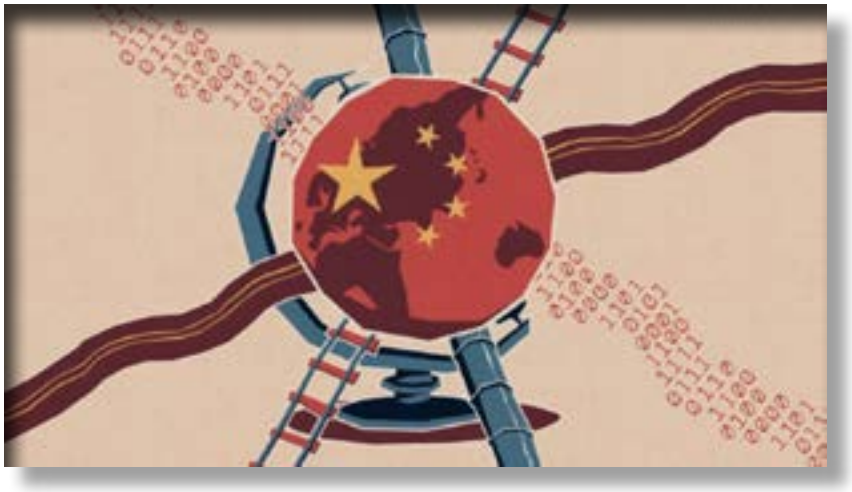
محور جنوبی «یک کمربند- یک راه»



(علی حسنی، پژوهشگر مسائل بین‌الملل)

مقدمه

در اکتبر ۲۰۱۳، رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ، یک ماه پس از معرفی ابتکار «یک کمربند- یک راه»، در مجلس اندونزی، پیشنهاد احیای دوبارهٔ جادهٔ ابریشم و ایجاد راه دریایی این جاده را داد. در همین سخنرانی بود که شی پیشنهاد تأسیس بانک «سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی» برای تأمین مالی پروژه‌ها را مطرح کرد. سفر به اندونزی اولین سفر رئیس‌جمهور شی به منطقهٔ آسیای جنوب شرقی بود و برای اولین بار در تاریخ اندونزی بود که رهبری خارجی در مجلس این کشور سخنرانی می‌کرد. همان طور که پیش‌تر گفته شد، نام ابتکار یک کمربند- یک راه از دو بخش تشکیل شده است: «کمربند» و «راه». کمربند به شش راه سرزمینی در خشکی اشاره می‌کند که قرار است چین را به آسیای مرکزی، روسیه، جنوب آسیا و نیز اروپا پیوند زند. راه هم به راهی دریایی اشاره می‌کند که هدفش اتصال بنادر چین به بنادر آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا، آفریقا، خاورمیانه و اروپاست.

لرد پالمرستون، نخست‌وزیر انگلستان، زمانی بیان کرد: «ما نه دشمنان ابدی داریم و نه دوستان ابدی. فقط منافع ما و کشورهاست که ابدی است.» گرم‌شدنِ روابط سرد میان چین و اندونزی نیز درست در همین راستاست. دو دشمنِ دهه‌های پیش، این بار برای منافع کشور خود دست دوستی داده‌اند و به توسعهٔ روابط بین خود اقدام کرده‌اند.

نادیده‌گرفتنِ بزرگ‌ترین اقتصاد شرق آسیا (چین) برای کشورهای این منطقه اگر دشوار نباشد، کاری بسیار دشوار است. در حال حاضر، چین مقصد اول صادرات کالاهای اندونزیایی (۱۴درصد) و نیز مبدأ اول واردات کالا (OEC) به اندونزی (۲۲ درصد) است. از نگاه چین، اندونزی رهبر «انجمن کشورهای جنوب شرق آسیا (آسه‌آن)»[1] است و پتانسیل اندونزی در آسه‌آن می‌تواند در رسیدن به توافق و راه‌حل مناسب بر سر مسائل و جزایرِ مورداختلاف در دریای چین جنوبی، بین چین و کشورهای آسیای جنوب شرقی، مفید واقع شود.

1. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

در نقشه‌های ارائه‌شده از ابتکار یک کمربند- یک راه، سه کشور در منطقهٔ آسیای جنوب شرقی مهم‌ترین نقش را ایفا می‌کنند: اندونزی، سنگاپور و مالزی. این سه کشور درست در گلوگاه مهم‌ترین تنگهٔ شرق آسیا و یکی از تنگه‌های مهم جهان واقع شده‌اند.

کنفرانس تجارت و توسعهٔ سازمان ملل متحد (آنکتاد)[1] در گزارش خود در سال ۲۰۱۹ آورده است که بیش از ۸۰ درصد از حجم تجارت جهان و معادل ۷۰ درصد از ارزش تجارت جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد. ٦۰ درصد از این حجم تجاریِ دریایی از آسیا می‌گذرد و حدود یک‌سوم از سهم کشتیرانی جهان از آنِ دریای چین جنوبی است (UNCTAD, 2019). دریای چین جنوبی برای تمام کشورهای شرق آسیا که با دنیا تجارت می‌کنند، مهم محسوب می‌شود؛ اما از آنجایی که چین، در بین این کشورها، بیشترین میزان تجارت با دنیا را دارد، توجه بیشتری به دریای چین جنوبی می‌کند و تنگهٔ مالاکا که پیونددهندهٔ اقیانوس آرام به اقیانوس هند است، برایش حیاتی است. اتکای شدید چین به دریای چین جنوبی و تنگهٔ مالاکا این کشور را بیشتر در معرض آسیب قرار خواهد داد.

در سال ۲۰۰۳، رئیس‌جمهور وقت چین، هو جین‌تائو[2] اعلام کرد برخی از «قدرت‌های خاص» تمایل دارند تنگهٔ مالاکا را کنترل کنند؛ از همین رو، اتخاذ استراتژی‌هایی جدید برای کاهش آسیب‌پذیری‌های چین در مواجهه با این مسئله را خواهان شد. کار بدان جا رسید که مطبوعات چین از تنگهٔ مالاکا به‌عنوان «معمای مالاکا» یاد کردند و روزنامهٔ جوانان چین[3] در ۱۵ژوئن۲۰۰٤ نوشت: «اغراق نیست اگر بگوییم هرکسی که تنگهٔ مالاکا را کنترل کند، تقریباً به‌طور کامل جریان انرژی چین را کنترل خواهد کرد» (Storey, 2006).

اقیانوس هند دارای چهار آبراه مهم تجاریِ بین‌المللی دریایی است: ۱. تنگهٔ هرمز که مرز ایران و عمان است؛ ۲. تنگهٔ مالاکا که مرز اندونزی و مالزی است؛ ۳. تنگه باب‌المندب که مرز جیبوتی و یمن است؛ ٤. کانال سوئز که در مصر است.

چرا تنگهٔ مالاکا؟

برای حمل‌ونقل کالا و عبور کشتی‌ها از دریای چین جنوبی به اقیانوس هند سه راه، یا بهتر است بگوییم، سه تنگه وجود دارد: ۱. تنگهٔ مالاکا؛ ۲. تنگهٔ سوندا[4]؛ ۳. تنگهٔ لامبوک[5].

1. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
2. Hu Jintao
3. China Youth Daily
4. Sunda
5. Lombok



Indian ocean to Pacific maritime chokepoints

تنگهٔ مالاکا از نظر بُعد مسافت و نزدیکی بین بازارهای شرق آسیا و خلیج فارس، نزدیک‌ترین مسیر به شمار می‌رود. از نظر حجم انتقال نفت خام و میعانات نفتی، در میان تنگه‌های مهم جهان، تنگهٔ مالاکا بعد از تنگهٔ هرمز، در جایگاه دوم قرار دارد (EIA). به‌گزارش رویترز، در سال ۲۰۱٦، ۸۰ درصد از واردات نفتی چین از دریای چین جنوبی و از طریق تنگهٔ مالاکا بود (Reuters, 2017). بر اساس گفتهٔ ادارهٔ اطلاعات انرژی آمریکا، عرضِ باریک‌ترین قسمت تنگهٔ مالاکا ۲,٤ کیلومتر (۱,۷ مایل) است که این موضوع می‌تواند به‌طور بالقوه به برخورد کشتی‌ها و به‌گل‌نشستن آن‌ها یا نشت نفت منجر شود. تنگهٔ مالاکا در معرض تهدید راهزنان دریایی نیز قرار دارد. محدودیت طبیعی تنگهٔ مالاکا فقط اجازهٔ عبور کشتی‌هایی با شناورهای ۲٤ متر (۸۲ فوت) را می‌دهد که این میزان برای نفتکش‌های غول‌پیکر[1] با ظرفیت حمل ۱,۹ تا ۲,۲ میلیون بشکه نفت خام مناسب است و برای عبور نفتکش‌های کوه‌پیکر[2] باید از مسیرهای جایگزین، مثلاً تنگهٔ لامبوک استفاده نمود که این موضوع به افزایش هزینه‌ها و طولانی‌ترشدن زمان حمل خواهد انجامید.

تا اینجا از اهمیت اقتصادی تنگهٔ مالاکا گفتیم. در سیاست بین‌الملل، انواع دلایل اقتصادی، نظامی، سیاسی و امنیتی پشت هر تصمیم قرار دارد و سیاست‌گذار فقط بر اساس یک فاکتور تصمیم‌گیری نمی‌کند. بر همین اساس، نباید مزیت اقتصادی و کوتاهی مسیر را هرچند مهم‌ترین دلیل است، یگانه دلیل توجه چین به تنگهٔ مالاکا دانست.

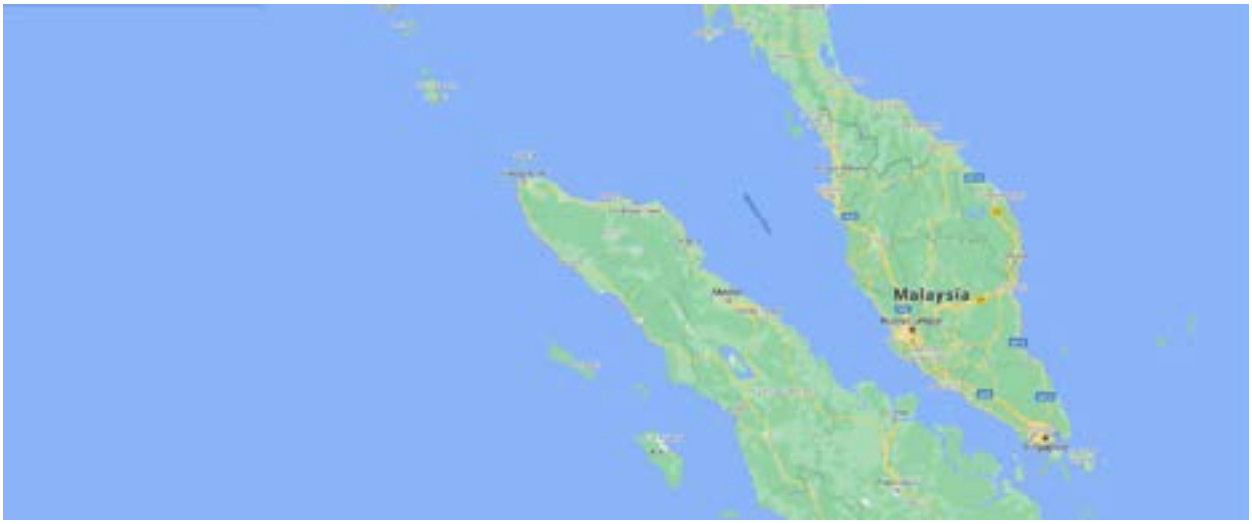
با گذر از تنگهٔ مالاکا، به جنوب آسیا می‌رسیم و با کشورهای میانمار، بنگلادش، سریلانکا، مالدیو، هند و پاکستان مواجهیم. تمام کشورهای نام‌برده در کنار یا داخل اقیانوس هند واقع شده‌اند. در بین این کشورها، نام یک کشور بسیار جلب‌توجه می‌کند: هند. هند کشوری است که رقابت فراوانی با چین داشته است و بسیاری، این کشور را از بخت‌یاران اصلی پیوستن به باشگاه قدرت‌های بزرگ جهانی در قرن بیست‌ویکم می‌دانند.

1. VLCC

2. ULCC

این کشور که این روزها از آن به‌عنوان قدرتی آسیایی یاد می‌شود و برخی بر این گمان‌اند که ظرفیت تبدیل‌شدن به قدرتی جهانی را نیز دارد، موازنه‌کنندهٔ چین در آسیا نیز محسوب می‌شود. رقابت چین و هند و خصومت این دو کشور باعث شده است چین دست‌به‌کار شده و به‌نوعی، سیاست مهار هند را برگزیند. برخی بر این باور هستند که چین در حال اجرای استراتژیِ موسوم به زنجیرهٔ مروارید[1] است (شکل ۲).





Strait of Malacca

1. String of Pearls

عبارت استراتژی زنجیرهٔ مروارید را شرکت مشاورهٔ دفاعی «بوز آلن همیلتون»[1]، نخستین بار، در سال ۲۰۰۵ در گزارشی با عنوان «آیندهٔ انرژی در آسیا» وارد ادبیات سیاست بین‌الملل کرد. در این گزارش که برای وزیردفاع وقتِ آمریکا، دونالد رامسفلد تهیه شده بود، ادعا شد چین در حال ایجاد پایگاه‌های نظامی و ایستگاه‌های اطلاعاتی[2] در بنادر مجاور اقیانوس هند در میانمار، بنگلادش، سریلانکا، مالدیو و پاکستان است و هریک از این مرواریدها از پایگاه نظامی و ایستگاه‌های جمع‌آوری اطلاعات حکایت می‌کنند (Bo, 2014). پس از گذشت حدود ۱۵ سال از این گزارش، اثری از این پایگاه‌های نظامی پیدا نیست؛ اما بروزنیافتن موضوعی بالقوه در حال حاضر، نافیِ پیداشدن آن در آینده نخواهد بود. ایجاد پایگاه‌های نظامی و اطلاعاتی توسط چین در این حوزه شاید از اهداف بلندمدت یا بسیار بلندمدت چین باشد و هدفی کوتاه‌مدت و میان‌مدت نباشد.

اهمیت اقیانوس هند برای چین مربوط به اکنون نیست. چین از دههٔ ۱۹۶۰ به‌دلیل کمک‌های مالی و نظامی به کشورهای آسیاییِ آفریقایی‌تبار در آسیای جنوب شرقی و آسیای جنوبی، اهمیت زیادی برای اقیانوس هند قائل بوده است (Khurana, 2008). در حال حاضر و در میان‌مدت، چین دو هدف عمده را در اقیانوس هند دنبال می‌کند: ۱. نفع اقتصادی و واردات انرژی به‌منظور رشد اقتصادی؛ ۲. تأمین امنیت خطوط کشتیرانی و ارتباطی.

امنیت انرژی برای چین از اهمیت بسیاری برخوردار است و چین تلاش می‌کند بتواند منابع تأمین انرژی خود را تنوع ببخشد و مسیرهای واردات انرژی خود را ایمن کند. با توجه به میزان واردات انرژی چین از خاورمیانه از طریق اقیانوس هند و تنگهٔ مالاکا، امنیت این مسیر برای چین حیاتی است.

نگاه هند

ادراکی که هند از اقدامات چین در اقیانوس هند دارد، درست یا نادرست، درکی بدبینانه است و هند گمان می‌کند هدف چین از فعالیت‌هایش در اقیانوس هند صرفاً به مسائل اقتصادی و امنیت انرژی ختم نمی‌شود. هند سه اقدام را برای مقابله با چین در اقیانوس هند در نظر دارد: ۱. تقویت داخلی و افزایش ظرفیت‌های خود؛ ۲. کمک‌گرفتن از شرکا و قدرت‌های منطقه‌ای؛ ۳. سرمایه‌گذاری در نقاطی که از لحاظ ژئوپلیتیکی، مهم و رقیبِ مناطق سرمایه‌گذاریِ چین در آنجاست (CSIS, 2019).

اولین کاری که هند در این زمینه انجام داده است، تقویت و افزایش ظرفیت‌های خود است. هند در اولین گام، توجه خود را به پایگاه نیروی هوایی کار نیکوبار[3] (شکل ۳) در حدود سه‌کیلومتری جنوب شرق خود در خلیج بنگال معطوف کرده است و درصدد این است که زیرساخت‌هایش در این پایگاه را تقویت و به‌روزرسانی کند. هند به استقرار تجهیزات حمل‌ونقل نظامی، گشت‌زنی و ناو هواپیمابر در این منطقه نیز اقدام کرده است.

اقدام دوم هند برای مقابله با استراتژیِ ادراکی چین در اقیانوس هند، همکاری با شرکای خود است. در این راستا،

1. Booz Allen Hamilton
2. intelligence
3. Car Nicobar Air Force Base

هند به استقرار تجهیزات دریایی و گشت‌زنی در جزایر ماریشز[1] و سِیشِلاس در جنوب غرب خود در اقیانوس هند دست زده است (شکل ٤). هند با دسترسی به این دو جزیره می‌تواند دسترسی بهتری به جزیرهٔ ریونیون[2] داشته باشد. این جزیره در کنارِ ماریشز است که پایگاه نظامی فرانسه در آن مستقر است. جزیرهٔ ریونیون یکی از پایگاه‌های نظامی بسیار مجهز اقیانوس هند و منطقه را در خود جای داده است.

اقدام بعدی هند برای مقابله با چین، سرمایه‌گذاری در جاهای گوناگون و مهم منطقه به‌لحاظ ژئوپلیتیکی و رقابتی با چین است. سرمایه‌گذاری در بندر چابهار که رقیبِ بندر گوادر است و نیز سرمایه‌گذاری در بندر سابانگ[3] در اندونزی، همگی در ذیل این راهبرد هند جای می‌گیرند.



Car Nicobar

معمای امنیتی هند و چین

معمای امنیتی بین هند و چین را امروزه می‌توان در استراتژی‌های دریایی چین و تعامل‌های استراتژیکش با کشورهای اقیانوس هند دنبال کرد که یکی از عوامل اصلی نگرانی هند است. از معمای امنیتی برای توضیح بسیاری از رقابت‌ها و نتایج کلیدی قرن بیستم، از جمله جنگ جهانی اول و جنگ سرد استفاده می‌شود.

معمای امنیتی بین هند و چین ابعاد وسیعی دارد که در دوره‌های تاریخی مختلفی بیان می‌شود. از سال ۱۹٤۹ تا به

1. Mauritius
2. Reunion
3. Sabang

امروز دو طرف ادعاهای خود دربارهٔ مناقشه را مطرح کرده‌اند. آنان در ابتدا سعی کردند با مذاکره مسئله را حل کنند؛ اما سرانجام جنگ کوتاهی بین دو طرف شکل گرفت و از سال ۱۹۷۷ تا ۱۹۸۸ دوباره هر دو طرف تلاش کردند دربارهٔ اختلافات مرزی، دوباره مذاکره کنند. از سال ۱۹۸۹ تا ۲۰۰۳ هر دو طرف سعی کردند روابط دوجانبه را فراتر از حل مشکلات مرزی ادامه بدهند و از سال ۲۰۰٤ تا به امروز، طیف دیگری از مسائل به ظهور رسیده است. بی‌اعتمادی‌های هند و چین به یکدیگر و رقابت‌های فزایندهٔ هر دو کشور، به‌ویژه چین که در قالب پروژهٔ یک کمربند یک راه برای نفوذ اقتصادی و ژئوپلیتیکی جهانی بروز یافت، باعث تشدید تنش‌های امنیتی بین دو طرف شده است. کشور هند در طی دهه‌های گذشته، تمام استراتژی‌های چین، به‌ویژه در منطقهٔ آسیای جنوبی را دنبال کرده است. این منطقه برای هند حیاط خلوت استراتژیک محسوب می‌شود. در همین حال نیز چین بسیار نگران نزدیکی هند با کشورهای ایالات متحده و ژاپن است. به‌طور کلی می‌توان گفت ایجاد پایگاه نظامی توسط چین در جیبوتی، رویکرد فعالانهٔ چین در اقیانوس هند، تلاش چین برای بهبود روابط با کشورهای همسایه، بالاخص در اقیانوس هند، و نیز عمق‌بخشیدن به روابطش از طریق پروژهٔ یک کمربند یک راه، هند را بر آن داشته است که برای ایجاد بازدارندگی در برابر چین، به‌دنبال استراتژی فعالانه‌تری، مخصوصاً در حیاط خلوت خود باشد و این امر باعث پیچیده‌ترشدن فضای امنیتی بین دو کشور شده است.



Border between China and India

نگاه آمریکا

بعید است که نام کشورهای درحال‌ظهور و قلمروهای ژئوپلتیک و ژئواستراتژیک مطرح شود و صحبتی از آمریکا به میان نیاید. در بین چینِ ظهوریافته و هندِ درحال‌ظهور، انتخاب آمریکا دومی خواهد بود. سیاست کلان ایالات متحده جلوگیری از هژمونی یک کشور در مناطق مختلف دنیا، به‌ویژه شرق آسیاست و هند گزینهٔ اول آمریکا برای ایجاد چالش در مقابل چین است. در سال ۲۰۱۹، وزارت دفاع و وزارت خارجهٔ آمریکا دو سند راهبردی مهم دربارهٔ

ایندو-پاسیفیک[1] منتشر کردند. عنوان سند راهبردی وزارت خارجه «ایندو-پاسیفیکِ آزاد و باز»[2] (U.S. Department of State, 2019) بود و سند راهبردی وزارت دفاع «گزارش استراتژی ایندو-پاسیفیک»[3] (U.S. Department of De-fence) نام داشت.

آمریکا در این دو سند بالادستی، خود را کشوری پاسیفیک و بخشی از ایندو-پاسیفیک معرفی کرده و بیان می‌کند با کمک متحدان و شرکای خود در منطقه، از جمله کشورهای آسه‌آن و هند، به حل چالش‌های مشترک و پیشبرد چشم‌اندازی مشترک خواهد پرداخت (U.S. Department of State, 2019). سند وزارت خارجه از هند به‌عنوان شریک استراتژیک یاد می‌کند و سند وزارت دفاع نیز که لحن تندتری نسبت به سند وزارت خارجه دارد، چین را هدف خود قرار می‌دهد و علاوه بر تجدیدنظرطلب‌خواندن چین بیان می‌کند: «جمهوری خلق چین، به‌رهبری حزب کمونیست، با اهرم فشار نوسازی ارتش، عملیات‌های نفوذ و اقتصادی یغماگرایانه، به‌دنبال ایجاد نظمی دیگر به‌نفع خود در منطقه است تا از این طریق به سایر ملت‌ها فشار بیاورد» (U.S. Departmtn of Defence, 2019).

چهار اصل در سند راهبردی وزارت دفاع بیان شده است که عبارت‌اند از:

۱. احترام به حاکمیت و استقلال تمام کشورها؛

۲. حل مسالمت‌آمیز اختلافات؛

۳. تجارت آزاد، منصفانه و متقابل بر اساس سرمایه‌گذاری باز، توافقات شفاف و پیوند و همکاری؛

٤. تبعیت از قواعد و هنجارهای بین‌المللی، از جمله آزادی خطوط کشتیرانی و هوایی (ibid: 4).

آمریکا کاملاً هدفمند از دو واژهٔ «آزاد» و «باز» در سند راهبردی خود استفاده کرده است؛ به‌طوری که در خود سند نیز معنا و تعریف این دو از هم تفکیک شده است:

> منظور از آزاد، توانمندی کشورهای منطقه، فارغ از اندازه و بزرگی، در اِعمال حاکمیت آزادانهٔ خود و بدون اجبار سایر کشورهاست که در سطح ملی به‌معنای حکمرانی خوب و تضمین بهره‌مندی شهروندان از حقوق و آزادی‌های اساسی خود است. منظور از باز، ارتقای رشد پایدار و پیوند در منطقه است که این نیز بدین معناست که تمام کشورها از دسترسی به آب‌های بین‌المللی، خطوط هوایی، فضا و سایبر بهره‌مند شوند» (ibid).

آمریکا به‌کمک شرکا و متحدان خود در ایندو-پاسیفیک، به‌ویژه هند، به‌دنبال تضمین آزادی و امنیت خطوط کشتیرانی و هوایی است و چین را مهم‌ترین تهدید برای امنیت و آزادی کشتیرانی و خطوط هوایی می‌داند.

بندر چابهار ایران و کریدور جنوبی

1. Indo-Pacific
2. A FREE AND OPEN INDO-PACIFIC
3. Indo-Pacific Strategy Report

بندر چابهار در جنوب بلوچستان در استان سیستان قرار دارد و به اقیانوس هند دسترسی مستقیم دارد و دارای دو بندر است که در مجاورت کامل با خلیج فارس و دریای عمان قرار دارند. از نظر تاریخی، چابهار ارزش خود را در جنگ ایران و عراق ثابت کرده است؛ زیرا ایران توانست تجارت خود را از طریق این بندر انجام دهد؛ به این دلیل که خارج از تنگهٔ هرمز و خلیج فارس قرار داشت.

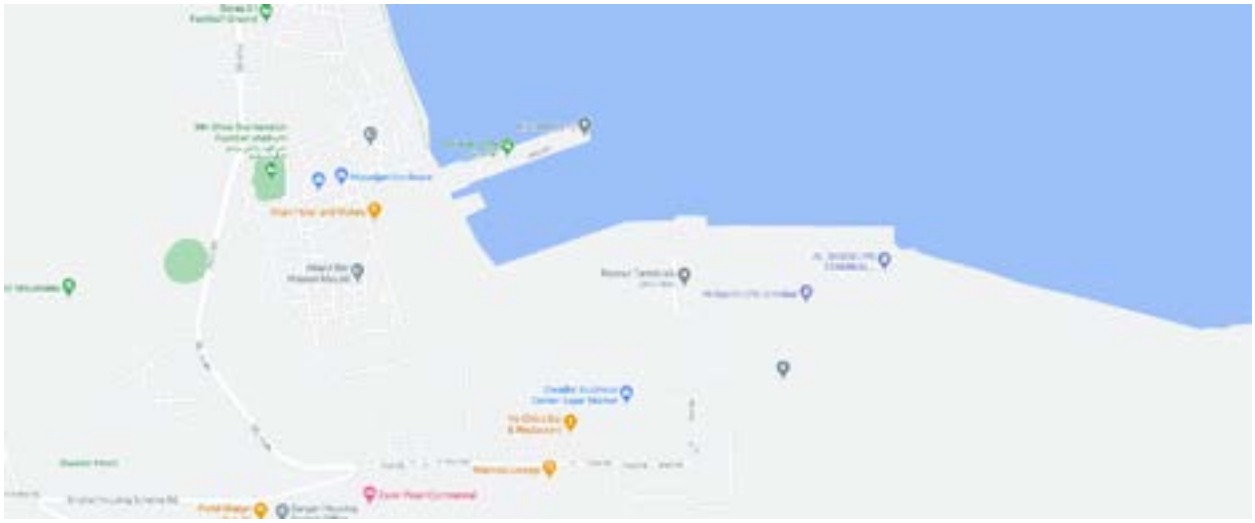
بندر چابهار، محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی جهان به‌نام‌های شمال- جنوب و شرق- غرب است که این، یکی از مزیت‌های مهم محور شرق ایران به حساب می‌آید. بزرگراه ساحلی مکران در جنوب پاکستان که بندر کراچی را به بندر گوادر و سپس بازارچهٔ مرزی ریمدان در شهرستان چابهار در ایران متصل می‌نماید، امکان ارتباط زمینی چابهار به بنادر گوادر و کراچی را به وجود می‌آورد. نکتهٔ حائز اهمیت این است که چابهار می‌تواند نقشی کلیدی در انتقال کالاهای بندر گوادر پاکستان به اروپا ایفا کند.

نگاهی که هند به بندر چابهار دارد، نگاهی استراتژیک است؛ زیرا هند این بندر را معادل با بندرگوادر در پاکستان می‌داند که چین آن را به‌عنوان بخشی از کریدور اقتصادی‌اش با پاکستان (CPEC) ساخته است و اداره می‌کند. واردشدن ایران در پیمان اقتصادی و امنیتی گسترده با چین نگرانی اساسی را برای هند ایجاد می‌کند. فاصلهٔ بندر گوادر پاکستان و بندر چابهار ایران که «بندرهای خواهر» نامیده می‌شوند، فقط ۱۷۲ کیلومتر است.

اتصال بندر چابهار به گوادر پاکستان به شکل‌گیری ژئوپلیتیک جدید و تغییر اتحاد در خلیج فارس منجر خواهد شد و ایران باید استراتژی جامع در محور جنوبی را که یکی از هسته‌های اصلی و تکمیل‌کنندهٔ مگاپروژهٔ راه ابریشم جدید است، تبیین کند. ایران می‌تواند با جایگزینی مشارکت‌های قدیمی، وارد اتحادهای استراتژیک جدیدی شود و یکی از هسته‌های اصلی در واقعیت‌های ژئوپلیتیکی جدید باشد تا بتواند اهرم فشاری در برابر غرب و هم‌پیمانانش داشته باشد. ایران باید خوانشی تازه از موقعیت ژئواستراتژیک بلوچستان ارائه دهد و نگاهی ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی به این دو بندر داشته باشد تا وارد فرایند جهانی شود و بتواند نقشی تأثیرگذار در معادلات منطقه‌ای، به‌ویژه غرب آسیا داشته باشد.



Chabahar Port



Gwadar Port

جمع‌بندی

با رشد چین و اثرگذاریِ روزافزون این کشور و ابتکار یک کمربند-یک راه، هیچ‌یک از کشورهای همسایهٔ چین در منطقه تمایلی به نادیده‌گرفتن چین و نقش آن در نظام بین‌الملل ندارد. چین برای رشد و قدرت‌یابی به رشد اقتصادی و تجارت، و برای رشد اقتصادی به انرژی نیازمند است. بخش عمدهٔ انرژی چین از خاورمیانه و از طریق اقیانوس هند و تنگهٔ مالاکا تأمین می‌شود. امنیت تنگهٔ مالاکا به‌عنوان دومین تنگهٔ مهم جهان برای چین حیاتی است. مهم‌ترین هدف چین در میان‌مدت، منفعت اقتصادی از اقیانوس هند و تضمین امنیت کشتیرانی و ارتباطی است. با توجه به تک‌بُعدی‌نبودن تصمیم‌گیری‌های سیاست خارجیِ کشورها، چین، علاوه بر اقتصاد، نگاهی نیز به مسائل امنیتی، سیاسی و نظامی دارد و در تلاش است بتواند مهم‌ترین رقیب خود در منطقه، یعنی هند را به‌آرامی مهار کند؛ هرچند این، هدفی درازمدت برای چین است. هند نیز که رقیب چین در آسیاست، نگاه خوبی به اقدامات چین در اقیانوس هند ندارد و از همین‌رو استراتژی‌هایی برای مقابله با چین در اقیانوس هند به کار گرفته است. آمریکا نیز در این میان بیکار ننشسته است و تلاش می‌کند بتواند با کمک شرکا و متحدان خود در منطقه، به‌ویژه هند، چین را موازنه کرده و امنیت خطوط کشتیرانی و هوایی را تضمین نماید. ایران نیز برای ایجاد موازنه‌ای منطقه‌ای و بین‌المللی و نیز جلوگیری از طردشدن از کریدورهای اصلی راه ابریشم جدید باید دیپلماسی فعال و تدوین استراتژی در برنامه‌های کلان خود را در دستورکار قرار دهد تا از این طریق، به‌راحتی، وارد چرخهٔ تحریم‌های بین‌المللی نشود. ایران به‌جای رقابت استراتژیک در جنوب آسیا باید به رفاقت استراتژیک با کشورهای تأثیرگذار جنوب آسیا وارد شود تا بتواند در غرب آسیا موازنه‌ای قابل‌قبول انجام دهد و از پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی خود، نهایت استفاده را ببرد.

باید تمامی امکانات برای ساخت راه‌آهن سراسری فراهم شود. ایران در مرکز شاهراه شرق- غرب و در مسیر دالان‌های ترانزیتی شمالی – جنوبی است و به‌سبب جایگاه ژئواستراتژیکش باید بنیان‌های حمل‌ونقل و تجارت درون‌مرزی و فرامرزی خود را بر شبکهٔ خطوط راه‌آهن استوار سازد. ایران نیازمند توسعهٔ سریع و راه‌اندازی خطوط راه‌آهن سراسری در قلب شاهراه‌هاست. مسئولان باید سرمایه‌گذاری‌های چین در نوسازی خطوط ریلی شمال –

جنوب (تهران—چابهار) را تسهیل کنند. بر اساس گفتهٔ تحلیلگران، ایران می‌تواند در جنوب استان سیستان‌وبلوچستان، دو استان مکران شرقی و غربی را تشکیل دهد؛ به‌طوری که مکران شرقی شامل شهرهای چابهار، نیک‌شهر و سرباز به مرکزیت چابهار باشد. به‌طور کلی، ایران نیازمند کلان‌استراتژی‌ای به‌دور از هرگونه جناح‌بندی سیاسی داخلی است تا بتواند در بالاترین سطح ممکن، امنیت نظامی و اقتصادی کشور را تأمین کند تا کشور به‌راحتی وارد بحران‌های پی‌درپی نشود.

منابع

1. Bo, Zhou, 2014, 'The String of Pearls and the Maritime Silk Road', ChinaUS Focus, at:
https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-string-of-pearls-and-the-maritime-silk-road

2. CSIS, 2019, 'DELHI INVESTS IN INDIAN OCEAN LEADERSHIP', at:
https://amti.csis.org/ports-and-partnerships-delhi-invests-in-indian-ocean-leadership/

3. Khurana, Gurpreet S., 2008, China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and Its Security Implications, Strategic Analysis, 32:1, 1-39, DOI: 10.1080/09700160801886314

Storey, Ian, China's "Malacca Dilemma", China Brief, Volume 6, Issue 8 , at:
https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/

4. OEC, Indonesia, at:
https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/export/idn/show/all/2017/

5. Reuters 2017, 'China crude oil imports shatter record, top U.S. intake', at:
https://www.reuters.com/article/china-economy-trade-crude-idUSL3N1HK-1DG?rpc=401&

6. Storey, Ian (۲۰۰۶), China's "Malacca Dilemma", China Brief Volume: ٦ Issue: ٨, at:
https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/

7. UNCTAD, Review of Maritime Transport 2019, at:
https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2563

8. EIA, U.S. Energy Information Administration, at:
https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452

9. U.S. Department of Defence, 2019, '*Indo-Pacific Strategy Report* (IPSR)' June ١, at:
https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF

10. U.S. Department of State, 2019, 'A Free and Open Indo-Pacific: Advancing a Shared Vision' REPORT BUREAU OF EAST ASIAN AND PACIFIC AFFAIRS, NOVEMBER 3, at:
https://www.state.gov/a-free-and-open-indo-pacific-advancing-a-shared-vision/

11. Raghvan , srinath (2018) . the security dilemma and india – china relations , asia security , routledge.