

”جای‌گاه حوزه اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژی‌ک آن در فرایند جهانی شدن“

دکتر زهرا پیشگاهی‌فرد*

دکتر نسری‌ن خانی‌ها**

چکیده:

ویژگی‌های‌ی که برخی تنگه‌ها را از نظر جهانی مهم می‌سازد و باعث می‌شود که به کانون محاسبات استراتژی‌ک و ژئواستراتژی‌ک قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای تبدیل شوند، به نحوی که آنها خواهان داشتن کنترل کامل بر تنگه‌ی حداقل داشتن قدرت فرمانروایی بر آن باشند، وجود دو عامل، یکی اقتصادی که خود به دو دسته انرژی و تجارت تقسیم می‌شود، و دیگری نظامی است. این عوامل، اثرات و پیامدهای مشخص و پویایی را برای تنگه‌ها بوجود آورده، و پیگیری استراتژی‌ها برای مناسب ساختن این پیامدها، این تنگه‌ها را به محل رقابت قدرت‌ها تبدیل می‌کند.

اما می‌زان اهمیت تنگه‌های استراتژی‌ک در طول تاریخ متفاوت بوده و با پیشرفت‌های تکنولوژی‌کی و تغییری الگوهای سیاست جهانی دستخوش تغییری شده است. غالب تنگه‌های بین‌المللی در عصر نظام دو قطبی بیشتر اهمیت سیاسی و ژئوپولیتیکی داشتند؛ هرچند این اهمیت هنوز نیز در بعضی از آنها وجود دارد و دیدگاه‌های ژئوپولیتیکی و ژئواستراتژی‌کی بر آنها حاکم است، در حال حاضر تنگه‌های مهم از نقش‌آفرینی ژئواکونومیکی نیز برخوردار شده‌اند.

تنگه‌ها مهم اقیانوس هند به جهت صرفه‌جویی‌های اقتصادی و نزدیکی ساختن سه حوزه جغرافیایی اصلی اقتصاد جهان یعنی آمریکای شمالی و اتحادیه اروپا و جنوب شرق آسیا از جای‌گاه ویژه‌ای برخوردارند. با این اوصاف این پژوهش ضمن بررسی تغییری‌رات ایجاد شده در مفهوم و مصداق تنگه‌های استراتژی‌ک در دو دوره ژئوپولیتیکی نظام دو قطبی و پس از آن، در پی تحلیل اثرات قدرت و سیاست در آنها می‌باشد.

نتایج حاصله بیان‌گر این مسئله است که صحنه اقیانوس هند و تنگه‌های مهم آن به دلیل داشتن نقش کلیدی در تجارت دریایی، از اهمیت بالایی برخوردارند و این امر باعث می‌شود تا این تنگه‌ها محل رقابت قدرت‌های رقیب باشند.

واژگان کلیدی: حوزه اقیانوس هند، تنگه‌های استراتژی‌ک، تجارت دریایی، دوره ژئوپولیتیکی، جهانی شدن، رقابت تجاری.

مقدمه:

اهمیت و کاربرد تنگه‌های استراتژی‌یک در طول تاریخ همواره متفاوت بوده و با پیشرفت‌های تکنولوژی و تغییری در الگوهای سیاست جهانی دستخوش تغییری شده است.

در عصر استعمار، تنگه‌های مهم جولانگاه کشورهای استعمارگر اروپایی بودند. در آن دوران بسیاری از تنگه‌ها بر تعداد زیادی از کشتی‌های تجاری در زمان صلح نظارت داشته و باعث تقویت قدرت نظامی اشغال‌کنندگان در زمان جنگ می‌شد.

طی دوره جنگ سرد، استراتژی دریایی در ارتباط با جغرافیای خاص یا اختصاصی‌تر، یعنی جغرافیای اقیانوس‌ها و دریاهایی بود که محدود و قرار گرفته در قلمرو اتحاد جماهیر شوروی بودند. در این دوره بالاترین هدف استراتژی‌یک ایالات متحده، بعنوان قدرت بحری حفظ آزادی کشتی‌رانی در تنگه‌های استراتژی‌یک، برای کشتی‌های نظامی خود، و جلوگیری از همان آزادی برای شوروی سابق بود.

دوره پس از جنگ سرد، تغییری در تفکرات سیاسی و استراتژی‌یکی را به همراه داشته است. جهانی شدن، بخصوص اقتصاد، امروزه توجهات استراتژی‌یک را به خود جلب کرده است. طرز فکر نظامی موجود جنگ سرد، یعنی «آماده شدن برای جنگ جهت تضمین صلح» به تفکر «صلح در خدمت گسترش تجارت جهانی» بعنوان رهنمودی برای تبدیلی واکنش نظامی به غیر نظامی می‌باشد. امروزه با گسترش جهانی شدن کارکرد و اهمیت تنگه‌های استراتژی‌یک تغییری یافته است. در واقع اهمیت روزافزون تجارت دریایی باعث رقابت هر چه بیشتر قدرت‌ها، برای حفظ و کنترل تنگه‌های استراتژی‌یک شده است. این درحالی است که وابستگی رو به فزون جهان صنعتی به انرژی بر این اهمیت افزوده است.

طرح مسئله:

در آغاز قرن بیستم ماهان اهمیت راهبردی سه آبراهه جبل الطارق، کانال پاناما و کانال سوئز را، به جهت این‌که بر تعداد زیادی از کشتی‌های تجاری در زمان صلح نظارت داشته و باعث تقویت قدرت نظامی اشغال‌کنندگان در زمان جنگ می‌شدند، به عنوان ابزاری جهت تسهیل تمرکز قدرت دریایی باز شناخت.

تشکیل امپراطوری‌های استعماری انگیزه‌ای برای اروپاییان شد تا با ایجاد پست‌های بی در تنگه‌های استراتژی‌یک، در پی تأمین امنیت مسیرهای تجارت دریایی باشند. اهمیت فزاینده تجارت دریایی در سه قرن گذشته بر آتش نبرد برای حفظ کنترل بر این تنگه‌های راهبردی دمیده است. وابستگی بسیار زیاد نیروهای دریایی مدرن به زغالسنگ در قرن نوزدهم، به پایگاه‌های دریایی در تنگه‌های استراتژی‌یک، نقش ایستگاه زغال را هم اضافه کرد. کارکرد تنگه‌های استراتژی‌یک در میانه قرن بیستم، هنگامی که به جای‌گاهی برای فرود و برخاستن هواپیماهای

نظامی تبدیلی شدند، باز هم تغییری کرد. در حقیقت در این دوران پایگاه‌های دریایی واقع در آبراهه‌های استراتژیکی، نقش لجستیکی مهمی داشته‌اند (Weitz, 2000, 2).

اما علی‌رغم تمام کمک‌های قابل توجه از نظر لجستیک ارتش و تجارت در سرتاسر تاریخ، به نظر می‌رسد از پایان جنگ سرد به بعد برخی تنگه‌های استراتژیکی اهمیت خود را از دست داده‌اند. به عنوان مثال واگذاری صلح‌آمیز کانال پاناما در دسامبر ۱۹۹۹ توسط ایالات متحده، پایان دوره تسلط نظامی بر این کانال بود. هر چند که پست‌های نظامی سابق، هنوز برای پشتیبانی از عرصه تجارت کاربرد دارند. پاناما طرح‌هایی برای تبدیلی استحکامات نظامی سابق به مراکز تجاری و تبدیلی شدن به یک مرکز کشتیرانی را دارد.

امروزه تغییری در ساختاری در صنعت کشتیرانی پیامدهای مهمی برای تنگه‌های جهان بویژه دو کانال بزرگ داشته است. در دهه‌های اخیر هزینه واقعی حمل و نقل دریایی به خاطر این مسئله که کشتی‌های بزرگ‌تر با افزایش بهره‌وری باعث کاهش هزینه حمل و نقل شده‌اند و کانتینری شدن، هزینه نیروی کار را تا ۸۰ درصد کاهش داده و تکنولوژی اطلاعات تخصصی منابع را بهبود بخشیده. ظهور سوپر تانکرها و کشتی‌های کانتینری پس‌پاناماکس^۱ ترافیکی را به طور قابل توجه از کانال پاناما به جاهای دیگر برده است. این مسئله برای دولت مصر نیز انگیزه تأیید یک پروژه ۱۰ ساله ۴۴۱ میلیون دلاری را برای عریض‌تر و عمیق‌تر ساختن کانال سوئز فراهم ساخته است.

تکنولوژی هسته‌ای امروزه اهمیت پست‌های دی‌ده‌بانی موجود در تنگه‌های مهم را به دو شیوه کاهش داده است. اول این که قابلیت بازدارندگی موشک‌های بالستیک قاره‌پیما می‌تواند باعث کاهش نیاز از قدرتهای بزرگ هسته‌ای به حفظ یک خط مقدم متشکل در تنگه‌های راهبردی، به عنوان مانعی در برابر حملات پیش‌دستانه شود. دوم این که نیروی رانش هسته‌ای هواپیماها و زیر دریایی‌های راهبردی ایالات متحده را از سوخت‌گیری مجدد و پشتیبانی لجستیکی بی‌نیاز کرده است (Ibid, 3).

امروزه با گسترش جهانی شدن کارکرد و اهمیت تنگه‌های استراتژیکی تغییری یافته است. در واقع اهمیت روزافزون تجارت دریایی باعث رقابت هر چه بیشتر قدرتها، برای حفظ و کنترل تنگه‌های استراتژیکی شده است؛ این درحالی است که وابستگی رو به فزون جهان صنعتی به انرژی بر این اهمیت افزوده است. بنابراین به طور خلاصه در طول تاریخ اهمیت دستیابی به تنگه‌های استراتژیکی دریایی تحت سه مجموعه منافع قابل تعریف بوده است:

- (۱) منافع برتری قدرت نظامی و برتری در جنگ؛
- (۲) منافع تجاری، که نیازمند کاربرد بدون مانع آبراهه‌ها و تنگه‌ها و دسترسی بدون مزاحمت به بنادر شرکای تجاری است؛
- (۳) منافع تسلط اقتصادی مستقیم بر تنگه‌ها، به نحوی که استفاده از آنها انحصاری گردد و مانع انجام این کار توسط رقبا شود.

¹ post-Panamax

حال این مسئله مطرح می‌شود که با توجه به تغییری در استراتژی جهانی و تغییری در ایجاد شده در کارکرد تنگه‌های بین‌المللی مهم، در آینده تنگه‌های حوزه اقیانوس هند از چه جایگاهی برخوردار خواهد بود و بازیگران اصلی در آن چه کشورهای خواهند بود.

جهانی شدن و تجارت دریایی:

تحولات نظام بین‌الملل، در آغاز قرن ۲۱ بیانگر آمیزش قدرت کشورها، توزیع ثروت، نهادها و مکانیزم‌های بین‌المللی است. بعد از جنگ سرد، دنیا وارد عصری شده است که یکپارچگی اقتصادی نشانه اصلی و بنیادین آن می‌باشد. این مسئله تبعات متفاوتی بر واقعیتهای داخلی و خارجی کشورها داشته و بر محیط امنیتی و روابط میان کشورها تأثیرات متفاوتی می‌گذارد. به بیانی دیگر جهانی شدن را می‌توان به عنوان فرایندی چند بعدی و چند وجهی تعریف کرد که سرشت روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی را تغییری می‌دهد. این فرایند، به روندها، عوامل و نیروهای که سرشتی فراملی دارند و به همه سطوح روابط بین‌المللی رسوخ می‌کنند، نسبت داده می‌شود (Held and others, 2001, 135).

از این رو جهانی شدن در همه اشکال خود به فرایندهای اشاره می‌کند که به طور فزاینده فزاتر از قدرت دولت‌ها عمل می‌کنند و متضمن افزایش فعالیت‌های فراملی و تعاملات در چندین زمینه است که می‌توانند به حوزه‌های مختلف از جمله اقتصادی، سیاسی، زیست‌محیطی، تکنولوژیکی و امنیتی تقسیم شوند. در واقع این ویژگی - هاست که رابطه جهانی شدن با تجارت جهانی و آنچه به ویژه مورد نظر ماست، رابطه آن با تجارت دریایی و تأثیرش بر تنگه‌های مهم را تعریف می‌کند.

به بیانی دیگر چون جهانی شدن به معنای روند گسترش جریان‌ها و شبکه‌های ارتباطی است، برای این اساس نیروی دریایی وظیفه حیاتی و ممانعتی در جهانی شدن را برعهده دارد. در حقیقت شایه اطلاعات و سرمایه از طریق سیستم‌های الکترونیکی منتقل می‌گردند، اما انتقال اطلاعات معمولاً حاصل محصولات است که از مواد خام تهیه شدند که حمل آنها از طریق تجارت بین‌المللی کالاهاست که عمدتاً از طریق دریای صورت می‌گیرد. (بلیس و دی‌گران، ۱۳۸۳، ۱۸۴).

این مسئله وقتی خود را نشان می‌دهد که بدانیم «سهم حمل‌ونقل دریایی در جابجایی کالا تقریباً ۹۰ درصد کل کالاهای حمل شده در عرصه تجارت بین‌المللی است. این میزان در حدود ۶ میلیارد تن می‌باشد که ثلث آن را مواد نفتی، ثلث دوم آن را کالاهای خشک و فله و ثلث آخر را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند» (عابدیان، ۱۳۸۶، ۴۲). با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا به حمل‌ونقل دریایی، اهمیت ارتباط بین جهانی شدن و تجارت بین‌المللی، و حمل‌ونقل دریایی، به عنوان دو بخش غیر قابل انفکاک، روشن می‌شود. از این رو می‌توان ادعا کرد که تجارت دریایی از عوامل لازم و تأثیرگذار در توسعه تجارت جهانی و ابزار اصلی تأمین نیازهای گوناگون اقتصادی جهانی است.

امروزه در عصر جدید، جهانی شدن برخی بنادر، که فصل مشترک سنتی میان دریای و خشکی‌اند، آنها را به دلیل کانتینری شدن، به مهم‌ترین ارائه دهندگان خدمات لجستیکی تبدیل کرده است. کانتینری کردن باعث شده که کشتی‌های کانتینری عظیم‌الجثه امکان حمل کالا از یک بندر کانونی به بندر کانونی دیگر را بدون باز شدن آن تا رسیدن به نقطه فروش یا مقصد نهایی، داشته باشند. این‌گونه بنادر به خاطر توانایی‌شان برای پذیرش آخرین

نسل کشتی‌های حمل کانتینری از دی‌گر بنادر متمایز می‌شود. ارائه خدمات لجستیکی کامل و توانایی برای پذیری کشتی‌های کانتینری بزرگ، توسط این‌گونه بنادر به این معناست که تجارت پر حجم جهانی فقط بر چند مگابندر متمرکز خواهد شد و این بنادر را گره‌گاه‌های حیاتی تجارت دریایی جهان می‌سازد. بنادر مرکزی چنان در سیستم تجارت جهانی مهم‌اند که برآورد شده، خسارتی که بستن بندر مرکزی سنگاپور به چرخه‌های تولید و موجودی جهان وارد می‌سازد به حدی است که به تنهایی از ۲۰۰ میلیارد دلار فراتر رود (Ho, 2005, 2).

بی‌شک امروزه تجارت دریایی، با توجه به قابلیت حمل زیاد کالا، هزینه کم و سهولت در حمل و نقل، مهمترین گزینیه برای تبادلات تجارت جهانی به‌شمار می‌آید. اما به موازات منتفع شدن و وابستگی زیاد کشورها به تجارت دریایی مشکلات و مسائل متنوع و متفاوتی بوجود آمده که آنها نیز به نوبه خود بر اثر جهانی‌شدن پدید آمده و با لااقل قوت گرفته و تبدیل به یک معزل جهانی شده‌اند. این درحالی است که تنگه‌های بین‌المللی، بویژه آنهایی که نقش بالایی در تجارت دریایی دارند بیشتر در معرض این‌گونه مشکلات قرار می‌گیرند. در حقیقت جهانی‌شدن همراه با تکنولوژی پیشرفته نه تنها چالش‌های امنیتی جدیدی را ایجاد می‌کند، بلکه یک فضای مناسب برای ایجاد زمینه‌تهدیدهای فراملی جهانی است که، بنظر می‌رسد سرشت‌شان هر چه بیشتر دریایی می‌شود. این در حالی است که به دلیل جهانی‌شدن اقتصاد جهان و وابستگی تعداد زیادی از ملل به تجارت خارجی، امنیت تجارت جهانی در دریای، با اهمیت هر چه بیشتر باقی می‌ماند.

تجارت جهانی و تنگه‌های مهم:

امروزه تنگه‌های مهم بین‌المللی برای اقتصاد جهانی، بخصوص برای بازیگران اصلی آن، بسیار حیاتی هستند. زیرا حمل و نقل دریایی کماکان، ارزانه‌ترین وسیله حمل و نقل کالاهای حجیم است و بیش از ۸۰ درصد از تجارت جهانی، بوسیله ترانزیت دریایی انجام می‌شود (Nincic, 2002, 144). اما حمل و نقل دریایی دارای محدودیت‌هایی از قبیل شکل توده‌های قاره‌ای و ضرورت‌هایی است که از آن پدید می‌آید.

در واقع مسیرهای دریایی بین‌المللی محدود به گذشتن از موقعیت‌های خاص مرتبط با گذرگاهها، دماغه‌ها و تنگه‌هاست. تنگه‌های مورد استفاده در مسیرهای دریایی معمولاً یا مسیر جایگزین ندارند و یا در فاصله‌ای قرار دارند که انحراف مسیر از آنها غیر اقتصادی است. این مسیرها اکثراً بین نواحی مهم صنعتی از قبیل اروپای غربی، آمریکای شمالی و آسیای شرقی (عمدتاً ژاپن و چین) قرار گرفته‌اند. هم‌چنین، مسیرهای اصلی شامل جریان مواد خام، عمدتاً مواد معدنی، بعضی محصولات غذایی (قهوه، کاکائو و شکر)، و بیشتر مواد نفتی مهم از کشورهای در حال توسعه به کشورهای توسعه یافته می‌باشد. در حقیقت مهم‌ترین گذرگاه‌های استراتژیک، گذرگاه‌های باریک و کم عمق هستند که به کشتی‌رانی آسیای شرقی می‌رسانند. بسیاری از آنها در کشورهای بی‌ثبات و پرمناقشه قرار دارند که با ریسک دسترسی و استفاده از آنها همراه می‌باشند (Rodrigue, 2004, ۳۶۵). جدول زیر تعداد کشتی‌ها و محدودیت‌های موجود در تنگه‌های مهم در تجارت جهانی را نشان می‌دهد.

میزان تردد و محدودیت‌ها در تنگه‌های مهم جهان

تنگه	تعداد کشتی-های عبوری	ظرفیت مازاد	محدودیت	تهدید

				(در روز)		
۱	هرمز	۵۰	محدود	کریدورهای باریک	مناقشات منطقه‌ای	
۲	بسفر و داردانل	۱۳۵	بسیار محدود	عمق محدود و حرکت کاروانی کشتی‌ها	محدودیت‌ها از طرف دولت ترکیه، خطر تصادف کشتی‌ها	
۳	باب‌المنذب و سوئز	۳۸	بسیار محدود	عمق محدود و اندازه کشتی	تروریسم	
۴	جبل الطارق	۴۰۰	محدود	عرض کم	قاچاق مواد مخدر و انسان	
۵	مالاکا	۶۰۰	محدود	عمق محدود	تروریسم، دزدی دریایی، خطر تصادف کشتی‌ها	
۶	دوور	۴۰۰	محدود	عمق محدود	خطر تصادف کشتی‌ها	
۷	تنگه‌های دانمارک	۱۴۰	محدود	عمق محدود و عرض کم	بدون اهمیت	
۸	پاناما	۳۵	بسیار محدود	عمق بسیار کم	بدون اهمیت	

اقیانوس هند و تجارت دریایی جهانی:

با توجه به نیازهای جهانی برای تجارت دریایی و جریان انرژی و دسترسی به بازارها، استفاده از مسیرهای دریایی اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیک آن یک ضرورت حتمی است. تنگه هرمز، مهمترین مسیر انرژی جهان بدون جای‌گزینی می‌باشد. تخمین زده شده است که در آینده اقتصادهای اروپا، ژاپن و ایالات متحده به ترتیب ۷۰٪، ۷۶٪ و ۲۵٪ از نیازهای نفت خام خود را از خلیج فارس تأمین کنند (REIA, 2004). یک سوم از تجارت جهانی و تقریباً تمام نفت آسیا از تنگه‌های شرقی، مالاکا، سوندا، لامبارک و ماکاسار می‌گذرد. از ۱۴ کشوری که آسیای شرقی و جنوب شرقی را شکل می‌دهند، دوازده‌تای آنها به شدت وابسته به نفت آسیای غربی هستند (Hashimoto, 2000). امروزه مسیر دریایی گسترش یافته از دریای عرب تا دریای ژاپن از طریق اقیانوس هند، ملقب به «جاده جدید ابریشم»^۱ شده است و حفاظت از آن با اولویت استراتژیک جمعی برای بسیاری از کشورها می‌باشد (Raja, 2003, 30).

فاکتورهای عمده‌ای که اقیانوس هند را این چنین تسهیل‌کننده قطعی در تجارت دریایی جهان ساخته است، شامل تأثیرات تاریخی، جمعیت، موقعیت، تجارت و الگوهای اقتصادی و توسعه سیاسی در بین دی‌گر عوامل می‌باشند. برای ارزیابی اهمیت نقش این اقیانوس بعنوان یک منطقه فعال در تجارت دریایی جهان، تحلیل فاکتورهای اصلی و ارتباطات اقتصادی و تجاری بین حاشیه آن و مناطق دی‌گر ضروری است.

درحالی‌که تجارت دریایی در سراسر جهان در حال رشد می‌باشد، هیچ‌جائی به اندازه آسیا با افزایش تقاضا روبرو نیست. از آنجائی‌که نواحی ساحلی با رشد بیشتر از نواحی درون سرزمینی، حتی در یک کشور برخوردارند، صادرات از این منطقه اصولاً بوسیله کشتی در سراسر مناطق با دسترسی گسترده به مسیرهای اقیانوسی - دریایی

¹ New Silk Route

و آبراه‌های درون سرزمینی جابجا می‌شوند (Sachs, 1997). وابستگی به کشتی‌رانی در این بخش از جهان با زیرساخت‌های نادر حمل و نقل زمینی و هوایی برای تجارت در مقیاس زیاد شناخته می‌شود. رشد سریعی اقتصادی در نواحی ساحلی این منطقه، تقاضای فزاینده‌ای را برای تنگه‌های موجود در آن را پدید آورده است (Nincic, Ibid, 150). نتیجه این‌که، تناژ کشتی‌رانی در کشورهای غرب اقیانوس آرام در طی سال‌های اخیر بیش از دوبرابر شده است (Anderson, Ibid, 23).

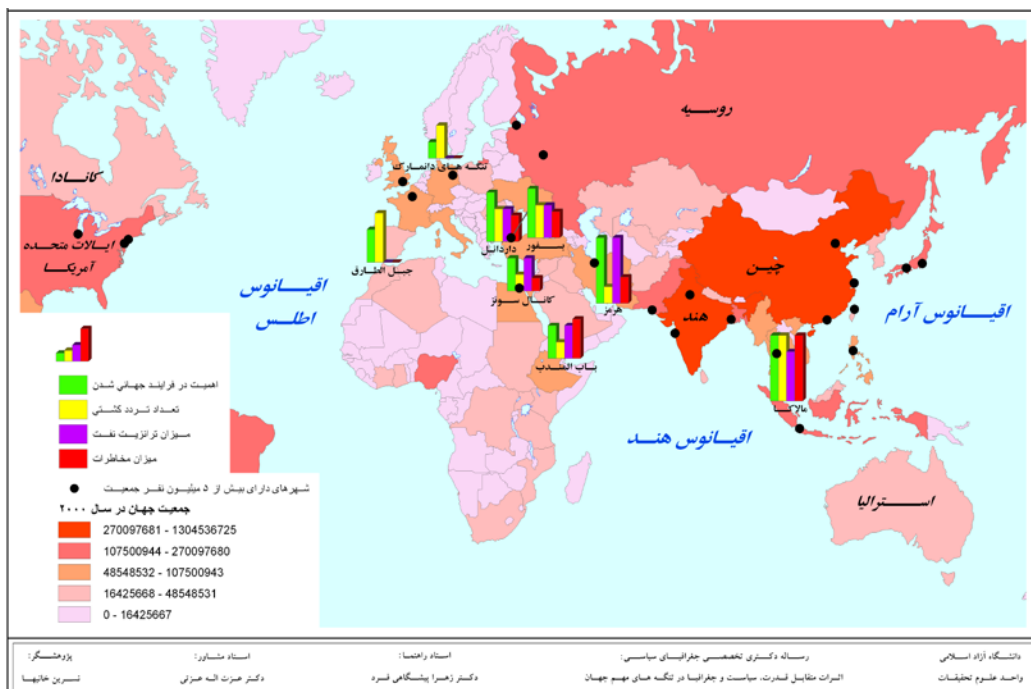
در جهان کنونی توسعه اقتصادی یک کشور، شدیداً مرتبط با تأمین زمینی تجارت و انرژی است. از آنجائی که بیشتر تجارت کشورهای ساحلی اقیانوس آرام و کشورهای آسیای جنوبی مبتنی بر دریاست، مسیرهای تجارت دریایی برای این کشورها اهمیت بسیار بالایی دارد. بر اساس تخمین‌های بانک جهانی در سال ۱۹۹۹، تجارت دریایی جهان به مقدار ۲۱۴۸۰ میلیارد تن بوده است؛ که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۰ به ۳۵۰۰۰ میلیارد تن و تا سال ۲۰۱۴ به ۴۱۸۰۰ میلیارد تن برسد. در کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل^۱، در این ارتباط یادآور شده است که در سال ۲۰۰۰ تجارت دریایی، چهاردهمین افزایش متوالی سالانه خود را ثبت کرده است؛ که سهم آسیا از واردات و صادرات دریایی به ترتیب ۱/۲۶٪ و ۱۸/۸٪ بوده است. این درحالی است که پیش‌بینی می‌شود تجارت دریایی در این منطقه به طور قابل توجه‌ای افزایش خواهد یافت (Ghosh, 2004, 2).

این منطقه استراتژی‌ک، میزبان ترافیکی سنگین بین‌المللی دریایی است که شامل نی‌می از بار کانتینری جهان، یک سوم از بار فله آن و دو سوم از محموله نفت آن می‌باشد (Sakhuja, 2003, 18). شایان توجه است که از میان ۲۰ بندر کانتینری برتر جهان ۱۵ بندر در حاشیه این اقیانوس قرار دارد؛ ۸ بندر در چین و ۷ بندر دیگر در آسیا قرار دارند که تعداد آن همچنان رو به افزایش است. در این میان سنگاپور رتبه اول بندر کانتینری جهان را به خود اختصاص داده و بندر هنگ‌کنگ نیز دومین بندر کانتینری جهان می‌باشد (مشیری، ۱۳۸۲، ۷۲).

امروزه منطقه اقیانوس هند با قرار گرفتن در بین اقتصادهای با جهش بالا در جنوب، جنوب شرق و شرق دور، و منطقه غنی از نفت خلیج فارس، موقعیت استراتژیکی را برای سهولت بخشیدن به مقدار زیاد تجارت در این عرصه ارائه می‌دهد. آب‌های آن حامل ترافیکی سنگین نفت و محصولات نفتی از میدان‌های نفتی خلیج فارس و اندونزی بوده که حاوی حدوداً ۴۰٪ از تولید نفت دریایی در جهان می‌باشد (CIA, 2008). این امر، همراه با بازار گسترده مصرفی و دیدگاه‌های تجاری در حاشیه آن، منطقه اقیانوس هند را منطقه‌ای پر جنبش و اقیانوسی تسهیل‌کننده و حیاتی برای تجارت جهانی تبدیل می‌کند. جمعیت در حاشیه آن نزدیک به دو میلیارد نفر است که بازاری بزرگی برای تجارت فراهم می‌سازد (Nazery, 2005). بنابراین مرکزیت تجاری و جمعیت بسیار در منطقه اقیانوس هند، با جغرافیای اقتصادی، ترکیب شده تا فضای مناسب جغرافیایی از دیدگاه ژئواکونومیکی و با اهمیت جهانی را بی‌افزاید.

جایگاه تنگه‌های اقیانوس هند در شرایط جهانی شدن

¹ UNCTAD



اقیانوس هند دارای چهار آبراهه بسیار مهم و بحرانی برای تجارت بین‌المللی دریایی شامل: کانال سوئز در مصر، باب المندب (مرز جیبوتی و یمن)، تنگه هرمز (مرز ایران و عمان) و تنگه مالاکا (مرز اندونزی و مالزی) است. این نقاط انسداد یا کانال‌های باریک، مسیر مهم در تجارت جهانی نفت می‌باشند. این مسیرها بدون عراق، نه تنها بعنوان منبع حیاتی از نظر استراتژیکی و اقتصادی برای بسیاری از ملل قرار گرفته در طول آنها عمل می‌کنند، بلکه نقش حساسی را بعنوان شاهراه تجارت جهانی و تامین انرژی، که اهم آن از طریق دریای حمل می‌شود، بازی می‌کنند. از آنجائی که بیشتر کشورهای اقیانوس هند به تجارت بین‌المللی با همسایگان دور مشغولند، بیشتر کالاهای جهان از طریق اقیانوس حمل و نقل می‌شود. طبق این روند، حجم مبادلات در منطقه بطور مستمر افزایش می‌یابد.

۸) بازیگران مهم در اقیانوس هند:

اکثر اوقات در تاریخ معاصر، اقیانوس هند، ملقب به «دری‌اچه بریتانیای»، با امنیتی همراه بوده است که با کشتی‌های ناوگان سلطنتی و تا زمان فسخ اقدامات امنیتی «شرق سوئز»، در سال ۱۹۷۱ تضمین می‌شد. از میانه دهه ۶۰ به بعد، رشد ثابتی از حضور دو ابرقدرت، که کاهش حضور بریتانیای را متعادل می‌ساخت، قابل توجه گردید. هر چند که اثرات این تغیر قدرت، برای کشورهای حاشیه اقیانوس هند پیامدهای متفاوتی داشت، اما در امنیت کلی اقیانوس هند، تفاوتی حاصل نشد (Lehr, 2002, 4). در طی چند دهه، اقیانوس هند به صفحه شطرنجی برای رقابت استراتژیکی و مانورهای ابرقدرت‌ها تبدیل شد، در عین حال نقش مرکزی در تسهیل تجارت جهانی و رشد اقتصادی را نیز بازی کرده است.

امروزه در این حوزه گرایش‌ها به کشتیرانی و تجارت بین‌المللی، بویژه تجارت خارجی بصورت یک اولویت ملی برای بسیاری از ملل، و بیشتر با تأکید بر اهمیت اقیانوس بعنوان تسهیل‌کننده تجارت جهانی پدیدار شده است. از این رو این نگرانی وجود دارد که، ظهور قدرت خصمانه‌ای در آن ممکن است بر تجارت و جریان آزاد انرژی تأثیر منفی بگذارد. طبیعتاً کشورهای بی‌شکست‌ترین نقش را در تجارت دریایی دارند، در ارتباط با امنیت

اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژی‌کش نگرانی بی‌شتری خواهند داشت. در واقع از آنجائی‌که بر استراتژی‌های ژئوپلیتیکی یک کشور انرژی نقش مهم و تأثیر گذاری دارد، هر گونه آشفستگی در تأمین آن، پیامدهای جدی دربر خواهد داشت. با فرض تقاضای رو به رشد انرژی از طرف کشورهای مصرف کننده آن ناگزیری این کشورها درباره امنیت مسیرهای ارتباط دریایی و بویژه تنگه‌های استراتژی‌ک منطقه حساس می‌باشند.

بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار از تجارت چین فقط از طریق اقیانوس هند بطور سالانه می‌گذرد و این رقم پیش‌بینی می‌شود به سرعت افزایش یابد (IPCS, 2005). بیش از نیمی از کشتی‌هایی که از تنگه مالاکا عبور می‌کنند مقصدشان چین است. ژاپن نیز برای ۹۰ درصد و کره جنوبی هم برای ۱۰۰ درصد از وارداتشان به شدت به این تنگه وابسته‌اند. هرچند که ایالات متحده از نظر عبور کشتی‌های تجاری به تنگه مالاکا وابستگی کمتری دارد؛ اما پایگاه‌های نظامی آن در گوام، ژاپن و کره جنوبی به آن وابسته‌اند. در حال حاضر چین برای ۸۰ درصد واردات نفت به این تنگه وابسته است؛ این در حالی است که برآوردها نشان می‌دهد که واردات نفت چین تا ۲۰۱۰ به ۲۰۰ میلیارد تن در سال برسد. این نشان می‌دهد چین در آینده به مسیرهای دریایی و تنگه‌های مورد استفاده برای عبور نفت بیش از پیش وابسته خواهد بود (Xuegang, 2007, 18).

رشد بالای قدرت‌های اقتصادی آسیا باعث می‌شود منطقه به عنوان قطب اقتصادی جهان شناخته شود. در حال حاضر اکثر مناطق در حال توسعه بویژه کشورهای در حال توسعه آسیایی از پیشرفت اقتصادی آبرومندانه‌ای برخوردارند. بقدری که، صندوق بین‌المللی پول اعلام کرده حرکت رشد اقتصادی جهان در طی پنج سال گذشته بیشتر از آسیا ناشی شده است تا آمریکا. آمارهای صندوق بین‌المللی پول نشان می‌دهد که در بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۶، میانگین تولید ناخالص ملی کشورهای در حال توسعه آسیایی ۹ درصد بوده و در سال ۲۰۰۷ به ۹/۸ درصد رسیده که از میانگین جهانی و همچنین سایر مناطق در حال توسعه در همین دوره زمانی بالاتر بوده است. صندوق مذکور پیش‌بینی کرده است که میانگین تولید ناخالص ملی آسیا در سال ۲۰۰۸ به ۸/۸ درصد تنزل یافته اما با این حال هنوز آسیا پرشتاب‌ترین اقتصاد جهانی باقی خواهد ماند. آمارهای این صندوق نشان می‌دهد که طی پنج سال گذشته، سهم آسیا در نرخ رشد جهانی بیش از ۵۰ درصد بوده است، این در حالی است که سهم آمریکا تنها ۱۳ درصد بوده است. بر طبق محاسبات، سهم آسیا در نرخ مبادلات بازار به ۲۱ درصد و سهم آمریکا ۱۹ درصد بوده است. در زمینه واردات جهانی کالا، سهم آمریکا ۱۵/۹ درصد و سهم آسیا بدون احتساب سهم ۲/۲ درصدی ژاپن، ۲۵ درصد می‌باشد. بدین ترتیب سه بلوک بزرگ تا حدودی متوازن از آمریکای شمالی، اروپا و آسیا در نقشه اقتصادی جهان ظاهر شده‌اند که آسیا قوه محرکه آن محسوب می‌شود. تحت این شرایط، آمریکا مجبور شده است تلاش‌های بهبود خود برای ایجاد یک جهان تک قطبی را کنار بگذارد و برای حفظ نظام هژمونیک خود به چند جانبه‌گرایی روی بیاورد. اتحادیه اروپا پس از حل بحران قانون اساسی مجدداً تلاش‌های خود برای همگرایی را آغاز کرده است. چین نیز در حال تقویت نفوذ جهانی‌اش می‌باشد و موقعیت خود در بین قدرت‌های بزرگ را ارتقاء بخشیده است. شکل جدیدی از توازن بین پنج قدرت سنتی جهان یعنی آمریکا، اروپا، روسیه، چین و ژاپن ظاهر شده است. در عین حال بازیگران متوازن کننده دیگری که حرف‌هایی برای گفتن دارند و ایفاگر نقش بزرگتری در صحنه جهانی هستند نیز جوانه زده‌اند (Liru, 2008, 18).

در این بین ترکیبی از رشد اقتصادی بالا، افزایش قدرت نظامی، جمعیت زیاد موقعیت جغرافیایی و دی‌گر خصوصیات ژئوپولیتیکی، عواملی هستند که ظهور چین و هند را در کنار ایالات متحده، به عنوان بازی‌گران عمده عرصه بین‌الملل در حوزه اقیانوس هند معرفی می‌کند.

الف) چین قدرت نوظهور آسیای:

چین به سرعت بعنوان یکی از قوی‌ترین اقتصادهای جهان مطرح می‌شود. این کشور دارای منافع حیاتی تجاری و انرژی در آب‌های اقیانوس هند و تنگه‌ها و گذرگاه‌های آن است. زیرا کشوری است که وابستگی زیادی به تجارت دریایی دارد. از این رو تقویت توان دریایی خود را در محافظت مسیر ارتباطات دریایی در دریای جنوبی چین، تنگه مالاکا و حتی تا شمال اقیانوس هند و تنگه هرمز و خلیج فارس در استراتژی خود قرار داده است. آسیای جنوب شرقی مرز چین را از نواحی ساحل شرقی، که به لحاظ اقتصادی موفق‌ترین بوده‌اند را دربرمی‌گیرد. این منطقه همه راه‌های عبور حیاتی انتقال انرژی از خاورمیانه، آفریقا و جهان را به چین دربرمی‌گیرد و آن را به منطقه‌ای با اهمیت زیاد برای امنیت چین و هم به منبع آسیب‌پذیر تبدیل می‌کند. اقیانوس هند نیز دربرگیرنده همه مسیرهای کشتی‌رانی برای واردات انرژی و حمل‌ونقل است. تنگه هرمز هم که گذرگاه استراتژیک برای دسترسی به منابع انرژی خلیج فارس است. از این رو در سال‌های اخیر چین برای تثبیت موقعیت خود در منطقه بویژه تنگه‌های مالاکا و هرمز، چندگام مهم برداشته است.

در آغاز، روابط مبتنی بر همکاری نزدیک با سنگاپور، مالزی و اندونزی، و دی‌گر بازی‌گران منطقه‌ای، جهت تضمین منافع خود در تنگه مالاکا و کاهش رقابت‌های فراینده میان قدرت‌ها را ایجاد کرده است. به عنوان مثال در سال ۱۹۹۷، چین و آسه‌آن در بی‌انبیة مشترکی با تأکید مجدد بر اصول حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات در منطقه دریای چین جنوبی، موافقت خود را با حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات می‌نشان را از طریق انجام مذاکرات و مشورت‌های دوستانه برطبق حقوق شناخته شده بین‌المللی، از جمله کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام کردند و هر دو طرف موافقت کردند که بهتر است کشورهای ذی‌نفع با حفظ خویشتن داری به دنبال راه‌های همکاری در این منطقه باشند. در ۲۷ فوریه ۱۹۹۹ بی‌انبیة مشترکی میان چین و وی‌تنام در شهر پکن به امضاء رسید، در این بی‌انبیة هر دو طرف موافقت کردند که اختلافات و دعاوی ارضی خود را از طریق کانال‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل کنند. هر دو طرف پیش از حل و فصل نهایی اختلافات، موافقت خود را با تلاش برای انجام همکاری‌های متقابل دریایی در زمینه‌هایی هم‌چون حفاظت از محیط زیست دریایی، تحقیق و پژوهش علمی در دریای و موارد دی‌گر اعلام کرده و عنوان داشتند گسترش عادی و طبیعی مناسبات خارجی بین چین و وی‌تنام نباید تحت تأثیر اختلافات موجود در مورد مالکیت جزایر دریای چین جنوبی قرار بگردد. در سال ۲۰۰۰ چین بی‌انبیة مشترک دی‌گری را در مورد همکاری‌های همه‌جانبه با اندونزی، فیلیپین و وی‌تنام به امضاء رساند (Shicun, 2001, 91-188). هر سه بی‌انبیة یک هدف مشترک دارند، و آن ارتقای سطح مناسبات و روابط دوجانبه بین چین و این کشورها و حرکت در جهت ایجاد چارچوبی برای همکاری‌های همه‌جانبه و همچنین تعین سمت و سو و یا جهت‌گیری همکاری‌ها در سده بیست و یکم است.

در هشتمین اجلاس آسه‌آن در ۲۰۰۲، چین و کشورهای عضو آسه‌آن در مورد انجام همکاری‌های متقابل در منطقه دریای چین جنوبی، از جمله حفاظت محیط زیست دریایی، تحقیق و پژوهش‌های علمی در دریای، امنیت

ناوبری و ارتباطات دریایی، اقدامات جستجو و امدادرسانی و بالاخره مبارزه با جرائم فراملی به توافق رسیدند. در ۸ اکتبر ۲۰۰۳ چین به معاهده مناسبات دوستانه و همکاری‌های متقابل در جنوب شرق آسیا پیوست. در همان روز آسه‌آن و چین بیانیه مشترکی در مورد مشارکت و همکاری استراتژیکی در زمینه ایجاد صلح و آرامش و گسترش رفاه و رونق اقتصادی منتشر کردند (Huei Song, 2004, 268).

پیمان صلح، ثروت و ثبات با کشورهای آسه‌آن که به پیشنهاد چین در سال ۲۰۰۳ منعقد شد، یک همکاری راهبردی دیگر را نیز در منطقه ایجاد کرد و برای چین در میان کشورهای آسه‌آن احترام زیادی ایجاد کرد؛ امری که با ستایش رئیس‌جمهور فیلیپین، تحت عنوان این‌که «چین برادر بزرگ آسه‌آن است»، مورد تقدیر قرار گرفت (Baoyun, ۲۰۰۴). بدین ترتیب تحول چین به عنوان یک سهام‌دار در حال رشد در آسه‌آن، و اهمیت فزاینده آسه‌آن در چین، به تضمین تمامی دو طرف و بردن توسعه چین در جهت مثبت کمک می‌کند.

چین همچنین از سال ۲۰۰۵، نقش فعالی در حفظ و تقویت امنیت در تنگه مالاکا و جلوگیری از نشت نفت در منطقه بازی کرده است. این مسئله بر این امر تأکید می‌کند که، از آنجایی که تجارت و انتقال انرژی به چین بیشتری ترافیک تنگه را تشکیل می‌دهد، امنیت آن به یک مسأله اصلی برای این کشور تبدیل شده است. بنابراین چین یک نقش کلیدی در امنیت آن دارد. حضور فعال این کشور در این مسأله از طریق تلاش دیپلماتیک و همکاری بین‌المللی بوده است. در واقع روابط نزدیکی میان چین و کشورهای عضو آسه‌آن و بویژه افزایش اهمیت و نقش منطقه‌ای و جهانی چین از نقطه نظر ژئواستراتژیکی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی سبب شده است که چین در برخورد با اختلافات ارضی و دریایی خود در منطقه دریای چین جنوبی صبورتر باشد. هر چند که این رهیافت بی‌فایده و شرط نبوده و چون تنگه مالاکا اهمیت بالایی برای امنیت انرژی چین دارد، مطمئناً این کشور استفاده از زور به عنوان آخرین گزینه دفاعی علیه تهدیدهای مستقیم را هم در نظر خواهد داشت.

در حقیقت وابستگی بالای چین به این تنگه، نه تنها در برابر تهدیدهای دزدی دریایی و تروریسم، بلکه در برابر دیگر کشورهای رقیب قدرتمند مثل آمریکا، ژاپن و هند که به دنبال کنترل این آبراهه هستند، آن را آسیب‌پذیر می‌کند. ایالات متحده با پیشنهادی در ۲۰۰۴ با عنوان طرح امنیت دریایی منطقه‌ای، که فراخوانی برای کشورهای واقع در تنگه مالاکا، یعنی مالزی، سنگاپور و اندونزی، به منظور دادن اجازه گشت‌زنی نیروهای آمریکایی در تنگه، به بهانه جلوگیری از دزدی دریایی و تروریسم، در این امر پی‌شگام بوده است (Fargo, 2004, 31). کنترل این تنگه حیاتی توسط ایالات متحده، توان کنترل این ابرقدرت را بر تمام آسیای شرقی ممکن می‌سازد که این امر موقعیتی هشدار دهنده برای چین است.

بعنوان بخشی از تلاش‌های نظامی چین در محافظت از مسیر دریایی تنگه مالاکا، این کشور در می‌انمار اقدام به تأسیس زیرساخت استراتژیکی کرده است که شامل مسیرها، شبکه‌های ارتباطی و اطلاعاتی و پایگاه‌های نظامی می‌باشد. سیستم‌های اطلاعاتی الکترونیکی در جزیره بزرگ «کوکو» در خلیج بنگال، «سیتو» و «زدتکی کیان»^۱

¹ Coco Island

² Sittwe

³ Zedekyi Kyun

در نزدیکی ساحل «تراسریم»^۱ در جنوب میانمار، برای اهداف شناسایی دریایی و اطلاعات در مراقبت از هر فعالیتی در تنگه مالاکا و اقیانوس هند، که می‌تواند امنیت مسیر دریایی آنها را تهدید نماید، نصب شده‌اند. ساخت زیر ساخت اطلاعاتی در میانمار همچنین مرتبط با مرحله استراتژیک آن در مقابله با نفوذ هند در آسیای جنوب شرق می‌باشد. (Ogutcu, 2006, 20).

در مقابل ژاپن و هند نیز اقدامات مشابهی در جهت افزایش کنترلشان بر تنگه مالاکا انجام داده‌اند. در سال ۲۰۰۵ ژاپن یک سازوکار امنیتی برای ارتقای فعالیت ضد دزدی دریایی و تروریسم را طرح کرد و به طور غیر رسمی از کشورهای تنگه‌ای خواست امکان حضور نیروی دفاعی ژاپن را فراهم کنند. این پیشنهاد توسط کشورهای جنوب شرق آسیا، به این دلیل که با افزایش دسترسی ژاپن به آب‌های این منطقه احساس نگرانی می‌کردند، رد شد. از سوی دیگر نیروهای هندی نیز میل فزاینده‌ای برای دخالت در محافظت از این تنگه را دارند. ایجاد پایگاه‌های نظامی توسط هند، که ساخت آنها از دهه ۱۹۹۰ به بعد آغاز شد، در مجمع‌الجزایر آندمان و نی‌کوبار و در انتهای غربی تنگه مالاکا، همچنین قابلیت گشت‌زنی از اقیانوس هند تا دریای چین جنوبی، نشان دهنده جاه‌طلبی نیروهای هندی است (Xuegang, Ibid, 21).

در این ارتباط چین اعلام داشته است، درحالی‌که از تلاش‌های دولت‌های ساحلی، بطور انفرادی یا با هم در تأمین امنیت تنگه و حمله متقابل به تهدیدات ممکن پشتی‌بانی می‌کند، ولی هرگونه مداخله نظامی خارجی، بدون توجه به منافع و حق مالکیت کشورهای ساحلی می‌تواند باعث نگرانی پکن شود (Richardson, 2003, 3).

ب) موقعیت استراتژیک هند و رقابت با چین:

هند بوسیله اقیانوس هند از سه طرف محاصره شده است از این‌رو برای تماس با جهان خارج همواره به آن توجه داشته است. در واقع شبه جزیره‌ای بودن هند، به نحوی که کاملاً بر اقیانوس تسلط دارد، مهمترین ویژگی زمینی آن است. این کشور حدود ۲۰۰۰ کیلومتر در دریای پیشروی دارد و ۵۰ درصد از آن در قوسی حدود ۱۰۰۰ مایل دریایی، ویژگی قلمرو آبی‌ش را تشکیل می‌دهد. این ویژگی، هند را قادر می‌سازد در منطقه وسیعی از اقیانوس، اعمال قدرت کند و بر مسیرهای مهم دریایی احاطه و تسلط داشته باشد. از این‌رو هندوستان در محاسبات بسیاری از کشورها حساب می‌شود. مسیرهای دریایی ارتباط دهنده خلیج فارس و خلیج عدن به آسیای شرقی از نزدیکی هند می‌گذرد؛ همچنین مسیرهای عبوری در نزدیکی جزایر آندمان و نی‌کوبار، تسلط بر ورودی تنگه مالاکا را امکان‌پذیر می‌سازند. این موقعیت مناسب جغرافیایی به هند این توان را می‌دهد تا در منطقه وسیعی در اقیانوس هند، بطور موثر و جدی حضور مؤثر داشته باشد. این درحالی است که هندی‌ها نیز برای آن مسئله بسیاری پافشاری می‌کنند.

به عنوان مثال نخست وزیر سابق این کشور، «آتال بی‌هارای واپچائی»، درباره اولویت‌های استراتژیک هند در طی کنفرانس «فرماندهان متحد» در نوامبر سال ۲۰۰۳ بیان داشت: «... مرزهای استراتژیک جدید هند، در اهمیت بین‌المللی، با رشد همراه بوده و فرای مرزهای آسیای جنوبی رفته اند محیط امنیتی ما از خلیج فارس تا تنگه مالاکا

¹ Terrasserim

در طول اقیانوس هند متغی‌ر است و شامل آسیای مرکزی، افغانستان، چین... و آسیای جنوب شرقی می‌باشد. افکار استراتژی‌ک ما نیز بایستی تا این افق‌ها گسترش یابند» (Khurana, 2004, 92).

هند در دوران جنگ سرد، به دلیل رقابت دو قدرت جهانی و قبل‌تر به دلیل حضور پر قدرت انگلستان، قادر نبود در منطقه استراتژی‌ک اقیانوس هند اعمال نفوذ کند. ولی فضای ژئوپلیتیکی تغیری یافته از دهه ۹۰ به بعد، به این کشور این فرصت را داده است تا در منطقه وسیعی حضور داشته باشد. در این راستا سعی در برقراری ارتباط و نزدیکی شدن به کشورهای آسیای جنوب شرقی را دارد. این منطقه تابع، متشکل از کشورهای زیاد دریایی است که برخوردار از پتانسیل بالای اقتصادی از طریق تجارت دریایی می‌باشند. از این‌رو هند سعی در گسترش نیروی دریایی خود در منطقه را دارد. مراقبت‌های پلیسی مشترک با اندونزی در دریای آندمان از سال ۲۰۰۲، مانورهای مشترک دریایی گه‌گاه با تایلند و افزایش همکاری در کنترل قاچاق اسلحه از سال ۲۰۰۳، و پیشنهاد اخیر هند در کمک به مناطق ساحلی تنگه مالاکا در مراقبت پلیسی تنگه‌ها (Ibid, 92)، اقداماتی در این جهت می‌باشد.

از دید هند تلاش‌های مشترک بوسیله نیروی دریایی هند و دیگر نیروهای دریایی توانا در اقیانوس هند و کشورهای آسیای جنوب شرقی می‌تواند باعث کمک به کشتی‌های عبوری از تنگه‌های جنوب شرق آسیا، در اطمینان از جریان آزاد ترافیکی تنگه‌ها شود. با این‌حال، مالزی و اندونزی در گذشته تمایلی به پیشنهادهای هند در تأمین امنیت تنگه‌ها در منطقه مالزی در مشارکت با نیروی دریایی ایالات متحده نداشته‌اند زیرا این امر را بعنوان تهدیدی بر حق مالکیت خود دانسته‌اند (Ghosh, Ibid, 8). به دلیل اهمیت بالای تنگه‌های جنوب شرق آسیا، ایالات متحده، به بهانه مقابله با تروریسم، همواره اقدام به قرارداد گشتی دریایی در تنگه‌های مهم این منطقه کرده است. اما این اقدام بوسیله اندونزی و مالزی، به جهت امکان پیامد تأثیر بر مالکیت مناطق ساحلی، پذیری نشده است. این دولت‌ها مخالف نقش عملیاتی ایالات متحده در منطقه‌اند؛ در مقابل شواهدی موجود است که نشان می‌دهد آنها متمایل به استقرار گشتی‌های مشترک دریایی با دیگر کشورهای فراتنگه‌ای گردیده‌اند. هند از این فرصت استفاده کرده و پیشنهاد به همکاری با آنها را داده است. این می‌تواند تکمیل منافع ایالات متحده، حداقل در محافظت از مسیرهای حیاتی دریایی باشد (Defence News, 2003). هند آمادگی خود را برای ایجاد چنین گشتی‌های مشترکی با کشورهای همسایه خود اعلام کرده است، و همواره نیروی دریایی این کشور از تنگه هرمز و خلیج عدن تا تنگه مالاکا را زیر نظر داشته‌اند. جدی‌دأ و در ۲۹ اپریل ۲۰۰۸ نیز هند و مالزی در آب‌های ساحلی مالزی واقع در تنگه مالاکا، رزمایش مشترکی را انجام دادند (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۸۷).

در حقیقت امروزه هند سیاست «نگاه شرق^۱» را دنبال می‌کند. سیاست نگاه به شرق که این کشور آن را تعقیب می‌کند، به معنای برقراری حضور قوی‌تر سیاسی و دریایی هند در آسیای جنوب شرقی است. این سیاست، کشور را به این اقدام واداشته است تا نیروی نظامی خود را بوسیله کشورهای آسیایی تقویت کند؛ از این‌رو هند توجهش را بسوی کشورهای آسه‌آن افزایش داده است. همچنین برای دهلی نو، مسیرهای دریایی در آسیای جنوب شرقی، به دلیل محافظت از انرژی، مهم گشته است، چون یکی از اهداف دهلی نو دستیابی به منابع نفت و

¹ Look East

گاز می‌انمار، وی‌تنام و اندونزی است (Institute for National Strategic Studies, 2002, 57). بنابراین عجیب نیست که در سال ۱۹۹۹، هند ادعا کرد که منافع استراتژیکی خود را، در تمام مسیر خلیج فارس تا تنگه مالاکا را گسترش داده است. این در حالی است که با گسترش جاده جدید ابری‌شم، که از دریای عرب تا دریای ژاپن امتداد می‌یابد، منافع هند، بعنوان کشوری که از نظر جغرافیایی موقعیت ویژه‌ای در این مسیر دارد، با تجارت دریایی آن کاملاً مرتبط گردد.

این کشور در حال حاضر هفتمین مصرف کننده بزرگ انرژی جهان است، که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ پنجمین مصرف کننده بزرگ جهان شود. با واردات ۶۵ درصدی از درخواست‌های انرژی از آسیای غربی، که انتظار می‌رود تا سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ این درخواست به ۸۱ درصد نیز برسد (Oil & Gas Journal, 2004)، مسیر دریایی نفت، که منشأ آن در منطقه است، علی‌رغم پیشرفت‌هایی که در تولید داخلی، تنوع در مصرف انواع انرژی و رجوع به منابع هسته‌ای شده است، همچنان برای هند با ارزش باقی می‌ماند.

جدیدت هند در محافظت از مسیر دریایی استراتژیکی خود، در سال ۲۰۰۱ و در زمانی که نیروی دریایی خود را از سنگاپور تا ژاپن مستقر ساخت، مشهود بوده است. یگان «آندامان و نی‌کوبار»^۱ در جزیره‌های آندامان و نی‌کوبار تا حدودی مستقر شدند تا حضور رو به رشد چین در آب‌های نزدیک هند را مورد بررسی قرار دهند. این یگان همچنین زیرساختی برای تسهیل طرح نیروی دریایی تا تنگه مالاکاست (Ramachandran, 2002, 5). این مسئله نشان می‌دهد که هند دارای منفعت حیاتی در این قضیه است که تنگه مالاکا بوسیله کشورهای دشمن آن هستند کنترل نشود.

برای چین، طرح «نگاه به شرق» نیروی دریایی هند و حضور این کشور در تنگه مالاکا خوشایند نیست، چون در صورتی که یکبار دی‌گر جنگی بین هند و چین اتفاق بی‌فتد، کشتی‌های باری و تانکرهای نفتی چین از طرف هند با خطر جلوگیری یا آزار مواجه می‌شوند. جنگ ۱۹۶۲ باعث شد تا چین بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر مرز هی‌مالی را که بنظر می‌رسید هند در قلمرو خود داشته باشد، به تصرف درآورد. مناقشات اخیر که در مرز قلمرو مورد بحث افزایش یافته بود در سال ۱۹۸۶ اتفاق افتاد و از آن زمان وضعیت به بن‌بست کشیده شد. هر چند که گفت‌گوهای دوجانبه سطح بالا از سال ۱۹۹۴ انجام شده است، اما آتش مناقشه بحث مرز هند و چین را نمی‌توان نادیده گرفت (Mokhzani, 2004, 13). چین این مسئله را درک کرده است که منبع انرژی آن از خاورمیانه به راحتی می‌تواند در اقیانوس هند با مداخله مواجه شود؛ اما وضعیت در صورتی بدتر می‌شود که نیروی دریایی هند در تنگه مالاکا و حتی دریای جنوبی چین قادر به ایجاد این اختلال شود. اگر این اتفاق بی‌افتد، مسیر تجاری چین و تأمین نفت از آسیای جنوب شرقی واقعاً با تهدید مواجه خواهد شد. به بیانی دیگر در صورت ایجاد اختلاف و یا جنگ احتمالی میان هند و چین، حضور نیروی دریایی هند در تنگه مالاکا و دریای جنوبی چین، که آزادانه پرسه می‌زند، می‌تواند تجارت مبتنی بر دریای چین و تأمین نفت از خاورمیانه و آسیای جنوب شرقی را مختل سازد و بطور کامل اقتصاد چین را درهم بشکند. در حقیقت آب‌های آسیای جنوب شرقی برای چین ارزش استراتژیکی دارند و احتمالاً هند توسط چین بعنوان عامل ناخواسته در آسیای جنوب شرقی دیده

¹ ANC

شده است و باید از حضور آن ممانعت شود؛ در غیر این صورت هند می‌تواند وضع استراتژی‌ک چین را در قرن ۲۱ به مخاطره اندازد.

از سوی دی‌گر امروزه دو کشور ایالات متحده و هند بسیاری به هم نزدیکی شده‌اند؛ در حال حاضر دو کشور در اقیانوس هند خواستار تقویت روابط استراتژی‌ک، بر اساس منافع مشترک خود هستند و همکاری نیروی دریایی را برای رسیدن به اهداف ژئواستراتژی‌کی خود ضروری می‌دانند. در مارس سال ۲۰۰۲، سفیر ایالات متحده در هند «سه موضوع با اهمیت برای امنیت آینده دو کشور، مطابق با دیدگاه‌های استراتژی‌کی جدید را بیان داشت». اولین موضوع، «امنیت انرژی و عملیات‌های مشترک در محافظت از تنگه‌های استراتژی‌ک در اقیانوس هند بود». بعد از آن سال، هند اقدام به انجام مأموریت اسکورت کشتی‌های با ارزش ایالات متحده، که پرچم آمریکا را برافراشته بودند، در تنگه مالاکا کرد و ایالات متحده پی‌شنهاد داد که گشتی‌های دریایی خود را در حفاظت از مسیرهای مهم دریایی اقیانوس هند، از خلیج عدن تا مالاکا، قرار دهد (Defence News, Ibid). در سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۳، جهت پشتیبانی از حمله ایالات متحده به عراق در از بین بردن رژیم صدام حسین، ناو هندی اقدام به اسکورت کشتی‌های غیر جنگی و تجاری ایالات متحده، که با بارهای پرارزش نظامی از تنگه مالاکا می‌گذشتند، کرد. هدف بیان شده، محافظت از آنها در برابر حمله تروریستی ممکن بود. (Richardson, Ibid, 4).

ج) فرمانروایی بر مشترکات و استراتژی دریایی ایالات متحده آمریکا در اقیانوس هند:

ایالات متحده، همواره برای حفظ برتری و هژمونی خود، استراتژی‌های مختلفی را در احاطه، کنترل، مشارکت و بازسازی کشورها و مناطقی که می‌بایست یکی از قطب‌های چندگانه حکمرانی‌اش شوند، تعقیب کرده است. این کشور از یک سو اقدام به کنترل و مشارکت با اروپا و ژاپن کرده و از سوی دی‌گر چین و روسیه را محاصره و بازداشته است (Deng, 2001, 345).

مطابق با تحقیقی که بری پوزن^۱، یکی از اعضاء مرکز تحقیقات امنیتی در ماساچوست، تحت عنوان «فرمانروایی بر مشترکات، اساس هژمونی نظامی ایالات متحده»، انجام داده است، این کشور اگر بخواهد هژمونی خود را در جهان حفظ کند باید بر آن نواحی‌ای که تمام بشریت در آن اشتراک دارند، شامل آب‌های آزاد، هوا و فضا، که متعلق به هیچ کشور خاصی نمی‌باشند، حکمرانی کند. وی می‌نویسد: «این حکمرانی بر مشترکات، مشابه با فرمانروایی بر دریاهای یابا به قول «کندی»، مشابه با «سلطه دریایی» است.» اما مشترکات در مورد دریای، به نواحی اطلاق می‌شود که به هیچ دولتی تعلق ندارند و دسترسی به بسیاری از نقاط جهان را فراهم می‌سازند. در مورد مفهوم فرمانروایی وی نوشته است: «فرمانروایی به این معنا نیست که کشورهای دی‌گر نمی‌توانند از مشترکات در زمان صلح استفاده کنند. و همین‌طور بدین معنا نیست که دی‌گران نمی‌توانند ابزار نظامی کسب کنند تا بتوانند از این مشترکات گذشته یا حتی آنها را مورد بهره‌برداری در زمانی قرار دهند که بوسیله ایالات متحده ممانعت نشده باشد. فرمانروایی بدین معناست که ایالات متحده، حضور نظامی بیشتری در دریای داشته باشد و از این لحاظ، نسبت به دی‌گران استفاده بسیاری بیشتری ببرد. این امر می‌تواند بطور حق بجانب استفاده از آب‌ها توسط دی‌گران را با تهدید و جلوگیری مواجه سازد. و دی‌گر کشورها در صورتی که در آب‌های آزاد اقدام به رویارویی با ایالات متحده کنند،

¹ Barry R. Posen

رقابت نظامی در مشترکات را از دست دهند. با از دست دادن چنین رقابتی، آنها نمی‌توانند تلاش دی‌گری برای زمان بسیاری طولانی داشته باشند و ایالات متحده می‌تواند تسلط خود را بعد از چنین مقابله‌ای حفظ، بازسازی و مستحکم کند» (Posen, 2003, 5-7).

فرمانروایی بر مشترکات، راهبرد کلیدی جهت حفظ قدرت جهانی ایالات متحده، به عنوان قدرت برتر در جهان است. این استراتژی به ایالات متحده اجازه می‌دهد تا از دی‌گر منابع قدرتی منجمله توان نظامی و اقتصادی خود، همچنین توان نظامی و اقتصادی متحدینش بطور کامل بهره‌برداری کند. در واقع با اجرای این استراتژی، متحدین مفید باقی می‌مانند؛ آنان برای ایالات متحده پای‌گاه‌های رسمی و غیر رسمی، که جاباهای مهمی برای عبور در جهان‌اند، را فراهم می‌سازند. در حقیقت قدرت نظامی این متحدین بطور معتدل باعث حفظ و تقویت فرمانروایی بر مشترکات می‌شود.

همچنین فرمانروایی بر آب‌های آزاد به این کشور کمک می‌کند تا با محدود ساختن دشمنانش از دسترسی‌شان به منابع اقتصادی و نظامی، آنان را ضعیف گرداند. این استراتژی به ایالات متحده اجازه داده است تا بطور ناگهانی، حتی در جایی که حضور نظامی ثابتی نداشته است، جنگی را آغاز کند. این قضیه در مورد جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۱، مداخله نظامی در سومالی در سال ۱۹۹۳ و اقدام سال ۲۰۰۱ در افغانستان صدق می‌کند. فرمانروایی بر مشترکات همچنین انزوای دشمن را از منابع سیاسی و پشتیبانی نظامی ممکن می‌سازد و بهره ایالات متحده را از برتری جوئی افزایش می‌دهد و به گذشت زمان جهت عملکرد مناسب طبق خواسته ایالات متحده اجازه می‌دهد. این مسئله بویژه در مقابل دشمنانی مفید می‌باشد که به واردات و صادرات دریایی وابستگی دارند (Ibid, 8).

استراتژی جدید جهانی نیروی نظامی ایالات متحده در یک نشست موسوم به «ضربت و حمله دریایی موج آینده» از طرف ژنرال‌ها، دریاسالاران و نمایندگان دولت و کنگره تدوین شده است. طبق گزارش منتشر شده از طرف «مؤسسه لکزینگتون» که عهده‌دار مطالعه این استراتژی و تدارکات نظامی و جنگی برای آن بوده است، هدف این پروژه راهنمایی استراتژیکی کوتاه مدت برای تقویت قدرت تهاجمی نیروهای دریایی و برداشتن گام‌های مؤثری است که باید در دفاع از تمدن آمریکا و دموکراسی جهانی در دهه‌های اول قرن بیست و یکم برداشته شود. در ترسیم پروژه «ضربت و حمله دریایی»، مؤسسه لکزینگتون تأکید می‌کند که همه مخاطرات آمریکا در قرن بیستم از منطقه «اوراسیا» سرچشمه گرفته است و آمریکا نه تنها به منابع طبیعی این منطقه محتاج است بلکه برای جهانی‌سازی اقتصادی و بازاریابی خود باید در این ناحیه نفوذ داشته و غالب باشد. طبق این گزارش حضور نظامی و پایگاه‌های دریایی - هوایی در این منطقه وسیع برای آمریکا لازم بنظر می‌رسد. اصطلاح «اوراسیا» به منطقه وسیع مشترک اروپا- آسیا گفته می‌شود و از مرزهای شرقی آلمان شروع شده و تا چین ادامه پیدا می‌کند و شامل روسیه، آسیای مرکزی، خاورمیانه، اروپای مرکزی و شرقی، خلیج فارس و هندو چین است. (مولانا، ۱۳۸۱).

پس از جنگ سرد، دو میراث مهم برای فرمانروایی ایالات متحده بر مشترکات باقی مانده است که شامل (۱) پای‌گاه-ها (۲) ساختار فرمانروایی می‌باشد. بعد از فروپاشی شوروی، ایالات متحده تعدادی از نیروهای خود را در برخی از پای‌گاه‌هایش کاهش داد و در بعضی نقاط، مثل پاناما و فیلیپین، پای‌گاه‌های بی‌طرفی را ترک کرد؛ اما در کل ساختار پای‌گاه جنگ سرد ایالات متحده همچنان دست نخورده باقی مانده است. گسترش سازمان پیمان آتلانتیک شمالی، به ایالات متحده امکان دسترسی به پای‌گاه‌های بیشتر در اروپای شرقی و جنوبی را داده است. این پای‌گاه‌ها،

جاپاهای مهمی را در اقصی نقاط جهان فراهم می‌سازد. پنتاگون همچنین دسترسی ارتش ایالات متحده را به مناطق کلیدی اصلاح کرد. بعد از جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۱، ایالات متحده شبکه پایگاه هوایی، بندر و تسهیلات فرماندهی و کنترلی را در سراسر خلیج فارس ایجاد کرد و نیروها و هواپیماها را از طریق این پایگاه‌ها به گردش درآورد (defenselink, 2002).

در حال حاضر ایالات متحده برای حفظ سلطه خود، دارای ۷۳۷ پایگاه نظامی در ۱۳۰ کشور جهان می‌باشد. از این تعداد ۴۰۰ هزار نفر سرباز نیروی زمینی، ۳۱۰ هزار نفر نیروی دریایی، ۱۳۰ هزار نفر تفنگدار دریایی و ۳۰۰ هزار نفر جزء نیروی هوایی‌اند که در این پایگاه‌ها فعالیت می‌کنند. بر اساس آماری که «انجمن بین‌المللی گردآوری پایگاه‌ها» اعلام داشته است، هم اکنون تعداد ۱۲۰ هزار نظامی آمریکایی در کشورهای اروپایی، ۲۰۰ هزار نفر در خاورمیانه، ۹۰ هزار نفر در خاور دور و بقیه در سایر کشورهای جهان، بویژه در آفریقا مستقر هستند (arnet, 1386).

اما از دید استراتژیست‌های آمریکایی، امروزه با تغییری در ساختار ژئوپولیتیکی جهان، استراتژی جدید دریایی ایالات متحده، بوضوح در محیطی کاملاً متفاوت و برعلیه دشمنان کاملاً متفاوت‌تر از دوران جنگ سرد ایجاد شده است. بدیهی است که در حال حاضر خطر وجود دشمن قاره‌ای برای مقابله در جنگ یا در زمان صلح، که به طور مشخص اتحاد جماهیر شوروی سابق بود، وجود ندارد. در عوض چند کاندیدی برای این قدرت وجود دارد که داری خصوصیات و الزامات بسیاری متفاوت برای استراتژی دریایی می‌باشند. از نظر این کشور در حال حاضر سه دسته بسیار متفاوت دشمنان مستعد وجود دارند: (۱) رقیبان هم‌تا یا نسبتاً هم‌تا؛ (۲) دولت‌های سرکش؛ و (۳) تروریست‌های فراملیتی و شبکه‌های شورشی مثل القاعده و دیگر گروه‌های رادی‌کال (Kurth, 2007, 586-588).

امروزه رقیب هم‌تا ایالات متحده، به جای شوروی سابق، چین می‌باشد که از نظر جغرافیایی، قلمرو نفوذش شامل نواحی مهم دریایی است. تأکید بیشتر بر دریای چین شرقی، دریای چین جنوبی و مجمع‌الجزایری است که تایوان نیز در آن قرار گرفته است. رویارویی با چین با آنچه که برای اتحاد جماهیر شوروی بکار برده می‌شد، کاملاً متفاوت است. در واقع در رویارویی با چین، بی‌شتری تأکید بر ممانعت و بازداشتن دسترسی این کشور به مسیرهای مهم ارتباطی و تجارت دریایی، بویژه تنگه‌های استراتژیکی که برای واردات نفتی این کشور، و صادرات کالاهای تولید شده آن، از طریق دریاهای جنوبی و شرقی چین متمرکزند، می‌باشد. از این رو زیردریایی‌های تهاجمی و کشتی‌های جنگی ایالات متحده جهت زیرنظر داشتن چین همواره در این مناطق حضور مستمر دارند. علاوه بر این، حضور نیروهای ایالات متحده در این مناطق آنان را قادر می‌سازد در مقابل عمل چین، در رد ایالت متحده برای استفاده از این دریاهای، عکس‌العمل به موقع نشان دهند (Ibid, 589).

ازسویی دیگر در مقابل بنظر می‌رسد در حال حاضر، اقتصاد در حال رشد چین شروع به مجهزسازی منابع مورد نیاز پکن برای ساخت ناوگانی قدرتمند برای مقابله با دشمن کرده است. اغلب استراتژیست‌های چینی برای انجام این راهبرد به نظریه برتری قدرت دریایی ماهان استناد کرده‌اند. در این رابطه آنها بیان داشته‌اند که «حکم فرمایی بر دریای» به معنای قدرت قاطع داشتن بر دریایی است که دشمن در آن عقب‌نشینی کرده. که این مهم با کنترل بالای آبراه‌های بزرگ، که برای تجارت دریایی دشمن استفاده می‌شود، می‌سر می‌گردد. کشتی‌های جنگی

قدرت‌مند، که به طور دائم در آبراهه‌های مهم حضور دارند، قدرتی هستند که ماهان به آن اشاره کرده است. که بایستی استفاده شوند تا با ناوهای کشورهای دریایی رقیب مقابله شود تا بتوان کنترل آبراهه‌های استراتژیکی را بدست آورد (Holmes, 2004, 7). با رشد نیروی نظامی و اقتصادی چین، که با این نوع تفکرات همراه است، می‌تواند کشمکش‌هایی را در آسیای شرقی، بویژه دریای چین جنوبی، تنگه تایوان و از همه مهمتر تنگه‌های استراتژیکی هرمز و مالاکا باعث شود.

این در حالی است که دخالت روزافزون ایالات متحده آمریکا در منطقه دریایی چین جنوبی از طریق همکاری‌های نظامی با کشورهای عضو آسه‌آن همچون فیلیپین، سنگاپور و تایلند و افزایش موارد مانورهای مشترک نظامی بویژه مانورهای دریایی بین ایالات متحده و کشورهای عضو آسه‌آن که از سوی مقامات چینی به عنوان تغییری در سیاست و خط‌مشی ایالات متحده تعبیر و تفسیر می‌شود، می‌تواند تأثیرات مهم و فزاینده‌ای بر جهت‌گیری سیاست چین در منطقه دریای چین جنوبی داشته باشد (Huei Song, 2004, 266).

نتیجه‌گیری:

در دوره زمانی پس از جنگ سرد، شاهد پیشرفت‌های عمده‌ای در تجارت دریایی بوده‌ایم. افزایش توسعه تجارت دریایی باعث شد تا منافع کشورها شدیداً وابسته به آزادی کشتی‌رانی شود، بنابراین پیامدهای دریایی، بعنوان زیرمجموعه‌ای از امنیت ملی لحاظ شدند. این درحالی است که، بعزت رشد مبادلات جهانی و وابستگی شدید جهان به انرژی، لزوم تجارت دریایی بیشتر احساس می‌شود. به بیان دیگر، دسترسی به سرمایه و بازار، که از عوامل نظم‌نویس به شمار می‌آیند، در گرو دسترسی به مسیرهای ارتباط دریایی و تنگه‌های مهم می‌باشند. بنابراین نگرانی عمده امنیتی، بویژه در رابطه با رقیبان، محاسبات دقیق استراتژیکی را برای مقابله با جنگ تجاری ضروری ساخته است. از سوی دیگر امروزه، بعزت تهدیدات غیردولتی، تنگه‌های استراتژیکی، حتی در طی زمان صلح نیز ناامن می‌باشند، این مسئله باعث می‌شود محاسبات جنگ سرد کاملاً بی‌اعتبار شوند.

با توجه به این‌که مسیرهای مهم دریایی اقیانوس هند، که برای مقاصد دور دست از مبداء آسیا، آفریقا و اروپا در حرکتند و حجم زیادی از محموله‌های تجاری، که سهم عمده‌ای از آن منابع استراتژیکی انرژی می‌باشد از این اقیانوس می‌گذرد، آبراهه‌های آن اهمیت ویژه‌ای در تجارت جهانی یافته‌اند و انتظار می‌رود به موازاتی که تجارت جهانی در اندازه و اهمیت رشد می‌کند، در آینده این مسیرهای دریایی شلوغ‌تر نیز گردند. حمل و نقل دریایی، بعنوان اقتصادی‌ترین و موثرترین وسیله حمل و نقل در پشتیبانی از تجارت بین‌المللی، متقابلاً افزایش در فعالیت‌ها را در این منطقه پدید خواهد آورد و حوزه اقیانوس هند بعنوان آبراهه مهم تجاری، در اهمیت و برتری دارای رشد دوجانبه خواهد بود.

برخی از عواملی که منطقه اقیانوس هند را متمایز از دیگر مناطق جهان می‌سازد، شامل موارد زیر است:

- ۶۰ درصد منابع نفت جهان در حاشیه شمال غرب اقیانوس هند، یعنی خلیج فارس قرار دارد؛
- حوزه اقیانوس هند مهمترین مسیر تجارت نفت جهان است؛
- اقیانوس هند مسیر جریانات اقتصاد جهانی است که در بین سه کانون اقتصاد جهانی، یعنی جنوب شرق آسیا، اتحادیه اروپا و آمریکای شمالی قرار دارد.

- ۸۰ درصد از تجارت دری‌ای‌ی اقیانوس هند، فرامنطقه‌ای است و تنها ۲۰ درصد آن تجارت درون منطقه‌ای است؛
 - ۳۰ درصد از جمعیت جهان در حاشیه اقیانوس هند قرار دارند، از این لحاظ بازار مصرف بزرگی را تشکیل می‌دهند؛
 - در حاشیه اقیانوس هند کشورهای هم‌چون چین، هند و کره جنوبی، با سرعت بالای رشد اقتصادی، شناخته می‌شوند؛
 - گذرگاه‌ها و تنگه‌های اقیانوس هند پرترددترین مناطق جهان‌اند؛
 - از ده بندر برتر کانتینری جهان هشت بندر از آنها در شمال شرقی اقیانوس هند (جنوب شرق آسیا) قرار دارد. بندر سنگاپور رتبه اول و بندر هنگ‌کنگ در رتبه دوم جهانی قرار دارند؛
 - حاشیه اقیانوس هند را کشورهای بی‌تشکیل داده‌اند که از نظر فرهنگ، نژاد، مذهب، زبان، جهت‌گیری سیاسی، توسعه اقتصادی و منافع استراتژیکی، متفاوت تعریف می‌شوند و از لحاظ مرزهای دری‌ای‌ی دارای اختلاف بسیاری هستند؛
 - از لحاظ تعداد دزدی دری‌ای‌ی و عملیات تروریستی گذرگاه‌های اقیانوس هند در رتبه اول قرار دارند؛
 - از لحاظ مسائل زیست‌محیطی و مسائل ناشی از آن، آبراه‌های اقیانوس هند مشکل‌دارترین مسیره‌های آبی جهانی است.
- بی‌شک درآینده نزدیکی، به دلیل پی‌شرفت‌های عظیم و رشد سریع اقتصادی در برخی کشورهای منطقه، اقیانوس هند شاهد افزایش فعالیت‌های دری‌ای‌ی خواهد بود؛ که این مسئله با فاکتورهای هم‌چون افزایش تجارت بین‌المللی در بین ملت‌ها منطقه، تغیری رات جمعیتی در آن، ادغام اقتصادها، مدرنیزه شدن بنادر و کشتی‌رانی، افزایش وابستگی قدرت‌های اقتصادی در تأمین انرژی و رشد منافع استراتژیکی تقویت خواهد شد. متعاقباً، سناریوی اتمیت در گذرگاه‌ها و تنگه‌های استراتژیکی پی‌چیده‌تر خواهد شد و با چالش‌های بزرگ‌تری روبرو خواهند شد.
- تنگه هرمز، مهم‌ترین گذرگاه استراتژیکی جهان می‌باشد که از دیدگاه جغرافی‌ای‌ی، در دست داشتن آن، کنترل جهانی و منطقه‌ای را فراهم می‌سازد. از این نظر در طول تاریخ این تنگه همواره در کانون توجه قدرت‌ها قرار داشته، به نحوی که رقابت برای کنترل آن از سوی قدرت‌های جهانی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دائماً جاری‌ان داشته است. از سوی‌ی دیگر تنگه استراتژیکی مالاکا به این دلیل که ورودی اصلی برای کشتی‌های تجاری و تانکرهای نفتی است که از شرق به غرب و بالعکس در حرکت‌اند برای منطقه و جهان بسیار با اهمیت است. این تنگه مسیر اصلی ارتباط دری‌ای‌ی به آسیای شرقی - منطقه‌ای که پیش‌بینی می‌شود بالاترین رشد اقتصادی را در جهان داشته باشد - می‌باشد. از این رو کشورهای بسیاری نیز خواهان داشتن کنترل کامل بر این تنگه یا حداقل داشتن قدرت فرمانروایی بر آن را داشته‌اند.
- حال با درنظر داشتن این مسئله که منطقه اقیانوس هند، بعلا و وضعیت ژئواستراتژیکی خود امروزه در محاسبات جهانی اهمیت یافته است، بنابراین با انگیزه تقاضا برای منابع کلیدی و بازارها، رقابت در بین قدرت‌های دری‌ای‌ی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای اثر گذاری بر آن وجود دارد. بنابراین نظم نوین جهانی، تحت امر جهانی شدن

و آزادی تجاری، کشورهای منطقه را ملزم می‌سازد تا برای برقراری امنیت در ترویج اقتصاد جهانی و منافع تجاری خود اقداماتی را انجام دهند. همچنین اهمیت استراتژی یک اقیانوس هند و تنگه‌هایش مورد تأکید بی‌شتر قدرت-های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای قرار گیرد، بطوری‌که یکپارچگی اقتصادی جهان، نقش محوری به آن داده و آن را در کانون توجه هوشیارانه رادارهای قدرت‌های داخل و خارج از منطقه قرار دهد. مجموعه این عوامل باعث می‌شود که قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای در حوضه اقیانوس هند دارای منافع مختلف و بعضاً متضادی بوده و در پی اثبات موقعیت خود در آن باشند.

این امر باعث می‌گردد ایالات متحده استراتژی خاصی را برای فعالانه‌تر عمل کردن نیروی دریایی خود در تنگه-های اقیانوس هند بکار گیرد. این مهم برای نیروی دریایی ایالات متحده وجود دارد که برای حفظ موقعیت خود در جهان در این تنگه‌ها حضور داشته باشد. این درحالی است که ایالات متحده نگرانی قابل توجهی از جانب چین، در مورد کاری که این کشور به محض قدرتمندتر شدن خواهد کرد، احساس می‌کند. هر چند که چین اکنون از حیث سخت‌افزاری از آمریکا بسیار ضعیف‌تر است و همی‌شه یک قدرت نرم منطقه‌ای، یعنی ژاپن قدرت‌مند از نظر تکنولوژیکی و اقتصادی را پیش‌رو دارد، ولی رشد بالای اقتصادی این کشور را در آیند به یک قدرت اقتصادی بزرگ تبدیل خواهد کرد.

گذرگاه‌های اقیانوس هند، برای چین دروازه تضمین جای‌گاه تأثیرگذار، هم به لحاظ منطقه‌ای و هم جهانی است. در عین حال به حفظ ثبات راهبردی‌ش کمک می‌کند. این منطقه همه راه‌های عبور حیاتی انتقال انرژی از خاورمیانه، آفریقا و جهان را به چین دربرمی‌گیرد. در واقع این منطقه برای امنیت چین هم دارای اهمیت زیادی است و هم به منبع آسیب‌پذیری برای‌ش تبدیل شده است. از این رو این کشور در صدد مبارزه برای کسب کنترل آن برخواهد آمد. این عمل به نوبه خود رقابت دو قدرت را در پی خواهد داشت.

این در حالی است که، ایالات متحده استراتژی جدیدی دریایی خود را بر اساس عقاید «فرمانروایی بر مشترکات» و حکمرانی بر اقیانوس‌های جهان و بازداشتن دشمنان تدوین کرده است. از دید این ابرقدرت این استراتژی می‌تواند با عصر جهانی شدن و بخصوص ساختار کنونی جهان همخوانی داشته باشد. به بیانی دیگر هر قدر کشورهای جهان از جریان آزاد تجارت بین‌المللی و در کل جهانی شدن سود برند، هر چند که با ایالات متحده درباره انواع پیامدها اختلاف داشته باشند، ولی منافع مشترک و قابل توجهی در جلوگیری از هرج و مرج در اقیانوس‌ها و بدینسان علاقه به حکمرانی کشوری در ارتباط با حفظ امنیت موارد اشتراکی بر اقیانوس‌ها دارند. به اعتقاد استراتژیست‌های آمریکایی در حال حاضر و برای آینده، ایالات متحده تنها گزینه ممکن برای این کار است. حکمرانی بر دریای به ایالات متحده اجازه می‌دهد تا توانایی‌های خود و متحدانش را در اقصی نقاط دنیا مرتب کند و برتری لازم محلی را نیز بدست آورد.

بنابراین به نظر می‌رسد ایالات متحده آمریکا با اتخاذ رویکرد نظامی محور، به بهانه مبارزه با تروریسم و حفظ امنیت، به گسترش پایگاه‌های نظامی خود در منطقه استراتژی یک اقیانوس هند ادامه خواهد داد و قدرت نظامی گسترده‌ای را در آن بوجود می‌آورد که این پایگاه‌های نظامی تنگه‌های جنوب غرب آسیا و آسیای جنوب شرقی را احاطه می‌کند و در آن گسترش می‌یابد تا از این طریق از ظهور قدرت‌های رقیب جلوگیری شود.

بنابراین فضای جغرافیایی اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژی‌ک آن صحنه پی‌چیده‌ای از همکاری، رقابت و تضاد منافع، بین قدرت‌های جهانی، منطقه‌ای، ملی و فراملی خواهد بود که هر کدام بسته به استراتژی و سیاست‌های اتخاذ شده خود در پی کسب قدرت و اعمال نفوذ می‌باشند.

منابع فارسی:

- بلیس، جان؛ جیمز وی رتز؛ الیوت کوهن؛ کالین س. گری (۱۳۸۳): استراتژی در جهان معاصر (مقدمه‌ای بر مطالعات استراتژی‌ک)، ترجمه: کابک خبیری، چاپ دوم، انتشارات ابرار معاصر، تهران.
- بلیس، جان؛ استیو اسمیت (۱۳۸۳): جهانی شدن سیاست: روابط بین‌الملل در عصر نوین (زمینه تاریخی، نظریه‌ها، ساختارها و فرایندها)، ترجمه: ابوالقاسم راه چمنی و دیگران، جلد دوم، انتشارات ابرار معاصر، تهران.
- عابدیان، علی اکبر (۱۳۸۶): پیوندهای تجاری حاکم بین شمال و جنوب، پیام دریا، دوره: ۱۶، شماره ۱۶۴، آبان ۱۳۸۶.
- عزتی، عزت‌اله (۱۳۸۰): ژئوپولیتیک در قرن بیست و یکم، چاپ اول، انتشارات سمت، تهران.
- عزتی، عزت‌اله (۱۳۸۴): ژئواستراتژی، چاپ چهارم، انتشارات سمت، تهران.
- کاظمی، سید علی اصغر (۱۳۷۲): روابط بین‌الملل در تنوری و در عمل، نشر قومس، تهران.
- مشیری، رضا (۱۳۸۲): همه امکانات در خدمت توسعه بنادر، پیام دری، شماره ۱۲۲، سال دوازدهم، آذر ۱۳۸۲.
- ملک‌زاده، سعید (۱۳۸۳): شاه‌رگ حیات اقتصادی جهان، مجله پیام دری، دوره: ۱۲، شماره ۱۲۷، خرداد ۱۳۸۳.
- مولانا، حمید (۱۳۸۱): استراتژی جنگی آمریکا، سایت باشگاه اندیشه، ۱۶/ بهمن/ ۱۳۸۱.

منابع انگلیسی:

- Anderson, John R. (1996): Multi- National Naval Cooperation into the 21st century, Halifax Maritime Symposium Halifax, Nova Scotia: May22- 23, 1996.
- Baoyun, Yang (2004): Peace, Wealth, Safety: New Development of Relationship Between China and Neighboring Country, New Vision, No.3.
- Deng, Yong (2001): Hegemon on the Offensive Chinese Perspectives on U.S. Global Strategy, Political Science Quarterly, Volume 116, no.3, Fall 2001. Accessed: <http://www.psqonline.org>
- Fargo, Thomas B. (2004): U.S. Navy Commander of Pacific Command before the House Armed Services Committee and House of Representatives Regarding U.S. Pacific Command Posture, 31Mar 2004.
- Ghosh, P. K. (2004): Maritime Security Challenges in South Asia and the India Ocean: Response Strategies, Maritime Security in Asia, Honolulu, Hawaii.
- Hashimoto, k. (2000): Excluding Myanmar and Land- Locked Ed laos, Asia's Energy Security and Rrole of Japan. PHP Research Institute; Accessed: http://www.rice.edu/project/baker/pubs/working_papers/ jescgem/ aesrj. html
- Held, D; A. McGrew; D. Goldblatt and J. Perraton (2001): Managing the Challenge of globalization and Institutionalizing, Cooperation Through Global Governance, in C.W. Kegley, Jr

- and E.R. Wittkopf Ed, The Global Agenda_ Issues and perspectives, New York: McGraw – hill, 2001.
- Ho, Joshua (2005): The Security of Regional Sea lanes, Institute of Defense and Strategic Studies Singapore, June 2005.
 - Holmes, James (2004): Mahan is Alive in China, In the National Interest, July 7, 2004. [Online].
 - <http://defenselink.mil/news/Jun2002/basestructure2002.pdf>
 - <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/xo.html>. 26/04/2008.
 - <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/choke.htm>.
 - <http://www.ipcs.org/printseminar.jsp?action=showViw&Kvalue=1602.2> June 2005.
 - Huei Song, Yann (2004): Cross Strait Interactions on the South China Sea Issues: A Need for CBMs, Marin Policy.
 - Huei Song, Yann (2004): Cross Strait Interactions on the South China Sea Issues: A Need for CBMs, Marin Policy.
 - Institute for National Strategic Studies (2002): Oil for the Lamps of China – Bijing’s 21st century search for Energy, McNair Paper 67, National Defense University, Washington DC.
 - Khurana, G.S (2004): Maritime Security in the Indian Ocean: Convergence Plus Cooperation Equals Resonance, Strategic Analsis, Vol. 28, no.3, Jul- sep2004.
 - Kurth, James (1988): The United State and the North Pacific, security and arms control in the North Pacific, Sydney, Australia: Allen and Unwin.
 - Kurth, James (2007): The new maritime strategy: Confronting peer competition, rogue states, and transnational insurgents, Published by Elsevier Limited on behalf of Foreign Research Institute.
 - Lehr, Peter (2002): The Challenge of security in the Indian Ocean in the 21st, South Asia Institute, University of Heidelberg, Working paper No.13, November 2002. Accessed:<http://www.sai.uni-heidelberg.de/abt/SAPOL/HPSACP.htm>.
 - Liru, Cui (2008): China’s Rise vs. International Order Evolution, Contemporary International Relations, Vol. 18, No.1, Jan/Feb/2008.
 - Mokhzeni, Zubir (2004): The strategic value of the Strait of Malacca, Maritime Institute of Malaysia. Accessed: <http://www.mima.gov.my/mima/htmls/paper/pdf>.
 - Nazery, khalid (2005): The Role of the Indian Ocean in Facilitating Global Maritime Trade, Maritime Institute of Malaysia; Accessed:www.mima.gov.my 28June 2005.
 - Nincic, Donna J. (2002): Sea Lane Security and U.S Maritime Trade: chokepoints As Scarce Resources, Institute For National Strategic Studies, Chapter 8 of Globalization and Maritime Power, Ed: Sam J. Tangredi, National Defense University.
 - Nincic, Miroslav (1985): How War Might spread to Europe, London: Taylor and Francis Ed.
 - Ogutcu, Mehmet (2003): China’s Energy Security: Geopolitical Implications for Asia and Beyond, Oil, Gas and Energy Law Intelligence, Volume I, Issue # 02 March 2003.
 - Oil & Gas Journal (2004): After US, China, Japan and Germany, 20January, 2004.
 - Raja, Mohan C. (2003): After china, Fernandes Wwarms up to Japan. The Hindu, April 30, 2003; Accessed:<http://www.worldpolicy.org/journal/wpj03-2/menon.html>.
 - Ramachandran, sudha (2002): India sighs on as Southeast Asia watchdog, Asia Times online, 5 April.
 - Richardson, Michael (2003): Sing a Pore’s Web of Defenses, Institute of South East Asia Studies, The Straits Time, Thursday3, March 2003.
 - Rifkin, Jeremy (2002): The Hydrogen Economy, New York, Tarcher & Putnam.
 - Rodrigue, Jean- Paul (2004): Straits, passages and chokepoints, A maritime geostrategy of petroleum distribution, Hofstra University, Cahier de Geography du Quebed, volume 48, no 135, December 2004.
 - Sachs, Jeffrey (1997): The Limits of Convergence: Nature, and Growth, The Economist, june14, 1997.
 - Sakhuja (2003): Indian Ocean and safety of sea lines of communications, Institute for Defense Studies and Analyses, India, 18 July 2003.
 - Shicun, Wu (2001): compilation of the Literature on the South China Sea Issues, Haiko, Hainan: Hainan Publisher.

- Smith, Robertw (1974): An Analysis of the Strategic Attributes of International Straits: A Geographical Perspective, Maritime Policy & Management, 01October 1974. Accessed: <http://www.informaworld.com/smpp/tit;e~content=t713694970>
- Weitz, Rockford (2002): Strategic Oceanic Chokepoints: Are Thy Still Important. Accessed: http://fletcher.yufts.edu/maritime/documents/oceanic_chokepoints.pdf. 12Decomder2002.

Xuegang, Zbang (2007): Southeast Asia and Energy: Gateway to Stability, China Security, vol3 no.2 pp.18-35.