

Port Powers: Geopolitical Governance of China and India in Infrastructural and Imaginary Geographies of the Indian Ocean

Hasan Noorali ^{1✉} Sevvad Abbas Ahmadi ^{2*} Qiomars Yazdanpanah Dero ³ Zahra Pishgahi Fard ⁴ Mohammad Reza Hafez Nia ⁵

¹ PhD Candidate, Political Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.
Email: hassan.noorali@ut.ac.ir

² Corresponding author: Associate Professor, Political Geography, University of Tehran Tehran, Iran. Email: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

³ Associate Professor in Political Geography, University Of Tehran, Iran.
Email: kyazdanpanah@ut.ac.ir

⁴ Professor in political Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.
Email: Zfard@ut.ac.ir

⁵ Professor in Political Geography, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran.
Email: hafezn_m@modares.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received:
21 March 2025
Revised version
received:
3 June 2025
Accepted:
12 August 2025
Available online:
22 December 2025

Keywords:
Port Power,
Maritime Silk Road
Initiative,
INSTC,
IMEC,
String of Pearls

ABSTRACT

Objective:

This article analyzes the geopolitical rivalry between China and India across the Indian Ocean, employing a geopolinomic logic—that is, an integrated approach combining geography, politics, and economics. It develops a geostructural framework that methodologically bridges classical and critical geography. This approach emphasizes the simultaneity of two dimensions in the analysis of power: the material (physical infrastructures) and the discursive (imaginary codes). This framework examines geopolinomic codes as tools that link a country's imagined spatial position with the material articulation of space, thereby aligning geopolitical mapping with the logic of territorial political economy. The case study of port-power rivalry—between China and India—demonstrates that port-based policy serves as a material instrument for expanding military and economic influence across oceans and as a discursive process. Through symbolic representations, it legitimizes geopolinomic codes and generates imaginative spatialities. China's geopolinomic code is expressed through the construction and development of a chain of foreign ports (such as Gwadar, Hambantota, and Chittagong) and international corridors (such as the Belt and Road Initiative), aimed at reshaping global governance structures—what the opposing discourse refers to in spatial imaginaries as the "String of Pearls." In contrast, India seeks to counter China's port power through participation in regional port projects (such as the North-South Transport Corridor and the Chabahar Port Project), articulated as a strategy of "Necklace of Diamonds." In this way, ports become arenas of confrontation between two spatial strategies: one centered on the reorganization of global governance chains, and the other focused on redefining dependencies at a regional scale.

***Cite this article:** Noorali, Hasan; Ahmadi, Seyyed Abbas; Yazdanpanah Dero, Qiomars; Pishgahi Fard, Zahra; Hafez Nia, Mohammad Reza, (2025) "Port Powers: Geopolitical Governance of China and India in Infrastructural", *Fasl' nāmeḥ-ye siyāsat (Politics Quarterly)* 55, (4): 1165-1195, DOI:<https://doi.org/10.22059/JPQ.2025.388268.1008273>



© The Author(s).

Publisher: University of Tehran Press.

<https://doi.org/10.22059/JPQ.2025.388268.1008273>

Introduction

The competition for dominance over maritime routes and land connectivity pits strategic national frameworks—or "geopolinomic codes"—against one another. This rivalry emphasizes the construction, development, governance, and hegemony of strategic port spaces worldwide. Such competition justifies the expansion of transboundary infrastructure projects and the development of regional and global spheres of influence, often articulated through geopolitical narratives. These geopolinomic codes intertwine a nation's foreign policy orientations with the goal of regulating global economic connectivity networks, merging them with perceived notions of power and position. Consequently, major powers treat these connectivity codes as fundamental to the global economy's functioning, using them to spatialize their imagined geopolitical mappings. Within the new global power structure—a structure based on connectivity and port dominance, and perpetually influenced by hegemonic politics—the dynamic role of transport thus assumes a distinctly geopolinomic character.

Methodology

This research seeks to break away from the methodological dichotomies prevalent in geopolitical literature. Consequently, we propose an approach based on "geopolinomic codes," which we view as a process that is simultaneously material/territorial and discursive/representational. It is material because port strategy functions as a territorial tool for political, military, and economic actions in competitions for power and position. It is **discursive** because the distinct geopolinomic codes adopted by China and India in the global port power game—propagated through their political and social forces—generate discursive actions that shape geopolitical perceptions. China's port power is actively setting geopolinomic codes on a global scale, building, investing in, and developing seaports to achieve port hegemony. For India, the application of geopolinomics has a more regional dimension, becoming pervasive in its foreign investment strategy within the Indian Ocean. Thus, the competing port governance practices of these two countries not only physically alter spaces but also produce symbolic messages, contrasting geographical metaphors and making their physical positions on ports tangibly evident.

Results and discussion

Ports are integral to geopolinomic logic due to their territorial potential in political, strategic, and economic power competitions, which can elevate a country to a port power at regional or global levels. As territorial nodes for commanding global trade networks at strategic points, ports function as essential geopolinomic assets that enhance national power, security, and economic development.

The status of ports as geopolitical assets for a maritime nation can be understood through several key components: their potential to stimulate industrial development; their role as geographical gateways through which countries enter the arena of maritime and global power competition; their capacity to strengthen the maritime geopolitical capabilities of the coastal state; and their function as a primary conduit to the global economy. Furthermore, this status is reinforced by the desire of regional and global powers to make long-term investments in port infrastructure, the role of ports in ensuring business security and meeting geo-energy needs, their

position as intersections for transportation corridors, and their ability to justify geopolinomic codes to other actors through territorial imaginations and geopolitical representations.

Conclusion

Today, ports have evolved beyond their traditional role as conduits of trade to become critical infrastructure for economic power within the new global geopolitical system. Consequently, the acquisition and control of ports has become a fundamental component of national power. A combined perspective on the global distribution of power reveals that the geopolitical and geopolinomic significance of ports can shift the cycle of world power at all scales in favor of a "port hegemon." However, this hegemony can be challenged discursively when competing powers frame ports as threatening resources capable of altering the world order. Among the various instruments of economic governance, investment in offshore ports is a crucial geopolinomic code for establishing hegemony in strategic coastal areas. China stands as the primary port hegemon, with foreign investments in more than 100 ports worldwide. On a regional scale, India has sought to challenge China's dominance by developing its own network of invested ports throughout the Indian Ocean, creating a significant geopolinomic counterweight.

قدرت‌های بندری: حکمروایی ژئوپلیتیکی

چین و هند در جغرافیاهای زیرساختی و تخیلی اقیانوس هند

حسن نورعلی^۱، سیدعباس احمدی^{۲*}، کیومرث یزدان‌پناه^۳، زهرا پیشگاهی‌فرد^۴،

محمدرضا حافظ‌نیا^۵

^۱ دانشجوی دکتری، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

رایانامه: hassan.noorali@ut.ac.ir

^۲ نویسنده مسئول: دانشیار، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

رایانامه: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

^۳ دانشیار، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: kyazdanpanah@ut.ac.ir

^۴ استاد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: Zfard@ut.ac.ir

^۵ استاد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

رایانامه: hafezn_m@modares.ac.ir

اطلاعات مقاله چکیده

نوع مقاله:

پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۱/۰۱

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۳/۱۳

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۵/۲۱

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۱۰/۰۱

کلیدواژه‌ها:

چین،

قدرت بندری،

ژئوپلیتیک،

ژئوپلی‌نومیک،

هند

در این مقاله، رقابت چین و هند برای حکمروایی ژئوپلیتیکی در فضاهای سرزمینی اقیانوس هند را با استفاده از منطق ژئوپلی‌نومیک (جغرافیا، سیاست و اقتصاد) به‌عنوان لنزی از فرایندهای مادی و گفتگمانی بررسی می‌کنیم و رویکردی ژئوساختاری ارائه می‌دهیم که پلی روش‌شناختی میان جغرافیاهای کلاسیک و انتقادی است. این رویکرد با تمرکز همزمان بر جهان فیزیکی/مادی (به‌عنوان زیرساخت) و کدهای تنظیمی/تصویری (به‌عنوان گفتمان) پیش می‌رود. در این تحلیل، بر کدهای ژئوپلی‌نومیک تمرکز می‌کنیم که موقعیت تصویری یک کشور در جهان را با بینشی از مفصل‌بندی مادی فضا ترکیب می‌کند تا نقشه‌بندی موقعیت و قدرت را با اقتصاد سیاسی سرزمینی همسو کند. در بحث تجربی ما، این یک فرایند مادی است، زیرا سیاست بندریابه، یک ابزار سرزمینی برای اقدامات نظامی و اقتصادی در رقابت‌های قدرت و موقعیت در جهت شکل‌دهی و تنظیم کدهای ژئوپلی‌نومیک محسوب می‌شود. همچنین این یک فرایند گفتگمانی است که تولید تصاویر را برای توجیه کدهای ژئوپلی‌نومیک در فرایندهای شمول و جذب بسیج می‌کند. این یک درک ژئوپلیتیکی و ژئوپلی‌نومیک از فضا به‌عنوان مقوله‌های خیالی و واقعی در ساخت رویکرد ژئوپلیتیک ساختارگرایانه ارائه می‌دهد. از طریق مطالعه موردی رقابت بندری بین چین و هند، به‌طور گسترده‌تری نشان می‌دهیم که شیوه‌های حکمرانی بندری پیام‌های نمادینی ایجاد می‌کنند، درحالی‌که از نظر فیزیکی فضا را تغییر می‌دهند. کد ژئوپلی‌نومیک چین ساخت و توسعه زنجیره‌ای از بنادر خارجی و کریدورهای بین‌المللی برای تغییرات در نظام حکمرانی جهانی است. کد ژئوپلی‌نومیک هند نیز مهار قدرت بندری چین در اقیانوس هند از طریق سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بنادر و حمل‌ونقل دریایی است.

* **استناد:** نورعلی، حسن؛ احمدی، سیدعباس؛ یزدان‌پناه، کیومرث؛ پیشگاهی‌فرد، زهرا؛ حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۴۰۴). قدرت‌های بندری: حکمروایی ژئوپلیتیکی چین و هند در جغرافیاهای زیرساختی و تخیلی اقیانوس هند، *فصلنامه سیاست*، ۵۵ (۴)، ۱۱۶۵-۱۱۹۵.

<http://doi.org/10.22059/JPQ.2025.388268.1008273>

ناشر: انتشارات دانشگاه تهران.



© نویسندگان.

۱. مقدمه

رقابت برای حکمرانی بر جغرافیاهای حمل و نقل دریایی و مسیرهای اتصال زمینی در حال تبدیل شدن به یکی از اصلی‌ترین عرصه‌های تقابل ژئوپلیتیکی در نظم بین‌الملل معاصر است (Notteboom, & Haralambides, 2025). در این میان، بنادر به‌عنوان نقاط گره‌ای اتصال، هم در ابعاد مادی (زیرساخت، جغرافیا و مالکیت) و هم در سطوح گفتمانی (روایت‌سازی، بازنمایی و تخیل فضایی) به عرصه‌های قدرت تبدیل شده‌اند. این مقاله با تمرکز بر رقابت چین و هند، از چارچوبی مفهومی بهره می‌گیرد که می‌توان آن را «ژئوپلی‌نومیک» نامید؛ تحلیلی سه‌لایه بر مبنای ترکیب جغرافیا، سیاست و اقتصاد که همزمان به زیرساخت‌های فیزیکی و رمزگان‌های گفتمانی توجه دارد (Lin, 2019; Sykes & Shaw, 2018).

کدهای ژئوپلی‌نومیک، به‌عنوان شکل‌هایی از سامان‌دهی فضایی قدرت، بازتابی از نحوه ادغام جهت‌گیری‌های سیاست خارجی با تخیلات سرزمینی و الزامات اقتصادی هستند. تخیلات سرزمینی به چگونگی بازتعریف موقعیت تصویری یک کشور در نظم جهانی می‌پردازد (Noorali, 2024). این کدها، ابزارهایی‌اند که به دولت‌ها اجازه می‌دهند تا فضا را بسازند، بازنمایی کرده و کنترل کنند (Chubb, 2018). برای مثال این کدها از طریق مفصل‌بندی شبکه‌های اتصال (مانند بنادر و کریدورها)، موقعیت‌های خیالی خود را به‌عنوان بازیگران نظم‌ساز جهانی تثبیت می‌کنند. این مقاله، ضمن پرهیز از اشباع بیش‌ازحد نظری، تلاش می‌کند از طریق مفهوم «قدرت بندری» به درک بهتری از نحوه تبدیل بنادر به ابزارهای قدرت برسد. قدرت بندری به توانایی یک کشور در بهره‌برداری از بنادر به‌عنوان دارایی‌های راهبردی (Noorali, Flint and Ahmadi, 2022; Blanchard, 2024) برای تولید نفوذ اقتصادی، دسترسی نظامی و بازنمایی سیاسی اشاره دارد (Liu *et al.*, 2020; Iftikhar & Jan, 2022; Merk, 2017). بر همین مبنای رقابت چین و هند نه‌تنها در ساخت اقتصادی یا امنیتی بلکه در تولید و چالش کدهای ژئوپلی‌نومیک قابل تحلیل است.

به‌جای گذار ناگهانی از نظریه به مصداق، مقاله به‌صورت روش‌شناختی از چارچوب نظری به مطالعه موردی حرکت می‌کند و نشان می‌دهد که چگونه دو بندر خاص — چابهار و گوادر — به مصادیقی برجسته از اعمال و مقاومت در برابر کدهای ژئوپلی‌نومیک تبدیل شده‌اند. بندر گوادر به‌عنوان بخش مهمی از ابتکار جاده ابریشم دریایی چین، و بندر چابهار به‌عنوان نقطه کلیدی در راهبرد اتصال اوراسیایی هند، نشان می‌دهند که چگونه فضاهای مادی، حامل ایده‌های سیاسی و تولید فضاهایی است که نظم را بازتولید می‌کنند (Baruah, 2024; Singh & Singh, 2019; Upadhyay, 2024a).

پژوهش حاضر، با ترکیب ادبیات سنتی مرتبط با جغرافیای سیاسی ماتریالیستی (مادی) (Taylor, 1982) و دیدگاه‌های انتقادی‌تر در راستای آشکارسازی بازنمایی‌های هژمونیک (Dodds et al., 2023)، به تحلیل ساختاری — و نه صرفاً توصیفی — از این رقابت بندری می‌پردازد. در پاسخ به فراخوان هاردی و توماس (۲۰۱۴)، در تحلیل ژئوپلیتیکی قدرت و حکمروایی، ما دوگانگی روش‌های واقع‌گرایانه و ایده‌آلیستی در مکاتب کلاسیک و انتقادی را می‌شنیم و ژئوپلیتیک را به‌عنوان فرایندی ساختاری چارچوب‌بندی می‌کنیم که هم مادی و هم گفتمانی است. با الهام از فلینت (۲۰۲۲)، درحالی‌که همیشه «ژئو» را در ژئوپلیتیک حفظ می‌کنیم، نشان می‌دهیم که فرایندهای قدرت، رقابت و همکاری تحت تأثیر مواد در ساخت جغرافیای فیزیکی (زیرساخت‌های اتصال) و بازنمایی (تولید تصاویر و توجیهات برای اقناع گفتمانی) در ساخت جغرافیای خیالی قرار دارند (Flint, 2022). ما بر یک رویکرد ساختاری به ژئوپلیتیک تأکید می‌کنیم که نشان می‌دهد جغرافیا صرفاً یک «زمینه» برای سیاست یا مجموعه‌ای از ایده‌های تعیین‌کننده نیست، بلکه شامل ساختارهای سیاسی و فضایی نیز می‌شود و «جغرافیای» سیاست ژئوپلیتیکی، برساخته اجتماعی و غیرقطعی است (Sharp, 2020). در این چارچوب، میان کدهای ژئوپلی نومیک (به‌مثابه سازوکارهای گفتمانی قدرت) و دارایی‌های ژئوپلی نومیک (به‌مثابه منابع مادی قدرت) تمایز قائل می‌شویم و تحلیل می‌کنیم که چگونه این دو همزمان در شکل‌دهی به ژئوپلیتیک اقیانوس هند ایفای نقش می‌کنند. بنابراین، درک از ژئوپلیتیک به‌عنوان یکی از اشکال ساخت اجتماعی فضا توسعه می‌یابد (Medby, 2021).

تمرکز نهایی مقاله بر آن است که رقابت چین و هند در بنادر خارجی، نه صرفاً نزاع زیرساختی، بلکه نوعی تقابل روایت‌ها، تخیلات سرزمینی و راهبردهای اتصال است. مطالعه این رقابت، به روشن‌تر شدن سازوکارهای جدید نظم‌سازی فضایی در جهان چندقطبی کمک می‌کند. به‌منظور پیوند روشمند میان چارچوب نظری و مطالعه تجربی، بنادر گوادر و چابهار نه صرفاً به‌عنوان زیرساخت‌هایی فیزیکی، بلکه به‌مثابه مصداق‌هایی از «کدهای ژئوپلی نومیک» تحلیل می‌شوند که «قدرت‌های بندری» راهبردهای مادی و کدگذاری‌های معنایی را از طریق آنها بازتولید می‌کنند تا فضاها را جغرافیایی صرف را به فضاها را ژئوپلیتیکی تبدیل کنند؛ کدهایی که از طریق آنها منازعه‌های گفتمانی، بازنمایی‌های رقابتی و عملکردهای استعاری از فضا به‌شکلی فشرده و چندلایه تجسم یافته‌اند. در این زمینه تحلیل بنادر یادشده به‌مثابه صحنه‌هایی از تقابل گفتمان‌های ژئوپلیتیکی چین و هند، امکان عملیاتی‌سازی چارچوب مفهومی مقاله را فراهم می‌سازد. به‌ویژه، این دو بندر را می‌توان به‌عنوان «گره‌های فضایی» در راهبردهای مقیاسی چین (در قالب ابتکار کمربند و جاده) و هند (از طریق ابتکار حمل‌ونقل شمال-جنوب) بازخوانی کرد. از این‌رو، انتخاب آنها نه بر مبنای ملاحظات جغرافیایی یا توصیفی، بلکه بر پایه ظرفیتشان در

برساختن قلمروهای معنادار ژئوپلیتیکی انجام شده است؛ قلمروهایی که محل تلاقی گفتمان‌های رقیب در اقیانوس هند، منطق‌های قدرت، و پروژه‌های فضاوند نفوذ سرزمینی هستند.

۲. تعامل مادی/گفتمانی فضا، قدرت بندری و کدهای ژئوپلی‌نومیک

در این مقاله، تحلیل ژئوپلیتیک بنادر در چارچوبی ساختاری صورت می‌گیرد که بر تعامل دیالکتیکی دو سطح «مادی» و «گفتمانی» تأکید دارد. این تلفیق نظری، در واکنش به دوگانگی سنتی در تحلیل قدرت، سیاست فضایی و ژئوپلیتیک شکل گرفته است (Hardy & Thomas, 2014; Flint, 2022). بر این اساس، زیرساخت‌ها و دارایی‌های فضایی (همچون بنادر، خطوط ارتباطی، و شبکه‌های حمل‌ونقل) نه صرفاً اشیای فیزیکی، بلکه عناصر سازمان‌دهنده معنا در پروژه‌های سیاسی‌اند. نظریه هژمونی لاکلاو و موفه (۲۰۰۱) چارچوبی مهم برای درک این موضوع فراهم می‌کند: آنها سیاست را به‌عنوان مبارزه‌ای بر سر معنابخشی به دال‌های تهی تعریف می‌کنند که از طریق زنجیره‌های تفاوت یا هم‌ارزی و مفصل‌بندی در یک نظم گفتمانی موقت تثبیت می‌شوند. در این خوانش، فضا - بندر - یک دال تهی است که نیروهای مختلف برای پر کردن آن با مفاهیم خاص (همچون «رونق»، «توسعه»، «امنیت» یا «تهدید») با یکدیگر در ستیزند (Laclau & Mouffe, 2001).

بر اساس این چارچوب، بنادر را می‌توان جایی دانست که محل تلاقی آرمان‌های گفتمانی و مفصل‌بندی‌های مادی است؛ از یک سو، آنها گره‌هایی فیزیکی در شبکه‌های زیرساختی‌اند که امکان حکمرانی، کنترل جریان کالا و قدرت فضایی را فراهم می‌کنند (Liu et al., 2020). (Notteboom et al., 2023)؛ از سوی دیگر، آنها درون بازنمایی‌های گفتمانی معنا می‌یابند: به‌عنوان نمادهایی از «رشته مروارید» تهدیدآمیز یا «گردنبندهای الماس» رهایی‌بخش، بسته به روایت‌های رقیب چین و هند (Brewster, 2017). در نتیجه، سیاست ژئوپلیتیکی بنادر نه فقط بر اساس رقابت بر سر کنترل جغرافیایی، بلکه بر اساس رقابت بر سر معنای آن جغرافیا درک می‌شود. این تلفیق نظری با آنچه محققان «تولید فضا» می‌نامند (Lefebvre, 1991) نیز هم‌راستاست: فضاوندی فرایندی اجتماعی است که هم از طریق مداخلات مادی (زیرساخت‌ها، سرمایه‌گذاری‌ها و مرزگذاری‌ها) و هم از طریق مداخلات نمادین (گفتمان‌ها، استعاره‌ها و بازنمایی‌ها) شکل می‌گیرد. به همین ترتیب، در این مقاله بنادر را هم به‌عنوان «دارایی‌های ژئوپلی‌نومیک» (زیرساخت‌ها و منابع مادی) و هم «کدهای ژئوپلی‌نومیک» (بازنمایی‌های مفهومی از موقعیت، قدرت و نظم جهانی) تحلیل می‌کنیم؛ تحلیلی که نه در چارچوب تقابل

گفتمانی/مادی، بلکه در تعامل پویا و متقابل میان این دو سطح قرار دارد که قدرت بندری را می‌سازد.

قرار گرفتن بنادر در منطق ژئوپلی‌نومیک به‌دلیل پتانسیل سرزمینی آنها در رقابت‌های قدرت سیاسی، راهبردی و اقتصادی است که می‌تواند یک کشور را به قدرت بندری در سطح منطقه‌ای یا جهانی تبدیل کند (Noorali, 2024). بنادر را می‌توان دارایی‌های ژئوپلی‌نومیک در نظر گرفت، زیرا آنها گره‌های سرزمینی برای فرماندهی یک شبکه تجاری جهانی در نقاط راهبردی هستند که به افزایش قدرت ملی، امنیت و توسعه اقتصادی منجر می‌شود (Shaw & Sidaway, 2011; Liu et al., 2020; Iftikhar & Vivian John, 2022).

بنادر هاب‌های اقتصادی هستند که به‌عنوان دروازه‌های حمل‌ونقل دریایی برای تجارت بین‌المللی عمل می‌کنند و تسهیل‌کننده واردات و صادرات کالا هستند (Merk, 2017; Iftikhar & Vivian John, 2022; Liu et al., 2020). بنادر را می‌توان بر اساس اجزای زیر به‌عنوان دارایی‌های ژئوپلی‌نومیک یک کشور دریایی در نظر گرفت: ۱. پتانسیل آنها برای تحریک توسعه صنعتی؛ ۲. منابع جغرافیایی ورود کشورهای به عرصه رقابت قدرت دریایی و جهانی؛ ۳. تبدیل شدن به یک قدرت بندری در رقابت‌های فضایی بین قدرت‌ها؛ ۴. تقویت پشتیبانی لجستیکی و توانایی‌های نظامی دولت بندری در دریا؛ ۵. دروازه دولت به اقتصاد جهانی؛ ۶. تمایل قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در آنها؛ ۷. تضمین امنیت تجاری و اقتصادی و تأمین نیازها در رقابت‌های ژئوانرژی؛ ۸. نقاط تقاطع و اتصال شبکه‌های حمل‌ونقل؛ ۹. توجه کدهای ژئوپلی‌نومیک مبتنی بر بندر به دیگران از طریق تخیلات سرزمینی و بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی؛ و ۱۰. ساختن امیدهای ژئوپلی‌نومیک «ما» - خلق فضاهای عاطفی که توسعه بنادر خارجی توسط یک کشور را با منطق توسعه و همکاری بازنمایی می‌کند، در برابر ترس‌های ژئوپلیتیکی «آنها» - تولید فضاهای از اضطراب و تهدید که ابتکارات هژمونیک را آشکار می‌سازد.

مفهوم قدرت بندری، دستیابی به یک موقعیت هژمونیک بر بنادر را به‌عنوان نشانه‌ای از دستیابی به نظم جهانی جدید تحلیل می‌کند. یک قدرت بندری هم یک بازیگر اصلی در دریاها، به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی است و هم از طریق بنادر به توده‌های خشکی اوراسیا که قبلاً نفوذناپذیر بودند دسترسی و نفوذ دارد. از نظر مادی، بنادر به‌عنوان ابزار ژئوپلی‌نومیک در نظر گرفته می‌شوند که پتانسیل دستیابی اقتصادی و دولتی را در سراسر اقیانوس‌ها و قاره‌ها در گذار ژئوپلیتیکی در حال تغییر برای شکل‌دهی به نظم جهانی آینده فراهم می‌کنند (Noorali, Flint & Ahmadi, 2022). از نظر گفتمانی، استفاده از بنادر در «تخیل فضایی» ژئوپلی‌نومیک نشان می‌دهد که چگونه مرزبندی‌های گفتمانی، «مرزهای جغرافیایی گسترده‌تر»

قدرت را از طریق جهت‌گیری‌های اقتصاد سیاسی سرزمینی در ساخت تصاویر پروژه‌های سرزمینی خیرخواهانه خود در مقابل پروژه‌های سرزمینی شوم رقیب خود تولید می‌کند (Noorali & Mamadouh, 2025; Flint, 2024). داشتن بزرگ‌ترین بنادر کانتینری، اپراتورهای بندری برتر و سرمایه‌گذاری‌های پیشرو در بنادر خارجی نشان می‌دهد که بنادر به‌عنوان گره‌های ژئوپلیتیکی در سیاست خارجی یک قدرت بندری گنجانده شده‌اند. چین با داشتن ۷ بندر از ۱۰ بندر برتر جهان (Lloyd's List, 2023) و سرمایه‌گذاری در بیش از ۱۰۰ بندر خارجی (Waterson *et al.*, 2023) به یک قدرت جهانی تبدیل شده است. با استفاده از موارد تجربی خاص، نشان می‌دهیم که چین در حال تطبیق تلاش‌های خود در بیان فضایی برای تحقق نقشه‌های ترسیم‌شده از ابتکار کمربند و جاده (BRI) برای گسترش قدرت بندری خود و جذب بنادر خارجی است. در مقابل، بازنمایی‌ها و مفصل‌بندی فضایی و تخیلی هند را که به‌طور مستقیم به قدرت بندری چین پاسخ می‌دهد بررسی می‌کنیم. در مورد چین، فراتر از رقابت منطقه‌ای با هند، تفکر بندری برای تبدیل شدن به یک قدرت بندری هژمونیک در جهان برای تبدیل شدن به یک قدرت جهانی دنبال می‌شود. در مورد هند، هم جغرافیای خیالی و هم زیرساختی به‌دنبال اجتناب از محاصره بندری توسط چین است که شامل تبدیل شدن به یک قدرت بندری منطقه‌ای در اقیانوس هند و در درازمدت، تبدیل شدن به قدرت جهانی با سرمایه‌گذاری بیشتر در بنادر خارجی است.

۳. روش تحقیق

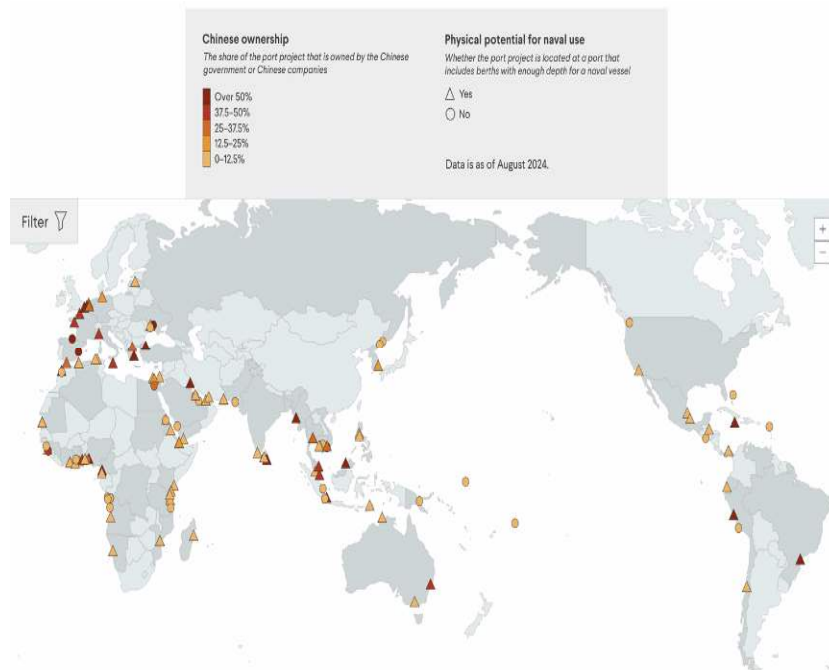
این مقاله بر پایه روش‌شناسی کیفی با تمرکز بر تحلیل ثانویه و کتابخانه‌ای استوار است. در این زمینه تحلیل حاضر از منطق ژئوپلی‌نومیک برای خوانش همزمان فرایندهای مادی (زیرساخت‌های بندری، سرمایه‌گذاری‌های خارجی، داده‌های تجارت دریایی) و گفتمانی (بازنمایی‌ها، استعاره‌ها، روایات راهبردی) بهره می‌گیرد. داده‌ها شامل منابع کتابخانه‌ای شامل مقالات پژوهشی، اسناد دولتی، گزارش‌های نهادهای بین‌المللی (مانند UNCTAD، Lloyd's List، CSIS)، پایگاه‌های داده سرمایه‌گذاری خارجی چین، و سخنرانی‌ها و مواضع رسمی سیاستمداران چین و هند هستند. روش تحلیل، خوانش انتقادی متون و مفصل‌بندی مفاهیم کلیدی در چارچوب تحلیل گفتمانی است، که به‌طور خاص بر استعاره‌ها، نشانه‌ها و بازنمایی‌های تصویری از بنادر متمرکز می‌شود. تمرکز بر تحلیل استعاری، به‌مثابه ابزار گفتمانی قدرت، به پژوهش امکان می‌دهد تا افزون بر لایه‌های آشکار رقابت ژئوپلیتیکی در سطوح فضایی و مادی، رمزگان‌های پنهان در پس سیاست‌گذاری‌های فضامند و نمادین را نیز شناسایی و رمزگشایی کند. در این مسیر، از دیدگاه‌های نظری برگرفته از ژئوپلیتیک انتقادی، مطالعات فضاامندی و

دیدگاه‌های لاکلاو و موفه - که در بخش بعد معرفی می‌شود - برای تحلیل نحوهٔ معنابخشی به فضا و ساخت اجتماعی قدرت در بنادر بهره گرفته شده است. هدف نهایی، ساختار شکنی تصورات هژمونیک قدرت‌های بندری و آشکارسازی سازوکارهایی است که از طریق آنها، بنادر به ابزارهایی برای بازتولید نظم منطقه‌ای و جهانی تبدیل می‌شوند.

۴. قدرت بندری چین: حکمروایی بر بنادر خارجی در مقیاس جهانی

در راستای رشد جهانی چین در سدهٔ بیست‌ویکم، این کشور توجه ویژه‌ای به کریدورها و بنادر بین‌المللی داشته است و در سال ۲۰۱۳، ابتکاری تحت عنوان کمربند و جاده را مطرح کرد که بر پایهٔ کریدورهای ارتباطی و بنادر برای تقویت قدرت بندری خود، یکپارچگی اقتصادی منطقه‌ای و اتصال کشورهای جهان استوار است (Waterson *et al.*, 2017: 310; Zhang, 2018; Chen *et al.*, 2023). یک کمربند یک جاده ساختارهای نظم ژئوپلیتیکی جهانی را بر اساس حکمرانی فضایی بر بنادر شکل خواهد داد. الگوهای فضایی BRI چین بازتولید ایده‌های توسعهٔ سرمایه‌داری، به‌ویژه به شکل شبکه‌های بندری، برای ایجاد تغییرات هژمونیک در نظم جهانی است (Summers, 2021: 1628). علاوه بر ایجاد شبکه‌های اتصال فیزیکی زمینی از طریق سرمایه‌گذاری در بنادر کشورهای عضو، تخیلات سرزمینی چین تصاویر تمدنی و اقتصادی از شبکه‌های بندری را به تصویر می‌کشد تا آنها را صلح‌آمیز جلوه دهد (Zhang *et al.*, 2022). ابتکار جادهٔ ابریشم دریایی (MSRI) بخشی از BRI است که هدف آن افزایش نفوذ منطقه‌ای و جهانی، به‌ویژه در منطقه هند و اقیانوس آرام، و تحریک رقابت ژئوپلیتیکی با ایالات متحده و هند از طریق توسعهٔ شبکه‌ای از بنادر جهانی در اقیانوس‌هاست (Flint & Zhu, 2019; Altı, 2019). پایگاه دادهٔ حمایت از سرمایه‌گذاری‌های خارجی چین ۱۲۹ پروژهٔ بندری را فهرست می‌کند که در آنها نهادهای چینی مالکیت کامل یا جزئی به‌دست آورده‌اند. گسترش جغرافیایی قدرت بندری چین (شکل ۱) نشان می‌دهد که این کشور حداقل یک بندر را در هر قاره به‌جز قطب جنوب اداره می‌کند یا مالک آن است (Liu, 2024).

شکل ۱. سرمایه‌گذاری‌های خارجی چین برای حکمرانی جهانی بر بنادر



منبع: Liu, 2024

چین در سال ۲۰۲۳ در ۳۱ بندر مدیترانه‌ای سرمایه‌گذاری کرده است (Glosserman, 2023). گسترش نفوذ اقتصادی چین در بنادر کشورهای اروپایی مانند یونان، آلمان، هلند، بلژیک، اسپانیا و ایتالیا، قدرت بندری این کشور را افزایش داده است (Ollmäki, 2023; EPRS, 2023). همچنین سرمایه‌گذاری‌های چین در بنادر آفریقا تاکنون از ۲۵ میلیارد دلار فراتر رفته که در ۲۰ بندر در ۲۰ کشور آفریقایی صورت گرفته است (Yang *et al.*, 2020). بر اساس نتایج پژوهش‌ها حضور سرمایه‌گذاران چینی در بنادر مدیترانه‌ای تأثیر زیادی بر پویایی اقتصادی منطقه داشته، به‌ویژه در بندر پیرایوس یونان که به یک مرکز مهم تبدیل شده است. ارتباطات بین بنادر اصلی مدیترانه‌ای و چین، به‌ویژه با مصر، اسپانیا و مراکش، از زمان اجرای BRI به‌طور چشمگیری افزایش یافته است. همچنین بندری که بیشترین سرمایه‌گذاری را از چین دریافت کرده‌اند، بزرگ‌ترین تغییرات را در رتبه‌بندی خود در سیستم بندری منطقه‌ای داشته‌اند (Ollmäki, 2023).

چین همچنین ۳۸ توافقنامه حمل‌ونقل دوجانبه و منطقه‌ای با ۴۷ کشور در امتداد MSRI امضا کرده است (Noorali & Ahmadi, 2020; 2022).

تلاش‌ها برای گسترش قدرت بندری چین در نیمکره غربی برای دسترسی به آب‌های نزدیک ایالات متحده نیز ادامه دارد. از جمله این پروژه‌ها می‌توان به بندر بزرگ چانکای در پرو اشاره کرد که توسط شرکت کشتیرانی کاسکو چین ساخته، متعلق به آن است و تحت مدیریت آن قرار دارد. همچنین مرکز کشاورزی پاراگوآ در جنوب برزیل که در سال ۲۰۱۷ توسط یک بندر چینی خریداری شد (Chen, 2024; Flint, 2024). گسترش فضایی قدرت بندری چین در کنار قدرت دریایی آن، چین را تشویق کرده است تا ناوهای جنگی خود را در بنادر جیبوتی، امارات متحده عربی و گینه استوایی مستقر کند. این امر بر تمایل پکن برای تضمین خطوط ارتباط دریایی خود از طریق بنادر اقیانوس هند و کانال سوئز که بیشتر واردات نفت چین از آن عبور می‌کند، متمرکز است. حضور چین در جغرافیای حمل‌ونقل دریایی هند و اقیانوس آرام از بندر راجین در کره شمالی تا مالزی در تنگه مالاکا و خلیج بنگال با ساخت بنادر کیاکیو در میانمار، هامبانوتا و کلمبو در سریلانکا و چیتاگونگ در بنگلادش، گوادر در پاکستان و همچنین بندر داروین در استرالیا گسترده شده است (Notteboom *et al.*, 2023). حدود ۸۰ درصد از واردات انرژی چین از منطقه اقیانوس هند تأمین می‌شود و بنادر نقش مهمی در سرمایه‌گذاری‌های خارجی این کشور دارند. شرکت‌های چینی در حال حاضر در ۱۷ بندر اقیانوس هند سهام دارند و ۱۳ مورد از آنها را ساخته‌اند و در هشت مورد دیگر سهام دارند (Siddharth, 2024).

بزرگ‌ترین بخش از تجارت دریایی چین از طریق تنگه‌های مهمی مانند تنگه مالاکا و باب‌المندب صورت می‌گیرد. بنابراین، حفظ کنترل بر بنادر این مناطق برای تضمین امنیت خطوط دریایی و حفظ قدرت اقتصادی چین بسیار مهم است (Becker, 2020). چین با سرمایه‌گذاری گسترده در بنادر کشورهای حاشیه اقیانوس هند، به‌ویژه در منطقه‌ای که هند آن را حیاط خلوت خود می‌داند، در تلاش است تا نفوذ خود را در این منطقه افزایش دهد. این سرمایه‌گذاری‌ها از پروژه‌های کوچک ۷۸ میلیون دلاری در بندر جیبوتی تا پروژه‌های بزرگ ۱/۶ میلیارد دلاری مانند بندر گوادر پاکستان متغیر است و اغلب توسط شرکت‌های دولتی چینی انجام می‌شود (Faridi, 2021; Waterson *et al.*, 2023). در بخش بعد به رقابت محوری چین با هند در اقیانوس هند از طریق تمرکز بر بندر گوادر می‌پردازیم.

۴.۱. رقابت محوری با هند: CPEC و بندر گوادر

پاکستان از طریق بندر راهبردی گوادر و کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)، نقش برجسته‌ای در پروژه‌های زیرساختی چین در منطقه ایفا می‌کند. سی‌پک که در سال ۲۰۱۵ آغاز

شد، یک پروژه ۶۲ میلیارد دلاری است که زیرساخت‌های پاکستان را به چین متصل می‌کند و تا سال ۲۰۲۵، ۶۰۰ میلیارد دلار در کشورهای عضو کمربند و جاده سرمایه‌گذاری خواهد شد. بندر گوادر بخشی حیاتی از این پروژه است و توسعه زیرساخت‌هایی مانند یک تونل ۱۲۵ مایلی، ارتقای راه‌آهن و جاده‌ها، و بهبود فرودگاه‌ها را در برمی‌گیرد. چین قصد دارد بیش از ۳۴ میلیارد دلار در بخش انرژی پاکستان سرمایه‌گذاری کند. توسعه این کریدور نماد تجارت منطقه‌ای بین هند و پاکستان است (Khan & Omid, 2023).

توسعه بندر گوادر برای چین از نظر موقعیت جغرافیایی و منافع راهبردی بسیار مهم است، زیرا این بندر دروازه‌ای به نزدیکی تنگه هرمز است که تنها ۷۰ کیلومتر با مرز ایران و ۴۰۰ کیلومتر با تنگه هرمز فاصله دارد. این بندر همچنین به چین موقعیت راهبردی برای نظارت بر تحرکات دریایی آمریکا در خلیج فارس، تحرکات هند در دریای عرب و همکاری‌های دریایی آینده آمریکا و هند می‌دهد (Mangal & Nadeem Mirza, 2022; Waterson *et al.*, 2023; Baruah, 2024). با توجه به رقابت راهبردی بین چین و هند، عبارت «دشمن دشمن من، دوست من است» می‌تواند همکاری ژئوپلیتیکی رو به رشد بین چین و پاکستان را در برابر هند توجیه کند. پاکستان همیشه رقیب اصلی هند بوده و اختلافات بسیاری بر سر مسائلی مانند کشمیر، یخچال‌های سیانچن، سد هندو، آزادی بنگلادش، هسته‌ای شدن، تروریسم، افغانستان و غیره وجود داشته است. موقعیت آسیب‌پذیر پاکستان در برابر هند، آنها را مجبور کرده است تا با چین متحد شوند (Price & House, 2007). در مقابل، چین و پاکستان همیشه روابط نظامی قوی داشته‌اند (Small, 2015: 28). علاوه بر این، چین همیشه از پاکستان در برابر هند در مسئله کشمیر حمایت کرده است (Abb, 2022: 2-3). همکاری شایان توجه بین دو کشور اغلب توسط سرمایه‌گذاری‌های چین در پاکستان و شهری شدن کمربند و جاده هدایت می‌شود. مبدأ و مسیر سرمایه‌گذاری‌های چینی از استان سین‌کیانگ آغاز شده و به بندر گوادر ختم می‌شود. رقابت در بازار جهانی سبب شده است که بنادر گوادر در پاکستان و چابهار در ایران به پایگاه‌های حیاتی برای فعالیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک با منافع اقتصادی چشمگیر تبدیل شوند (Ashraf, 2017; Singh & Singh, 2019).

این را می‌توان در رقابت بین چین و هند برای تسلط بر بنادر ایندوپاسیفیک مشاهده کرد (Noorali *et al.*, 2022). از نظر اتصال فضایی، بندر گوادر مسیری ارزان‌تر، ایمن‌تر و کوتاه‌تر را برای نفوذ چین به منطقه اوراسیا فراهم می‌کند. نگرانی هند در مورد بندر گوادر از این واقعیت ناشی می‌شود که تقریباً ۶۹ درصد از نفت خام خود را از غرب آسیا از طریق تنگه هرمز که به بندر پاکستان نزدیک است، وارد می‌کند. مسئله بعدی این است که این بندر می‌تواند جایگاه بندر بمبئی هند در اقیانوس هند را کاهش دهد. سوم، دخالت چین در بندر گوادر به

بی‌اعتمادی بین چین و هند و همچنین پاکستان و هند منجر خواهد شد و حوزه نفوذ ژئوپلیتیکی چین را در منطقه افزایش خواهد داد (Singh & Singh, 2019: 177). بنابراین، بندر گوادر در رقابت هژمونیک برای بنادر در منطقه اقیانوس هند، کدهای ژئوپلیتیکی چین و هند را بر اساس رقابت اقتصادی و سیاسی که ماهیت فضایی دارد، تغییر خواهد داد.

رقابت بر سر بندر گوادر را می‌توان تجسمی از ژئوپلیتیک زیرساختی در عصر اتصال دانست؛ جایی که بنادر از نقش سنتی خود به‌عنوان گره‌های تجاری فراتر رفته و به ابزارهای ساماندهی فضایی قدرت تبدیل شده‌اند. گوادر برای چین، بیش از یک پایانه لجستیکی، تجسم یک نقشه ژئوپلی‌نومیک است: ادغام قلمروهای اقتصادی، انرژی‌محور و امنیتی در یک امتداد راهبردی به سمت غرب آسیا و فراتر از آن. برای هند، این بندر نماد یک «شکاف فضامند» است که توازن منطقه‌ای را مختل کرده و مرزهای سنتی نفوذ را بازتعریف می‌کند. رقابت چین و هند بر سر گوادر نه در قالب نزاع سرزمینی، بلکه در قالب نزاع بر سر معنا، موقعیت و آینده اتصال منطقه‌ای شکل گرفته است؛ نوعی «ژئوپلیتیک معنابخش»، که در آن فضا نه تنها اشغال می‌شود، بلکه بازتعریف، بازنمادسازی و بازتنظیم می‌شود. در این چارچوب، کنترل فیزیکی بر بندر، به معنای کنترل بر مسیرهای روایت‌سازی، گره‌زنی به شبکه‌های منطقه‌ای و به‌دست‌گیری ابزارهای هژمون‌ساز نوین است.

۵. قدرت بندری هند: حکمروایی بر بنادر خارجی در مقیاس منطقه‌ای

ساختارهای حاکم بر نظم ژئوپلیتیکی معاصر و اهمیت فزاینده تجارت دریایی، دکترین دریایی هند را به سمت دریاها سوق داده است (Majumdar, Sen & Chalikian, 2021; 2024). اهمیت ژئوپلیتیکی بنادر برای هند اغلب از این واقعیت ناشی می‌شود که حدود ۹۵ درصد از حجم تجارت و ۷۰ درصد از ارزش تجارت هند از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (Sajith et al., 2024). کریدور هند، خاورمیانه، اروپا - IMEEC - که در نشست جی ۲۰ در مارس ۲۰۲۳ پیشنهاد شد، از طریق امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان به اروپا متصل می‌شود. این یک شبکه اتصال بندری آسیا به اروپاست که عرصه‌های جدید سرزمینی و بندری برای ایجاد رقابت ژئوپلیتیکی با BRI را باز کرده است (Bastanfar et al., 2024a). این امر می‌تواند رقابت بین چین و هند برای تسلط بر بندر را افزایش دهد و احتمالاً مسابقه‌ای برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت و فناوری بندر را آغاز کند (Bastanfar et al., 2024b). با کاهش مسافت‌ها و بهبود اتصال بین بنادر، این کریدور تعاملات و فرایندهای یکپارچگی اقتصادی، فرهنگی و سیاسی بین کشورهای عضو را افزایش می‌دهد (Khan et al., 2024).

این پروژه حدود ۴۰ درصد از جمعیت و ۵۰ درصد از اقتصاد جهانی را شامل می‌شود و حمایت ایالات متحده از آن به‌عنوان مقابله با پروژه‌های بندری چین تفسیر می‌شود. این پروژه در سال ۲۰۲۱ با تمرکز بر انرژی، آب، امنیت غذایی، حمل‌ونقل، بهداشت و فضای مجازی ارائه شد (Khan et al., 2024; Bastanfar et al., 2024a, 2024b). درحالی‌که مفاهیم سرزمینی این کریدور هنوز مشخص نشده است، گفتمان ژئوپلیتیکی به ایجاد یک گفتمان زیرساختی کمک می‌کند که سه دین اسلام، یهودیت و مسیحیت را در یک پروژه شبکه بندری مرتبط می‌کند. نخست‌وزیر هند، نارندرا مودی، این کریدور بین‌قاره‌ای را «توسعه پایدار برای کل جهان» توصیف کرده است. رئیس کمیسیون اروپا، اورسولا فن در لاین، این شبکه حمل‌ونقل را «پل سبز و دیجیتال بین قاره‌ها و تمدن‌ها» توصیف کرده و نخست‌وزیر اسرائیل، بنیامین نتانیاهو، آیمک را «بزرگ‌ترین پروژه همکاری در تاریخ ما» نامیده است (Cafiero, 2023).

از یک سو، این پروژه قدرت هژمونیک چین در منطقه اقیانوس هند را متعادل می‌کند (Noorali, 2024; Krothwal & Kumar, 2023). از سوی دیگر، وزن ژئوپلیتیکی هند را با کنترل برخی از مسیرهای دریایی مهم و مسیرهای تأمین انرژی افزایش می‌دهد (Lidarev & Pant, 2022; Khan, 2024; Khan & Omid, 2023).

یکی از بنادر خارجی که هند در آن سرمایه‌گذاری کرده است، بندر دوقم در عمان است که در سال ۲۰۱۸ به این کشور دسترسی داد. از بندر دوقم می‌توان به خلیج عمان، اقیانوس هند و دریای عرب دسترسی داشت و همچنین راه را برای ورود به خلیج فارس و ایجاد اتصال بیشتر با بندر چابهار ایران هموار می‌کند که بخش مهمی از پروژه‌های هند است (Chaudhury, 2019). دسترسی به این بندر به هند کمک کرده است تا از نظر مکانی به کشورهای دیگر خلیج فارس نزدیک‌تر شود و حضور نظامی خود را در اقیانوس هند گسترش دهد (Mangal & Nadeem, 2022; Mirza, 2022; Flint & Noorali, 2024). بندر مَنگلا تلاش موفق بعدی هند برای مدیریت بنادر خارجی در سال‌های اخیر پس از چابهار در ایران و سیتوه در میانمار است. درخواست هند برای اداره بندر سیتوه در میانمار نیز اوایل امسال تأیید شد و به هند دسترسی به بندر راهبردی رودخانه کالادان در میانمار را داد (Sidharth, 2024). اهمیت جغرافیایی سیتوه این است که تنها ۶۵ مایل دریایی با کیاوپیو در میانمار فاصله دارد که چین در آنجا بندری با دسترسی به اقیانوس هند در حال ساخت است (Baruah, 2024). این بندر بخش جدایی‌ناپذیر پروژه حمل‌ونقل چندوجهی کالادان (KMTTP) است که پتانسیل اقتصادی و امنیتی انرژی عظیمی را برای کل شبه‌قاره هند و آسیای جنوب شرقی ایجاد می‌کند و فرصتی برای ایجاد یک پل جغرافیایی بین آسیای جنوبی و جنوب شرقی آسیا فراهم می‌کند (Upadhyay, 2024b). اعطای دسترسی هند به بندر چیتاگونگ در سال ۲۰۲۳ همچنین می‌تواند در بازسازی کدهای ژئوپلیتیکی مادی و گفتاری چین

در رقابت بر سر قدرت بندری نقش داشته باشد، زیرا سال‌های متمادی این بندر به‌عنوان مرواریدی چینی برای مهار هند در اقیانوس هند در تصورات رشته مروارید نشان داده می‌شد (Roy Chaudhury, 2023). در سال ۲۰۲۳، هند و اندونزی یک مطالعه امکان‌سنجی مشترک را در مورد توسعه بندر سابانگ به پایان رساندند. این بندر حدود ۷۰۰ کیلومتر از جزایر اندامان و نیکوبار فاصله دارد. توسعه بندر سابانگ به هند دسترسی جغرافیایی آسان‌تری به تنگه مالاکا از طریق شبکه‌ای از اتصال بندری می‌دهد. گسترش هند در بنادر خلیج بنگال با توجه به اینکه همه کشورهای این منطقه به‌جز هند و بوتان بخشی از BRI چین هستند، نشان‌دهنده تلاش‌هایی برای ایجاد تعادل قوی در افزایش قدرت بندری بین دو کشور است. اگرچه سرمایه‌گذاری‌های بندری چین (حدود ۴ میلیارد دلار) در منطقه از سرمایه‌گذاری‌های هند، ژاپن، ایالات متحده و استرالیا (حدود ۳ میلیارد دلار) فراتر رفته، ظهور هند به‌عنوان یک قدرت بندری رقیب برای چین در سال‌های اخیر آشکارتر شده است (Sinha, 2024). درحالی‌که توسعه مکانی بنادر خارجی هند در مناطق جغرافیایی راهبردی اقیانوس هند در حال توسعه است، بخش بعدی به تمرکز پایگاه بندری هند برای رقابت با چین در چابهار از طریق ابتکار شمال-جنوب می‌پردازد.

۵.۱. رقابت محوری با چین: بندر چابهار و کریدور بین‌المللی شمال-جنوب

بندر چابهار در ایران نقش محوری در سیاست خارجی هند ایفا می‌کند. با توجه به سهم بالای واردات نفت و گاز ایران در واردات انرژی هند، این بندر برای اتصال هند به منابع انرژی آسیای مرکزی و کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی از طریق تنگه هرمز اهمیت حیاتی دارد (Tashjian, 2021; Kutty, 2020; Chalikyan & Tashjian, 2021). مهم‌ترین پروژه هند برای دسترسی به اوراسیا از طریق بنادر، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب INSTC است تا بندر چابهار را به‌عنوان دروازه جغرافیایی اقیانوس هند به اوراسیا معرفی کند. در این زمینه، نقش بندر چابهار به‌عنوان یک نقطه اتصال کلیدی، موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی هند را در منطقه اوراسیا تقویت می‌کند (Kutty, 2020; Singh & Singh, 2019). توسعه زیرساخت‌های مرتبط با این بندر با سرمایه‌گذاری ۳۷۰ میلیون دلاری، با روایت هویتی هند به‌عنوان یک قدرت بندری منطقه‌ای همسوس که برای مقابله با سیاست محاصره چین از طریق تأسیسات بندری دیده می‌شود (Noorali & Ahmadi, 2023). شمال-جنوب بزرگ‌ترین بندر کانتینری هند، یعنی بندر جواهر لعل نهرو در شرق بمبئی را از طریق بندر چابهار در دریای عمان و بندر انزلی در دریای خزر به بندر آستراخان در روسیه متصل می‌کند. از آنجا، کالاها از طریق راه‌آهن به اروپا منتقل می‌شود (Dorsey, 2020; Chalikyan & Tashjian, 2021). حمل‌ونقل کالا از طریق کریدور شمال-جنوب نسبت به مسیرهای سنتی

سوئز کانال تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است (Noorali, 2024). بنابراین، این شبکه ارتباطی رقیب اصلی برای ابتکار کمربند و جاده چین است که هند را به آسیای مرکزی، روسیه و اروپا متصل می‌کند. اهمیت ژئوپلیتیکی، اقتصادی و فضایی بندر چابهار فراتر از پتانسیل اقتصادی آن است و به‌عنوان یک محور در محاسبات راهبردی هند در قبال آسیای مرکزی و ابتکار شمال-جنوب عمل می‌کند که شامل فرایندهای سیاسی و فضایی است. از نظر اقتصادی، مسیر اتصال چابهار در کریدور شمال-جنوب نسبت به مسیر کانال سوئز ۱۵ روز کوتاه‌تر است و هزینه‌های حمل‌ونقل را به‌طور چشمگیری کاهش می‌دهد (Oltean, 2024). از نظر سیاسی، چابهار فضایی راهبردی را ارائه می‌دهد که در مقابله با نفوذ رو به رشد چین در بنادر جنوب آسیا، از جمله گوادر، بسیار مهم است. موقعیت جغرافیایی چابهار در فاصله ۷۰ کیلومتری از بندر گوادر پاکستان که توسط چین اداره می‌شود، به هند یک نقطه دید راهبردی برای نظارت بر فعالیت‌های چین در خلیج فارس می‌دهد و پیچیدگی‌های رقابت ژئوپلیتیکی را برجسته می‌کند. چابهار تنها ۵۵۰ مایل دریایی از بندر کندلا در گجرات فاصله دارد و به هند دسترسی آسان به افغانستان، کشورهای آسیای مرکزی و اروپا می‌دهد. هند قرار است ۱۲۰ میلیون دلار در توسعه و بهره‌برداری از بندر شهید بهشتی چابهار سرمایه‌گذاری کند و یک خط اعتباری ۲۵۰ میلیون دلاری برای ارتقای زیرساخت‌های آن فراهم سازد (Upadhyay, 2024b). در مجموع بندر چابهار به‌عنوان یک دارایی راهبردی برای هند، نقش مهمی در رقابت با چین در منطقه اوراسیا ایفا می‌کند. با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و ایجاد اتصالات جدید، هند تلاش می‌کند تا نفوذ خود را در منطقه افزایش دهد و به قدرت دریایی منطقه‌ای تبدیل شود.

رقابت هند بر سر بندر چابهار را می‌توان بخشی از راهبرد بازتعریف اتصال منطقه‌ای در برابر طرح چینی «کمربند و جاده» دانست. چابهار برای هند صرفاً یک درگاه تجاری نیست، بلکه ابزاری برای بازسازی موقعیت فضامند خود در منطق شبکه‌ای اقتصاد سیاسی جهانی است. از طریق پروژه شمال-جنوب، هند در تلاش است تا خود را به‌عنوان تولیدکننده «معنای جایگزین» در نظم زیرساختی اوراسیا معرفی کند؛ نظمی که پیشتر با ابتکارهای چینی بازتعریف شده بود. رقابت در چابهار نه‌تنها در قلمرو سرعت و هزینه حمل‌ونقل معنا می‌یابد، بلکه در سطحی عمیق‌تر، بازتاب تلاش هند برای تثبیت یک نقشه گفتمانی متقابل است که در آن وابستگی به چین کاهش می‌یابد و امکان جذب بازیگران منطقه‌ای و جهانی فراهم می‌شود. اهمیت چابهار دقیقاً در آن است که به هند امکان می‌دهد تا از «حالت واکنشی» خارج شده و به یک بازیگر «موقعیت‌ساز» در معماری ژئوپلیتیکی اوراسیا تبدیل شود. معماری‌ای که از طریق خطوط حمل‌ونقل، پیوندهای سیاسی، و بازنمایی‌های نرم بازتولید می‌شود.

۶. جغرافیاهای تخیلی قدرت‌های بندری: تولید فضا از طریق حکمروایی روایات

آنگاه که اقیانوس هند به صحنه نمایشی از تضادهای بزرگ‌مقیاس بدل می‌شود، بنادر گوادر و چابهار همچون مهره‌هایی از دو گردنبند استعاری به مصاف هم می‌روند؛ یکی، رشته‌ای از مرواریدهای چینی که در بستر ژئواستراتژیک می‌درخشند؛ دیگری، گردنبندی از الماس‌های هندی که در تقابل با آن، خودنمایی می‌کنند.

«رشته مروارید» یک تخیل سرزمینی است که توسط وزارت دفاع آمریکا در سال ۲۰۰۵ مطرح شد و سپس توسط سیاستمداران هندی به‌عنوان یک داستان زنجیره‌ای از قدرت بندری چین در اقیانوس هند پذیرفته شد. این مفهوم که شکلی از استعاری شدن فضا در زمینه سرمایه‌گذاری‌های بندری خارجی چین است تلاش می‌کند تا تصویری تهدیدآمیز از قدرت بندری چین ارائه دهد که هند را با تصرف فضاهای بندری در محیط‌های بلافصل دریایی‌اش محاصره می‌کند (Mohan, 2012; Noorali, 2024). این استعاره فضایی، تصویری تهدیدآمیز از هژمونی بندری چین ارائه می‌دهد (Manhas, 2020: 167; Brewster, 2017). ترویج ایده ترس از ظهور چین، روایتی را ایجاد می‌کند که با نوسازی نیروی دریایی چین، بنادر تجاری سرمایه‌گذاری‌شده به پایگاه‌های دائمی نیروی دریایی و فراتر از تصور رونق اقتصادی، به پایگاه‌های جغرافیایی قدرت نظامی چین تبدیل می‌شوند (Mangal & Nadeem Mirza, 2022). رشته مروارید اکنون با واقعیت‌های زیرساختی بندری همچون گوادر در پاکستان، هامباتوتا در سری‌لانکا و کیانگ‌پینگ در میانمار پیوند خورده است. با وجود این آنچه تفاوت را از روی مفصل‌بندی مادی به سمت معنای نهفته در روایات جغرافیایی سوق می‌دهد چیزی است که قدرت‌های رقیب از آن می‌سازند. درحالی‌که معنای ژئوپلیتیکی رشته مروارید در گفتمانی که سعی در مهار قدرت بندری چین دارد، تولید فضای ترس است تا به کشورهای دیگر هشدار دهد که جذب ابتکارات بندری چینی نشوند، معنایی که چین از بنادر خود می‌سازد متفاوت است. چین با رد تصورات تهدید، توسعه بنادر خارجی خود را به‌عنوان پایگاه‌های فضایی استقرار «صلح»، «توسعه»، «مدرنیزه شدن» و «اتصالات تمدنی» قاب‌بندی می‌کند.

حضور چین در بندر گوادر پاکستان در چارچوب پروژه CPEC گفتمانی هند-آمریکایی را شکل داده است که هر بندر خارجی در پروژه‌های چین را حلقه‌ای فضایی درون یک زنجیره فراتر تصور می‌کند تا نشان دهد چین برای گسترش سرزمینی جدید خود به آن نیاز دارد (Medcalf, 2020). این گفتمان با استفاده از طرد فضایی، نشان می‌دهد که همه کشورهای باید این پروژه را به‌عنوان ژئوپلیتیک امپریالیستی جدید رد کنند. رشته مروارید تأثیر بسزایی بر محافل سیاستگذاری دریایی هند در سال‌های اخیر داشته و ابزاری گفتمانی علیه گسترش دریایی چین

ارائه داده است (Brewster, 2017; Ashraf, 2017). این بازنمایی بر این پیش فرض استوار است که از اوایل دهه ۱۹۹۰، چین در حال ایجاد شبکه‌ای از پایگاه‌های دریایی در بنادر کشورهای حاشیه‌ای جنوب آسیا به عنوان ابزاری برای گسترش قدرت دریایی خود به اقیانوس هند و فراتر از آن به خاورمیانه بوده است تا کشورهای غیرمتعهد از جمله هند را در محاصره دریایی قرار دهد (Bhattacharya, S. et al., 2021). این بازنمایی نشان می‌دهد که بنادر چینی در اقیانوس هند، هند را محاصره کرده و علاوه بر همسو شدن با دشمن راهبردی خود یعنی پاکستان، تهدیدی برای پیشرفت قدرت، تجارت و تمامیت ارضی بالقوه آن است (Bhatti et al., 2020). حضور چین در بندر گوادر پاکستان توسط استدلال گفتمانی ایالات متحده و هند به عنوان یک «طرح مهار» تلقی می‌شود که هند را در منطقه اقیانوسی خود محدود می‌کند.

ظهور نشانه‌هایی از نظامی‌سازی در پروژه‌های بندری MSRI که دسترسی، پهلویی و سوخت‌گیری کشتی‌های نیروی دریایی چین (PLAN) از جمله زیردریایی‌ها را تسهیل می‌کند، هند را بر آن داشته است تا پروژه رسمی MSRI را با تصورات خود از رشته مروارید تطبیق دهد. برای مثال در سپتامبر ۲۰۱۴، زیردریایی‌های PLAN در بندر کلمبو پهلو گرفتند و در منطقه‌ای که به طور معمول برای کشتی‌های نظامی خارجی رزرو نشده بود، لنگر انداختند. این تصمیم به نوعی نقض توافقنامه طولانی مدت بین دو طرف بود که نیروهای نظامی خارجی نباید از خاک سریلانکا به گونه‌ای استفاده کنند که به امنیت ملی هند آسیب برساند. این سری از توافقات بندری سبب شد دولت مودی مخالفان سیاسی را برای شکست دادن دولت سریلانکا در انتخابات سال ۲۰۱۵ سازماندهی کند. پس از تغییر دولت، مقامات سریلانکا تلاش کردند تا مواضع خود را با چین، هند و غرب متعادل کنند و بر ممنوعیت استفاده از بندر همبان توتی برای اهداف نظامی خارجی تأکید کردند (Barton, 2020).

در حالی که چین توسعه بندری فرامرزی خود را با روایت‌هایی همچون «برد-برد»، «توسعه جنوب-جنوب»، «همکاری مشترک»، «رونق اقتصادی و برابری» و «عاری از تفکر هژمونیک و ژئوپلیتیک» توصیف می‌کند (Wang, 2015; Xi, 2023; Xinhua, 2023)، هند تصویری متفاوت از هر بندر فرامرزی چین برای هژمونی غیرمسلحانه ارائه می‌دهد. هند این بنادر را به عنوان «مرواریدهای دریایی» تصویر می‌کند که نشان‌دهنده نفوذ ژئوپلیتیکی چین برای نظامی‌سازی بنادر است (Modi, 2014). این نشان می‌دهد که روایت‌ها بر اساس خطوط ظریفی از شمول (با هدف جذب کشورهای بیشتر از سوی چین) و طرد (با هدف ایجاد فضای ترس از واگذاری بنادر بیشتر به چین از سوی هند) حرکت می‌کنند.

پاسخ چین به روایت ژئوپلیتیکی هند در مورد گسترش بندری در اقیانوس هند در سند دفاعی سفید سال ۲۰۱۳ آن آمده است که می‌گوید چین نیاز به توسعه «قابلیت‌های آب‌های آزاد» دارد

و این امر چین را وارد حوزه «حفاظت از آب‌های آزاد» می‌کند (Bajpae, 2015). همچنین گفتمان چین سرمایه‌گذاری در بنادر این اقیانوس را با استفاده از بازی زبانی توجیه می‌کند که می‌گوید اقیانوس هند متعلق به هند نیست (Khan & Khalid, 2018). در سخنرانی سال ۲۰۱۶ در مؤسسه دفاعی هند، لیو جین‌سونگ، بر تعهد چین به توسعه صلح‌آمیز پروژه‌های خود تأکید کرد و خواستار همکاری برد-برد شد و ادعاهای مبنی بر نظامی‌سازی بنادر برای حکمرانی ژئوپلیتیکی چین در دریاهای اطراف هند را رد کرد. او وجود هرگونه راهبرد تحت عنوان «رشته مروارید» طراحی‌شده برای بازداشتن هند را رد کرد و MSRI را یک پروژه همکاری باز و فراگیر توصیف کرد که اتصال سرزمینی تمدن‌ها را تسهیل می‌کند، هیچ کشوری را مستثنا نمی‌کند و امیدوار است که هند نیز به آن بپیوندد (Drun, 2017).

در واکنش به روایت فضایی «رشته مروارید»، خبرگزاری شین‌هوا (خبرگزاری رسمی جمهوری خلق چین) داستان شی جین‌پینگ را درباره مکان‌های گسترده‌تر واقع در امتداد جاده ابریشم با «مرواریدهای درخشان تمدن در امتداد جاده ابریشم باستانی» به تصویر کشید که بازگشتی به سفر شی به ازبکستان بود. در این سفر، شی شهرهای باستانی تاشکند، بخارا و سمرقند را که همگی محصور در خشکی بودند، به مرواریدهای درخشانی تشبیه کرد که در امتداد جاده ابریشم توزیع شده بودند، و این یک پاسخ غیربندری و تمدنی به داستان «رشته مروارید» بود (Xinhua, 2023b). همچنین روزنامه خلق (روزنامه رسمی کمیته مرکزی حزب کمونیست چین) فانتزی‌های فضایی ایالات متحده در توسعه اصطلاح «رشته مروارید» را مورد انتقاد قرار داد و ادعا کرد که این اصطلاح خیالی برای ایجاد تنش بین چین و کشورهای بندری، به‌ویژه هند، و کشاندن هند به بازی‌های ایالات متحده برای مهار چین ایجاد شده است (Drun, 2017). موج اخیر سرمایه‌گذاری‌ها از دریای چین جنوبی تا جیبوتی، پروژه CPEC و توسعه گواد، توسعه همیان‌توتا در سریلانکا، ساخت بندری در میانمار، تأسیسات کانتینری در بنگلادش و حتی ایجاد مسیری به سمت بنادر نپال و تایلند، می‌تواند نمایانگر تصورات جغرافیایی نام‌گذاری‌های متفاوت از پروژه‌های فضایی باشد (Montolalu, 2022).

استعاره جغرافیایی «گردنبندهای الماس» تلاش گفتمانی هند برای پاسخ به تصورات فضایی خودساخته «رشته مروارید» بود که تصور می‌کرد «رهایی» از «محاصره بندری» از طریق سرمایه‌گذاری‌های خارجی بندری به‌دست می‌آید. این ایده فضایی که برای اولین بار در سال ۲۰۱۱ توسط لالیت مانسینگ، وزیر امور خارجه وقت هند مطرح شد، به هند گردنبندهای فضایی هدیه می‌داد تا از محاصره بندری چین خارج شود و کنترل بیشتری بر مسیرهای دریایی اقیانوس هند داشته باشد (Khan, 2023). در واقع، گردنبندهای الماس به‌عنوان یک پاسخ ضد هژمونیک منطقه‌ای توسط هند تلقی می‌شد که به دنبال راهی از «محاصره بندری» با کمک

«بنادر» بود (Mangal & Nadeem Mirza, 2022). حق پهلوگیری دائمی هند در بندر نها ترانگ در ویتنام، سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران، بندر دوقم عمان و بندر سیانگ اندونزی و حضور در موریس، بخش‌هایی از تلاش برای تحقق نقشه‌های ذهنی کنترل بنادر روی زمین است. درحالی‌که گوادر در تصورات رشته مروارید به‌عنوان یک بندر محاصره‌کننده مرکزی تصور می‌شد، بندر چابهار تصویری آزادی‌بخش به هند ارائه داد تا با محاصره مقابله کند و به آسیای مرکزی و خلیج فارس دسترسی یابد.

در گفتمان هندی، اگر گوادر به‌عنوان مرواریدی تصرف شده باشد و درون یک صدف ژئواکونومیکی ابتکار CPEC برای محاصره هند تصور شود، چابهار یک الماس تجسمی است که هند در ژرفنای تقابل با این کریدور، در قاب پروژه‌های توسعه‌ای خود با ایران تراش داده است تا از این حصار تخیلی رهایی یابد. در مقابل اگر در گفتمان بندری چینی، هر بندر به‌عنوان یک منطق سرزمینی برای اتصال اقیانوسی تمدن‌ها تصویر شود، بنداری که هند توسعه می‌دهد بر پایهٔ منطق‌های مهار چین با حمایت آمریکا تصور می‌شود.

اما در تحلیل انتقادی این گفتمان‌های بندری، باید پرسید: آیا این رقابت بندری-استعاری واقعاً به خلق زیرساخت‌هایی پایدار و همگرایانه برای منطقه منجر شده، یا آنکه تنها بازی قدرت‌های منطقه‌ای/جهانی را در پوسته‌ای از سرمایه‌گذاری و توسعه پنهان کرده است؟ در این روایت، چین با خلق مرواریدها نه به‌دنبال اتصال، بلکه کنترل هژمونیک بندرپایه است؛ و هند با تراشیدن الماس‌ها، نه در پی رهایی از محاصره چینی، بلکه به‌دنبال بازدارندگی و حفظ حریم راهبردی خود در اقیانوس هند است. بنابراین، اگرچه هر دو استعاره زبان نمادین جذابی برای توصیف سیاست‌های بندری هستند، اما در عمل می‌توانند به تقویت تقسیم‌بندی‌های فضایی و بازتولید تنش‌های منطقه‌ای بینجامند. بدین‌سان، تحلیل ژئوپلیتیکی این دو بندر در بستر استعاره‌های متضاد، نوعی رمزگشایی از نحوه بازنمایی قدرت در دریاهای جنوب است؛ قدرتی که خود را نه در منطق توسعه، بلکه در معماری استعاره‌ها بازتولید می‌کند.

۷. تجزیه و تحلیل

تحلیل رقابت قدرت میان چین و هند در اقیانوس هند نشان می‌دهد که مفهوم «قدرت بندری» فراتر از کنترل فیزیکی زیرساخت‌ها، در پی تثبیت نوعی حکمروایی چندلایه است که از تعامل میان منطق‌های فضایی، اقتصادی، تمدنی و گفتمانی ناشی می‌شود. چین از طریق ابتکار «یک کمربند یک جاده» و سرمایه‌گذاری در بنادر راهبردی مانند گوادر، هامانتوتا و چیتاگونگ، نه تنها شبکه‌ای از نفوذ ژئوپلیتیکی می‌سازد، بلکه چارچوبی گفتمانی از «ظهور تمدنی و صلح‌آمیز» را نیز

ترویج می‌کند. در مقابل، هند با تأکید بر پیوندهای تاریخی، فرهنگی و امنیتی با همسایگان و سرمایه‌گذاری در بنادری همچون چابهار و سیئوه، در تلاش است الگوی بدیلی از حکمرانی دریایی را بازتعریف کند. در این چارچوب، بنادر به میدان‌های فشرده‌ای از کشاکش معنایی و مادی تبدیل می‌شوند؛ جایی که سرمایه‌گذاری زیرساختی (قدرت مادی) و روایات راهبردی (قدرت گفتمانی) با یکدیگر تلاقی می‌کنند. بنابراین، سیاست بندرپایه را نمی‌توان صرفاً با رویکردهای کلاسیک ژئوپلیتیک یا ژئواکونومی توضیح داد؛ بلکه تحلیل آن نیازمند درک همزمان از مناسبات فیزیکی و تخیلی فضا است.

از منظر نظری، مقاله نشان می‌دهد که کدهای ژئوپلی‌نومیک، نوعی «هندسه قدرت» را رقم می‌زنند که از طریق آن، تصور نظم منطقه‌ای تولید و بازتولید می‌شود. این کدها نه تنها در نهادسازی‌های فیزیکی نظیر بنادر یا مناطق آزاد دریایی تجسم می‌یابند، بلکه در سطح بازنمایی نیز به کار گرفته می‌شوند تا فضاهایی از همگرایی یا هژمونی را مشروعیت بخشند. در نهایت، باید توجه داشت که رقابت چین و هند نه صرفاً منازعه راهبردی، بلکه تجلی متفاوتی از دو منطق تنظیمی برای مدیریت نظم اقیانوسی است: منطق تصویری «نظم تمدنی چین» برای خلق فضاهای امید در برابر منطق روایت‌محور و پاسخ‌دهنده هند که به خلق فضاهای ترس از ظهور قدرت بندری چین می‌انجامد. این دوگانگی، آینده نظم دریایی در اقیانوس هند را به صحنه‌ای از مفصل‌بندی‌های پیچیده قدرت تبدیل کرده است که هم در زیرساخت‌ها و هم در تخیل‌های ژئوپلیتیکی ریشه دارد.

در نهایت، مفهوم «قدرت بندری» در بستر منطق ژئوپلی‌نومیک، صرفاً به معنای تصرف بنادر یا گسترش زیرساخت‌ها نیست، بلکه نوعی بازآرایی نظم فضایی از طریق همزمانی سرمایه‌گذاری‌های مادی و روایات گفتمانی است. چین و هند، هر دو از طریق ساخت و بازنمایی بنادر، در حال صورت‌بندی مجدد قلمروهای هژمونیک خود هستند؛ اما تفاوت بنیادین آنها در چگونگی تفسیر، تخیل و ترویج این قلمروها نهفته است. بنادر دیگر صرفاً نقاط عبور کالا نیستند، بلکه کانون‌های بازتولید معنا، منازعه‌های هویتی و ابزارهای جذب یا طرد در نظم منطقه‌ای و جهانی‌اند. این تحلیل نشان می‌دهد که در ژئوپلیتیک معاصر، فضا‌مندی نه تنها ساخته می‌شود، بلکه روایت می‌شود؛ و در این روایت‌گری، هر بندر می‌تواند یا گره‌ای از یک شبکه همگرایی باشد یا حلقه‌ای در زنجیره مهار. از این رو، تحلیل رقابت بندری میان چین و هند، ما را با الگویی جدید از حکمروایی ژئوپلیتیکی مواجه می‌سازد که در آن، نبرد بر سر فضا، درون استعاره‌ها، روایات و کدهای بازنمایی‌شده در حال شکل‌گیری است.

۸. نتیجه

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که فرایندهای ژئوپلیتیکی و روابط قدرت و فضا می‌توانند همزمان به صورت مکانی بیان شوند و همچنین از طریق ابزارهای بازنمایی زبانی پالایش و توجیه شوند. مثال بنادر به عنوان یک نمونه تجربی به روشن شدن این رویکرد کمک کرده است.

مفصل‌بندی‌های مادی موجود روی زمین نشان می‌دهد که قدرت بندری چین در توسعه سرمایه‌گذاری‌های بندری فرامرزی خود دارای دامنه‌ای جهانی است که بر رقابت با هند در سطح منطقه‌ای از طریق پروژه‌هایی در اقیانوس هند تمرکز دارد. درحالی‌که قدرت بندری هند هم دامنه و هم تمرکز منطقه‌ای دارد و اقیانوس هند را به عنوان یک نقطه محوری برای رقابت با چین در نظر می‌گیرد. درحالی‌که استعاره‌های فضایی نهفته در گفتمان هند، رشته مروارید را به تصویر می‌کشد که هند را با مرواریدهای خفه‌کننده بندری محاصره می‌کند، یک گردنبند الماس تصویری متقابل می‌سازد که هند را با جواهرات الماس آزادی‌بخش که دسته‌ای از بنادرند آراسته کند. تصاویری که از طریق بازنمایی‌های فضایی ایجاد می‌شوند، اهمیت خود را زمانی نشان می‌دهند که بتوانند به گفتمان هند کمک کنند تا کشورهای اقیانوس هند را از سرمایه‌گذاری‌های چین برای حکمروایی بر بنادر خارجی دور نگه دارند و با نشان دادن یک کمربند یک جاده چین به عنوان یک پروژه هژمونیک، آن را طرد کنند. این یک تاکتیک گفتمانی برای ترغیب کشورها به پذیرش سرمایه‌گذاری‌های هند به جای سرمایه‌گذاری‌های چین در بنادر است، جایی که هند چابهار را از چین گرفته است. این بازنمایی‌ها همچنین به چین کمک می‌کند تا تصاویری مسالمت‌آمیزتر، تاریخی و تمدنی از برنامه خود برای جذب کشورهای بیشتر و بنادر آنها به یک کمربند یک جاده ایجاد کند و این برنامه را به عنوان یک پروژه غیرهژمونیک با هدف همکاری و شمول جهانی به تصویر بکشد. کدگذاری ژئوپلی‌نومیک چین برای کنترل جهانی بنادر و جغرافیای حمل‌ونقل، درحالی‌که ظهور خود را در یک بازنمایی از اشکال نظامی به عنوان یک شکل ظریف‌تر از ظهور اقتصادی به تصویر می‌کشد، انتظار استقرار نیروهای دریایی برای فعالیت‌های نظامی آینده در بنادر فرامرزی را تقویت می‌کند. این امر سبب شده است قدرت‌های سرزمینی در اینوپاسیفیک، از جمله ایالات متحده، فرانسه، استرالیا و ژاپن، به دلیل ترس ژئوپلیتیکی خود از چین، به گفتمان‌های بندری هند بپیوندند. ائتلاف‌های دریایی اخیر مانند کواد (QUAD) و ایندو-پاسیفیک باز و آزاد (FOIP) به عنوان طرح‌های محدودکننده قدرت بندری چین در منطقه دیده می‌شود و همکاری گروه جی ۲۰ در کریدور آی‌مک (IMEEC) هند نیز شکل دیگری از کدهای ژئوپلیتیکی هماهنگ برای مهار چین است.

تعارض منافع

نویسنده اعلام می‌کند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را که شامل پرهیز از سرقت ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره می‌شوند، به‌طور کامل رعایت کرده است.

سیاسگزاری

نگارندگان بر خود ضروری می‌دانند که از گروه جغرافیای سیاسی و اقتصادی دانشگاه آمستردام برای به اشتراک گذاشتن ایده این مقاله در گروه و اعلام نظرهای ارزشمندشان تشکر کنند.

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>
- 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? July 16, 2019. *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2019/07/china-israel-and-the-geopolitics-of-seaports> Accessed September 24, 2021
- Ashraf, J. (2017). String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture. *Strategic Studies*, 37(4):166-181.
- Bajpae, C. (2015). China-India Regional Dimensions of the Bilateral Relationship. *Strategic Studies Quarterly* 9(4): 108-145.
- Barton, B. (2020). Leveraging the “String of Pearls” for strategic gains? An assessment of the Maritime Silk Road Initiative’s (MSRI) economic/security nexus in the Indian Ocean Region (IOR), *Asian Security*, 17(2): 216-235. <https://doi.org/10.1080/14799855.2020.1844664>
- Baruah, S.Kr. (2024). How India develop ports abroad to promote its geopolitical objectives, *The Week*, June 16, 2024.
- Bastanifar, I., Khan, K. H., Shah, H., & Koch, H. (2024). India's trade corridors: A shopping time model analysis for IMEEC and INSTC. *Asian Economic and Financial Review*, 14(12):932-946.
- Bastanifar, I., Omid, A., & Khan, K. H. (2024). A recursive networking economic analysis of international economic corridors: IMEEC and INSTC. *Cogent Economics & Finance*, 12(1):2363457.

- Becker, J. (2020). China Maritime Report No. 11: Securing China's Lifelines across the Indian Ocean. *CMSI China Maritime Reports*. 11. <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/11>
- Bhattacharya, S. et al, (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.
- Bhatti, K. A., Kharl, S. H., & Butt, K. M. (2020). String of pearls: Politics of ports in Indian Ocean. *South Asian Studies*, 35(01), 73-86.
- Blanchard, J. M. F. (2024). *Chinese Overseas Ports in Europe and the Americas*. London: Routledge.
- Brewster, D. (2017). Silk roads and strings of pearls: The strategic geography of China's new pathways in the Indian Ocean. *Geopolitics*, 22(2), 269-291.
- Cafiero, G. (2023). The Geopolitics of the India-Middle East-Europe Economic Corridor, *Arab Center Washington DC*. October 10, 2023. <https://arabcenterdc.org/resource/the-geopolitics-of-the-india-middle-east-europe-economic-corridor>
- 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.
- Chaudhury, A. B. R., Basu, P., & Bose, S. (2019). *Exploring India's Maritime Connectivity in the Extended Bay of Bengal* (p. 41). Observer Research Foundation.
- Chen, E. (2024). China's Port Power: A massive new Chinese-owned port in Peru is set to extend the country's influence in South America, *The Wire China*, August 25, 2024.
- 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>.
- Chubb, A. (2018). The Geotechnical Imaginary of the Belt and Road: Mobilising Imaginative Labour, *IQAS* 53: 357-384.
- Dodds, K. Taylor, Z., Akbari, A. Castán Broto, V., Detterbeck, K., Inverardi-Ferri, C., Ok Lee, K., Mamadouh, V., Ramutsindela, M., & Yuan Woon, C. (2023). The Russian invasion of Ukraine: implications for politics, territory and governance, *Territory, Politics, Governance*, DOI: 10.1080/21622671.2023.2256119
- 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.

- Drun, J. (2017). China's Maritime Ambitions: a Sinister String of Pearls or a Benevolent Silk Road (or Both)?, Center for Advanced China Research, Dec 5, 2017, <https://www.ccpwatch.org/single-post/2017/12/05/china-s-maritime-ambitions-a-sinister-string-of-pearls-or-a-benevolent-silk-road-or-both>
- EPRS, (2023). Chinese strategic interests in European ports, *European Parliament*, by Jacobs, K.S. –February 2023. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739367/EPRS_ATA\(2023\)739367_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739367/EPRS_ATA(2023)739367_EN.pdf)
- Faridi, S. (2021). China's ports in the Indian Ocean, *Gateway House*, August 19, 2021, <https://www.gatewayhouse.in/chinas-ports-in-the-indian-ocean-region>
- Flint, C. (2022). Putting the “geo” into geopolitics: a heuristic framework and the example of Australian foreign policy, *Geojournal*, 87: 2577-2592.
- Flint, C. (2024). *Near and Far Waters: The Geopolitics of Seapower*. Stanford University Press.
- Flint, C. & Zhu, C. (2019). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 99, 95-101.
- 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>.
- Glosserman, B. (2023). China's port investments and risks to national security, *The Japan Times*, Sep 26. <https://www.japantimes.co.jp/commentary/2023/09/26/world/china-ports/#:~:text=Chinese%20companies%20have%20investments%20in,a s%20Rotterdam%2C%20Hamburg%20and%20Valencia>.
- Hardy, C. & Thomas, R. (2014). Discourse in a Material World, *Journal of Management Studies* 52(5): 1-27.
- Iftikhar, M. & Vivian Jan, J. (2022). The Geopolitics of China's Overseas Port Investments: A Comparative Analysis of Greece and Pakistan. *Geopolitics*, 27(3), 826-851. Available from: <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1832473>
- 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. (2024). A Discourse on Economic Corridors: INSTC and Chabahar Port. *Saudi J Econ Fin*, 8(9), 284-289.
- 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.
- Khan, K. H. et al. (2024). Integrating gravity models and network analysis in logistical strategic planning: a case of the India Middle-East Europe Economic Corridor (IMEC). *Maritime Economics & Logistics*. 1-36.
- Krothwal, I., & Kumar, N. (2023). Theater of India-China strategic rivalry: The Indian Ocean. *Comparative Strategy*, 42(5), 655-669. <https://doi.org/10.1080/01495933.2023.2236490>
- 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).
- Laclau, E., & Mouffe, C. (2001). *Hegemony and Socialist Strategy: Towards a Radical Democratic Politics*. London: Verso.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lidarev, I., & Pant, H. V. (2022). India and maritime governance in the Indian ocean: the impact of geopolitics on India's involvement in maritime governance. *Contemporary South Asia*, 30(2), 269-286. <https://doi.org/10.1080/09584935.2022.2059062>
- Lin, W. (2019). Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*, 81:102436. Available from: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.001>
- Liu, Z., Schindler, S., & Liu, W. (2020). Demystifying Chinese overseas investment in infrastructure: Port development, the belt and road initiative and regional development. *Journal of Transport Geography*, 87, 102812. doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102812
- Liu, Z.Z. (2024). Tracking China's Control of Overseas Ports, *Council on Foreign Relations*, August 26, 2024
- Lloyd's List., (2023). One Hundred Container Ports 2023. *Lloyd's List*. <https://lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2023>
- Manhas, N. (2020). China's Policy of 'String of Pearls'. *International Journal of Social Impact*, 5 (3): 166-181. doi: 10.25215/2455/0503003
- Medby, I.A. (2021). An articulation of geopolitics otherwise? Indigenous language-use in spaces of Arctic geopolitics, *Area* 55 (1):18-25.
- Medcalf, R., (2020). *Indo-Pacific Empire: China, America, and the Contest for the World's Pivotal Region*. Manchester: University of Manchester Press.
- Mangal, 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.
- Merk, O. (2017). Geopolitics and commercial seaports. *Revue internationale et stratégique*, 107(3), 16-27 .

- Modi, N., (2014). Modi's Speech in Tokyo in February 2014, quoted Khan, H.U. & Khalid, I. 2018. New Delhi Response to Beijing 'BRI' Project: A Lucid Connection with Chinese "String of Pearls". *Journal of Political Studies*. 25 (1), 243:254.
- Mohan, C., (2012). *Samudra Manthan Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*. Carnegie Endowment for Int'l Peace.
- Montolalu, R.R.K. (2022). US Indo-Pacific Strategy: Using the US-Australian Military Alliance as Part of the US Balance of Power Strategy to Respond to Chinese Influence in Indochina, *Montolalu/Jurnal Pertahanan* 8(2): 222-233.
- 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>
- Noorali, H., and Ahmadi, S.A. (2023). Iran's new geopolitics: heartland of the world's corridors. *GeoJournal* 88: 1889–1904. DOI:10.1007/s10708-022-10727-z
- Noorali, H., and Mamadouh, V. (2025). Port power 02: Chinese geoeconomic hopes and American geopolitical fears. *Journal of Transport Geography*, 125, 104207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104207>
- Noorali, H., Flint, C., and 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). Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. *Human Geography Research*, 54(3), 1161-1187. (in Persian)
- 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)
- Notteboom, T., Pallis, A. & Rodrigue, JP. (2023). *Port Economics, Management and Policy*, London and New York: Routledge.
- Notteboom, T., & Haralambides, H. (2025). Seaports in a tense geopolitical environment: key agents or sitting ducks?. *Maritime Economics & Logistics*, 27:1-24. <https://doi.org/10.1057/s41278-025-00313-8>
- Oltean, S. (2024). Seaport Geopolitics in South Asia, with Special Attention on BRI Projects, *Geopolitics Quarterly*, 20(2): 302-322.
- Oulmakki, O., Rodrigue, JP., Hernandez Meza, A. *et al.* (2023). The implications of Chinese investments on Mediterranean trade and maritime hubs. *J. shipp. trd.* 8, 28. <https://doi.org/10.1186/s41072-023-00157-6>

- Price, G., & House, C. (2007). Price, G., House, C. China and India: Cooperation and competition, *Asia Programme Briefing Paper*, 7(1): 1–11.
- Roy Chaudhury, D. (2023). Bangladesh Gives India permanent access to Chattogram, Mongla ports, *The Economic Times*, April 30, 2023.
- Sajith, S., Raju, T.B, Aswani, R.S. (2024). Are Indian ports safe? Identifying, analysing and prioritizing the risks affecting India's major ports, *Maritime Transport Research*, 6. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2024.100108>.
- Sen, S., & Majumdar, A. J. (2024). India's Maritime Geopolitics: Philosophy and Practice. *Strategic Analysis*, 48(4), 297–310. <https://doi.org/10.1080/09700161.2024.2404554>
- Sharp, J. (2020). Materials, forensics, and feminist geopolitics, *Progress in Human Geography* 45 (5): 1-16.
- Shaw, J. & Sidaway, J.D. (2011) Making links: on (re)engaging with transport and transport geography. *Progress in Human Geography*, 35(4), 502–520.
- Sidharth, R. (2024). India's Wins Bangladesh's Mongla Port: A Boost to Maritime Influence, *Logistics Insider*, July 24, 2024. <https://www.logisticsinsider.in/india-wins-bangladeshs-mongla-port-a-boost-to-maritime-influence>
- 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>.
- Sinha, R. (2024). Building bridges across the Indian Ocean: Australia-India cooperation for port development, *United States Student Center*, 13 December, 2024.
- Small, A. (2015). *The China-Pakistan axis: Asia's new geopolitics*. New York, NY: Oxford University Press. NY: Oxford University Press.
- 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>
- Sykes, O. and Shaw, D. (2018), Unpacking the spatial imaginaries of "One Belt, One Road": from representation to performativity. *Town Planning Review*, 89, 120–24.
- 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.
- Taylor, P. (1982). A Materialist Framework for Political Geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 7(1): 15-34.

- UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport 2023. Towards a Green and Just Transition. United Nations publication. Sales No. E.23.II.D. 23. Geneva. <https://hbs.unctad.org/maritime-transport-indicators>
- Upadhyay, S. (2024a). India's Growing 'Port' Print in Indo-Pacific, June 13, 2024. *Institute for Security & Development Policy (ISDP)*, Voices 37. <https://www.isdp.eu/indias-growing-port-print-in-indo-pacific>
- Upadhyay, S. (2024b). Ports, Pearls, and Power in the Indo-Pacific: A Geopolitical Analysis, *USANAS Foundation*, May 22, 2024, <https://usanasfoundation.com/ports-pearls-and-power-in-the-indo-pacific-a-geopolitical-analysis>
- Wang, YI., (2015). Foreign Minister Wang Yi Meets the Press, May 2015, <https://www.mfa.gov.cn>.
- Watterson, C.J., de Saint Rapt, J-A., Yun, E., (2023). China's state-led international port development: Challenges for port states. *Marine Policy*. 155, 105697. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105697>
- Xi, J.P., (2023). Building an Open, Inclusive and Interconnected World for Common Development, *MFAPRC*, 2023-10-18.
- Xinhua, (2023b). Xi Story: Shining pearls of civilization along ancient Silk Road, *Xinhua*, 2023-05-15, <https://english.news.cn/20230515/3d7fd8af845c489ebb73a9cf9d7c5372/c.html>
- Xinhua., (2023). Interview: China's BRI, U.S. Marshall Plan essentially different. Croatian expert says. *Xinhua*. 2023-10-13. <https://english.news.cn/20231013/a2475e8bce584fb2bb7f4b2be2af827a/c.html>
- Yang, Z., Yunzhu, H., Zhu, H. & Notteboom, T. (2020). China's Investment in African Ports: Spatial Distribution, Entry Modes and Investor Profile, *Research in Transportation Business & Management*, 37: 100571.
- 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.
- Zhang, X. (2017) Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective. *Geopolitics*, 22(2): 310-331.

COPYRIGHTS

©2023 by the University of Tehran. Published by the University of Tehran Press. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

