ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی را در شهرنشینی، کلانشهرها و شهرهای جهانی، حمل و نقل و تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی در این حلقه بازی می‌کنند (Pishgahifard & Noorali, 2021).

حافظنیا در نظریه گسل‌های ژئواستراتژیک فعال جهان معتقد است که دو گسل بزرگ ژئواستراتژیک در مقیاس کروی و در غرب و شرق اوراسیا شکل گرفته است که به نظر می‌رسد سرچشمه سیاست‌های کنونی جهان باشند. وی از این دو گسل به گسل شرقی و گسل غربی تعبیر می‌کند. گسل شرقی در سطح اتصال خشکی اوراسیا با اقیانوس کبیر قرار دارد. بازیگران اصلی طرفین این گسل، دولت‌های چین، روسیه (در نیمکره شرقی) و آمریکا (در نیمکره غربی) می‌باشند. حافظنیا معتقد است این فضای جغرافیایی که مجموعه متعددی از سواحل، جزایر، بنادر، تنگه‌ها و غیره را در بر می‌گیرد، به لحاظ ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک برای دو کشور چین و روسیه حیاتی بوده و از اهمیت فوق‌استراتژیک برخوردار است. بنابراین می‌تواند توسط ایالات متحده (رهبر استراتژی بحری)، به عنوان یک چالش جغرافیایی و ژئوپلیتیکی بر علیه چین و روسیه (رهبران استراتژی بری) بکارگیری شود. از این رو دسترسی، کنترل و امنیت این فضای جغرافیایی در اقیانوس هند و کبیر شامل سواحل، بنادر صادراتی و وارداتی، جزایر و مسیرهای خطوط کشتی و غیره برای چین اهمیت فوق‌العاده ژئواکونومیک دارد. در مقابل گسل غربی که در سطح اتصال قاره‌های اوراسیا، اروپا و آفریقا قرار دارد، مجموعه‌ای از عوارض جغرافیایی مانند جزایر، تنگه‌ها، دریاها، بنادر و آبراهه‌ها و ... را در بر می‌گیرد و از نظر بازیگران جهانی و منطقه‌ای واجد ارزش‌های ژئواستراتژیک است. بازیگران اصلی این گسل عبارتند از: آمریکا، اتحادیه اروپا و انگلیس از یک سو به عنوان مجموعه استراتژی بحری و روسیه و متحدین سنتی آن به عنوان مجموعه استراتژی بری از سوی دیگر. برای روسیه، اهمیت بنادر، به ویژه بنادر آب‌گرم شبه جزیره کریمه و بندر سواستوپل، سواحل، مانند سواحل بالتیک و سوریه و همچنین جزایر، مانند جزایر کوریل در این گسل فوق‌استراتژیک است. این مکان‌ها برای تضمین قدرت مانور ژئواستراتژیک روسیه در پیرامون خود و مقابله با ایالات متحده به عنوان رهبر استراتژی بحری از اهمیت بسیاری برخوردار است (Ahmadi, 2017: 475-489, Hafeznia, 2017: 109-119).

^۲ کوهن معتقد است، از آنجا که اکیومینی (ecumene) پیشرفته‌ترین بخش حکومت از نظر اقتصادی و همچنین پرجمعیت‌ترین بخش آن است، معمولاً مهمترین ناحیه سیاسی کشور محسوب می‌شود.

علاوه بر نظریه های ژئوپلیتیک، بنادر در نظریه های جغرافیای سیاسی نیز حائز اهمیت اند. ویتسلی، از جغرافیدانان سیاسی پیشرو، در نظریه تاثیر قدرت مرکزی بر چشم انداز که در قرن بیستم مطرح شد، عنوان می دارد که ساخت بنادر و بندرگاه ها، به همراه دیگر مولفه ها مانند: دانشگاه، پاسگاه های انتظامی و آژانس های دولتی، همگی نماد آثار فضایی قدرت حکومت مرکزی هستند که چهره سرزمین و کاربری آنرا تغییر می دهند-85 (Whittlesey, 1935: 563-565, Whittlesey, 1939).

95)

پیتر هاگت در نظریه هایپوتتیکای خود که ۱۲ منبع تنش جغرافیایی کشور فرضی را بیان می کند، دسترسی کشورهای خشکی بست به بنادر سرزمین های کشور مجاور را نخستین و مهمترین دغدغه کشور فرضی می داند. وی عنوان می دارد که کشور خشکی بست، علی رغم عدم دسترسی به اقیانوسها، باید مواد خام خود را از طریق بنادر به بازارهای آنسوی دریاها برساند و برای این امر نیازمند دسترسی به یک دالان فضایی از کشور همسایه است (Hagget, 2000: 373).

والراشتاین از دیگر کسانی است که در متن نظریه های خود همواره از نقش ویژه بنادر یاد می کند. وی در نظریه نظام های جهانی خود که سپس، تیلور آنرا وارد جغرافیای سیاسی کرد، عنوان داشت که اقتصاد جهانی از شبه جزیره ایبری آغاز شد و نظام جهانی اولیه اروپا شامل اروپای غربی، اروپای شرقی و بخشهایی از آمریکای جنوبی و مرکزی بود که تحت کنترل تمدن شبه جزیره ایبری در آمده بود. مابقی جهان مناطق پیرامونی هستند که شامل حلقه بنادر پرتغالی در اطراف اقیانوس هند و اقیانوس آرام است که به تجارت کالاهای لوکس مربوط بودند (Taylor & Flint, 2018: 20). همچنین والراشتاین، از نقش بنادر در نظریه مرکز-پیرامون خود نیز غافل نشده است. والراشتاین در بخش پیرامونی نظریه خود، صحنه های سیاسی ۱۵ عرصه مجزا را شناسایی کرد که در آنها فعالیت استعماری در پیرامون رخ داده است. یکی از صحنه های کلیدی در این ساختار، بنادر آفریقا بود که اوج نهایی تجارت بدنام مثلثی اقیانوس اطلس را تشکیل می داد. این تجارت و ارزش اضافی حاصل از آن، زمینه ساز رقابت استعماری آن دوران شد (ibid, 102-103).

تیم مارشال، جغرافیدان و روزنامه نگار مطرح آمریکایی در نظریه زندانیان جغرافیا که در دهه اخیر مطرح شد، معتقد بود که همه رهبران سیاسی جهان محدود به جغرافیا هستند. حق انتخاب آنها توسط کوه ها، رودخانه ها، دریاها، بنادر و ... که همگی گستره هایی از فضای جغرافیایی هستند، محدود می شود. برای مثال، روسیه کشوری است که در جغرافیای خود زندانی است و بنادر آب گرم را منابع جغرافیایی برای ورود به آب های آزاد می داند. برای درک رهبران روسیه برای دستیابی به بنادر، در نظر گرفتن این نکته ضروری است که روسیه برای داشتن یک قدرت جهانی، باید یک نیروی دریایی داشته باشد و اگر بنادر آن شش ماه از سال را یخ بزنند، باید به بندر آب گرم دسترسی داشته باشد. از این رو، الحاق کریمه و بندر سواستوپل تنها گزینه برای پوتین بود (Marshall, 2015: 1-367). این درک ژئوپولیتیک مارشال را می توان متأثر از توصیه های پتر کبیر مبنی بر ضرورت دستیابی روسیه به بنادر آب گرم (Cohen, 2014: 223) دانست.

۴-۲- قدرت بندری: نظام نوین ژئوپلیتیک جهانی، از قدرت بری و بحری، به سمت قدرت بندری در حرکت است.

روزی استاد بزرگ استراتژی دریایی و ژئوپلیتیک، در یادار آلفرد ماهان، در نظریه قدرت دریایی، کنترل و تسلط بر دریاها را به معنای هژمونی بر جهان می دانست و معتقد بود کشور هژمون دریایی رهبر جهان است (Iliopoulos, 2009: 5). وی موقعیت جغرافیایی، وسعت و جمعیت یک کشور را بر توانایی آن کشور در تبدیل شدن به یک قدرت دریایی بزرگ تاثیرگذار می دانست (Gallaher and Other, 2009: 87). ژرmond معتقد است که این عوامل مستقیماً با جغرافیا و ژئوپلیتیک در ارتباط است (Germond, 2015: 19). حدود سه قرن قبل از ماهان نیز، سر والتر رالی معتقد بود: کسی که

بر دریا حکمروایی می‌کند، بر تجارت غالب است، و کسی که ارباب تجارت جهان است، پروردگار ثروت‌های جهان است (Iliopoulos, 2009: 5).

پس از ماهان، مکیندر، پدر ژئوپلیتیک جهان در نظریه "محور جغرافیایی تاریخ" در سال ۱۹۰۴ که بعد ها آنرا تحت عنوان هارتلند یا سرزمین قلبی در سال ۱۹۱۹ جاودانه کرد (Muir, 1975: 193)، معتقد بود که پیشرفت‌های فناوری به ویژه در زمینه راه آهن، قدرت خشکی را در مقابل قدرت دریایی بریتانیا به وجود آورده که محور آن موقعیت دژ مانند آسیای مرکزی است. مکیندر معتقد بود که منابع انسانی و مادی قاره اوراسیا است که مسیر تاریخ را تعیین می‌کند (Balsiger, 2018: 5). وی کشور مسلط بر هارتلند که در قلب قسمت عمده ای از خشکی اوراسیا واقع شده است (Jones, Jones, & Woods, 2004: 6) را بر جزیره جهانی و در نهایت بر جهان مسلط می‌دانست (Glassner, 1993: 226). اما اکنون و در نظام جهانی در حال گذار کنونی، قدرت‌های نوظهور در استراتژی‌های ژئوپلیتیکی و دکترین‌های سیاسی-اقتصادی خود، هم برای کنترل هارتلند و هم برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی در سیستمی که بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی مبتنی بر حمل و نقل دریایی است، متکی بر مبادی جغرافیایی دیگری هستند که آن "بندر" نام دارد و متصل کننده دو پهنه جغرافیایی دریا و خشکی است. بنادر، به عنوان مولفه‌های سیاسی-فضایی واقع شده در گره‌گاه‌های ژئواستراتژیک ورودی و خروجی کشورهای ساحلی که اقتصاد داخلی را به اقتصاد بین الملل پیوند می‌زنند، در طول تاریخ سیاسی جهان، از مهمترین علل و اهداف اختلافات ارضی-مرزی، توسعه سرزمینی، اشغال و کشور گشایی، امنیت قلمرو و دسترسی کشورهای خشکی بست به دریاها بوده‌اند و هم اکنون نیز در عصر در هم تنیده فضا-زمان مورد نظر هاوری، از آنجا که مهمترین مبادی جغرافیایی حمل و نقل دریایی به شمار می‌روند، به عنوان دروازه‌های جهانی شدن شناخته می‌شوند. در واقع از آنجا که این مولفه‌های ژئوپلیتیکی، ارتباط‌دهنده دو حوزه جغرافیایی "خشکی" و "دریا" هستند که همواره در طول تاریخ جغرافیای سیاسی، با عنوان‌های قدرت‌بری و قدرت‌بحری کانون‌های قدرت معرفی می‌شدند، امروزه توجه استراتژیست‌ها، نظریه پردازان و دولتمردان قدرت‌های جهانی و نوظهور، از جمله چین و هند را به خود جلب کرده‌اند، به گونه ای که در دکترین‌های سیاسی-اقتصادی و استراتژی‌های ژئوپلیتیکی این کشورها، بنادر به عنوان منابع جغرافیایی قدرت خودنمایی می‌کنند. در واقع قدرت بندری در نظم سیال قرن حاضر، قدرتی است که هم بازیگر اصلی در دریاها، به ویژه حمل‌ونقل دریایی است و هم به خشکی نفوذ ناپذیر اوراسیا به عنوان سرزمین قلبی جهان (به واسطه بنادر) دسترسی و نفوذ دارد و کشور هژمون اصلی در سرمایه گذاری، نفوذ و کنترل بنادر جهان محسوب می‌شود. علاوه بر این قدرت بندری، خود نیز دارای ابرشهرهای بندری و برترین، بزرگترین و پرتردد ترین بنادر جهان است و بنادر را به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار عملیاتی سیاست خارجی خود قرار می‌دهد. از این رو می‌توان گفت در نظم ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست و یکم، کسی که بنادر را کنترل می‌کند و بر آنها تسلط دارد، هم بر دریاها و هم بر خشکی دژمانند هارتلند، که در گذشته از سوی قدرت دریایی نفوذ ناپذیر می‌نمود، حکمروایی می‌کند و کسی که بر دریاها و هارتلند حاکم باشد، قدرت دریایی، قدرت بری و در مجموع قدرت بندری است و حاکم کل جهان خواهد بود.

این شرایط سبب شده است که بنادر، به عنوان صحنه بازی قدرت ها، به خصوص قدرت‌های نوظهور قرن بیست و یکم در صفحه شطرنج ژئوپلیتیکی جهان شناخته شوند. از این رو، دستیابی و کنترل بنادر برای واحدهای سیاسی مستقل بر روی نقشه

سیاسی جهان به یکی از مولفه‌های اساسی قدرت، مخصوصاً قدرت اقتصادی در نظام ژئوپلیتیک نوین جهانی که به گفته لوتواک از رویه نظامی به سمت ژئواکونومی حرکت می‌کند^۳، تبدیل شده است.

با یک دید ترکیبی در زمینه توزیع قدرت در جهان به این حقیقت خواهیم رسید که اهمیت ژئوپلیتیکی بنادر و زیر شاخه‌های آن، یعنی ژئواستراتژی، ژئوکالچر، ژئوپاسفیک و به ویژه ژئواکونومی، می‌تواند چرخه قدرت جهان (به ویژه قدرت اقتصادی) را در تمامی مقیاس‌ها به سود کشور هژمون بندری متحول نماید. از این رو؛ بازی بزرگ جدید با محوریت بنادر در قرن جدید شکل گرفته است و چین، روسیه، ایالات متحده و هند بازیگران پیشرو در رقابت ژئوپلیتیکی در منطقه آسیای مرکزی به عنوان "محور جغرافیایی تاریخ" هستند. این قدرت‌های ۴ گانه در منطقه‌ای رقابت می‌کنند که برای توازن جهانی قدرت بسیار حیاتی است، از این رو، تحلیلگران ژئوپلیتیکی آن را بازی بزرگ جدید نامیدند. از میان این ۴ قدرت رقیب، ۳ کشور آمریکا، چین و هند به صورت مستقیم به این منطقه دسترسی ندارند و بنادر، مطلوب‌ترین راه ممکن برای دستیابی به هارتلند هستند. از میان این ۴ کشور، هند و چین، قدرت‌های نوظهور در نظم جهانی قرن بیست و یکم، استراتژی‌های بندری را برای دستیابی به قدرت جهانی در پیش گرفته‌اند؛ به طوری که ژئوپلیتیک جدید چین، براستراتژی ساخت رشته مروریدی از بنادر در طول خطوط ژئوپلیتیک ساحلی اقیانوس هند در چارچوب دکترین ظهور مسالمت آمیز استوار است و استراتژی ژئوپلیتیکی هند در عصر جدید، دسترسی به هارتلند از طریق بنادر است. امارات نیز که در پی بر هم زدن توازن قدرت در منطقه شکننده خاورمیانه به سود خود است، استراتژی‌های بندری را دنبال می‌کند و سرمایه‌گذاری‌های بسیاری را از طریق اپراتور قدرتمند بندری خود، دی پی ورلد، در بنادر آفریقایی به منظور کنترل و هژمونی بر آنها انجام داده است.

در اینجا برای شناخت قدرت برتر بندری جهان، ۷ مولفه موثر در قدرت بندری که در مبانی نظری به آن‌ها اشاره شد را بررسی می‌کنیم:

۴-۲-۲- مولفه‌های موثر در قدرت بندری

۱- بنادر برتر (تحرک و پویایی بنادر)

یکی از مولفه‌های قدرت بندری، دارا بودن پرتددترین و برترین بنادر جهان است که نشان دهنده اتکای اقتصاد ملی به بنادر و حمل و نقل دریایی است. بنادر شانگهای (چین)، سنگاپور (سنگاپور)، نینگبو شوژن (چین)، شنژن (چین)، گوانگژو (چین)، بوسان (کره)، شینگدائو (چین)، هنگ کنگ (چین-هنگ کنگ)، تیانجین (چین)، جبل علی - دبی (امارات) به ترتیب رتبه‌های اول تا دهم را میان بنادر جهان را به خود اختصاص داده‌اند. این رتبه بندی بر اساس داده‌های ۳ سال گذشته لویدلایست (Lloyd's list, 2018, 2019, 2020, Jones, 2018).

تمام بنادر برتر جهان، به استثنای جبل علی، در منطقه آسیای شرقی واقع شده‌اند. هیچ بندری از قاره آمریکا، اقیانوسیه و اروپا در این رتبه بندی جایی ندارند و این خود نشان از آن دارد که ثقل قدرت ژئواکونومیک بندر پایه، در آسیا و به ویژه آسیای شرقی متمرکز شده است. بنابراین ممکن می‌نماید که پس از حدود ۵ قرن و در جهانی که بیش از ۸۰ درصد تجارت بین‌المللی متکی بر حمل و نقل دریایی بندرپایه است، ثقل قدرت جهانی به سمت شرق گرایش پیدا کند. سهم چین در رتبه

^۳ ادوارد لوتواک در سال ۱۹۹۰، نظریه از ژئوپلیتیک به ژئواکونومی را ارائه داد (Luttwak, 1990).

بندی برترین بنادر جهان، با احتساب هنگ کنگ^۴، ۷ بندر است. این حقیقت نشان از آن دارد که چین در حال قدرتیابی بر پایه فاکتورهای ژئوگنومیک در صحنه جهانی است.

نکته قابل توجه در این رتبه بندی، حضور بندر جبل علی امارات در منطقه شکننده خاورمیانه بین ۱۰ بندر برتر جهان است. در حالی که هیچ بندری از حلقه‌های اتحادیه اروپا و نفتا در بین برترین بنادر جهان جای ندارند. این امر یکی از نشانه‌های ظهور امارات در آینده ای نزدیک به عنوان قدرت منطقه ای با تکیه بر بنیان‌های ژئوگنومیک است که از پشتیبانی غول اپراتور بندری-دی پی ورلد-برخوردار است.

برترین بندر اروپا، بندر روتردام هلند، معروف به دروازه اروپا است و برترین بندر آمریکا، لوس آنجلس-لانگ بیچ است که چهل درصد از تجارت خارجی آمریکا را کنترل می‌کنند. برترین بندر ایران بندر شهید رجایی است که با وجود پتانسیل‌ها و مزیت‌های فراوان و واقع شدن در هارتلند ترانزیتی-کریدوری جهان (ایران) نتوانسته است در سطح منطقه ای و بین‌المللی رتبه خوبی را کسب کند و جایگاه ۶۹ جهان را در اختیار دارد (Lloyd's List, 2018, Jones J., 2018).

۲- اپراتورهای برتر بندری

از دیگر مولفه‌های قدرت بندری، دارا بودن برترین اپراتورهای بندری جهان است. در رتبه بندی برترین اپراتورهای بندری جهان در سال ۲۰۱۸ (lloydlist, 2018)، اپراتور بندری Cosco Shipping چین جایگاه نخست را دارد. این اپراتور به طور پیوسته حضور خود را در صحنه جهانی گسترش می‌دهد و تقریباً در همه بازارهای اصلی جایگاه قابل توجهی دارد. اپراتور چینی HPH در رتبه دوم قرار دارد و انتظار می‌رود یکی از مهمترین بخشهای "ابتکار یک کمربند، یک جاده" باشد، زیرا بیش از ۳۰ بندر در مسیرهای این طرح ابتکاری، توسط چین برای سرمایه گذاری HPH در آنها در نظر گرفته شده است. سومین اپراتور بندری برتر جهان، اپراتور PSA Group سنگاپور می‌باشد که ردپای جهانی خود را در بیش از ۵۰ ترمینال ساحلی، داخلی و ریلی در ۱۷ کشور افزایش داده است. پس از سه اپراتور آسیای شرقی، نوبت به اپراتور DP WORLD امارات، دیگر غول اپراتوری جهان می‌رسد. این شرکت با استفاده از پول نقد، که دارای مجموعه ای از نزدیک به ۸۰ پایانه دریایی است، به گسترش حوزه نفوذ خود در قاره های آفریقا و اروپا ادامه می‌دهد. پنجمین اپراتور بندری برتر جهان، CM Ports چین است که در پروژه‌های بندری جدید در سطح جهان سرمایه گذاری کرده و یک قهرمان اصلی در پس پرده طرح یک کمربند یک جاده است. این اپراتور در حال حاضر نزدیک به ۴۰ ترمینال در سطح جهانی با نام خود دارد. ششمین اپراتور برتر، APM Terminals هلند است. این شرکت ۷۴ مورد تاسیسات بندری و ترمینال را در ۴۰ کشور در پنج قاره جهان در اختیار دارد. اپراتورهای برتر بعدی به ترتیب: Yilport Holdings ترکیه، SIPG چین، ITSI فیلیپین و TIL هلند هستند (lloydlist, 2018).

نکته قابل توجه در این رتبه بندی، اپراتورهای چینی هستند که رتبه‌های اول و دوم را تصاحب کرده‌اند و در مجموع ۴ اپراتور چینی در بین ۱۰ اپراتور بندری برتر جهان حضور دارند. دیگر نکته قابل توجه، سهم عظیم آسیا از اپراتورهای برتر و حضور دو اپراتور قدرتمند از خاورمیانه است، این در حالی است که هیچ اپراتوری از قاره آمریکا در این رتبه بندی جای ندارد.

^۴ هنگ کنگ یک واحد سیاسی مستقل (کشور) نیست بلکه یک منطقه اداری ویژه از چین است که ساختار سیاسی-اقتصادی خود را دارد.

۳- سرمایه گذاری، کنترل و هژمونی بر بنادر

یکی دیگر از مولفه‌های قدرت بندری، سرمایه گذاری، کنترل و هژمونی بر بنادر ژئواستراتژیک جهان است. چین در این مولفه نیز قدرت بی چون و چرای جهانی است و جای پای خود را در نقاط استراتژیک و دروازه‌ای جهان با سرمایه گذاری‌های کلان و بلند مدت در بنادر ژئواستراتژیک به منظور هژمونی بر آنها محکم می‌کند. چین سرمایه گذاری در بنادر جهان را یک طرح صرفاً اقتصادی می‌داند که در جهت ظهور مسالمت آمیز در جهان کنونی باید به آن نگرسته شود، در مقابل ایالات متحده گسترش حوزه نفوذ چین را در گره‌گاه‌های دریایی، طرحی برای قدرت یابی این کشور و تغییر توازن قدرت در جهان در حال گذار پس از فروپاشی شوروی می‌داند.

قدرت چین و گول‌های اپراتور بندری آن علاوه بر سرمایه گذاری در آسیا، آفریقا و اروپا، دامنه نفوذ خود را تا بزرگ‌ترین بنادر ایالات متحده آمریکا نیز افزایش داده‌اند. آلبرت، محقق وبسایت دیپلمات معتقد است که بیشتر تمرکز چین بر بنادر کشورهای در حال توسعه مانند مراکز هامبانوتا از سریلانکا یا گوادر پاکستان است (Albert, 2019). برخی دیگر از محققان ژئوپلیتیک نیز نشان می‌دهند که چگونه اهداف امنیت اقتصادی چین در ترکیب با تغییر ساختارهای ژئوپلیتیکی منجر به سرمایه گذاری خارجی در بنادر کشورهایمانند پاکستان و یونان شده است (Iftikhar & Zhan, 2020: 1). اما واقعیت این است که پکن در حال گسترش سرمایه گذاری در توسعه و بهره برداری از بنادر تجاری در سراسر جهان است، نه فقط در آسیا و آفریقا، بلکه در نقاط دورتر از اروپا و قاره آمریکا (Albert, 2019). در این زمینه اکونومیست می‌گوید: استراتژیست‌های آمریکایی بر این باورند که چین ناوگان گنجینه‌ای مدرن از جمله پیشنهادات ساخت بنادر، که زمینه را برای استقرار کشتی‌های جنگی در آینده فراهم می‌کند، برای ما ارسال می‌کند (Economist, 2020). به گفته کارشناسان ژئوپلیتیک، تجارت صادرات و وارداتی بنادر آمریکا، به دلیل اینکه چین جای پای سرمایه گذاری خود را در سراسر جهان تقویت می‌کند، در معرض آشفتگی است (Gallagher, 2019: 1). از جنجالی‌ترین اقدامات چین برای سرمایه گذاری در بنادر جهان، سرمایه گذاری در بندر لانگ بیچ، یکی از دو بندر برتر ایالات متحده است. سالها اپراتور (OOIL) مستقر در هنگ کنگ، بندر لانگ بیچ کالیفرنیا را در اختیار داشت. اما در سال ۲۰۱۹، این شرکت از فروش ۱/۸ میلیارد دلاری دارایی‌های خود در بندر لانگ بیچ خبر داد. این فروش در میان فشارهای ناظران ایالات متحده با توجه به نگرانی‌های امنیت ملی انجام شد (Albert, 2019). پس از آن، بنادر ایالات متحده از دولت ترامپ خواستار معافیت از تعرفه‌های چین شده‌اند. بارتولومئو هشدار داد: "من فکر می‌کنم وابستگی ما به کشوری که لزوماً ما را به عنوان یک دوست نمی‌بیند، در دسر ساز است. وی افزود چین می‌تواند از این اهرم فشار برای دستیابی به منافع دیپلماتیک و سیاسی و "بستن بنادر ما" استفاده کند (Gallagher, 2019: 1).

علاوه بر این در سال ۲۰۰۶، دی پی ورلد، اپراتور بندری قدرتمند وابسته به شیخ نشین‌های امارات، پیشنهاد سرمایه گذاری در ترمینال دریایی آمریکای شمالی و ۵ بندر ایالات متحده را مطرح کرد، کنگره مانع این قرارداد شد، زیرا نگرانی در مورد سرمایه گذاری خارجی در بنادر ایالات متحده به شدت تب و تاب گرفته بود. سرانجام DP World پیشنهاد خود را پس گرفت (Dupin, 2018: 1). این مسئله نشان از آن دارد که قلب تجاری ابر قدرت توسط کشور کوچکی از منطقه خاورمیانه به چالش کشیده شده است.

از اقدامات اساسی دی پی ورلد، غول جهانی تصدی بندر، سرمایه گذاری‌های متعدد در بنادر قاره آفریقا است. اقدامات بندری ابوظبی در آفریقا به دنبال از بین بردن حضور ایران در منطقه باب المندب، به ویژه در اریتره، و مقابله با قاچاق سلاح به یمن و به دنبال نزاع دیپلماتیک با جیبوتی و پایان سرمایه گذاری در این کشور اتفاق افتاد. اقدامات قطر و ترکیه نیز در سرمایه گذاری و تاسیس پایگاه در بنادر شاخ آفریقا، به دنبال اقدامات امارات و توازن قدرت در خاورمیانه صورت گرفت (Cafiero & Ćok, 2020: 8).

با وجود اقدامات برخی کشورها در زمینه سرمایه گذاری‌های کلان خارجی در بنادر مهم جهان، در مجموع چین بزرگترین کشور جهان در زمینه سرمایه گذاری در بنادر است (Merk, 2017: 73). بارتولومئو با استناد به داده‌های موجود نشان می‌دهد که حداقل دو سوم ۵۰ بندر برتر کانتینری جهان متعلق به چینی‌ها هستند و یا توسط سرمایه گذاری‌های چینی پشتیبانی می‌شوند (Gallagher, 2019: 1).

۴- شبکه‌های حمل و نقل دریایی

در شرایط اقتصاد بین‌المللی کنونی، اقیانوس‌ها و دریاها شروع به ایفای نقش اساسی در تعادل ژئوپلیتیکی قدرت بین کشورهای ساحلی کرده‌اند (Marroni & Asmus, 2013: 1051). در واقع در عصر جهانی شدن و جامعه ارتباطی آن، جایی که همه چیز به هم نزدیک تر شده و به نظر می‌رسد مسافت‌ها ناپدید می‌شوند، انبوه آب بین قاره‌ها ارزش استراتژیکی را که همیشه داشته است از دست نداده است (Bronte Barea, 2017: 363). بلکه برعکس نگاه کشورها از حمل و نقل خشکی پایه به سمت حمل و نقل دریایچه پرچیده است، زیرا امروزه بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی با استفاده از مبادی ورود و خروج بندری انجام می‌شود. از این رو حمل و نقل دریایی محور اصلی اقتصاد جهانی است (Vince, 2003: 11) و هم در بهره‌برداری و هم در مالکیت یک صنعت کاملاً جهانی محسوب می‌شود (Rodrigue, J., 2010: 3).

از نظر تاریخی، دریاها به همان اندازه که کانال توسعه انسانی بوده‌اند، ابزار تسلط ژئوپلیتیکی نیز بوده‌اند. تصادفی نیست که قدرتهای بزرگ جهانی در چند قرن اخیر نیز قدرتهای دریایی بزرگی بوده‌اند. هیچ چیز حاکی از آن نیست که ژئوپلیتیک دریاها در آینده از اهمیت حیاتی متوقف شود (Bronte Barea, 2017: 363). از این رو می‌توان ساخت و طراحی شبکه‌های حمل و نقل دریایی را از ارکان قدرت بندری دانست. در این زمینه استراتژی‌های مختلفی از سوی کشورها طرح‌ریزی شده است، اما به طور یقین می‌توان استراتژی جاده ابریشم دریایی چین که یکی از دو مولفه طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده این کشور است (Sarker, Hossin, Yin, , & Sarkar, 2018: 624) را مهمترین استراتژی حمل و نقل دریایی جهان دانست که حوزه گسترده‌ای از جغرافیای جهان را در بر می‌گیرد. این طرح ابتکاری که از سوی چینینگ در سال ۲۰۱۳ مطرح شد (Li, et al, 2021: 1)، این پتانسیل را دارد که از طریق ساخت پروژه‌های زیربنایی بهم پیوسته از جمله بنادر، بزرگراه‌ها، راه آهن و خط لوله، چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی را متحول نماید (Blanchard & Flint, 2017: 223). این ابتکار همچنین به عنوان وسیله‌ای برای افزایش نفوذ چین در شرق و جنوب شرقی آسیا تفسیر شده است و این امر تأثیراتی در رقابت ژئوپلیتیکی با ایالات متحده دارد (Flint & Zhu, 2018: 1). پروژه دریایی این ابتکار، مجموعه‌ای از بنادر سواحل جنوبی اوراسیا، از سواحل شرقی چین، تا جنوب و جنوب شرق آسیا، ایران، شبه جزیره عربستان، ترکیه تا سواحل جنوبی قاره اروپا را در بر می‌گیرد (Portpress, 2016). همین‌گس معتقد است که جمهوری خلق چین در تلاش است تا از طریق این ابتکار، به صورت تدریجی نظم جهانی را به سود خود دگرگون سازد (Hemmings, 2020: 1).

علیرغم تردیدات ژاپن و ایالات متحده نسبت به قدرت یابی چین در نظام جهانی از طریق ابتکار یک کمربند یک جاده، چین ادعا می‌کند که هدفی برای اعمال نفوذ سیاسی و نظامی ندارد و این ابتکار عمل فقط برای تقویت درک اقتصادی و فرهنگی بین ملل طراحی شده است (Tweed, 2019: 2). این طرح هرچند با چالش‌هایی از سوی قدرت‌های رقیب، از جمله طرح‌های کریدوری جاده ابریشم نوین آمریکا و اروپا، طرح مائوسام هند، طرح شمال-جنوب سه کشور هند، ایران، روسیه و ... مواجه شده است، به نظر می‌رسد قدرتمندترین استراتژی حمل و نقل دریایی است که قسمت عظیمی از بنادر استراتژیک جهان و مسیرهای اقیانوسی را درگیر می‌کند. از اینرو طرح کلان چین (یک کمربند یک جاده) شامل هردو مسیر دریایی و زمینی را می‌توان یک عمل استراتژیک کلیدی در راستای تقویت قدرت بندری خود دانست که سعی دارد نظم کنونی جهان را دچار چالش ساخته تا از طریق طرح‌های کریدوری و بنادر، به عنوان متصل کننده دو پهنه دریایی (جاده ابریشم دریایی) و خشکی (کمربند اقتصادی جاده ابریشم) بر هر دو گستره جغرافیایی جهان تسلط و نفوذ پیدا کند.

۵- دسترسی به هارتلند

خشکی عظیم اوراسیا به خصوص آسیای مرکزی همواره برای قدرت‌های بزرگ، صحنه کشمکش و درگیری‌های ژئوپلیتیکی بوده است، از اینرو دسترسی به این منطقه از مولفه‌های کلیدی قدرتیابی در سیاست جهانی محسوب می‌شود. دسترسی و کنترل این منطقه در طول جنگ‌های اول و دوم جهانی برای کشورهای درگیر از موارد حیاتی برهم زدن توازن جنگ محسوب می‌شد و نظریه‌های گوناگونی را از سوی ژئوپلیتیسین‌های مطرح برای دستیابی به این منطقه در پی داشت. این منطقه در نظریه‌های جدید ژئوپلیتیک نیز فراموش نشده است، برژینسکی در اواخر قرن ۲۰ معتقد بود که تخته شطرنج اوراسیا نوعی "تنظیمات" برای "بازی" است (Walberg, 2011: 265). نسخه برژینسکی برای حفظ هژمونی جهانی ایالات متحده، دستیابی به تقدم در سه بخش "تخته شطرنج اوراسیا" است (Brzezinski, 1997: xin). اکنون و در قرن بیست و یکم، با تغییر برخی قدرتهای موثر در بازی هارتلند، چین، روسیه، ایالات متحده و هند بازیگران پیشرو در رقابت ژئوپلیتیکی بر سر این منطقه هستند. این قدرت‌های ۴ گانه در منطقه‌ای رقابت می‌کنند که برای توازن جهانی بسیار حیاتی است. از این رو تحلیلگران ژئوپلیتیک آن را بازی بزرگ جدید می‌نامند (Tacconi, 2010: 1). در واقع بازیگران قدرتمند بار دیگر تدابیر ژئوپلیتیکی خود را برای کنترل قلب اوراسیا، که در یک خلاء قدرت پس از فروپاشی شوروی باقی مانده است، به کار می‌گیرند (Kleveman, 2004: 2). از میان این ۴ قدرت رقیب، ۳ کشور آمریکا، چین و هند به صورت مستقیم به این منطقه دسترسی ندارند و بنادر، مطلوب ترین راه ممکن برای دستیابی این قدرت ها هارتلند هستند.

در این بازی، آسیای مرکزی برای هند، قطبی برای دسترسی به انرژی و بازار این منطقه و روسیه تلقی می‌شود. در نسخه آسیایی بازی ژئوپلیتیکی جدید، موضوع محوری حرکت چین به سمت غرب خود و حرکت روسیه به سمت شرق خود و حرکت هند به سمت شمال خود است و روش‌های بازیگری خطوط مواصلاتی، بزرگراه ها، راه آهن، بنادر و خط لوله‌های انتقال انرژی می‌باشند (Soleimanpoor, 2017: 80). از سوی دیگر آمریکا تنها قدرت غیر آسیایی نیز هیچگاه حاضر به دست کشیدن از قلب زمین نیست و همواره استراتژی‌های خود را برای بازیگری در آسیای مرکزی در نظر می‌گیرد.

غناي اصلی بازی بزرگ جدید، منابع عظیم نفت و گاز دریای خزر است که قدرت‌های دورتر از این منطقه در پی دستیابی به این منابع از طریق بنادر ژئواستراتژیک ایران و پاکستان هستند. این دو بندر ژئواستراتژیک (چابهار و گوادر) به عنوان کانون‌های اصلی رقابت در این منطقه ظاهر شده‌اند (Singh & Singh, 2019: 173).

چین در این منطقه از یک مجموعه مزیت‌ها نسبت به روسیه به عنوان بزرگترین بازیگر منطقه‌ای و نیز نسبت به بازیگران فرامنطقه‌ای (آمریکا، هند) برخوردار است. به عنوان مثال دولت‌های آسیای مرکزی همسایگی با چین را به عنوان یک ظرفیت بالقوه برای صادراتشان در نظر می‌گیرند. پکن هرگز از سیاست‌های داخلی جمهوری‌های آسیای مرکزی انتقاد نکرده و در عین حال این می‌تواند عامل مهمی در بهبود روابط چین با این کشورها تلقی شود؛ امری که در مورد کشورهای غربی نمی‌توان آنرا بیان کرد. با فعالیت‌های امروز چین در آسیای مرکزی به نظر می‌رسد که این امر بیشتر برای هموار کردن زمینه بازی موثر چین در این منطقه انجام شده و پکن را در عرصه بازی بزرگ جدید در آسیای مرکزی به برنده اصلی تبدیل کرده است (Hamidinia & Dolatabad, 2015: 89).

۶- سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و استراتژی‌های بندری

دیگر مولفه موثر در قدرت بندری، قرارگیری بنادر به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستورکار سیاست خارجی و طرح ریزی استراتژی‌های ژئوپلیتیکی بندرپایه توسط یک کشور در عرصه رقابت قدرتی بین‌الملل است. از این رو کشورهایی که از واضعان ژئوپلیتیک بندری هستند را می‌توان دو قدرت نوظهور جهانی دانست که در مقیاس منطقه‌ای نیز به شدت با یک دیگر در حال رقابت‌اند. این دو کشور، چین و هند هستند که برای بنادر به عنوان عناصر جغرافیایی قدرت‌زا در طرح استراتژی‌های نوین خود در راستای بازیگری در عرصه قدرت‌ها نقش محوری قائل شده‌اند.

استراتژی ژئوپلیتیکی چین، تحت عنوان "سلسله مروارید"⁶، بنادر را مرواریدهایی می‌داند که ساخت و توسعه رشته‌ای از آنها در خطوط ژئوپلیتیک ساحلی اقیانوس هند، می‌تواند استراتژی‌های "یک کمر بند یک جاده"⁷، "جاده ابریشم دریایی" و "ظهور مسالمت آمیز"⁸ و در نهایت نظریه "سده چینی‌ها" را تحقق بخشد. در حال حاضر، اقیانوس هند (شامل نیمی از حمل و نقل کانتینری جهان، یک سوم حمل و نقل محموله‌های فله و حدود دو سوم محموله‌های نفتی جهان) است که اهمیت جهانی آن را به ویژه مشخص می‌کند (Klein, 2018: 10). علاقمندی روزافزون به بنادر اقیانوس هند و توجه به جغرافیای استراتژیک مسیرهای جدید چین در اقیانوس هند، استراتژی‌های سلسله مروارید و راه ابریشم جدید را به هم متصل می‌کند (Brewster, 2017: 269).

اصطلاح رشته مروارید به عنوان یک مفهوم ژئوپلیتیکی برای اولین بار در گزارش وزارت دفاع آمریکا با عنوان "آینده انرژی در آسیا" (توسط بوز آلن همیلتون) در سال ۲۰۰۵ استفاده شد (Baker, 2015: 1, Mohan, 2012: 3). هر مروارید در این زنجیره نمادی از حوزه قدرت است که چین در تلاش است تا در طول منطقه اقیانوس هند تأمین کند (Ashraf, 2017: 1). این نظریه مبتنی بر آن است که از اوایل دهه ۱۹۹۰، چین در حال ایجاد شبکه‌ای از پایگاه‌های دریایی در بنادر کشورهای حاشیه جنوب آسیا به عنوان ابزاری برای پیشبرد نیروی دریایی به اقیانوس هند و فراتر از آن به خاورمیانه است (Marshall Jr, 2012: 1). این استراتژی حضور چشمگیر چین در امتداد خطوط ارتباطی دریایی را هموار ساخته و حضور این کشور را در خاورمیانه تثبیت می‌کند (China Briefing, 2009: 8). برخی از محققان، این طرح را به عنوان ژئوپلیتیک سیاست خارجی چین برای مقابله با هند در نظر گرفته‌اند (Abbi, 2015: 1). در واقع این نظریه ژئوپلیتیکی، با وجود اینکه از سوی آمریکا و سپس هند در جهت نگرانی از سیاست‌های خارجی چین برای قدرت‌یابی در جهان نوین مطرح شده است،

⁶ String of Pearls

⁷ One Belt One Road

⁸ China's Peaceful Rise

زیربنای استراتژی‌های چین در قرن بیست و یکم قرار گرفته است که زنجیره‌ای از بنادر را برای اتصال چین با آسیای جنوبی، آسیای جنوب شرقی، شرق میانه، آفریقا و اروپا ایجاد می‌کند، (Ashraf, 2017: 1) و با محاصره هند به عنوان متحد آمریکا؛ سعی در هژمونی بر جهان از طریق بنادر دارد. بندر گوادر مهمترین حلقه در سلسله مردارید است که کمربند اقتصادی جاده ابریشم خشکی پایه در شمال و جاده دریایی ابریشم آب پایه در جنوب را به هم وصل می‌کند (B. R. D., 2020: 7).

با توجه به استراتژی بندری چین در اقیانوس هند، کشور هند نیز استراتژی دریایی- بندری را در قلب دکترین سیاسی خود قرار داده است. مهمترین هدف استراتژیک هند در اقیانوس هند اطمینان از امنیت ۷/۵۱۶ کیلومتری خط ساحلی، ۱۲ بندر بزرگ و استراتژیک و ۲ میلیون کیلومتر مربع منطقه انحصاری اقتصادی است. تجارت هند مبتنی بر دریا است و بیش از ۶۵٪ آن به بنادر ختم می‌شود. بعضی از کارشناسان دریایی هند، به عنوان یک هدف سیاسی، اظهار داشتند که اقیانوس هند باید برای هند باقی بماند (Roomi, 2012: 107). چرخش استراتژیک سیاست خارجی هند به سوی دریاها در جهت مقابله به مثل با استراتژی بندری چین در اقیانوس هند صورت گرفته است.

دیگر استراتژی ژئوپلیتیکی بندری هند، اتصال به اوراسیا از طریق بنادر است. منطقه اوراسیا دارای موقعیت چشمگیری در حوزه‌های ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی برای کشور هند است (Blank, 2003: 140). هند که در رویای دستیابی به قدرت جهانی است از این منطقه سوق‌الجیشی غافل نشده و در پی آن است که از طریق پروژه‌های بندری به اوراسیا که در ناحیه محوری جهان واقع شده است متصل گردد. با این حال، این پتانسیل به دلیل عدم اتصال جغرافیایی هنوز محقق نشده است. از این رو کلیدی‌ترین راه دسترسی هند، بندر است. از مهمترین راهبردهای بندرپایه سیاست خارجی هند در زمینه دسترسی به اوراسیا می‌توان به کریدور شمال-جنوب که از طریق بنادر سه کشور هند، ایران و روسیه متصل می‌شود (Dorsey, 2020: 2)، و سرمایه گذاری کلان در بندر چابهار به عنوان دروازه اصلی اوراسیا (Contessi, 2020) اشاره کرد. این بندر به دلیل موقعیت استراتژیک خود تبدیل به یک فاکتور کلیدی برای دسترسی به اوراسیا شده است و این خود چالش‌های ژئوپلیتیکی را با چین که بندر گوادر را محور دسترسی خود می‌داند، ایجاد کرده است.

۷- ابرشهرهای بندری و جهانشهرهای بندری

با افزایش روز افزون تجارت جهانی و کارکرد ژئوپلیتیکی شهرها، ارزش کالاهای صادراتی به عنوان سهمی از تولید ناخالص داخلی جهانی از ۱۵ درصد در سال ۱۹۹۰ به ۲۵ درصد در سال ۲۰۱۳ افزایش یافته است. با ادامه رشد تجارت، این امر به طور مستقیم توسعه اقتصادی شهرهای کلیدی را رقم زده است. در واقع، با نگاهی دقیق به ۱۲۶ کلانشهر بزرگ جهان مشخص می‌شود که شهرهایی که به عنوان بندرهای بزرگ دریایی شناخته می‌شوند، رشد سریعتری نسبت به شهرهای داخلی داشته‌اند. از این ۱۲۶ کلانشهر بزرگ، ۳۵ مورد در میان ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان قرار دارند (WMP, 2020, Adomaitis, 2014).

در بسیاری از کشورهای جهان، شهرهای بندری نقش پایتختی دارند و علاوه بر ایفای نقش ژئواکونومیک، هسته سیاسی کشور را نیز تشکیل می‌دهند. در بررسی نگارندگان مشخص شد که از ۱۹۳ کشور عضو سازمان ملل، ۹۳ کشور پایتخت بندری دارند؛ این در حالی است که سطح کره زمین در مجموع ۴۵ کشور خشکی بست را در خود جای داده است که به صورت جبری دریا و بندر ندارند. بنابراین، از ۱۴۸ کشور متصل به آبهای آزاد، ۹۳ کشور دارای شهرهای بندری با نقش پایتختی هستند.

مرک، از محققان شهرهای بندری جهانی و مدیر شهرهای بندری در اداره دولتی و توسعه منطقه ای OECD، معتقد است که شهرهای دارای بزرگترین بنادر نه تنها بزرگترین شهرهای جهان هستند، بلکه بزرگترین شهرهای جهانی نیز هستند (Merk, 2010: 12). از این رو می توان گفت دارا بودن ابرشهرهای بندری و ثقل جمعیت در این نواحی، همچنین کارکرد جهانی آنها، و در نتیجه تواناسازی محورهای پیرامونی از نظر اقتصادی-سیاسی یکی دیگر از مولفه های قدرت بندری است. داده های مرک در OECD نشان می دهد که شهرهای بندری و جمعیت آنها به همراه رشد بنادر آنها در اروپا و آمریکا از ۱۹۷۲ تا کنون روند کاهشی داشته است، این در حالی است که این روند در آسیا با رشد قدرتمندی مواجه شده است. این روندها همچنین نشان دهنده تغییر تعادل اقتصادی در سراسر قاره ها -از غرب به شرق- در دهه های گذشته است. در سال ۱۹۷۲ تقریباً ۴۰٪ از کل فعالیتهای بندری جهان در شهرهای بندری اروپا، ۲۰٪ در آمریکای شمالی و ۲۰٪ در آسیا انجام شد. این سهام تا سال ۲۰۰۹، هنگامی که بیش از نیمی از فعالیتهای بندری جهان در آسیا، حدود یک پنجم در اروپا و یک دهم در آمریکای شمالی انجام شد، به طور چشمگیری تغییر کرده بود. بنادر در آسیا، به ویژه بنادر چین، نرخ رشد بسیار سریعی را در چهار دهه گذشته نشان داده اند، در حالی که بنادر آمریکای شمالی و اروپا الگوهای رشد مختلط تری را نشان داده اند (Merk, 2010: 12).

در این راستا هند و چین به عنوان دو قدرت نو ظهور در صحنه بین الملل، نه تنها استراتژی هایی برای هژمونی بر بنادر راهبردی خارج از مرزهای خود تدارک دیده اند، بلکه همواره سعی بر ارتقای نقش بنادر و شهرهای بندری خود در داخل داشته اند. به طوری که در هندوستان شهر دهلی پایتخت سیاسی کشور و شهر بندری بمبئی، گرداننده اصلی اقتصاد کشور، جمعیتی تقریباً برابر دارند (حدود ۱۸/۵ میلیون نفر)، با این وجود کلانشهر بمبئی نقش راهبردی در اتصال هند به اوراسیا از طریق طرح ترانزیتی شمال-جنوب دارد و نسبت به دهلی، به مراتب کارکردی فراملی تر دارد. در چین، پکن به عنوان پایتخت این کشور، حدود ۲۱ میلیون نفر جمعیت دارد و کارکرد این شهر بیشتر سیاسی است. در مقابل ابرشهر بندری شانگهای که حدود ۲۴ میلیون جمعیت را در خود جای داده است، بزرگترین و برترین بندر جهان محسوب می شود و کارکردی ژئواکونومیک دارد. این شهر بندری که در سال ۲۰۱۸ به عنوان پرجمعیت ترین شهر جهان شناخته شد (www.eligasht.com) مرکز اقتصادی جهان لقب گرفته است.

مورخان اقتصادی مانند فرناند برودل بر اهمیت شهرهای بندری در تولد و توسعه اقتصاد جهانی و سرمایه بازار تأکید کرده اند. این پیوند اغلب در بسیاری از اقتصادهای نوظهور قدرتمند بوده و همچنان پابرجاست. نمونه بارز در تاریخ اخیر، مورد شنژن در چین، یک دهکده ماهیگیری کوچک که به لطف رشد صادرات محور توسط یک منطقه تجارت آزاد و توسعه گسترده بندر، در چند دهه به یکی از بزرگترین کلانشهرها و بنادر جهان تبدیل شده است (OECD, 2014: 22). در واقع بسیاری از بزرگترین شهرها دارای بزرگترین بنادر نیز هستند. این به ویژه در آسیا اتفاق می افتد، جایی که شانگهای (چین) و اوزاکا-کوبه (ژاپن) نه تنها در ۲۰ ناحیه متروپلیتن^۹ (کلانشهری) در جهان بلکه در بین ۲۰ بندر بزرگ جهان قرار می گیرند. از جمله دیگر متروپلیس^{۱۰} (مادرشهر) های آسیا با بنادر بسیار بزرگ می توان به گوانگژو، شنژن، تیانجین و هنگ کنگ که همگی در چین حضور دارند اشاره کرد (ibid).

⁹ metropolitan areas

¹⁰ metropolis

با این وجود، برخی از جهانی‌اندیشان، با مطرح کردن شهرهای جهانی و جهانشهرها، علاوه بر عنصر جمعیت بر موارد دیگری در نقش یک شهر در تحولات جهانی تاکید می‌کنند تا برای شهرها نقش جهانی قائل شوند. در تعریف ناکس و تیلور، جهانشهر شهری است که مرکز اصلی امور مالی، تجارت، بازرگانی، سیاست، فرهنگ، گردآوری اطلاعات علمی و رسانه‌های جمعی است. نمونه‌های آن شهرهای بندری لندن، نیویورک و هنگ کنگ هستند (Knox & Taylor, 1995: 219-221). که به ترتیب ۳ شهر برتر جهان از نظر کارکردها و اتصال جهانی محسوب می‌شوند (Taylor, Catalano, & Walker, 2002: 2372). این جهانشهرهای بندری گلوگاه‌های حیاتی استراتژیک در نظام اقتصاد جهانی هستند و درهای آنها به دلیل موقعیت دروازه ای و لولایی به روی اقتصاد جهانی گشوده شده است.

این مسئله از دو جانب برای قدرت بندری قابل بررسی است، اول؛ از نظر ابرشهر بندری که مطلقاً مبتنی بر جمعیت است، که در اینجا چین با توجه به دارا بودن پرجمعیت ترین شهر جهان (شانگهای) و متروپلیس‌های بندری متعدد، دست برتر را دارد، و دیگری در زمینه کارکرد جهانی یک شهر بندری است که در این زمینه بر اساس تحقیقات تیلور و همکاران، بندر-شهرهای لندن (انگلیس)، نیویورک (آمریکا) و هنگ کنگ (چین) برترین شهرهای جهانی محسوب می‌شوند (Taylor, Catalano, & Walker, 2002: 2372). در واقع این تنها متغیری است که آمریکا از چین در زمینه قدرت بندری پیشی می‌گیرد.

۴-۳- قدرت بندری کیست؟

با توجه به ۷ فاکتور اصلی قدرت بندری که ما آن را به عنوان ۷ آزمون برای شناسایی قدرتی که در نظم آینده جهانی، توانایی به چالش کشیدن قدرت برتر حاکم بر سیستم جهانی و تغییر مرکزیت جغرافیایی قدرت را دارد، در نظر گرفتیم، می‌توان چین را به عنوان یک قدرت نوظهور در نظام ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست و یکم، قدرت بندری دانست که علاوه بر دارا بودن ابرشهرها و مگالاپلیس‌های بندری بسیار پرجمعیت، از ۱۰ بندر برتر جهان، ۷ بندر را در کرانه‌های ساحلی خود در اختیار دارد و بنادر را به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی خود برای دسترسی به هارتلند و گسترش حوزه نفوذ جغرافیایی از طریق اقیانوس ها و هژمونی بر بنادر ژئواستراتژیک جهان قرار داده است.

چین عنصر اصلی سرمایه گذاری در بنادر جهان است (Merk, 2017: 73). این کشور در بیش از ۵۰ بندر ژئواستراتژیک در مناطق مختلف جهان سرمایه گذاری کرده است، از جمله این بنادر می‌توان به بنادر جیبوتی، تانزانیا، سریلانکا، میانمار، ایالات متحده، پاکستان، اسرائیل، ایسلند، لیتوانی، اندونزی، مالزی، یونان، آلمان و ... اشاره کرد (Taylor & Flint, 2018: 246, 2-4, 1, 2019: 1, Cohen, 2014: 444, Albert, 2019: 246). به گونه ای که "ژئوپلیتیک بندری" یکی از ارکان سیاست خارجی این کشور را تشکیل می‌دهد. چین در راستای دکترین ظهور مسالمت آمیز که در سال ۲۰۰۳ مطرح شد (Bijian, 2005)، توجه ویژه ای به کریدورهای بین‌المللی داشت و ابتکار یک کمربند یک جاده را که یک استراتژی ملی است برای تقویت جهانی شدن، ادغام اقتصادی منطقه ای و اتصال کشورهای جهان مطرح کرد (Chena, et al, 2018: 1). اگرچه دولت شی جین پینگ مدعی است که اولین و اصلی ترین هدف یک کمربند یک جاده، ایجاد روابط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی متقابل است، بسیاری از ناظران مطمئن هستند که این استراتژی چین تلاشی برای کنترل ژئوپلیتیک کل قاره اوراسیا است. آنها معتقدند موفقیت احتمالی این پروژه بزرگ جدید به چین اجازه می‌دهد تا موقعیتی غالب در اوراسیا به دست آورد و نظم جهانی تحت سلطه غرب را به چالش بکشد (Yeghiazaryan, 2021: 1-2).

استیو بانون، مشاور استراتژیک سابق کاخ سفید، پیشبینی کرد که طرح "یک کمربند یک جاده" چین، ۳ نظریه ژئوپلیتیکی کلاسیک (هارتلند، ریملند و قدرت دریایی) را در بر می‌گیرد. این کشور قصد دارد با ارتقای این طرح مبتنی بر بنیان‌های

ژئوپلیتیک حمل و نقل و بنادر، جهان را به کنترل خود درآورد و همه کشورهای جهان باید این طرح را رد کنند (Jianqun, 2020: 1) کامپوس، طرح چین را شامل بازسازی جاده قدیمی ابریشم دانست و آنرا تغییر دهنده شطرنج بین المللی معرفی کرد که چین را به بازیگری بزرگتر در نظام جهانی تبدیل می نماید (Campos, 2015: 18-19).

به مثابه این طرح، چین سرمایه‌گذاری در بنادر استراتژیک جهان را در دستورکار خود قرار داد. سرمایه‌گذاران چینی، با استراتژی راه دریایی ابریشم به عنوان یکی از مولفه‌های این طرح، که هدف آن پیوند بندرهای آسیا، آفریقا و اروپا است به دنبال دسترسی به مهمترین بنادر دنیا می‌باشند (Cox, 2019: 1). این کشور با سرمایه‌گذاری در بندر گوادر پاکستان که در متن رقابت‌های ژئوپلیتیکی آسیای جنوبی ارزش استراتژیکی چشمگیری یافته است (Singh, S. & Singh, B., 2019: 171)، سعی دارد گوی رقابت را از هند، دیگر قدرت نوظهور جهانی برپاید و همچنین با سرمایه‌گذاری در بندر حیفا (بندر پیشرو اسرائیل) در نزدیکی ناوهای آمریکایی، برآن است که توازن ژئوپلیتیکی منطقه خاورمیانه را به سود خود دگرگون سازد (Alti, 2019: 1-2, Portstrategy, 2017: 1). ردپای چین در منطقه اقیانوس هند که متأثر از راهبرد ژئوپلیتیکی کلان سیاست خارجی خود در خطوط ژئوپلیتیک ساحلی این اقیانوس است را می‌توان در ساخت و کنترل بنادر فراوانی جستجو کرد، این مسئله را می‌توان در بنادر میانمار و پاکستان، افزایش سرمایه‌گذاری و تجارت با مالدیو و همچنین فرستادن زیردریایی نظامی چینی به سریلانکا مشاهده کرد (Taylor & Flint, 2018: 246). اهمیت بنادر در بازی قدرت‌ها در نظم جدید به قدری است که اخیراً آمریکا با هدف مهار پکن، بندر چابهار را به نفع بازیگری هند در منطقه از تحریم‌های خود معاف کرده است (Geopolitics.News, 2020). در بازی قدرت‌های بندری، چین کنترل بنادر زیادی در دنیا را با قراردادهای بلند مدت در دست گرفته است به طوری که امروزه شرکت‌های چینی تقریباً دو سوم از ۵۰ بندر بزرگ کانتینر جهان را به خود اختصاص داده‌اند (Cox, 2019: 1)، از این رو چین را می‌توان مهمترین کشوری دانست که پایه‌های قدرت خود را با استفاده از بنادر به عنوان مولفه‌های جغرافیایی-استراتژیک محکم می‌کند.

در مجموع می‌توان گفت این کشور برای تحقق دستیابی به قدرت جهانی با گنجاندن بنادر به عنوان بنیان‌های ژئوپلیتیکی در سیاست خارجی خود و طرح‌های نوین ژئوپلیتیکی در سایه دکترین ظهور مسالمت‌آمیز، مانند استراتژی‌های حمل و نقل و قلوای دریایپایه و خشکی پایه، سرمایه‌گذاری و به مثابه آن هژمونی بر برترین بنادر جهان از نظر عملکرد اقتصادی و موقعیت جغرافیایی با قراردادهای بلند مدت و همچنین ساخت و توسعه سلسله‌ای از بنادر در خطوط ژئوپلیتیک ساحلی اقیانوس هند، بر آن است که توزیع جغرافیایی قدرت جهانی را به سود خود دگرگون سازد. از این رو چین را می‌توان مهمترین قدرت بندری دنیا به صورت بالقوه دانست که سعی دارد با رفع تصور تهدید غرب، آرام آرام ظهور مسالمت‌آمیز خود را در شطرنج قدرت بین الملل با هژمونی بر استراتژیک ترین بنادر جهان تحت استراتژی‌های سلسله‌مروارید و یک کمربند یک جاده تثبیت نماید و تحت دکترین ظهور مسالمت‌آمیز، نظریه "قرن بیست و یکم، سده چینی‌ها" را محقق سازد و مهمترین چالش آن در سطح منطقه‌ای، هند و در سطح جهانی، ایالات متحده است.

نتیجه‌گیری

در گذشته بازیگران سیاسی حاضر در صحنه قدرت جهانی با نظریه‌ها و ایده‌پردازی‌های جغرافیادانان سیاسی و ژئوپلیتیسین‌های خود هر کدام عرصه جغرافیایی خاصی را به عنوان کانون قدرت یابی خود مورد توجه قرار می‌دادند و نهایت تلاش خود را برای استیلا بر آن ناحیه به کار می‌گرفتند. علی‌رغم توجه ویژه برخی نظریه پردازان به بنادر، هیچکدام از آنها بنادر را کانون قدرت فرض نکرده و برای آنها موقعیت محوری قائل نبوده‌اند. امروزه و در قرن بیست و یکم که در یک دوره

گذار و بی‌نظمی ژئوپلیتیکی به سر می‌بریم و هر کدام از قدرت‌ها سعی بر برقراری نظم جهانی مورد نظر خود دارند، بنادر به عنوان مولفه‌های جغرافیایی-ژئواکونومیک نقش فوق‌العاده‌ای را در بازی ژئوپلیتیکی جدید ایفا می‌کنند. در این بازی جدید، کشوری که بتواند بر بنادر مستولی یابد هم به دژ هارتلند دسترسی پیدا می‌کند و هم می‌تواند در جهانی که بیش از ۸۰ درصد تجارت آن، مبتنی بر حمل و نقل دریایی بندرپایه است، به بازیگر اصلی دریاها تبدیل شود. این مسئله می‌تواند توزیع جغرافیایی قدرت را در نظام جهانی به شدت دستخوش تغییر نماید. قدرت بندری را می‌توان کشوری دانست که ۷ فاکتور اصلی بندری را دارا است و از این رو بازیگر اصلی نظم نوین ژئوپلیتیک آینده خواهد بود. این هفت فاکتور عبارتند از: ۱-بنادر برتر، ۲-اپراتورهای برتر بندری، ۳-کنترل بنادر، ۴-شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، ۵-دسترسی به هارتلند، ۶-سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و استراتژی‌های بندری، و ۷-ابرها شهرهای بندری و جهان‌شهرهای بندری. بر اساس بررسی‌های گسترده ما از این هفت مولفه، در مجموع چین را می‌توان (به صورت بالقوه) قدرت بندری دانست که در ۶ مولفه اول دست برتر را دارد و در مولفه هفتم نیز دارای بزرگترین و بیشترین ابرشهرهای بندری است، تنها در زمینه برترین جهان‌شهرهای بندری (در تقسیم بندی تیلور) پس از انگلیس (لندن) و آمریکا (نیویورک) مقام سوم را با دارا بودن شهر بندری هنگ کنگ در اختیار دارد. از این رو می‌توان ادعا کرد که چین در صورت تحقق طرح‌های حمل و نقل بندری-دریایی خود برای توسعه حوزه نفوذ جهانی و پیروزی نهایی در بازی بزرگ جدید با رقبای اصلی (آمریکا و هند) در دسترسی و کنترل هارتلند از طریق بنادر و همچنین حفظ برتری و هژمونی بر بنادر، چرخه قدرت جهانی را به سمت شرق با رهبری خود به عنوان قدرت بندری متحول خواهد کرد.

پیشنهادها:

- ۱-کشورهای ساحلی (به ویژه ایران) در نظم در حال گذار کنونی، برای ایفای نقش تعیین‌کننده در بازی جدید قدرت‌ها، باید بنادر را به عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی خود قرار دهند.
- ۲-کشورهای خشکی بست (محصور در خشکی) باید با مراجعه به رژیم‌های حقوقی و کنوانسیون‌های دریایی، و همچنین ایجاد توافق‌نامه‌های دو جانبه و چند جانبه با کشورهای هم‌جوار دارای ساحل، حق دسترسی به بنادر را برای خود قائل شوند.
- ۳-قدرت‌های جهانی باید متوجه قدرتیابی چین در چارچوب دکترین ظهور مسالمت‌آمیز و استراتژی‌های ژئوپلیتیکی بندرپایه این کشور باشند و خود نیز با استراتژی‌های متقابل بندری، توازن قدرت را حفظ نمایند.
- ۴-کشورهای منطقه خاورمیانه، از جمله ایران، باید متوجه قدرتیابی آرام امارات متحده عربی با سرمایه‌گذاری‌های ژئوپلیتیکی بندرپایه در کشورهای آفریقایی با استفاده از غول اپراتور بندری دی پی ورلد باشند. امارات با این استراتژی سعی دارد توازن ژئوپلیتیکی قدرت را در خاورمیانه به سود خود دگرگون سازد.
- ۵-توجه ویژه کشورها به فاکتورهای ژئواکونومیکی قدرتمند مانند طرح‌های کریدوری و بندرپایه.
- ۶-دژ هارتلند به واسطه بنادر به عنوان مبادی ارتباطی میان دو پهنه دریا و خشکی دیگر غیرقابل نفوذ نیست، لذا سرمایه‌گذاری در بنادر ژئواستراتژیک سواحل ریملند و دسترسی به آسیای مرکزی که به محور جغرافیایی تاریخ نیز معروف است، باید یکی از اهداف قدرت‌های دریایی باشد.

۷-سازماندهی و آمایش مطلوب فضای بنادر و همچنین ایجاد رونق اقتصادی، عدالت جغرافیایی، توسعه پایدار و افزایش جمعیت در نواحی و شهرهای بندری و ایجاد تعادل فضایی در این مناطق نسبت به نواحی مرکزی و کانون های سیاسی برای کشورهای ساحلی می تواند قدرت بندری این کشورها را در نظم کنونی جهان افزایش دهد.

۸-حمایت و تشویق بخش های خصوصی و توجه ویژه به تمرکززدایی از حکمرانی بندر و ایجاد مکانیسم حکمرانی خوب در فضای بنادر.

۹-توجه ویژه کشورهای ساحلی به ارتقای موقعیت بنادر و اپراتورهای بندری خود در میان برترین بنادر و اپراتورهای بندری جهان.

منابع فارسی

۱. احمدی، سید عباس و حسن نورعلی (۱۳۹۹)؛ ۵۰۴ واژه ضروری در جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، تهران، نشر انتخاب.
- 1-Ahmadi, S. A. & Noorali, H., (2020). 504 Essential Words in Political Geography and Geopolitics, Tehran, Entekhab Publications. **(in Persian)**
۲. احمدی، سید عباس (۱۳۹۶)؛ آرا و نظریه های علمی دکتر محمدرضا حافظ نیا، مشهد، انتشارات پاپلی.
- 2-Ahmadi, S. A.,(2017). Opinions and scientific theories of Dr. Mohammad Reza Hafeznia, Mashhad, Papoli Publications. **(in Persian)**
۳. پیشگاهی فرد، زهرا و حسن نورعلی (۱۴۰۰)، بررسی نظریه های مورد غفلت قرار گرفته در ادبیات ژئوپلیتیک ایران، فصلنامه پژوهش های جغرافیای انسانی، انتشار آنلاین از تاریخ ۲۶ فروردین ۱۴۰۰.
- 3-Pishgahi Fard, Z. & Noorali, H., (2021), A Study of Neglected Theories in Iranian Geopolitical Literature, Quarterly Journal of Human Geography Research, Online Publication from April 16, 1400. **(in Persian)**
۴. حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۶)؛ اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد، انتشارات پاپلی.
- 4-Hafeznia, M. R., (2017). Principles and Concepts of Geopolitics, Mashhad, Papli Publications. **(in Persian)**
۵. حافظ نیا، محمدرضا و ربیعی، حسین (۱۳۹۷)؛ مطالعات منطقه ای خلیج فارس، تهران، انتشارات سمت.
- 5-Hafeznia, M. R. & Rabiee, H., (2018). Persian Gulf Regional Studies, Tehran, Samat Publications. **(in Persian)**
۶. حمیدی نیا، حسین و روح الله صالحی دولت آباد (۱۳۹۴)؛ انرژی، عرصه بازی بزرگ جدید در آسیای مرکزی (مطالعه موردی: روسیه، آمریکا و چین)، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۹۰.
- 6-Hamidinia, H. & Salehi Dolatabad, R., (2015). Energy, the New Great Playground in Central Asia (Case Study: Russia, USA, and China), Central Asia and the Caucasus Quarterly, No. 90. **(in Persian)**
۷. سلیمانپور، هادی (۱۳۹۶)؛ ابتکارات راهبردی قدرت های آسیایی در منطقه خزر، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۹۹.
- 7-Soleimanpour, H., (2017). Strategic initiatives of the Asian powers in the Caspian region, Central Asia and the Caucasus Quarterly, No. 99. **(in Persian)**
۸. عزتی، عزت الله (۱۳۹۶)؛ ژئوپلیتیک، تهران، انتشارات سمت.
- 8-Ezzati, E., (2017)., Geopolitics, Tehran, Samat Publications. **(in Persian)**
۹. هاگت، پیتر (۱۳۷۹)؛ جغرافیا: ترکیبی نو، ترجمه شاپور گودرزی، جلد دوم، تهران، انتشارات نی.
- 9-Hagget, P., (2000)., Geography: A New Composition, translated by Shapur Goodarzi, Volume 2, Tehran, Ney Publications. **(in Persian)**

منابع انگلیسی

10. Albert, E., (2019). China's Global Port Play, *the DIPLOMAT*, Available in: thediplomat.com/2019/05/chinas-global-port-play

11. Abbi, A., (2015). String of Pearls: India and the Geopolitics of Chinese Foreign Policy, *E-International Relations*, Jul, 26 2015, <https://www.e-ir.info/2015/07/26/string-of-pearls-india-and-the-geopolitics-of-chinese-foreign-policy>.
12. Alti , A., (2019). China, Israel, and the Geopolitics of Seaports, What could the Chinese investment in the Israeli port of Haifa mean for regional geopolitics in the Middle East?., *CHINA POWER*.
13. Arnold, J., & Dugin, A., (2018). *GEOPOLITICS: THEORIES, CONCEPTS, SCHOOLS, AND DEBATES, TRANSCRIPT PREPARED*. LECTURE #2 READ AT THE CHINA INSTITUTE OF FUDAN UNIVERSITY.
14. Ashraf, J., (2017)., String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture. *Strategic Studies*, Vol. 37, No. 4 (Winter 2017), 166-181, Published By: Institute of Strategic Studies Islamabad
15. Adomaitis, K., (2014). World's Major Port Cities Are Growing Faster Than Inland Cities, *Euro Monitor*, 5/31/2014, <https://www.euromonitor.com/article/worlds-major-port-cities-are-growing-faster-than-inland-cities>.
16. Brewster, D., (2017). Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean, *Geopolitics, Volume 22, 2017 - Issue 2: 269-291*, <https://doi.org/10.1080/14650045.2016.1223631>.
17. B. R. D., (2020)., Six Major Economic Corridors under Belt & Road Initiative. *Business Reporting Desk, Belt & Road News*.
18. Balsiger, J., (2018)., *Lectures: Cours political geography, Introduction and origins of the (sub)discipline of political geography and A political geography of the city: urban agriculture and public space*.
19. Bijian, Z., (2005). *China's Peaceful Rise: Speeches of Zheng Bijian 1997-2005*. brookings institution press.
20. Blanchard, J., & Flint, C., (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics, Volume 22- Issue 2*.
21. Blank, S., (2003)., India's rising profile in Central Asia. *Comparative Strategy*.
22. Blouet, B., (2005)., *Global geostrategy, Mackinder and the defence of the west*. LONDON AND NEW YORK FRANK CASS.
23. Bronte Barea , I., (2017). The geopolitics of the world's oceans. *Admiral James Stavridis, Sea Power. The History and Geopolitics of the World's Oceans. Penguin Press*, 363.
24. Baker, B. D., (2015). Where Is the 'String of Pearls' in 2015?, *The Diplomat, October 05, 2015*, <https://thediplomat.com/2015/10/where-is-the-string-of-pearls-in-2015>.
25. Cafiero, G., & Čok, C., (2020)., The geopolitics of ports in the Horn of Africa. *The New Arab*, 8.
26. Chena, Jihong ; Feia, Yijie ; Tae-Woo Lee, Paul; Tao, Xuezhong. (2018). Overseas Port Investment Policy for China's Central and Local Governments in the Belt and Road Initiative. *JOURNAL OF CONTEMPORARY CHINA, Routledge, Teylor and Francis*.
27. China Briefing., (2009)., China's String of Pearls Strategy. *China Briefing*. Retrieved from <https://www.china-briefing.com/news/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy/>
28. Cohen, S., (2014). *Geopolitics: The Geography of International Relations* .Rowman & Littlefield.
29. Contessi, N., (2020). The Great Railway Game, Eurasian Corridors on the North—South Axis, . *Reconnecting Asia*.
30. Cox , H., (2019). Port without authority. *Markets & Geopolitics*.
31. Campos, I., (2015). One Belt & One Road: Between Cooperation and Geopolitics in the Silk Road. *Contacto Global, Vol. 6, 18-25*.
32. Dilke, C.W. & Wilkinson, S., (1982). *Imperial Defence* (London: Macmillan, 1892).
33. Dorsey, J., (2020). Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road. *Project: Middle East*.
34. Dupin, C., (2018). Foreign investments in U.S. ports face government scrutiny. *AMERICAN SHIPPER*. Retrieved from <https://www.freightwaves.com/news/foreign-investments-in-u-s-ports-face-government-scrutiny>.
35. Dasgupta, S., (2019). What Are Different Types of Ports For Ships? . *Marine Ports*.
36. ECONOMIST.COM. (2020). China is making substantial investment in ports and pipelines worldwide. Retrieved from <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/china-is-making-substantial-investment-in-ports-and-pipelines-worldwide>
37. Flint, C., & Zhu, C., (2018). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*.

38. Gallagher, J., (2019). Experts warn of China's influence at U.S. ports. *AMERICAN SHIPPR*. Retrieved from <https://www.freightwaves.com/news/experts-warn-of-chinas-influence-at-us-ports>.
39. Gallaher, C., Dahlman, C., Gilmartin, M., Mountz, A., & Shirlow, P. (2009). *Key Concepts in Political Geography (Key Concepts in Human Geography)*. Sage Publications Ltd.
40. Glassner, M., (1993)., *Political Geography* (2nd Edition ed.). John Wiley & Sons Inc.
41. Glassner, M. (1971). *Access to the Sea for Developing Land-Locked States*. Springer Netherlands.
42. geopolitics.news. (2020)., MIDDLE EAST, Beijing's strategic 25-year partnership with Tehran. <https://geopolitics.news/south-asia/middle-eastbeijings-strategic-25-year-partnership-with-tehran/>.
43. Germond, B., (2015)., The (Critical) Geopolitics of Seapower. in *Book: The Maritime Dimension of European Security*, Palgrave Macmillan, London, 19.
44. Hemmings, J., (2020)., Reconstructing Order, The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road. *Roundtable in Asia Policy 15.1*, p.1.
45. Holmes, J., (2014)., STRATEGIC FEATURES OF THE SOUTH CHINA SEA, A Tough Neighborhood for Hegemons. *NAVAL WARCOLLEGEREVIEW*, Vol. 67, No. 2, 30-51.
46. ICJ. (1971)., *INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, REPORTS OF JUDGMENTS, ADVISORY OPINIONS AND ORDERS*.
47. Iliopoulos, I., (2009). Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History. *Baltic Security & Defence Review*, Volume 11, Issue 2,, 5.
48. Iftikhar, M & Zhan, J. V., (2020). The Geopolitics of China's Overseas Port Investments: A Comparative Analysis of Greece and Pakistan, Geopolitics, Latest Articles, <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1832473>
49. Jianqun, T., (2020). Three Geopolitical Theories and the "Belt and Road" Initiative. *CAIFC*, 1. [:http://www.caifc.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=22&id=539](http://www.caifc.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=22&id=539)
50. Jones, J., (2018). 10 Largest Ports in the World. *largest.org*.
51. Jones, M., Jones, R., & Woods, M. (2004). *AN INTRODUCTION TO POLITICAL GEOGRAPHY, Space, place and politics*. Routledge.
52. Kleveman, L., (2004). *The New Great Game, How is our increasing dependence on oil and our search for it - jeopardizing the war on terrorism?* Globalist Bookshelf.
53. Klein, N., (2018). A String of Fake Pearls? The Question of Chinese Port Access in the Indian Ocean, *The Diplomat*, October 25, 2018, <https://thediplomat.com/2018/10/a-string-of-fake-pearls-the-question-of-chinese-port-access-in-the-indian-ocean>.
54. Knox, P., & Taylor, P., (1995). *World cities in a world-system*. Cambridge University Press.
55. Luttwak, E., (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, No. 20 (Summer 1990), pp. 17-23 (7 pages).
56. Lloyds List., (2018). Lloyds List. Retrieved from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2018>
57. Lloyds List., (2019). Lloyds List. Retrieved from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2019>.
58. Lloyds List., (2020). Lloyds List. Retrieved from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>.
59. Lloyds List^p., (2018). Top 10 box port operators 2018. *Lloyd's List*. Retrieved from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125032/Top-10-box-port-operators>
60. Li, J, Assche, A, V., Li, L. & Qian, G., (2021). Foreign direct investment along the Belt and Road: A political economy perspective, *Journal of International Business Studies* (2021). <https://link.springer.com/article/10.1057/s41267-021-00435-0>
61. Mahan, A., (1898). *The Influence Of Sea Power Upon History (1660-1783)*. Spectral Assoc.
62. Marroni, E., & Asmus, L., (2013). Geopolitical Strategy for the Territorialism of Oceans and Seas. *International Journal of Geosciences* 04(07):1051-1054.
63. Mackinder, H.J., (1904). 'The Geographical Pivot of History', *Geographical Journal*, xxiii, 4: 421-37.
64. Mackinder, H.J., (1919). *Democratic Ideals and Reality A Study in the Politics of Reconstruction*, London: Constable and Co., Ltd.
65. 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*, 1.
66. Marshal, T., (2015). *Prisoners of Geography: Ten Maps That Tell You Everything You Need To Know About The World*. Scribner.

67. Merk, O., (2017). *Geopolitics and commercial seaports*, In *Revue internationale et stratégique* Volume 107, Issue 3.
68. Merk, O., (2010). The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report, *OECD*, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>.
69. Mohan, C., (2012). *Samudra Manthan Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*. publication by a think tank.
70. Muir, R., (1975). *Modern Political Geography*. Macmillan.
71. OECD., (2014). The competitiveness of global port-cities. *OECD Publishing*, 22.
72. Portstrategy., (2017). Geopolitics and port development. *Portstrategy*.
73. Rodrigue, J., (2010). Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port Industries. *International Transport Forum*, 3.
74. Rodrigue, J., & Notteboom, T. (2020). Port Terminals. *The Geography of Transport Systems*.
75. Rodrigue, J., & Notteboom, T. (2020): (a). *The Changing Geography of Seaports*. Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge. Forthcoming.
76. Roomi, A. M., (2012). EURASIAN GEOPOLITICS AND EMERGING TRENDS OF NAVAL AVIATION IN INDIAN OCEAN. *Margalla Papers* , 93-120.
77. Spykman, N., 1942. America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power. (*New York: Harcourt, Brace, 1942*), 457–72.
78. Sarker, M., Hossain, M., Yin, X., & Sarkar, M., (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 2018, 9.
79. Singh, S. & Singh, B., (2019). Geopolitics of ports: Factoring Iran in India's counterbalancing strategy for "Sino-Pak Axis". *Research Article*.
80. Talley, W., (2009). *Port Economics*. Routledge.
81. Tacconi, M., (2010). *The New Great Game*. Translated by Francesca Simmons.
82. Taylor, P. J. & Flint, C., (2018). *Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality*. Routledge.
83. Taylor, P., Catalano, G., & Walker, D., (2002). measurement of world city network. *urban studies*, vol 39, 2372.
84. Tweed, D., (2019). QuickTake, China's New Silk Road,. *Bloomberg*.
85. Vince, V., (2003). Maritime Transport and Port Operations. *The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade*, 11.
86. Walberg, E., (2011). *Postmodern Imperialism: Geopolitics and the Great Games*. Clarity Press.
87. Wilkinson, S., (1904). discussion of Mackinder's 'Geographical Pivot' paper, *Geographical Journal*, xxiii, 4 (1904).
88. Whittlesey, D., (1935). The Impress of Effective Central Authority upon the Landscape. *Annals of the Association of American Geographers*, 25:2, 85-97.
89. Whittlesey, D., (1939) the Earth and the State: a study of political geography, H, Holt.
90. WMP., (2020). World's Major Port Cities Are Growing Faster Than Inland Cities. *euromonitor*.
91. X. Li, K., Zhang, W., Chen, S., & Huo, W., (2019). International port investment of Chinese port-related companies. *International Journal of Shipping and Transport Logistics* 11(5):430, 1.
92. 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*.
93. portpress.ir/69857/%D8%A7%D8%B3
94. <https://www.eligasht.com/Blog/travelguide/%D9%BE%D8%B1%D8%AC%D9%85%D8%B9%DB%8C%D8%AA-%D8%AA%D8%B1%DB%8C%D9%86>