البعد الجيوبولتيكي لمضيق ملقا ضمن إستراتيجيات القوى الإقليمية والدولية -مبادرة الحزام والطريق انمودجا -

The geopolitical dimension of the Strait of Malacca within the strategies of regional and international powers -The Belt and Road Initiative is a model-

حورية قصعة[1]*

[1] مخبر الدراسات القانونية البيئية (الجزائر)، gassaa.houria@univ-guelma.dz

تاريخ الاستلام: 2021/09/10 تاريخ القبول: 2021/11/17 تاريخ النشر: 2021/12/26

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية إدراج العامل الجيوبولتيكي للممرات البحرية ضمن الاستراتيجيات البحرية للقوى الإقليمية والدولية المرتكزة على السعي لبسط النفوذ على الممرات الإستراتيجية الهامة، وانتهاج استراتيجية الحدود الشفافة، وهو ما بدأت مؤشراته تبرز في مضيق ملقا الذي أصبح يشكل عاملا محوريا في استراتيجيات العديد من الدول التي أدركت أهمية عامل القوة البحرية في تحقيق الهيمنة العالمية (حسب ما جاء في نظرية ألفريد ماهان القوة البحرية).

وهو ما كرسته التوجهات الصينية تجاه المضيق لتجسيد الشق البحري من مبادرة الحزام والطريق، وتعزيز وجودها الإستراتيجي كقوة عالمية، غير أن التهديدات النمطية؛ ولاسيما المتعلقة بديناميات تدفق وإمدادات الطاقة ومخاطر الشحن عبر المضيق، بالإضافة إلى التحديات والرهانات المرتبطة بالصراع الجيوسياسي مع القوى الإقليمية والدولية في المنطقة، فرضت على الصين حتمية السعي لتبني سياسات بديلة لمواجهة الرهانات المطروحة في إطار مضيق ملقى وبالتالي ضمان ديناميكية المبادرة.

كلمات مفتاحية: *جيوبولتيك الممرات البحرية، مضيق ملقا، القوى الإقليمية والدولية، الحزام والطريق.*

Abstract:

This study aims to highlight the importance of the geopolitical factor of the sea lanes within the maritime strategies of the regional and international powers based on the pursuit of influence over the important strategic corridors, and the adoption of a transparent border strategy, which indicators began to emerge in the Strait of Malacca, which has become a pivotal factor in the strategies of many countries that I realized the importance of the naval power factor in achieving global hegemony (according to Alfred Mahan's theory of naval power).

This is what the Chinese orientations towards the strait have devoted to embodying the maritime part of the Belt and Road Initiative, and strengthening its strategic presence as a global power. However, the threats; Especially with regard

*المؤلف المرسل : حورية قصعة، الإميل : **gassaa.houria@univ-guelma.dz***

to the dynamics of energy flows and the risks of shipping across the strait, in addition to the challenges and stakes associated with the geopolitical conflict with regional and international powers in the region, it has imposed on China the inevitability of seeking to adopt alternative policies to confront the bets raised within the framework of the Malacca Strait and thus ensure the dynamism of the initiative.

***Keywords**: Geopolitical Sea lanes; the Strait of Malacca; regional and international powers; the Belt and Road.*

– مقدمة:

يركز خبراء الإستراتيجية عند دراسة القضايا العالمية من حيث صلتها بالأداة العسكرية للقوة على عامل الجغرافيا كنقطة ارتكاز لتطبيق مستوى القوة، فالقيمة الأولية والنسبية بين القوى أو الدول هي مدى توفرها على موقع استراتيجي بالمعنى الديناميكي - سواء في المجال السياسي أو العسكري أو التجاري-، حيث يمكننا أن نطلق على ميزة المركز العسكري مفتاح التضاريس، والموقع المركزي، ونقاط الاختناق والممرات البحرية الإستراتيجية... هذه الأخيرة أصبحت عاملا محوريا في إستراتيجيات القوى الإقليمية والدولية باعتبارها شبكة لإمدادات الطاقة والاتصال الحيوي بمختلف مناطق النفوذ ونقاط اختناق استراتيجية طبيعية، وتحديدا مضيق ملقا الذي يعتبر من أهم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، إضافة إلى أنه من أكثر المضائق ازدحاما في العالم ومن أقصر الممرات البحرية التي تربط بين المحيط الهندي والمحيط الهادئ، وبالتالي تشكل هذه النقطة الجغرافية مفتاح لكامل المنطقة، وهو ما دفع العديد من الدول للسعي لفرض هيمنتها عليه في إطار تنفيذ إستراتيجياتها البحرية بما يحقق لها الهيمنة العالمية وفقا لمنطلقات القوة البحرية **لألفريد ماهان**.

وهو البعد الذي عمل صانع القرار الصيني على تضمينه في توجهات السياسة الصينية، كنتيجة لإدراكه لأهمية الممرات البحرية في تحقيق الهيمنة العالمية للصين، وخاصة مضيق ملقا الذي يعتبر ممرا محوريا في مبادرة الحزام والطريق (BRI) في شقها البحري، إضافة إلى كونه يشكل ممرا حيويا لإمداداتها الطاقوية التي تدخل في جزء كبير من النشاط المرتبط بتجسيد وتوسيع المبادرة، وهو ما شكل دافعا لإدراج هذا المضيق في حسابات بكين الجيوسياسية لاسيما تطلعاتها البحرية، إلا أنها تواجه العديد من التحديات والرهانات سواء المتعلقة بالمضيق في حد ذاته أو ما تعلق بالقوى الإقليمية والدولية.

وبناء على ذلك، تطرح هذه الدراسة إشكالية محورية مضمونها التساؤل التالي:

في ظل مركزية مضيق ملقا ضمن استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية ما هي الرهانات والتحديات المطروحة على مبادرة الحزام والطريق باعتباره ممرا حيويا للجزء البحري من المبادرة؟

واعتمادا على هذه الإشكالية، فإنه سيتم الاستناد إلى الفرضيات التالية:

- ✓ كلما تزايد وعي صناع القرار بالأهمية الجيوبولتيكية للممرات البحرية؛ كلما شكل ذلك عاملا محوريا في إدراجها في استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية؛
- ✓ يمكن لتباين الرهانات والتحديات التي يشهدها مضيق ملقا أن تشكل دافعا للصين من أجل تبني سياسة تنويع البدائل.

1. الأهمية الإستراتيجية لمضيق ملقا في التجارة العالمية والتنمية الإقليمية

بطول يقدر ب 811 كلم وعرض 141 كلم وعمق يقارب الـ 41 متر (ما يعادل حوالي 91 قدما) يعتبر مضيق ملقا من أهم الممرات الإستراتيجية المائية في العالم وذلك كأطول مضيق للملاحة البحرية في العالم[1]، وهو ما دفع الباحثة لتخصيص هذا الجزء من الدراسة للتركيز على الأهمية الجيوبولتيكية والجيواقتصادية لمضيق ملقا.

1.1مضيق ملقا كأهم نقاط الاختناق للتجارة العالمية:

لطالما شكل مضيق ملقا - الذي يربط بين إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة - طريقا تجاريا رئيسيا من وإلى آسيا، والذي كان قيد الاستخدام المستمر منذ العصور القديمة كممر تجاري للرومان واليونانيون والصينيون والهنود، كما أنه يعد ثاني أكثر الممرات المائية ازدحامًا في العالم، مما جعله يستعيد مكانته في الوقت الراهن خاصة مع تزايد أهمية العامل الجيوبولتيكي في العلاقات الدولية وتحديدا ما تعلق بالقوة البحرية.

ومع افتتاح قناة السويس في عام 1869، أدى ذلك إلى زيادة أهمية المضيق، حيث أصبح رابطا مهما بين المحيط الهادئ والمحيط الهندي، وهو ما انعكس على زيادة الترابط الجغرافي بين أوروبا والشرق الأقصى، ففي الآونة الأخيرة أصبح هذا الأخير يشكل طريق عبور رئيسي للسلع الأساسية اللازمة لتغذية اقتصادات آسيا والعالم سريعة النمو[2]، فالتجارة العالمية - بما في

ذلك على وجه الخصوص جزء كبير من موارد الطاقة في العالم- ترتكز على "نقاط الاختناق" بين مناطق الإنتاج ووجهتها النهائية، ويشكل مضيق ملقا - الممر البحري الذي يربط بحر الصين بالمحيط الهندي- أحد أهم "نقاط الاختناق"، إذ أنه يشكل بعضا من الاختناقات المرورية الكبيرة في العالم، حيث يعتبر الطريق عبر المضيق هو أقصر طريق بحري من القرن الإفريقي والجولف الفارسي إلى شرق آسيا والمحيط الهادئ؛ وهو ما يجعله ليس مجرد قناة لحركة المرور البحري.

كما تتزايد الاتصالات عبر المضيق، مما يؤدي إلى تكامل الأقاليم والبلدان على جانبي المضيق، فالشبكات الاجتماعية العابرة للحدود متنوعة عرقيا ولكنها متكاملة بشكل وثيق، وبالتالي فالتنوع الثقافي والبيولوجي للمضيق يوفر فرصا كبيرة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الساحلية في إندونيسيا وسنغافورة وماليزيا وتايلاند، وبالتالي يعتبر كعامل لتحقيق السلام والاستقرار في المنطقة، وهو شرط مسبق للتنمية الإقليمية، وإمدادات الطاقة غير المنقطعة والتجارة الدولية بين الاتحاد الأوروبي وشرق آسيا، ففي كل عام تمر سلع وخدمات بمليارات اليورو عبر المنطقة التي شكلها مضيق ملقا وطرق الشحن الأخرى المترابطة.

بالإضافة إلى ذلك، لعب مضيق ملقا دورا رئيسيا تاريخيا في تشكيل الدول الساحلية مثل Melaka, Johore Srivijaya, Aceh ومستوطنات المضيق، ومؤخرا ماليزيا وإندونيسيا وسنغافورة، فأهميته البحرية لا تنحصر في وفرة الموارد البحرية فحسب بل كونه يعد من أقدم الممرات الملاحية وأكثرها ازدحامًا في العالم، وهو بمثابة قناة رئيسية لنقل البضائع وتهريب البشر بين المنطقة الهندية الأوروبية وبقية آسيا وأستراليا، كونه أقصر طريق بحري مقارنة بمضيق ماكاسار ولومبوك في أندونيسيا، وهو ما توضحه الخريطة التالية:

الشكل رقم 01: يوضح الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق ملقا

المصدر: Vithiyapathy Purushothaman, (16 March 2015)

2.1 الشحن على طول وعبر مضيق ملقا:

تنقل السفن المارة التي يبلغ عددها حوالي 50000 سفينة ما بين خمس وربع التجارة البحرية العالمية عبر المضيق، ونظرا كون القناة يبلغ عرضها 1.5 ميلا بحريا (2.8 كيلومترًا) عند أضيق نقطة لها، فإنها تمثل أحد أهم اختناقات المرور في العالم، فنصف شحنات النفط المنقولة عن طريق البحر تأتي عبر هذا المضيق، وقد تم تسجيل مرور ما يقرب من نصف إجمالي حمولة التجارة البحرية السنوية في العالم عبر مضيق ملقا ومضيق سوندا ولومبوك المجاورين عام 2010، وذلك وفقا للأرقام الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) دراسة النقل البحري لعام 2011[3]، ليرتفع إلى ما يقدر بنحو 16.0 مليون برميل يوميا عام 2016[4]، وبالتالي ارتفاع معدل عبور ناقلات الشحن إلى 85030 سفينة سنة 2018[5]، ومن المتوقع أن يتوسع النشاط التجاري عبر هذا المضيق نظرا لزيادة استهلاك النفط خاصة في الصين.

وفي الوقت الراهن تشهد تدفقات النفط عبر المضيق نموا أكبر ب03 مرات من نظيرتها عبر قناة السويس و15 مرة أكبر من تدفقات النفط عبر قناة بنما، وبالتالي فإن هذا المضيق يشكل أهمية قصوى لكل من احتياجات الطاقة في شرق آسيا والتجارة الأوروبية الآسيوية، وتشير التقديرات إلى أن أكثر من ثلث التجارة العالمية تمر عبر مضيق في كلا الاتجاهين.

علاوة على ذلك، تتزايد حركة المرور الإقليمية عبر المضيق، حيث تتنقل عبّارات الركاب الجديدة بين ماليزيا وإندونيسيا، إضافة إلى حمولات البضائع المحلية، كما ازدادت كثافة الشحن المحلي بالإضافة إلى حركة النقل الجوي، مما نتج عنه شبكة متماسكة من العلاقات التجارية -الرسمية وغير الرسمية- الممتدة عبر الممر المائي، وهو ما يجعل هذا المضيق قناة رئيسية ونقطة خناق محورية للتجارة العالمية، وهناك مؤشرات على تزايد نسبة السفن وكمية البضائع التي تمر عبر المضيق، ومن المرجح أن تعزز التنمية الاقتصادية السريعة للصين والهند نظرا للأهمية المحورية للمضيق ضمن استراتيجيات كلا البلدين[6]، ومن خلال مضيق ملقا توفر صناعة البترول اليابانية ملايين من العملة الصعبة سنويا.

وعليه فأهمية هذا المضيق الجيوبولتيكية تنحصر في:

- **من الناحية الاقتصادية**

جزء كبير من التجارة العالمية يتم عبر الممرات البحرية، ومضيق ملقا بمثابة عنصر رئيسي للتجارة العالمية؛

- **من الناحية العسكرية**

لمضيق ملقا أهمية عسكرية بالغة الأهمية، حيث تحتاج القوات البحرية إلى المضيق لنقل قواتها اللوجستية، بينما تنحصر أهمية المضيق في القوة البرية في الانفصال بين الوحدات البحرية وعبور المضيق للوصول إلى الدول المشاطئة والتعدين البحري، خاصة في المستويات الضيقة من المضيق والتي تتميز بعمق منخفض وتفتقر إلى تدفقات بحرية قوية، فوجود المشاة في القوات البحرية أعطى قوة إضافية للقوة المستقيمة؛

- **من الناحية الجيوسياسية**

يتبلور هذا الدور من خلال التواصل الاقتصادي والجيواستراتيجي، وهو ما يعطي أهمية جيوسياسية عالية للمضيق تؤثر على القوة الوطنية والسياسة الخارجية للدول المشاطئة، ففي حالة ما توفرت هذه الدول على قوة نسبية على المستوى العالمي أو على الأقل على المستويات القارية والإقليمية، فإنها ستنعكس على قدرتها على إدراج المضيق في سياستها الإقليمية والدولية والعكس بالعكس.

2. مركزية مضيق ملقا ضمن استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية

على الرغم من أن نظام العبور التقليدي الآمن أو غير المعلق عبر مضيق ملقا كان ضمانا للعبور عبر المضيق، فإن اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيقوبي (جامايكا) UNCLOS III لسنة 1982، إضافة إلى أن التطورات في ممارسات الدول في السنوات الأخيرة قد أحدثت تغييرات في نظام العبور لهذا المضيق، مما جعله يخضع لنظام عبور جديد، وهو ما تكرس من خلال مواقف حكومات كل من سنغافورة وماليزيا وإندونيسيا وإعلان موافقتهم على أن عبور مضيق ملقا سيخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تشمل نظام عبور المضائق الدولية، وبالتالي فقد ازداد الثقل الجيوسياسي لمضيق ملقا في التسلسل الهرمي الجيوسياسي، فوفقا للتقارير التي نشرتها وكالة معلومات الطاقة الأمريكية (EIA) في عام 2020 بلغ إجمالي إنتاج النفط العالمي 94.211 مليون برميل يوميا[7]، كان نصفه عبر ممرات مائية محددة، وبالتالي فيما يتعلق بعبور النفط يعد مضيق هرمز في الخليج العربي ومضيق ملقا من أهم الاختناقات الإستراتيجية لمعدل تدفق النفط في العالم، حيث يعمل هذان المضيقان كشريان اتصال لأماكن الإنتاج (الشرق الأوسط وإفريقيا) وأماكن استهلاك الطاقة (شرق وجنوب شرق آسيا، أستراليا، أوروبا)[8].

وعليه في ظل التحولات والتغيرات الراهنة أصبحت السيطرة البحرية عن طريق بسط النفوذ على الممرات الإستراتيجية والقارية الهامة (الممرات، المضايق والقنوات الملاحية) عاملا فاعلا ومحوريا في زيادة التوسع والهيمنة ولدعم المكانة الدولية في هندسة وتسيير النظام العالمي الجديد، ونظرا للأهمية الجيواستراتيجية لمضيق ملقا فقد أصبح يشكل محورا من المحاور الرئيسية لإستراتيجيات القوى الدولية والإقليمية.

1.2 أهمية مضيق ملقا ضمن إستراتيجية تعزيز التواجد الأمريكي في المنطقة:

ترتكز الإستراتيجية الأمريكية على الهيمنة والتحكم على ما يعرف في الفكر العسكري برؤوس الجسور (Beachheads) وهو ما تجسد في تكريس قدر كبير من سياساتها التوسعية الرأسية والأفقية وحصرها في القواعد البحرية والجوية بالمنطقة وبالقرب من المضايق خاصة، واعتمدت استراتيجية التطويق والتأمين الديناميكي متعدد المراحل في تأمين الممرات وذلك عن

طريق تأمين الممرات الإستراتيجية[9]، وهو ما جعل مضيق ملقا يشكل أحد محاور ارتكاز وتنفيذ الإستراتيجية الأمريكية في منطقة جنوب شرق آسيا.

فوفقا لبيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية يمر أكثر من 30٪ من تجارة النفط الخام البحري عبر بحر الصين الجنوبي، يمر أكثر من 90٪ من النفط الخام الذي يصل إلى ذلك البحر عبر مضيق ملقا، أي أقصر طريق بحري بين الموردين في إفريقيا والخليج العربي والأسواق في آسيا، مما يجعله أحد المحاور الجغرافية الرئيسية للذهب الأسود في العالمي[10]، مما جعل المضيق يحظى بأهمية كبرى للولايات المتحدة لكونه يمثل الشريان الحيوي لواردات حلفائها في المنطقة لاسيما اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان من جهة، وكذلك بالنسبة إلى المنافس الراهن للنفوذ الأمريكي في المنطقة والمتمثل في الصين، وفي حال سيطرتها عليه يمكن أن تقطع طرق الإمداد الإستراتيجية من وإلى بعض دول شرق آسيا وبالتالي خلق تهديد للمصالح الأمريكية في المنطقة، وهو ما جعل المضيق يحتل أهمية عسكرية وأمنية كبيرة بالنسبة إلى واشنطن[11].

2.2 أهمية مضيق ملقا ضمن الإستراتيجية اليابانية:

المصلحة الوطنية هي أحد الجوانب التي لطالما كانت محور أعمال الدول لتحقيق الاستدامة في النظام الدولي، وبالنسبة لليابانيين تستند مصالحهم الوطنية في مضيق ملقا إلى ثلاثة عوامل: الاقتصاد وسلامة الملاحة والأمن البحري، إذ يعد المضيق ممرا بحريا يربط المحيط الهادئ بالمحيط الهندي، وهي طرق التجارة الرئيسية لليابان من أوروبا والشرق الأوسط، حيث استخدم اليابانيون مضيق ملقا لاستيراد 80% من موارد الطاقة و 60 % من الغذاء، وقد أدت وتيرة التنمية الاقتصادية وقطاع الطاقة في اليابان إلى زيادة الطلب على موارد الطاقة في البلاد[12].

ونظرا لأهمية مضيق ملقا كأبرز محاور استمرار التجارة بين الشرق والغرب فقد أدى ذلك باليابان إلى اتخاذ خطوات نشطة لضمان أمن الممر البحري من خطر الجرائم البحرية مثل القرصنة أو السرقة أو الإرهاب، وذلك راجع لسلامة الملاحة التي تبدأ من المحيط الهندي ومضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ، والتي هي عامل رئيسي سيحدد ما إذا كان يمكن القيام بنشاط تجاري بشكل فعال أو العكس

من جهة أخرى يعتبر مضيق ملقا أقرب الطرق الملائمة لجلب البضائع من الشرق الأوسط إلى اليابان بدلا من استخدام بديلين عبر مضيق سوندا ومضيق لومبوك، فمضيق ملقا يعتبر الخيار المفضل للشركات التجارية اليابانية لسببين رئيسيين[13]:

- يمكن أن يقلل التكاليف ويوفر السفر عبر الزمن إذا اختارت شركات الشحن استخدام مضيق سوندا أو مضيق لومبوك، فيجب عليها إضافة 30 ينا لكل كيلومتر للسفر، أو 1.2 مليار دولار أمريكي لإضافة وقت السفر إلى أسبوعين من استخدام ناقلات؛
- يعد مضيق سوندا أيضًا ضحلًا نسبيًا بالنسبة للسفن الكبيرة، وهذا يمكن أن يشكل خطرا على سلامة السفن؛

3.2 أهمية مضيق ملقا ضمن الإستراتيجية الهندية:

على مدى عدة عقود أصبحت الممرات البحرية المصدر الأكثر أهمية للتجارة وتعزيز القوة والمكانة الاقتصادية للدول وصولا إلى حماية المصالح، والهند باعتبارها واحدة من أقدم الحضارات البحرية فإن موقعها الجغرافي الطبيعي الأكثر انتشارًا يوفر مزايا في التجارة بالإضافة إلى حماية أمنها واستقرارها، وتلعب البؤرة البحرية الطبيعية في الهند أندامان ونيكوبار دورا حيويا في مراقبة مضيق ملقا لأهميته الإستراتيجية حيث يمر عبره ما بين 60.000 إلى 95.000 شحنة تجارية من النفط والغاز مما يجعل المضيق شريان حياة للطاقة لدول جنوب شرق وشرق آسيا هذا من جهة، من جهة أخرى السعي للحد من ديناميكية تحركات القرصنة والتهريب عبره[14].

من جانب آخر ومنذ أن انتشر التعاون الإقليمي بين الهند والولايات المطلة على مضيق ملقا في القرن التاسع عشر أصبح أمن المضيق بشكل مباشر أو دبلوماسي موضع قلق للهند، فإلى جانب مواجهة جميع التهديدات غير التقليدية أصبحت مصلحة الهند الإستراتيجية في تأمين المضيق تشكل عاملا رئيسيا في تأمين البر الرئيسي من التهديدات الأمنية الجديدة، وتشكل مبادرة BIMSTEC (التعاون الاقتصادي بين بنغلاديش والهند وسريلانكا وتايلاند) تعاونا سياسيا اقتصاديا في المنطقة من خلاله تستقر الهند في الدعم وتكتسب اهتمامها في المنطقة.

وعليه تتمثل نقطة التركيز الرئيسية حول مضيق ملقا بالنسبة للهند في أنه أصبح بوابة "سياسة النظرة إلى الشرق" ويصل إلى التعاون الثنائي والإقليمي مع العديد من آليات التعاون

مثل منتدى الآسيان الإقليمي لمعالجة التهديدات غير التقليدية في المنطقة، إضافة إلى قدرتها على تهديد الأمن الطاقوي للصين (80% من الواردات الطاقوية الصينية تمر عبر مضيق ملقا).

3. الصين ومضيق ملقا: قناة حيوية لنجاح مبادرة الحزام والطريق

حسب نظرية القوة البحرية **لألفريد ماهان** فإن السيطرة على البحر ضرورة أولية للسيادة العالمية، فقد أكد على أهمية العامل الجغرافي المرتكز على طول السواحل والموانئ التي تسيطر عليها الدولة وقدرتها في ترجيح كفة الصراع، وهذا ما يفسر الإستراتيجية الصينية في مضيق ملقا من خلال مبادرة الحزام والطريق (الشق البحري من المبادرة)، والتي يمكن حصرها من خلال بعدين رئيسين:

1.3 البعد الاقتصادي:

يعد مضيق ملقا أكبر قناة بين المحيط الهندي والمحيط الهادئ، كما أنه أحد أهم ممرات الشحن في العالم من الناحيتين الاقتصادية والإستراتيجية حيث يربط المضيق الاقتصادات الآسيوية الرئيسية مثل الهند وتايلاند وإندونيسيا وماليزيا والفلبين وسنغافورة واليابان وتايوان وكوريا الجنوبية والصين، هذه الأخيرة تركز على هذا المضيق كأحد أهم محاور إستراتيجيتها البحرية المتمثلة في طريق الحرير البحري الذي يمتد من الساحل الصيني إلى الطرف الجنوبي للهند إلى مومباسا، ثم عبر البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس، ثم إلى منطقة أعالي الأطلسي حتى تريستي محور شمال إيطاليا مع خطوط سكك حديدية إلى وسط أوروبا وبحر الشمال، وهو الجزء البحري من مبادرة الحزام والطريق والذي يبرز كمشروع اتصال طموح يهدف إلى ربط جنوب شرق آسيا بأوروبا عبر المحيط الهندي، ففي العقدين الماضيين ساهم إنشاء موانئ ومنشآت بحرية جديدة في زيادة المنافسة بين الدول في منطقة المحيط الهندي، مع استمرار الصين في توسيع وجودها عبر المجال البحري[15].

وبالنظر إلى أن ماليزيا هي إحدى الدول الساحلية على طول مضيق ملقا - أحد أهم طرق الشحن في العالم - يُنظر إلى البلاد على أنها رابط قيم لخطط الصين للبنية التحتية الأوسع، وعلى وجه الخصوص يعد مكونا رئيسيا للسكك الحديدية عالية السرعة التي تأمل بكين أن يمتد في النهاية من كونمينغ إلى لاوس وتايلاند، ثم إلى ماليزيا وسنغافورة، وتعد ماليزيا أيضا واحدة من أكثر البلدان اعتمادًا على التجارة في العالم حيث تمثل التجارة 154 ٪ من الناتج

المحلي الإجمالي للبلاد، وهو ما جعلها تستفيد بشكل كبير من الاستثمارات المعروضة، وفرص التعاون المحتملة بمجرد الكشف عن خطط الصين لمبادرة الحزام والطريق (BRI)، خاصة وأن الصين هي أكبر سوق تصدير لماليزيا وأهم شريك تجاري لها وهو ما أكده تصريح **لياونغ هايمينغ***:"لقد أنشأنا بالفعل تحالف تعاون الموانئ بين الصين وماليزيا، ويضم 11 موانئ صينية وستة موانئ ماليزية، وقد بدأ العمل أيضًا على مضيق ملقا البحرية الصناعية وعدد من المشاريع الأخرى، وبالنظر إلى أن المبادرة لم يتم اقتراحها حتى عام 2013، فقد تطورت مبادرة الحزام والطريق بسرعة كبيرة "[16].

فمن المخطط له الآن أن يكون مشروع البنية التحتية مشروعا رئيسيا Bandar Malaysia (وهي منطقة عبور للنقل تبلغ مساحتها 197 هكتارًا)، على أن يكتمل المشروع في غضون 30 عاما، وبمجرد تشغيله سيكون الرابط الرئيسي بين المدن لجميع خطوط السكك الحديدية الرئيسية في البلاد، مع توفير الوصول إلى 12 طريقا سريعا رئيسيا، كما تتضمن الخطة بناء مدينة تحت الماء والتي من المقرر أن تضم مركزا ماليا وقرى ثقافية ....

كما يشكل مشروع Malacca Gateway الذي بدأته الحكومتان الماليزية والصينية في عام 2016 بتكلفة تصل إلى 10 مليار دولار أمريكي أبرز المشاريع التي تربط مضيق ملقا بالإستراتيجية الصينية، وكان من المقرر أن يشمل المشروع بناء محطة للسفن السياحية وميناء في أعماق البحر على مضيق ملقا ذو المكانة الجيواستراتيجية، وسيتم تطويره من قبل KAJ Development Sdn Bhd الماليزي (KAJD) ومجموعة من الشركات الصينية Power China International وShenzhen Yantian Port Group و Rizhao Port Group.

وقد تضمن الاتفاق بين البلدين أربع جزر صناعية: اثنتان تستخدمان للسياح، وثالثة لتخزين والتزود الوقود، والرابعة لمحطة الحاويات ومنطقة الصناعة البحرية، وكان من المقرر تطوير الجزيرة الرابعة بشكل مشترك بين ولاية ملقا الماليزية ومقاطعة قوانغدونغ الصينية، والتي صرحت إنها ستستخدم بوابة ملقا لشحن المنتجات من حديقة Malacca-Guangdong الصناعية، وهو ما يجعل Malacca Gateway كجزء من التعاون المكثف بين الموانئ في ماليزيا والصين في "تحالف الموانئ بين ماليزيا والصين" والذي يهدف إلى تعزيز التجارة الثنائية واللوجستيات والنقل البحري بين البلدين"[17].

2.3 البعد العسكري:

دفع الطلب المرتفع على الطاقة الصين إلى تغيير سياستها الخارجية وزيادة الأمن لفترة طويلة في البحر الدولي وخاصة مضيق ملقا، ولتعزيز الجانب الأمني عرضت الصين التعاون العسكري مع الدول المطلة على مضيق ملقا وهي ماليزيا وإندونيسيا وسنغافورة، حيث يلعب مضيق ملقا دورا حيويا في المسائل العسكرية، إذ ركز تقدم الجيش الصيني على قدرة قواته على المشاركة في عمليات منع الوصول أو رفض المنطقة، أي أن إستراتيجية إنكار منطقة منع الوصول تستند إلى فرضية مرتكزة على أنه في ظل غياب عامل قدرة الدولة على هزيمة الولايات المتحدة في حرب تقليدية، فيمكنها الاستثمار في بدائل أقل تكلفة تحد من قدرة الولايات المتحدة على نشر مزاياها من خلال تنفيذ عقيدة "الحرب الجوية البحرية"، وقد طورت الولايات المتحدة طريقة للتفكير حول كيفية محاربة هذا الشكل من الإستراتيجية، أي مطابقة قدرة معينة مع حاجة معينة من أجل تحسين النتيجة مع تخفيف المخاطر[18].

4. رهانات مضيق ملقا وتداعياتها على مبادرة الحزام والطريق

هناك تباين وتعدد للرهانات والتحديات التي تشهدها الإستراتيجية الصينية – وتحديدا مبادرة الحزام والطريق في شقها البحري- فيما يتعلق بمضيق ملقا، خاصة في ظل عدم فرض هيمنتها على الممر البحري، وهو ما يعني أن أي تعطيل - بدءا من القرصنة إلى المخاوف من حصار بحري محتمل من قبل الولايات المتحدة وحلفائها - سيكون له تأثير سلبي على أمن الغذاء والطاقة في الصين على المدى الطويل، وهي الرهانات التي يمكن رصدها من خلال:

1.4 مخاطر الشحن المرتبطة بالمضيق:

يشهد مضيق ملقا العديد من التحديات والمعيقات المتعلقة بالشحن، حيث يواجه الطريق التجاري المؤدي إلى المحيط الهندي عبر مضيق ملقا مشاكل مع القرصنة وحطام السفن والضباب والرواسب والمياه الضحلة، كما أن معدل الحوادث فيها ضعف قناة السويس وأربع مرات أعلى من قناة بنما، والتي يمكن رصدها من خلال النقاط التالية[19]:

- كانت نسبة القرصنة العالية واحدة من أهم مشاكل المضيق، وهو ما أدى إلى تكثيف دوريات القوات البحرية الإقليمية في المنطقة خاصة بعد تصاعد هجمات القرصنة في المضيق في النصف الأول من عام 2004، لتبدأ بوادر الاستقرار بالظهور مع تراجع الهجمات على السفن في المضيق، والتي شهدت انخفاضا إجماليا بنسبة 62٪ في القرصنة في جنوب شرق

آسيا، وانخفاضًا بنسبة تزيد عن 90٪ في سنغافورة ومضيق ملقا في عام 2018، إلا أن عام 2019 كان بداية لعودة الاضطرابات في المنطقة حيث سجلت المنظمة البحرية الدولية 45 حادثة سطو في مضيق ملقا، وهو ما يمثل 23.3٪ من الحوادث على مستوى العالم[20]؛

- تواجد 34 حطامًا لسفن يعود بعضها إلى ثمانينيات القرن التاسع عشر في قناة TSS المحلية (قناة السفن التجارية بموجب مخطط فصل حركة المرور العالمي)، وهو ما يشكل خطر الاصطدام في المستويات الضيقة والضحلة من المضيق، ففي 20 أوت 2017 فقدت المدمرة الأمريكية يو إس إس جون ماكين أرواح عشرة من أفراد طاقمها في تصادم مع السفينة التجارية Alnic MC على مسافة قصيرة شرق المضيق نتيجة فقدان قدراتها على التوجيه؛

- ضباب سنوي من دخان حرائق غابات سومطرة بإندونيسيا يؤدي في بعض الأحيان إلى الحد من الرؤية، فقد يقلل من الرؤية إلى 200 متر (660 قدمًا)، مما يجبر السفن على الإبطاء في المضيق المزدحم، خاصة وأن المضيق يعرف حركة مرور سفن تقارب 350 مترا (1150 قدمًا).

- يشكل مضيق ملقا محورا رئيسا في نقل مصادر الطاقة، وفي حالة تعرض هذا الممر إلى أي نوع من الاختناقات أو الإغلاق سيخلق أزمة إمدادات في الأسواق النفطية؛ مما يجعل تداعياته تمتد إلى التأثير على أسعار مصادر الطاقة ومستوى المخزون في الدول الصناعية الكبرى في المنطقة[21]؛

- يشكل الاعتماد المتزايد على استيراد النفط الأجنبي تهديدات جديدة لأمن أي بلد، حيث يمكن لأي ضغط أو تهديد لاستهداف سلاسل التوريد أن يرقى إلى عواقب بعيدة المدى على المدى الطويل، وهو العامل الذي يحدد الاعتماد الرئيسي للصين على مضيق ملقا، مما يفسح المجال لما يسمى الآن بمعضلة ملقا الصينية.

2.4 التواجد الأمريكي في المنطقة وسياسة الاحتواء:

يمكن للأسطول السابع عبور مضيق ملقا ودخول المحيط الهندي وبحر العرب والوصول إلى منطقة الخليج في غضون 24 ساعة، ويمكن استخدام السفن العسكرية في جميع موانئ المضيق دون إشعار مسبق، وفي هذا الصدد تتعاون الولايات المتحدة بنشاط مع ماليزيا والفلبين

وبروناي وتايلاند ودول أخرى في جنوب شرق آسيا، حيث نشرت أسلحة ومعدات أكثر تطوراً في سنغافورة، وفي حالة ما كانت هناك نزاعات عسكرية في شرق وجنوب شرق آسيا ستعمل على غلق مضيق ملقا على الفور والتحكم في نظام نقل النفط الخام بالكامل، وفي حالة الصراع يمكن بسهولة إغلاق مضيق ملقا وبالتالي عزل الصين عن الوصول لموارد الطاقة الحيوية.

وعلى الرغم من أن احتياطيات النفط الإستراتيجية الصينية يتم إرسالها من الدول المجاورة؛ إلا أنه من الصعب الاستمرار في الاعتماد عليها لأكثر من 60 يوما، خاصة وأن الولايات المتحدة ستستخدم السوق المالية لزيادة أسعار الطاقة بشكل كبير وربما بدء حرب اقتصادية.

3.4 الدور الاستراتيجي للهند في مضيق ملقا:

أثار موقع الهند عند مدخل مضيق ملقا - مضيق ملقا يشكل نقطة الاختناق المثالية من منظور الهند - حالة من الذعر بين المسؤولين الصينيين وهم يحاولون إيجاد طريق بديل للواردات الصينية، خاصة وأن واردات الصين من النفط من الخليج العربي وفنزويلا وأنغولا تمر عبر هذا الطريق نظرا للأهمية الإستراتيجية للممر المائي، وفي حالة ارتفاع التوتر بين بكين ونيودلهي يمكن للهند إغلاق مضيق ملقا بسهولة وذلك من خلال القاعدة العسكرية الهندية في سابانج بإندونيسيا بما يشكل تهديد للمصالح الصينية أو من خلال الاتفاق مع أندونسيا - كحليف استراتيجي للهند في المنطقة- باستخدام ميزة الدولة الشاطئية وإعاقة المرور البريء للسفن الصينية بحجة أن هذا المرور لا يتصف بصفة البراءة في إطار الحالات المحددة التي يمكن للدول المشاطئة للمضايق وقف أو إعاقة المرور البريء[22]، وهو ما يثير مخاوف الصين، الذي تجسد في تصريح وسائل الإعلام الصينية بأن استخدام الصين المكثف لمضيق ملقا يعني أن أمنها الاقتصادي وأمن الطاقة يتعرض للتهديد إذا قامت الهند ببناء قاعدة عسكرية في ميناء سابانج في إندونيسيا، كما حذرت Global Times من أنه إذا خططت نيودلهي فعليا للوصول عسكريا إلى جزيرة سابانج الإستراتيجية، فقد تتورط في صراع مع الصين[23].

من زاوية أخرى فإن موقع الهند الجيوبولتيكي في المحيط الهندي، مع وجود قدرات قاعدية في جزر أندامان ونيكوبار عند مصب المضيق سيسمح لقواتها البحرية بغلق المضيق في حالة حدوث أزمة أو حرب مع الصين، خاصة إذا ما أخذنا يعين الاعتبار التصعيد الأخير بين البلدين يقول **لاري بوند:** "إنه إذا أرادت الهند منع التجارة مع الصين، فكل ما عليها فعله هو أن تكون سفنها في مدخل مضيق ملقا"[24]، وهو ما تؤكده دعوة العديد من الاستراتيجيين الهنود

- على مدى العقد الماضي على الأقل - لتعويض عدم تناسق قوة الهند القارية مع الصين - التي تستخدم التدخلات كأداة للدبلوماسية القسرية وترفض إما ترسيم خط السيطرة الفعلية (LAC) أو تسوية مسألة الحدود - من خلال استغلال التفوق البحري للهند ضد الأصول البحرية الصينية في شرق المحيط الهندي.

5. سياسة البدائل الصينية ومستقبل مبادرة الحزام والطريق خارج مجال مضيق ملقا

يعتقد الخبراء في EurAsian Times أن الأهمية الإستراتيجية لمضيق ملقا والميزة التي يمنحها للهند من المرجح أن تتقلص بمرور الوقت، عملت الصين على خلق طرقا بديلة أكثر أمنا، وهو ما تم رصده من خلال النقاط التالية[25]:

- تمتع الهند بميزة إستراتيجية على الصين بسبب مضيق ملقا، أجبرت بكين على استكشاف خيارات أخرى وإيجاد طرق للالتفاف حول الممر المائي، وأحد هذه الخيارات هو ميناء جوادر في باكستان كجزء من الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC)، حيث سعت الصين إلى تطوير الميناء جوادر بحيث يتم شحن البضائع التي يتم تفريغها هناك برا إلى الصين؛
- الخيار الآخر الذي تستكشفه بكين هو طريق البحر الشمالي في القطب الشمالي، والذي يمكن أن يخلق "طريق الحرير القطبي"، حيث تؤكد سياسة الصين في القطب الشمالي لعام 2018 أهمية ذلك - تستثمر بكين الآن في البنية التحتية للموانئ في القطب الشمالي التي ترتبط بأوروبا-، كما أن الموقع الجغرافي للصين كإحدى الدول القارية الأقرب إلى الدائرة القطبية الشمالية يجعل هذا الخيار ممكنا؛
- بصرف النظر عن استكشاف الممرات المائية الجديدة وتطوير الموانئ الإستراتيجية تعمل بكين على تطوير طريق بري مباشرة إلى أوروبا، كجزء من مبادرة الحزام والطريق (BRI) كطريقة أساسية لتصدير البضائع؛
- لتخفيف الضغط عن مضيق ملقا سعت تايلاند إلى تطوير استراتيجيات وذلك بهدف تحويل الكثير من حركة المرور في المضيق، وبالتالي بعض أهميتها الاقتصادية إلى طريق أقصر، حيث اقترحت الحكومة التايلاندية عدة مرات قطع قناة عبر برزخ كرا مما يوفر حوالي 960 كيلومترًا (600 ميل) من الرحلة بين المحيطين، وقد عرضت الصين تغطية التكاليف

حيث اتخذت الشركات الصينية المملوكة للدولة LiuGong Machinery Co.Ltd وXCMG وكذلك الشركة الخاصة Sany Heavy Industry Co Ltd مبادرة لإنشاء مجموعة دراسة لبناء قناة Kra، فالارتباط الاصطناعي الذي يبلغ طوله 100 كيلومتر مع المحيط الهندي لن يفيد الصين والآسيان فحسب بل سيفيد أيضًا تجارة اليابان ودول أخرى بما في ذلك الاتحاد الأوروبي[26]، كما قدمت ميانمار أيضا اقتراحا مماثلا بشأن خط الأنابيب.

- خاتمة:

بناء على ما تم التطرق له من خلال محاور الدراسة تبرز أهمية الممرات البحرية في توجيه سياسات القوى الإقليمية والدولية، وهو ما جسدته الإستراتيجية الصينية التي عملت على إدراج أهم المضائق البحرية كعامل حيوي في توسع مبادرة الحزام والطريق وتحديدا مضيق ملقا نظرا لموقعه الجيوبولتيكي الهام بالنسبة لتحقيق التوسع والهيمنة الاقتصادية العالمية للصين.

غير أن ما يشهده هذا المضيق من تحديات ورهانات على المستويين الداخلي والخارجي، وفي ظل الاعتماد على النفط الأجنبي لتشغيل الآلة الاقتصادية العملاقة للبلاد أدى إلى بروز ما يعرف بـ "معضلة ملقا الأمنية" وإمكانية تزايد تداعياتها على للإستراتيجية الصينية، وهو ما فرض على صانع القرار الصيني العمل على تبني بدائل جديدة لمواجهة التحديات المطروحة وتحديدا ما تعلق برهانات الإغلاق وبالتالي عزل الصين عن موارد الطاقة الحيوية التي تشكل عاملا محوريا في نمو الاقتصاد الصيني، وبالتالي التأثير على ديناميكية تنفيذ مشاريع المبادرة.

6. الإحالة والتهميش:

[1] علي حسين باكير، "تحولات الطاقة وجيوبوليتيك الممرات البحرية: ملقا نموذجا"، مركز الجزيرة للدراسات، 08 جوان 2018، ص. 05

[2] TMP Staff, Why is the Strait of Malacca so Important to the World's Economy & Military, the maritime post , 13 June 2021, from: https://cutt.us/McOft

[3] Hans-Dieter Evers & Solvay Gerke, "The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development", November 2006, 14 pages, p.04

[4] Elisenda Ventura Jariod, *Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait*, Department of Nautical Science and Engineering, Barcelona, 9 of July 2019, p.16

[5] TMP Staff, Ipid

[6] Ipid, p.05

[7] The US Energy Information Agency (EIA) in 2020 total global oil production, 09/11/2021, from: https://2u.pw/CFKrD

[8] Allahverdizadeh Reza, "Explaining the role of geographical and territorial factors in the naval power of countries", *Geopolitics Quarterly*, Vol. 03, No.15, pages 122-155, p.145

[9] محمد حسن، الصراع على المضايق البحرية في الشرق الأوسط وأساليب المعالجة المصرية، المرصد المصري، 28 نوفمبر 2019، تاريخ الإطلاع 15 جويلية 2021، متاح على الرابط:
https://2u.pw/0HfCJ

[10] Giancarlo Elia Valori, The Strait of Malacca: China between Singapore and the United States, modern diplomacy, 24 November 2020, from: https://2u.pw/XFDdN

[11] علي حسين باكير، مرجع سابق، ص. 06

[12] Noraini Zulkifl, Sharifah Munirah Alatas & Zarina Othman, "The Importance Of The Malacca Straits To Japan: Cooperation And Contributions Toward Littoral States Kepentingan Selat Melaka Kepada Jepun: Kerjasama Dan Sumbangan Kepada Negara Pesisir", *Malaysian Journal of History, Politics & Strategic Studies*, Vol. 41, No. 02, (December 2014), pages 80-98, p.81

[13] Ipid, p.82

[14] Vithiyapathy Purushothaman, India's Strategic Dimensions in Malacca Strait, Chennai Centre for China Studies, 16 March 2015, C3S Paper No. 0069, from: https://cutt.us/0FYVC

[15] Rhea Menon, Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait, April 06, 2018, viewed on 20 Juin 2021, from: https://cutt.us/C1SEL

[*] **ليانغ هايمينغ**: أحد أبرز الاقتصاديين في معهد أبحاث طريق الحرير الصيني في بكين

[16] Sergio Grassi, "The Belt And Road Initiative In Malaysia China's Geopolitics And Geoeconomics Challenged By Democratic Transformation", Friedrich-Ebert-Stiftung, Febraury 2020

[17] Ipid, p.11

[18] TMP Staff, Ipid

[19] strait of malacca, Viewed on 10 Juin 2021, from: https://cutt.us/NwlqZ

[20] Emma Louise Birchard, *Piracy in the Strait of Malacca*, Master in Human Geography, Radboud University Nijmegen, 2020, p.03

[21] عبد الأمير عباس ووسام على كيطان، "الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق ملقا"، *مجلة ديالي*، ع.80، 2019، الصفحات 01-29، ص.01

[22] خالد أحمد الأسمر، جيوسياسية المضايق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة الشرق الأوسط (دراسة حلة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب 2003- 2018)، المركز العربي الديمقراطي، برلين، 2019، ص.96

[23] EurAsian Times Desk, Indian Military Base In Sabang, Indonesia Can Strangle China At The Strait of Malacca, 29 May 2018, viewed on 23 July 2021, from: https://2u.pw/mEsB6

[24] EurAsian Times Desk, India can 'no longer' choke China at the Strait Of Malacca as Beijing finds solution, 11 July 2020, Viewed on 03 July 2021, from : https://cutt.us/W8siC

[25] EurAsian Times Desk, Ipid

[26] Giancarlo Elia Valori, Ipid

9. قائمة المصادر والمراجع:

أولا: الكتاب العربي الحديث أو المترجم:

1. خالد أحمد الأسمر، جيوسياسية المضايق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة الشرق الأوسط (دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب 2003–2018)، المركز العربي الديمقراطي، برلين، 2019

ثانيا: المقالات:

1. عباس ،عبد الأمير وكيطان، وسام علي، (2019)، "الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق ملقا"، مجلة ديالي، ع.80، الصفحات 01–29

ثالثا: التقارير:

1. علي حسين باكير، "تحولات الطاقة وجيوبوليتيك الممرات البحرية: "ملقا" نموذجا"، مركز الجزيرة للدراسات، 08 جوان 2018

رابعا: مواقع الشبكية:

1. محمد حسن، الصراع على المضايق البحرية في الشرق الأوسط وأساليب المعالجة المصرية، المرصد المصري، 28 نوفمبر 2019، تاريخ الإطلاع 15 جويلية 2021، متاح على الرابط:https://2u.pw/0HfCJ

مراجع باللغة الأجنبية

First: Articles

1. Allahverdizadeh Reza, "Explaining the role of geographical and territorial factors in the naval power of countries", Geopolitics Quarterly, Vol.03, No.15, pages 122-155
2. Zulkifl, Noraini. Alatas, Sharifah Munirah & Othman, Zarina, (December 2014), "The Importance of The Malacca Straits to Japan: Cooperation And Contributions Toward Littoral States Kepentingan Selat Melaka Kepada Jepun: Kerjasama Dan Sumbangan Kepada Negara Pesisir", Malaysian Journal of History, Politic*s & Strategic Studies*, Vol.41, No.02, pages 80-98

Second: Repots

1. Hans-Dieter Evers & Solvay Gerke, "The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development", November 2006, 14 pages
2. Sergio Grassi, "The Belt And Road Initiative In Malaysia China's Geopolitics And Geoeconomics Challenged By Democratic Transformation", Friedrich-Ebert-Stiftung, Febraury 2020

Third: Theses

1. Elisenda Ventura Jariod, Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait, Department of Nautical Science and Engineering, Barcelona, July 2019
2. Emma Louise Birchard, Piracy in the Strait of Malacca, Master in Human Geography, Radboud University Nijmegen, 2020

Fourth: Websites

1. EurAsian Times Desk, Indian Military Base In Sabang, Indonesia Can Strangle China At The Strait of Malacca,29 May 2018, viewed on 23 July 2021, from: https://2u.pw/mEsB6
2. EurAsian Times Desk, India can 'no longer' choke China at the Strait Of Malacca as Beijing finds solution, 11 July 2020, Viewed on 03 July 2021, from: https://cutt.us/W8siC
3. Giancarlo Elia Valori, The Strait of Malacca: China between Singapore and the United States, modern diplomacy, 24 November 2020, from: https://2u.pw/XFDdN
4. Rhea Menon, Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait, April 06, 2018, viewed on 20 Juin 2021, from: https://cutt.us/C1SEL

5. strait of Malacca, Viewed on 10 Juin 2021, from: https://cutt.us/NwlqZ
6. The US Energy Information Agency (EIA) in 2020 total global oil production, 09/11/2021, from: https://2u.pw/CFKrD
7. TMP Staff, why is the Strait of Malacca so Important to the World's Economy & Military, the maritime post, 13 June 2021, from: https://cutt.us/McOft
8. Vithiyapathy Purushothaman, India's Strategic Dimensions in Malacca Strait, Chennai Centre for China Studies, 16 March 2015, C3S Paper No. 0069, from: https://cutt.us/0FYVC