

التنافس الجيوسياسي في مضيق ملقا بين الولايات المتحدة والصين

عبدالله راشد المرسل المري*

ملخص: تتناول هذه الدراسة أهمية مضيق ملقا في التنافس الإستراتيجي بين الولايات المتحدة والصين، متسائلة «إلى أي مدى يتبوأ هذا المضيق أهمية حيوية في التنافس الأمريكي الصيني على المضائق البحرية؟»، كما تستند الإشكالية الرئيسة للدراسة إلى تصاعد الصراع بين الولايات المتحدة والصين، حيث يعمل كل منهما على بناء قدراته العسكرية وتعزيزها حول المضائق البحرية ذات الأهمية الإستراتيجية، بدءاً من مضيق باب المندب حتى مضيق ملقا. ويسلط البحث الضوء على كيفية عدّ مضيق ملقا مركزاً محورياً في هذا الصراع المتنامي في سياق حركة التجارة البحرية المتزايدة، وإمدادات الطاقة، وصراع التحالفات العسكرية التي تقودها الولايات المتحدة الأمريكية في منطقة الإندو باسفيك.

الكلمات المفتاحية: مضيق ملقا - التنافس الجيوسياسي - الولايات المتحدة - الصين - النزاعات البحرية

* جامعة سوسة،
تونس

Geopolitical Rivalry in the Strait of Malacca Between the United States and China

ABDULLA ALMARRI*

ORCID:0009-0000-2849-8697

ABSTRACT: This study examines the importance of the Strait of Malacca in the strategic competition between the United States and China, asking, “To what extent does this strait occupy a vital importance in the US-China competition over maritime straits?” The main problem of the study is based on the escalation of the conflict between the United States and China, as each works to build and enhance its military capabilities around the strategically important maritime straits, starting from the Bab al-Mandab Strait to the Strait of Malacca. And the research highlights how the Strait of Malacca is considered a pivotal center in this growing conflict in the context of the increasing maritime trade movement, energy supplies, and the conflict of military alliances led by the United States in the Indo-Pacific region.

Keywords: Malacca Strait - Geopolitical rivalry - United States - China -Maritime disputes

* Sousse
University
Tunisia

رئيسة تحرير
2025-(1/14)
187 - 218

Received Date: 12 / 01 / 2025 • Accepted Date: 23 / 02 / 2025

مدخل:

تشكل المضائق البحرية أحد أبرز الركائز الجيوسياسية التي تسعى القوى العظمى الى السيطرة والهيمنة عليها؛ نظرًا لأهميتها الإستراتيجية في حركة التجارة العالمية وأمن الإمدادات الحيوية، وبخاصة الطاقة وحركة الجيوش العسكرية. فخلال السنوات الأخيرة تصاعدت حدة التوترات الجيوسياسية بين الولايات المتحدة والصين في السيطرة على منطقة بحر الصين الجنوبي؛ لأهميته الإستراتيجية في حركة التجارة الدولية، حيث تبرز أهمية مضيق ملقا بوصفه واحدًا من أكثر الممرات البحرية حساسية وتأثيرًا في ميزان القوة الدولية. تتناول هذه الورقة البحثية التنافس الإستراتيجي بين الولايات المتحدة والصين، مسطرة الضوء على دور مضيق ملقا في تشكيل مسار هذا الصراع.

يركز البحث على مضيق ملقا باعتباره مركزًا إستراتيجيًا في هذا الصراع المتنامي، حيث يُعدّ من أكثر الممرات ازدحامًا في العالم، إذ تمر عبره حوالي 40 % من حجم التجارة العالمية، وهذا يجعله شريانًا حيويًا لإمدادات الطاقة القادمة من الشرق الأوسط المتجهة إلى الأسواق الآسيوية. وبالإضافة إلى ذلك، يشكل المضيق جزءًا من الصراع الجيوسياسي الأوسع الذي يضم صراعات على النفوذ بين الولايات المتحدة وحلفائها من جهة، والصين من جهة أخرى، حيث تسعى كل دولة إلى تعزيز تحالفاتها العسكرية في منطقة الإندو-باسيفيك. وهنا تسلط الورقة الضوء على كيفية محاولة الصين تعزيز وجودها البحري من خلال بناء قواعد بحرية جديدة (الجزر الصناعية) وتطوير علاقاتها مع الدول المطلة على المضيق، في مقابل جهود الولايات المتحدة؛ لتثبيت وجودها العسكري عبر التحالفات الإستراتيجية مثل تحالف UKAUS و QUAD وتحالفات أخرى مع الفلبين وغيرها من الدول المتشاطئة مع الصين في بحر الصين الجنوبي.

تستكشف الدراسة كيف أصبح مضيق ملقا بؤرة للصراع العسكري والاقتصادي، حيث يعكس التنافس على هذا الممر التطورات الأوسع في العلاقات الدولية بين الشرق والغرب. وفي ضوء هذه التوجهات، تسعى الدراسة إلى تقديم فهم أعمق لدور مضيق ملقا بوصفه عنصرًا أساسيًا في التنافس بين الولايات المتحدة والصين، وكيف يمكن أن يؤثر هذا التنافس في التوازنات الجيوسياسية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وما هي التداعيات الأمنية والاقتصادية التي قد تنجم عن هذا الصراع على المدى الطويل.

الخلفية التاريخية للصراع على المضيق:

منذ العصور الوسطى ومرورًا باتفاقية جنيف عام 1958¹، وحتى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، تحاول الأمم إبرام حل وسط بين الدول المشاطئة للمضائق الدولية، سواء عن طريق العبور أم الممر الآمن، وقد اهتمت الدول بالاتفاقيات المنظمة للمضائق، نظرًا لأهميتها الإستراتيجية والاقتصادية، ولضمان سلامة الملاحة فيها، في أثناء مرور السفن ووسائل النقل المختلفة في المضيق وعدم إغلاقها، وباعتبار أن إغلاق المضيق يهدد أمن الملاحة البحرية ويستهدف المصالح الاقتصادية لجميع الدول العابرة له، فإن المصالح الحيوية والسياسية أدت دورًا بارزًا في استخدام المضائق ورقة ضغط سياسية لمصلحة بعض القضايا العالقة بين بعض الدول.

كانت المضائق الدولية ذات أهمية حاسمة بالنسبة للدول، وبخاصة تلك المتاخمة لها من خلال منحها مزايا اقتصادية وإستراتيجية كبيرة، حيث كانت المضائق محور خلاف دائم بين تلك الدول، منذ مئات السنين، وقد ازدادت أهمية بعض المضائق في عصرنا الحاضر؛ نظرًا لموقعها الجغرافي، وتنامي الثروات والعلاقات الاقتصادية للدول المشاطئة لها، أو تلك التي تربط فيما بينها، حتى أصبح من بين حوالي 125 مضيقًا دوليًا، يمكن اعتبار حوالي ستين مضيقًا رئيسًا للتجارة العالمية وطرق الاتصال الأساسية حول العالم.²

من البدهي أن التجارة العالمية تُعَدُّ من الديناميكيات الأساسية للاقتصاد العالمي، وهي في صميم شبكات سلسلة التوريد المعقدة في الوقت الحاضر، حيث يسهم نقل السلع والخدمات الدولية في جميع أنحاء العالم في تطوير العلاقات الاقتصادية بين الدول وزيادة الازدهار، كما يُعَدُّ النقل البحري أحد العناصر الرئيسة في هذه الشبكة التجارية العالمية، حيث يشكل العمود الفقري للتجارة الدولية من خلال تمكين نقل كميات كبيرة من السلع بتكلفة منخفضة وبأمان، وهذا يربط الاقتصادات عبر القارات المختلفة، كما يوفر النقل البحري الاتصال بين الاقتصادات في القارات المختلفة عن طريق التغلب على الحواجز الجغرافية، حيث تحتاج العديد من الدول إلى الانخراط في التجارة الخارجية بسبب نقص الموارد الداخلية أو المزايا في إنتاج سلع معينة، كما يعزّز النقل البحري القدرة التجارية الخارجية لهذه الدول، ويمكنها من الاندماج في الاقتصاد العالمي.

وفي مجال أمن الطاقة العالمي، تضم سوق النقل البحري حاليًا حوالي 4042 ناقلة نفط بحرية في الخدمة، منها ما هو ضخّم جدًّا إلى درجة أنه يتسع لنقل أكثر من 2 مليون برميل نفط، وعددها حوالي 396 ناقلة تقريبًا،³ كما يمكن استخدام تلك الناقلات الضخمة أيضًا على أنها مراكز تخزين مؤقتة للنفط، ففي عام 1990 جرى استخدام حوالي 5 % من طاقة ناقلات النفط العالمية لهذا الهدف،⁴ في حين تشير التقديرات العائدة إلى سنة 2009 إلى أن حوالي 80 مليون برميل من النفط جرى تخزينها في ناقلات مماثلة في بداية ذلك العام.⁵ ولناقلات النفط والغاز البحرية العملاقة هذه طرق بحرية خاصة بها، فهي تتبع خطوط نقل بحرية تنحصر في مجملها العام في ثلاثة مسارات مهمة حول العالم، هي:

- مسار إلى الولايات المتحدة وأميركا الشمالية والجنوبية عبر رأس الرجاء الصالح.

- مسار إلى جنوب شرق وشرق آسيا عبر مضيق ملقا (ويتضمن هذا المسار الحجم الأكبر، ولاسيما أنه يضم كلاً من اليابان والصين، وهما من أكبر مستهلكي الطاقة على الإطلاق في تلك المنطقة والعالم).

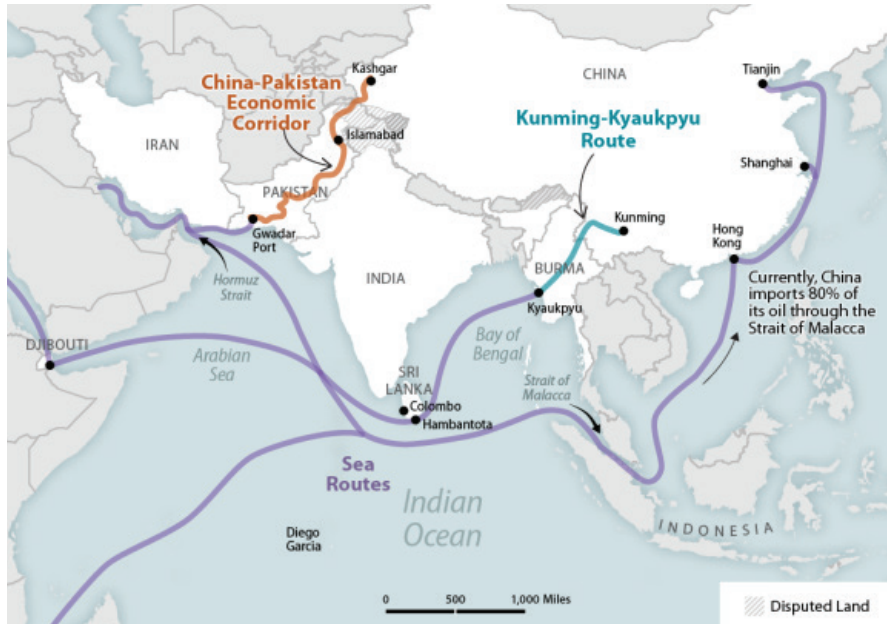
- مسار إلى أوروبا عبر قناة السويس (السفن الكبيرة جدًّا تسلك مسار رأس الرجاء الصالح أيضًا).

ومع التحولات العالمية الجارية في مجال الطاقة هذه، فإن تجارة النفط عبر الناقلات سجلت في عام 2023 نمواً هو الأعلى لها على الإطلاق خلال عقد من الزمان، وهذا يعكس التحولات العالمية الجارية في مجال الطاقة من حيث الإنتاج والاستهلاك، حيث بات النفط ينقل إلى مسافات أبعد، من غرب إفريقيا وأميركا اللاتينية إلى الهند والصين بدلاً عن الولايات المتحدة.⁶

لا شك أنّ من بين أهمّ البنى التحتية البحرية الصناعية على هذا الكوكب: قناة بنما وقناة السويس ومضيق ملقا ومضيق هرمز ومضيق باب المندب ومضيق جبل طارق، وكلّ منها يُعدّ رصيّدًا اقتصاديًا وإستراتيجيًا حاسمًا، وقد اخترنا مضيق ملقا أساسًا للدراسة هنا؛ نظرًا لأهميته الجيوسياسية العظمى، ولكون جزء كبير من التجارة العالمية وموارد الطاقة في العالم تمرّ عبر هذا المضيق، فهو نقطة من أهمّ «نقاط الاختناق» العالمية بين مناطق الإنتاج ووجهتها النهائية، وهو ممرّ بحري إستراتيجي يربط بحر الصين بالمحيط الهندي، ونظرًا لأنّ عرض المضيق يبلغ 1.5 ميل بحري (2.8 كم) فقط في أضيق نقطة له، وهي قناة فيليبس في مضيق سنغافورة،⁷ فإنه يشكل بعضًا من الاختناقات المرورية

”الكبيرة في العالم، لكنه في الوقت ذاته أقصر طريق بحري يصل القرن الإفريقي والخليج العربي بشرق آسيا والمحيط الهادئ، مع مراعاة أن مضيق ملقا ليس مجرد قناة لحركة المرور البحرية من الشرق إلى الغرب، أو من الغرب إلى الشرق، إنما أصبح طريقاً للاتصالات، ودمج المقاطعات والبلدان على

جانبه، حيث أسهم من واقع طبيعته الجغرافية في بناء شبكات اجتماعية عابرة للحدود، متنوعة عرقياً، ولكنها متكاملة بشكل وثيق، وهذا ما وفر فرصة لمزيد من التنوع الثقافي والبيولوجي للمضيق انطوت على فرص كبيرة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الساحلية، مثل إندونيسيا، وسنغافورة وماليزيا وتايلند. في المقابل، أدى مضيق ملقا تاريخياً دوراً رئيساً في تشكيل الدول الساحلية، مثل سريلانجا وبنغلاديش وكمبوديا وفيتنام، ومستوطنات المضيق في كل من ماليزيا وإندونيسيا وسنغافورة (الشكل ١).



الشكل 1: الدول المطلة على المضيق

يُعدّ مضيق ملقا أحد أقدم ممرات الشحن وأكثرها ازدحاماً في العالم،^٨ وهو بمثابة قناة رئيسة لحركة البضائع بين المنطقة الهندية الأوروبية وبقية آسيا وأستراليا، كما يُعدّ أقصر

طريق بحري بين الشرق والغرب مقارنة بمضيق ماكاسار ولومبوك في إندونيسيا، ففي كل عام تمر مليارات الدولارات من السلع والخدمات عبر المنطقة التي شكلها مضيق ملقا وطرق الشحن الأخرى المرتبطة به، كما توفر صناعة البترول اليابانية مورداً مالياً لا يُعوّض.⁹

من جانب آخر، يُعدّ مضيق ملقا أحد أكثر المناطق حساسيةً في العالم؛ بسبب الاحتمالات الدائمة لشوب صراع سياسي أو كوارث بيئية حوله، حيث تتسم المناطق المتاخمة للمضيق بتنوع بيولوجي كبير، وبيئة هشة إيكولوجياً، حيث توجد به إحدى النقاط الساخنة للتنوع البيولوجي في العالم، وهي ما يسمى «نقطة سوندا الساخنة»،¹⁰ وتنوعها البيولوجي مهدّد بسبب قطع الأشجار في الغابات المطيرة المتبقية في سومطرة وشبه جزيرة ماليزيا، كما يزداد الضعف الإيكولوجي على سبيل المثال عن طريق التعدي الدائم على غابات المانغروف الساحلية، كما أن البيئة البحرية حول المضيق معرضة دائماً لخطر التلوث النفطي؛ لذا فإن العمليات الإيكولوجية كسائر الظروف الاجتماعية والسياسية والاقتصادية في المضيق متشابكة ومتراصة ترابطاً وثيقاً لا يمكن فصله.

كما يُعدّ مضيق ملقا نقطة الاختناق الرئيسة في آسيا، إذ يتيح للسفن أن تسلك أقصر طريق بحري بين الموردين في الخليج العربي والأسواق الآسيوية في الصين واليابان وكوريا الجنوبية ومنطقة المحيط الهادئ،¹¹ وفيما يتعلق بتدفق النفط، يتعامل المضيق في الغالب مع النفط الخام، بينما تشكل المنتجات البترولية وناقلات الغاز الطبيعي المسال الضخمة ضيفاً دائماً على المضيق ومرافقه.

يقع مضيق ملقا بين سومطرة وشبه جزيرة الملايو، ويعمل بوصفه طريقاً دولياً رئيساً يربط المحيط الهندي ببحر الصين الجنوبي. يبلغ طوله 500 ميل، ويختلف عرضه من 220 ميلاً إلى 10 أميال، كما تختلف القناة الصالحة للملاحة أيضاً في العرض، وهي، في أحسن الأحوال، ضيقة وضحلة نسبياً،¹² ومن ثم، فإن الملاحة صعبة للغاية، وتمثل بعض المخاطر في ثلاث نقاط على طول المضيق، كما توجد مناطق يقل عرضها عن 24 ميلاً، وعند هذه النقاط تتداخل المياه الإقليمية التي يبلغ طولها 12 ميلاً، والتي تتشابك فيها المياه الإقليمية للدول الساحلية: إندونيسيا وماليزيا، وتغطي معاً عرض البحر بالكامل، بالإضافة إلى ذلك، ونظراً لأن القناة لا تعمل دائماً على طول خط الوسط الدقيق للمضيق، فإنها تمر أحياناً عبر المياه الإقليمية لواحدة أو أخرى من الدول الساحلية، حتى عندما يكون العرض الإجمالي أكثر من 24 ميلاً.¹³

مضيق سنغافورة هو الامتداد الشرقي لمضيق ملقا، ويربطه ببحر الصين الجنوبي، وهو يمتد بين الجزر الإندونيسية من جهة، والساحل الجنوبي لولاية جوهور وجزيرة سنغافورة من جهة أخرى، يبلغ طوله 75 ميلاً فقط من الشرق إلى الغرب، ولا يزيد طوله عن 12 ميلاً على أوسع نطاق، فيما يمتد الممر القابل للملاحة ضمن حد 6 أميال من الدول الساحلية، ويمكن تجاوز مضيق ملقا عبر مضائق سوندا ولومبوك وماكاسار وأومباي - ويتار، التي تقع داخل مياه الأرخبيل الإندونيسي (الشكل ٢).¹⁴



الشكل 2: مياه الأرخبيل الأندونيسي

خلال فترة ما قبل الاستعمار، ظلت السيطرة على مضيق ملقا في أيدي الممالك المجاورة لها، التي انتقلت من مملكة إلى أخرى، أما في أثناء الفترة الاستعمارية، فقد كان المضيق تحت سيطرة المستعمرين البرتغاليين والهولنديين والبريطانيين على التوالي،¹⁵ وقد جرى إنهاء استعمار المضيق بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، وعادت السيطرة على المضيق إلى البلدان المطلة عليه، وهي ثلاث دول آسيوية متشاطئة: (إندونيسيا، وماليزيا، وسنغافورة).¹⁶

خلال الحرب الباردة بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي، أصبح مضيق ملقا ساحة معركة بين البلدين، حيث هددت المنافسة الشديدة بين القوتين العظميين على السيطرة على ملقا - الأمن الإقليمي والسيادي لإندونيسيا وماليزيا، وهذا اضطر البلدين إلى إصدار مراسيم لتحديد عرض مياههما الإقليمية بـ 12 ميلاً بحرياً، وتحويل أعالي

البحار إلى مياه إقليمية من خلال القوانين المحلية، رغم اعتراض الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي واليابان ودول أخرى على ذلك، حيث طرحت فكرة «تدويل المضيق».¹⁷

وفي عام 1971، أصدرت إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة إعلاناً مشتركاً بأن الدول الثلاث ستقاسم الولاية القضائية للمضيق،¹⁸ معلنة أنه ليس مضيقاً دولياً، وأن الملاحة في المضيق ستخضع لنظام المرور البريء للبحر الإقليمي، فيما أصرت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي على أن مضيق ملقا ليس إقليمياً، وأنه يجب أن يخضع لنظام حرية الملاحة في أعالي البحار، كما استمرت الدولتان العظميان في إرسال السفن الحربية إليه؛ لتحدي الإعلانات المشتركة للدول المطلة على المضيق، وبعد مفاوضات مطولة، توصلت الدول الساحلية والقوى البحرية الدولية التي تمثلها الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي إلى حل وسط، وقبلت الاقتراح البريطاني بشأن «المرور العابر» في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في عام 1974،¹⁹ وهكذا جرى حل النزاع بين الدول المطلة على المضيق والقوى خارج المضيق حول نظام الملاحة في المضيق، وبذلك نستدل على أن مضيق ملقا كان دائماً ذا أهمية إستراتيجية لكل من الدول القضائية والمستخدمين في جميع مراحل التاريخ، وأن اللعبة لم تتوقف أبداً.

خلال الحرب العالمية الثانية، أصبحت المضائق المحيطة ببحر الصين الجنوبي تحت سيطرة قوة واحدة مع الاحتلال الياباني لجنوب شرق آسيا،²⁰ وأصبحت خطاً فاصلاً بين الكيانات السياسية ذات السيادة وموضوع جدل بينها مع حصول الدول الساحلية، كإندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، على الاستقلال، مع تبنيها سياسة المواجهة التي بدأها سوكارنو.

كما شهد النصف الثاني من ستينيات القرن العشرين تغييراً في طبيعة العلاقة بين الدول الساحلية المطلة على المضيق والتحول من المواجهة البينية إلى التسوية، فخلال فترة السنوات الأربع بين عام 1969 وأواخر عام 1972، جرت مناقشات بين إندونيسيا وماليزيا على أساس مصلحتهما المشتركة في أمن جنوب شرق آسيا، ونتيجة لهذه المحادثات، في أغسطس 1969، أعلنت ماليزيا تمديد مياهها الإقليمية من 3 إلى 12 ميلاً لتتوافق مع حدود البحر الإقليمي لإندونيسيا، وهذا أدى إلى سلسلة من التحركات اليابانية في المنظمة القنصلية البحرية الحكومية الدولية (IMCO)، وفي لجنة سلامة الملاحة بهدف إنشاء هيئة دولية لإدارة المضيق وتنظيمه، لكن تلك المناورات لم تغلح؛

بفضل تعاضد دول المضيق وتفاهماتها المشتركة، حيث أبلغت إندونيسيا وماليزيا السفير السوفيتي المتجول، السيد إ. مندلويتش، أن بلديهما يعارضان تدويل المضائق لاعتبارات سياسية واقتصادية، كما دعمت الصين الموقفين الإندونيسي والماليزي،²¹ في حين لم تعرب الولايات المتحدة عن موقف رسمي علني،²² ومع ذلك، شدد المتحدثون باسمها على مبدأ حرية الملاحة،²³ وناقش المسؤولون الأمريكيون هذا الموضوع مع الحكومات المعنية، وقد دلت كل تلك المواقف المختلفة على تباين المصالح الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية التي سيجري التعامل معها لاحقاً.

في السنوات التالية، أصبح الوضع أكثر تعقيداً، ولا سيما حين اقترحت إندونيسيا وماليزيا عدم السماح للنقلات التي تزيد حمولتها عن 200 ألف طن بالمرور عبر مضيق ملقا، ولكن بدلاً من ذلك يجب أن تمر عبر مضيق لومبوك وماكاسار،²⁴ كما قررت الدولتان الساحليتان أنه لا ينبغي السماح للسفن الحربية بالمرور عبر مضيق ملقا دون موافقة مسبقة من الدول الساحلية، وحذرتا من أنهما قد تتخذان تدابير عسكرية لإنفاذ هذا الإعلان، ولا سيما السفن التابعة للبلدان غير المتاخمة للمحيط الهندي؛ لأن دوافعها لإرسال سفن حربية عبر المضائق تبدو مشكوكاً فيها إلى حد ما. رغم تأكيد اندونيسيا أن الالتزام بالإخطار المسبق ينطبق على كل بلد دون استثناء.²⁵

وفيما امتثلت الولايات المتحدة بحكم الأمر الواقع للمطالب الإندونيسية والماليزية فيما يتعلق بالسفن الحربية - أعلن السفير السوفيتي في إندونيسيا في يوليو 1972، أن الاتحاد السوفيتي اعترف بحد المياه الإقليمية البالغ 12 ميلاً الذي أعلنته إندونيسيا، ولكنه يتحفظ على مسألة منع القطع البحرية السوفياتية من عبور المضيق من دون الإفصاح عن نوايا سوفياتية بهذا الخصوص،²⁶ ومن المثير للاهتمام أن نلاحظ أن نهج السياسة السوفياتية الهادئة آنذاك كان مدعوماً من اليابان، أحد المستخدمين الرئيسيين للمضيق، ويعود سبب ذلك على ما يبدو إلى اهتمام اليابان باستقرار الأوضاع في المحيط وإبعاد شبح النزاع العسكري والسياسي عن منطقة المضيق ذي الأهمية الاقتصادية القصوى بالنسبة لاقتصادها، كما أن اليابان مؤت وأجرت بنفسها أو بالتعاون مع دول المضيق معظم المسوحات الهيدروغرافية لرسم خرائط لمضائق ملقا ولومبوك وماكاسار، كما شجعت تبني اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية نهجاً أكثر إيجابية تجاه جهود تنظيم العبور التجاري عبر المضيق.

في مطلع السبعينيات مع نشوب الحرب العربية الإسرائيلية، زادت القيمة الإستراتيجية

لمضيق ملقا، بعدما أُغْلِقَتْ قناة السويس،²⁷ التي كانت تولا تزاشران الملاحة من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود والمحيط الأطلسي نحو المناطق الواقعة غرب مضيق ملقا، ومع ذلك، فإن إعادة فتح القناة في أعقاب الاتفاقات المؤقتة عام 1975 بين مصر و«إسرائيل»،²⁸ لم تغير كثيرًا من الأهمية الحاسمة للمضايق الأخرى، سواء بالنسبة للقوات البحرية أم الأساطيل التجارية.

أما في الجانب العسكري الإستراتيجي، فإن المرور الحر عبر المضائق يُعدّ عاملاً ذا أهمية في جميع عمليات التخطيط العسكري؛ لأن الوقت اللازم للوصول إلى منطقة العمليات عامل رئيس حاسم لأي قوة عسكرية، ويجري تحديد عامل الوقت هذا إلى حد كبير من خلال المسافة، وبخاصة حين يتعين على القوات البحرية الاستجابة بسرعة للتطورات غير المتوقعة، أما بالنسبة للانتشار المستدام، فإن زيادة المسافة من القاعدة إلى منطقة الانتشار لها ثمن من حيث الوقت المستغرق في المهمة ومن حيث العدد الإجمالي للوحدات البحرية اللازمة لتحقيق مستوى معين من الوجود في أي وقت، ومن الاعتبارات الأخرى المتعلقة بالمضايق البحرية والمرور عبرها، توازن القدرات البحرية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ وعواقبه على أي استخدام للقوة العسكرية لحل تضارب المصالح المتعلق بالمضايق، هناك إذن، مصالح متبادلة بين مستخدمي المضائق فيما يتعلق بالحاجة إلى استقرار الدول الساحلية، وقد كان ذلك هو الحاكم لسياسات الولايات المتحدة، والاتحاد السوفيتي، واليابان إبان الحرب الباردة، فرغم أن السوفييت كانوا يتجاهلون أنه من المريح تقويض الاستقرار في المنطقة، فقد أخذوا في الاعتبار الآثار التخريبية المحتملة على ممرات الشحن، ومن ثم فإن المصلحة المشتركة كانت دائماً في المرور دون عوائق عبر المضائق، وهذا شكّل حافزاً دائماً للحفاظ على الاستقرار في المنطقة، ولاسيما مع اكتساب النشاط التجاري والبحري السوفيتي في المحيط الهادئ والمحيط الهندي أهميته، وأصبح مرتبطاً بتلك المنطقة وأكثر اعتماداً عليها.

في النصف الثاني من القرن العشرين، لم يكن مقبولاً عزل المرور الحر عبر مضيق ملقا عن الموقع الجيوستراتيجي السوفيتي العام بوصفه قوة غير ساحلية تعتمد على الممرات المائية الضيقة للوصول إلى المحيطات، وقد كان السوفييت يستشعرون خطر العزل أو المنع من المرور عبر مضيق ملقا سواء من خلال الأعمال العدائية أم باللجوء إلى الحيل القانونية، كالتدخل في حركة المرور التجارية أو العسكرية، أو من خلال دعاوى أخرى كمكافحة التلوث، أو حماية الأحياء البحرية، وهذا يُعدّ تهديداً حقيقياً للأمن

القومي السوفياتي، حيث كان السوفيات يتبعون سياسة ملاحية تهدف إلى تقليل الاعتماد على الشحن الغربي؛ لضمان نقل إمدادات الأسلحة إلى الدول الحليفة في مهلة قصيرة إذا لزم الأمر، ولتوفير وسيلة للدعم اللوجستي للتدخل الخارجي من خلال الوجود في منطقة الإندو باسيفيك، وتعزيز النفوذ في بحر الصين الجنوبي،²⁹ ونظرًا للطبيعة الجغرافية لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية التي كانت تشكل كتلة أرضية مغلقة، لم يمكن تحقيق تلك الأهداف ممكنًا إلا من خلال حرية العبور عبر نقاط الاختناق الرئيسة ذات الصلة، وهذا ينطبق بشكل خاص على مضيق ملقا، خصوصًا مع زيادة المشاركة السوفيتية في تجارة النفط الدولية وبناء أسطول ناقلات النفط العملاقة الخاص بها، كما أن أسطول الصيد السوفيتي كان الأكبر والأكثر حداثة في العالم، وكان يُعد مصدرًا مهمًا للنقد الأجنبي فضلًا عن استخدامه للأغراض العسكرية (الاستخباراتية) والسياسية (التدخل في دول العالم الثالث)، وعلى الرغم من أن سفن الصيد كان يمكنها استخدام موانئ الهند وجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية وموريشيوس، إلا أن ملقا كان حلقة مهمة في السلسلة. من جانب آخر، تواجدت البحرية الأمريكية بكثافة خلال الحرب العالمية الثانية، في المحيطين الهادئ والهندي، وشملت عملياتها العسكرية دولاً عديدة قبل إلقاء القاذفات الأمريكية القنابل النووية على ناغازاكي وhiroshima، في اليابان، أما خلال الحرب الباردة فكانت للبحرية العسكرية الأمريكية 600 سفينة حربية في المنطقة، وقد انتهجت أمريكا سياسة تدعيم القوة البحرية لحلفائها (الهند في المحيط الهندي واليابان في المحيط الهادئ الغربي)، بهدف الحد من توسع النفوذ الشيوعي، وفي الوقت نفسه سعت الولايات المتحدة إلى تحييد الصين، أو ضم قواتها البحرية إلى التحالفات الدولية؛ لتحقيق الاستقرار في بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، كما انتهجت الولايات المتحدة سياسة خفض التوتر مع الصين والاتحاد السوفياتي؛ لتمكين من تنفيذ سياساتها التوسعية في منطقة الإندو باسيفيك.³⁰

كانت الإستراتيجية العسكرية الأمريكية الكلاسيكية في السيطرة والتحكم معتمدة على ما يُعرف في الفكر العسكري برؤوس الجسور (Beachheads)، وهذا يعني أن السيطرة لا تتحقق سوى بوجود قواعد أرضية تكون منطلقاً لعملياتها، وعليه فقد كرّست الولايات المتحدة قدرًا كبيرًا من سياساتها للتوسعة الرأسية والأفقية في القواعد البحرية والجوية طوال قرن من الزمان، وقد كانت الحرب العالمية الثانية فرصة ذهبية للولايات المتحدة لمدّ قواعدها في أوروبا، والمياه العميقة في الباسيفيك، بعد نجاحها في تدمير

القوى البحرية اليابانية في معارك الباسيفيك، كما ساعدتها الأقدار بخروج بريطانيا العظمى من حربها منهكة جداً.

مؤخراً، اتخذت اليابان والهند خطوات جادة لزيادة سيطرتها على مضيق ملقا، ففي عام 2005، اقترحت اليابان آلية أمنية لتعزيز أمن مكافحة القرصنة والإرهاب، وطلبت بشكل غير رسمي من دول المضيق السماح بوجود قوات الدفاع اليابانية.³¹ ومع ذلك، رفضت رابطة أمم جنوب شرق آسيا هذا الاقتراح؛ خوفاً من زيادة الهيمنة في المنطقة، ومن ناحية أخرى، فإن القوات الهندية أبدت استعدادها مراراً وبشكل متزايد للتدخل لحماية المضيق، كما قامت فعلياً بإنشاء قواعد عسكرية في تسعينيات القرن الماضي في أرخبيل أندامان ونيكوبار، وفي الطرف الغربي من مضيق ملقا، كما أبدت دائماً القدرة على القيام بدوريات في المحيط الهندي إلى بحر الصين الجنوبي، وهذا يعكس طموحات هندية تنافسية لا تخطئها العين.

من جانب آخر، تمتلك الصين رؤية جيواستراتيجية مهمة حول بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا، وتشكل هذه الرؤية عاملاً أساسياً في تحديد أهداف سياستها تجاه الولايات المتحدة، حيث تتمثل في إحكام السيطرة على المنطقة، ومنع أي تهديد لأمنها ومصالحها، كما ترى أن أي شراكة نفوذ مع أي طرف إقليمي له تحالفات دولية يعرض مستقبل أمن الصين العالمية ومكانتها للخطر؛ لأن جميع المشروعات الاقتصادية التجارية، ومن أبرزها طريق الحرير الجديد، ينطلق من هذا البحر باتجاه الممرات البرية الأخرى؛ لتأكيد مشاركة الصين الفعلية في إدارة السلطة العالمية إن صح التعبير. أما في الواقع فإن الصين تفرض درجة من السيادة على أجزاء واسعة من بحر الصين الجنوبي في مواجهة ادعاءات مزاحمة من قبل دول ساحلية أخرى، وذلك على مدى السنين العديدة الماضية، كما اتخذت العديد من التدابير الاحترازية لتحجيم المنافسين لها، كبناء العديد من الجزر الاصطناعية على امتداد العديد من المعالم المتنازع عليها مع دول الجوار، بقصد توسيع البنى التحتية الاقتصادية والعسكرية الصينية في المنطقة، ورغم أن الولايات المتحدة لا تريد الانخراط بشكل مباشر في محاورات الرؤى المتضاربة للدول الإقليمية حول موضوع السيادة والسيطرة على الجزر ومضيق ملقا، إلا أنها -بلا شك- لا تتوقف عن التخطيط لمستقبل هذه المنطقة لاعتبارات جيوبوليتيكية، في ضوء الإمكانات الصينية المناهضة بقوة للدور الأمريكي، مع التركيز على الجوانب القانونية الدولية التي قد تعارض بعض المواقف والتصرفات الصينية، بالإضافة إلى مواصلة الولايات المتحدة

الدعم الاقتصادي لحلفائها، وقد أدركت الولايات المتحدة تعاظم تهديد المنافسة الصينية، وهذا دفعها لوضعها على رأس أولوياتها، كما اعتمدت سياسة «إعادة التوازن في آسيا» التي تقوم على نقل أولوية الاهتمام الأمريكي الإستراتيجي إلى منطقة غرب المحيط الهادي، ومن ضمنها بحر الصين الجنوبي الذي يُعدّ طريق عبور رئيس للحركة التجارية البحرية من وإلى شرق آسيا وبحرية الولايات المتحدة، مع إدراك الولايات المتحدة أن صراعها مع الصين تقف خلفه دول متضامنة مع الطرف الصيني، كروسيا وكوريا الشمالية، وكذلك تحالفات أخرى كمجموعة دول «بريكس» ومجموعة دول شنغهاي التي من ضمنها مجموعة من دول آسيا الوسطى، بالإضافة إلى ممثلين دوليين فاعلين، كإيران والهند وباكستان، كما يمتلك التحالف الصيني الروسي حلفاء إقليميين مهمين في الشرق الأوسط، وشمال إفريقيا، وأمريكا الجنوبية ومناطق أخرى من العالم.³²

الأهمية الإستراتيجية لمضيق ملقا في حركة التجارة البحرية:

يأتي مضيق ملقا في المرتبة الثانية بعد مضيق هرمز من حيث الأهمية الإستراتيجية للاقتصاد العالمي، ويُعدّ من أهم الممرات المائية التجارية في العالم، حيث يُشكل قناة الشحن الرئيسة بين المحيطين الهندي والهادي مروراً ببحر الصين الجنوبي، كما يربط الاقتصادات الآسيوية الرئيسة، مثل الهند وإندونيسيا وماليزيا والفلبين وسنغافورة والصين واليابان وتايوان وكوريا الجنوبية ببعضها بعضاً وبالاقتصاد العالمي، ويُقدّر أن 25 % من التجارة الدولية تمر عبر مضيق ملقا سنوياً؛ أي ما يعادل 100 ألف سفينة تحمل نحو 30 % من جميع السلع المتداولة عالمياً، ويُستخدم أكثر من 40 ميناءً على طول المضيق لتسهيل حركة التجارة.³³

ولا يقتصر دور المضيق على ربط شرق آسيا بالشرق الأوسط وأوروبا، بل يُعدّ أيضاً شرياناً مهماً لأمن الطاقة في الصين، حيث تمر 80 % من واردات الصين من الطاقة عبره، وتشير رغبة الصين في التحكم بمضيق ملقا مخاوف إقليمية ودولية، خاصة مع ازدياد اعتمادها على نفط الخليج العربي والمواد الخام من إفريقيا، حيث قامت الصين باستثمار مليارات الدولارات في مشروعات التعدين هناك.

ومن المتوقع أن يتجاوز مضيق ملقا، الذي يعاني ازدحاماً واصطدامات، طاقته الاستيعابية بحلول نهاية العقد مع استمرار تنامي حركة الشحن، ويؤكد الخبراء الدور البحري الحاسم للمضيق، حيث تُعادل حركة المرور فيه ثلاثة أضعاف حركة المرور في قناتي بنما والسويس، وتشير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية (EIA) إلى أن خطر

المضيق يعني «أن ما يقرب من نصف أسطول الشحن العالمي سيكون مطلوباً لإعادة توجيه مساره حول الأرخبيل الإندونيسي». (الشكل ٣)، وسيؤدي اختيار مضيق «لومبوك» بدلاً إلى زيادة السفر بمقدار 4600 كيلومتر و170 ساعة، وزيادة تكاليف الشحن بنسبة 20%.³⁴ وتحذر إدارة معلومات الطاقة من أن مثل هذا التحويل من شأنه أن «يقيّد قدرة الشحن العالمية، ويزيد من تكاليف الشحن، وربما يؤثر في أسعار الطاقة»، وهذا سيؤثر بشكل كبير في الخدمات اللوجستية البحرية العالمية.³⁵



الشكل 3: نقاط الاختناق البحرية من المحيط الهندي الى المحيط الهادئ

وعلى الرغم من أن الولايات المتحدة أقل اعتماداً على مضيق ملقا للسفن التجارية، إلا أن قواعدها العسكرية في غوام واليابان وكوريا الجنوبية تعتمد عليه، كما تعتمد الصين على هذا المضيق في حوالي 80% من وارداتها النفطية،³⁶ وفي السنوات الأخيرة، اتخذت الصين خطوات قوية لتعزيز موقعها في المضيق.

تمر عبر مضيق ملقا باتجاه بحر الصين الجنوبي بضائع تجارية تُقدّر قيمتها بـ35 تريليون دولار سنوياً، وتصل نسبة مشاركة واشنطن فيها إلى ما يقارب الـ21 تريليون دولار، كما يمر عبر هذا البحر نصف الحمولة السنوية لأغلبية الأساطيل التجارية في العالم،³⁷ كما يمرّ عبر مضيق ملقا ثلث حركة النقل البحري مقارنةً ببقية الممرات الملاحية،³⁸ ولأنه

شريان حيوي للتجارة للعديد من أكبر الاقتصادات في العالم، حظي بحر الصين الجنوبي باهتمام كبير بالنسبة للعديد من أكبر الاقتصادات في العالم، كما يُعدّ مفترق طرق بحري أساسي للتجارة، وقد عبرت أكثر من 64% من التجارة البحرية الصينية الممر المائي في عام 2023، في حين مرّ ما يقرب من 42% من التجارة البحرية اليابانية عبر بحر الصين الجنوبي في العام نفسه،³⁹ والولايات المتحدة كما أسلفنا أقل اعتماداً على بحر الصين الجنوبي، حيث يمر ما يزيد قليلاً عن 14% من تجارتها البحرية عبر المنطقة.⁴⁰

ولأن ما يقرب من 90% من إجمالي التجارة الدولية للصين من حيث الحجم ونحو 60% من التجارة من حيث القيمة المنقولة عن طريق البحر،⁴¹ فإن التجارة البحرية هي المحرك الرئيس الذي يدعم الاقتصاد الوطني الصيني، فمن خلال «الشراكات الزرقاء» على الطريق تمكنت الصين من تصدير طاقتها الصناعية الفائضة إلى الأسواق الخارجية، وتعزيز مصادر جديدة للنمو لاقتصادها المحلي، ومن هذا المنطلق، بدأت الصين بنشاط في السعي إلى ملكية الموانئ البحرية الأجنبية على طول قنوات العبور الاستراتيجية، من خلال اتفاقيات استخدام الأراضي بين الشركات الصينية المملوكة للدولة والمحلية،⁴² كما تضاعف اهتمامها بتأمين مرور الناقلات التجارية عبر مضيق ملقا الإستراتيجي دون عوائق؛ لذا، نجد أن حركة التجارة الدولية تتأثر بشكل مباشر بانسيابية العبور عبر المضائق البحرية، أما في آسيا فإن الحاجة إلى عبور آمن ومستقر عبر مضيق ملقا أصبح شريان حياة لكثير من الدول الآسيوية كاليابان والفلبين وتايوان.

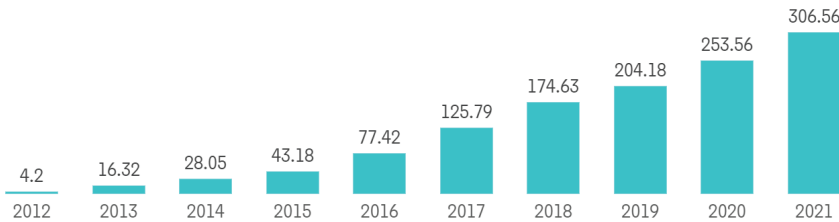
الأهمية الإستراتيجية للمضيق في سياق إمدادات الطاقة:

يُعدّ بحر الصين الجنوبي طريقاً تجارياً رئيساً للنفط الخام، ففي عام 2023، مر أكثر من 30% من تجارة النفط الخام البحرية العالمية، أو حوالي 15 مليون برميل يومياً، عبر بحر الصين الجنوبي، وكان أكثر من 90% من كميات النفط الخام،⁴³ التي تدفقت عبر بحر الصين الجنوبي في ذلك العام عبرت مضيق ملقا، كما تمر كمية كبيرة من النفط الخام (حوالي 1.4 مليون برميل في اليوم) عبر المضيق في طريقها إلى سنغافورة والساحل الغربي لشبه جزيرة ماليزيا، حيث يتم تكريرها قبل عبور بحر الصين الجنوبي في شكل منتجات بترولية.⁴⁴

من جانب آخر، تحاول الصين بشكل مستمر إيجاد حلول مبتكرة وطرق جديدة؛ لضمان تدفق شحنات النفط والغاز إليها في حالة نشوب صراع قد يؤدي إلى إغلاق مضيق ملقا، أو قد يؤثر في عبور ناقلات النفط إليها، حيث بدأت بكن إقامة خطوط موصلات

برية دولية، وإقامة شركات في مجال الطاقة مع روسيا وباكستان وميانمار ودول عربية وآسيوية أخرى لا تميل سياسياً إلى الولايات المتحدة؛ لكي تضمن استمرار حصولها على احتياجاتها من مصادر الطاقة في أوقات التذبذب،⁴⁵ كما رصدت الصين أموالاً باهظة لتنمية قطاع الطاقة المتجددة بهدف تقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري المستورد، فبحسب تقرير بحثي نشرته منظمة غلوبال إنيرجي مونيتور، وهي منظمة غير حكومية مقرها الولايات المتحدة، فقد أضافت الصين ما يقرب من ضعف قدرة الطاقة الشمسية وطاقة الرياح على نطاق المرافق عام 2023 مقارنة بأي عام آخر، وتمتلك الصين حالياً إجمالي 339 غيغاوات من القدرة الكهربائية قيد الإنشاء، من ذلك 159 غيغاوات من طاقة الرياح و180 غيغاوات من الطاقة الشمسية، وهذا يساوي تقريباً ضعف ما في بقية دول العالم مجتمعة.⁴⁶ إلا أنه، ورغم كل تحركاتها، ما يزال نجاح الصين الاقتصادي يعتمد بدرجة كبيرة على قطاع التصنيع الكثيف استهلاك الطاقة، كما أنه لا يزال من الصعب على جهود تطوير تكنولوجيا الطاقة المتجددة مواكبة النمو السريع في الطلب على الطاقة.

China Renewable Energy Market : Solar Energy Installed Capacity, in GW, China, 2013-2021



Source: China Energy Portal



الشكل 4: سوق الطاقة المتجددة في الصين: سعة الطاقة الشمسية المركبة بالجيجاوات، الصين 2013-2021

المصدر: بوابة الطاقة الصينية

تواجه طموحات الصين في منطقة المحيطين الهندي والهادئ تحديات عديدة، حيث تعوّق الشكوك المتزايدة من قبل دول المنطقة فاعلية «مبادرة الأمن العالمي» التي أطلقتها بكين. تشك العديد من الدول، وخاصة تلك التي تواجه نزاعات حدودية مع الصين

مثل الفلبين، في التزام الصين بتحقيق الأمن والاستقرار في المنطقة، ويعزز هذا الشك السلوك العدواني الصيني تجاه هذه الدول. في هذا السياق، قد تبرز الولايات المتحدة بوصفها شريكاً أمنياً أكثر موثوقية لهذه الدول، حيث إنها لا تمتلك نزاعات حدودية تهدد استقرارها، وهذا يعزز موقفها أمام الصين التي لا تزال تعاني «معضلة ملقا» المرتبطة بأمن مضيق ملقا، وحرية الملاحة فيه، الذي يمثل شرياناً حيوياً لتدفق التجارة الصينية.⁴⁷

من جهة أخرى، تأتي أكبر إمدادات الصين من النفط والغاز من الشرق الأوسط عبر مضيق ملقا، لكن نقل النفط من ميناء جواذر إلى غرب الصين سيكون أكثر اقتصادية، حيث يوفر طريقاً أقصر عبر بحر العرب، كما يُعدّ هذا الطريق أقرب إلى أوروبا وإفريقيا والنصف الغربي من الكرة الأرضية، وعلى المدى الطويل، من المتوقع أن يصبح ميناء جواذر البوابة الاقتصادية بين الصين والشرق الأوسط وإفريقيا، وهو ما تسعى الصين لتحقيقه من خلال مبادرة الحزام والطريق.

التحديات السياسية والعسكرية في بحر الصين الجنوبي:



الشكل 5: الممرات البحرية الاستراتيجية في المحيط الهندي وتأثيرها الجيوسياسي

تحاول الهند التقرب من دول جنوب شرق آسيا؛ لتسهيل مهمتها في الوجود بمضيق ملقا، عبر تقديم نفسها على أنها شريك جيد، ويمكن الاعتماد عليه، ومن هذا المنطلق أقامت نيودلهي مع دول المنطقة العديد من المناورات البحرية المشتركة، كما قدمت الهند نفسها على أنها طرف مهم في محاربة القرصنة والإرهاب، وضمان سلامة الملاحة البحرية والنقل البحري.⁴⁸

في هذا السياق، أسست الهند مركز قيادة بحرية في جزر «أندامان ونيكوبار» عام 2001، وأصبح لاحقاً محوراً إستراتيجياً لمواجهة التمدد الصيني ومراقبة الملاحة في مضيق ملقا. كما عززت الهند وجودها هناك مؤخراً بإضافة 15 قطعة بحرية، وقاعدتين بحريتين، وأربع قواعد جوية، وفرقة عسكرية.⁴⁹ وتكمن أهمية المقر في أنه يضع الهند على مدخل مضيق ملقا (يبعد حوالي 90 ميلاً بحرياً، في حين أن الهند تبعد عن المقر حوالي 650 ميلاً بحرياً) علماً أن الغالبية العظمى من السفن التي تبحر باتجاه دول شرق آسيا عبر مضيق ملقا تمر بمحاذاته، وهذا يعطي الهند القدرة الإستراتيجية على مراقبة الملاحة البحرية في هذا المسار الذي يُعدّ نقطة ضعف الإستراتيجية البحرية الجيوبوليتيكية للصين (الشكل 6):



الشكل 6: موقع جزر أندامان ونيكوبار الاستراتيجي في المحيط الهندي

لكن دور الهند هناك سيبقى مرهوناً بمدى قدرتها على الاستمرار في صعودها الاقتصادي والإنفاق على قدراتها العسكرية، ولا سيما البحرية، بالإضافة إلى علاقتها مع الولايات المتحدة، وربما أستراليا في مرحلة لاحقة.⁵⁰

في المقابل، تُجري الصين، بين الحين والآخر، مناورات عسكرية مع الدول الساحلية للمضيق، وبخاصة ماليزيا؛ لتعزيز التعاون الأمني والدفاعي.⁵¹ حيث أكدت وزارة الدفاع الصينية أن هذه التدريبات عزّزت العلاقات الثنائية والقدرة على «الاستجابة المشتركة للتهديدات الأمنية الحقيقية، وحماية الأمن البحري الإقليمي».⁵² مع ملاحظة أن الوجود العسكري الهندي في هذه المنطقة لا يقتصر فقط على الردع، بل يمنح الهند القدرة على المناورة والتحكم في حركة الملاحة البحرية، وهذا يعزّز موقفها في التنافس الجيوسياسي مع الصين. هذا التوسع يُعدّ خطوة إستراتيجية في لعبة القوة الإقليمية، حيث تسعى الهند لتعزيز أمنها القومي ومكانتها بوصفها قوة رئيسة في المحيط الهندي، مع إبراز دورها بوصفها شريكاً مهماً في توازن القوى في المنطقة الى جانب قوى دولية أخرى.

أما اليابان، فإن مصلحة اليابان الأولى في بحر الصين الجنوبي هي ضمان مرور التجارة الدولية بسلاسة عبر المنطقة؛ لأن ما يقرب من 80 % من واردات الطاقة اليابانية تنتقل عبر بحر الصين الجنوبي، والكثير من تجارتها كذلك، ففي عام 2019، بلغت تجارة اليابان مع الاتحاد الأوروبي فقط (ومعها المملكة المتحدة) وأعضاء رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان) أكثر من 363 مليار دولار أمريكي، أي حوالي 25 % من إجمالي تجارة اليابان، وقد عبّرت معظم تلك التجارة عبر بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا بالذات، مروراً ببحر الصين الشرقي،⁵³ إلا أن هناك ثلاثة مجالات مثيرة للقلق بشكل خاص من وجهة نظر طوكيو، فأولاً، تفسر اليابان التحديث العسكري للصين، تفوقاً عسكرياً لافتاً، حتى مع احتفاظ القوات اليابانية بتفوق نوعي في بعض المجالات، حيث أنفقت الصين 193 مليار دولار أمريكي وفقاً لإحصاءات الإنفاق الدفاعي الآسيوي في عام 2020 وهو ما يمثل 42 % من إجمالي ما أنفقته باقي دول المنطقة. وبالمقارنة، أنفقت اليابان 49.7 مليار دولار أمريكي، أي نحو 11 % من الإجمالي (و 26 % من إنفاق الصين).⁵⁴ ومع الشكوك التي تُثار باستمرار حول التفوق العسكري الأمريكي في غرب المحيط الهادئ، تواجه اليابان أيضاً تحدياً يتمثل في كيفية دعم القوة الأمريكية، ولاسيما مع ظروف تزايد احتمال نشوب صراع بين القوتين العظميين؛ بسبب بعض القضايا العالقة، وعلى رأسها قضية دعم استقلال تايوان.

ثانياً، تتنافس الصين مع الولايات المتحدة واليابان على النفوذ الاقتصادي، حيث تفوقت على الصين اليابان بكونها ثاني أكبر اقتصاد عالمي في 2010، كما توسعت الصين في جنوب شرق آسيا عبر مبادرة الحزام والطريق (BRI)، بالتزامن مع استثمارات صينية ضخمة شملت بناء السكك الحديدية في إندونيسيا، والبنية التحتية للنقل في تايلاند

وفيتنام، بالإضافة إلى المجمعات الصناعية في ماليزيا وكمبوديا، وهذا يعزز نفوذها الجغرافي والاقتصادي في المنطقة.⁵⁵

ثالثاً، رفض الصين اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وانخراطها في مجموعة من أنشطة «المنطقة الرمادية» في بحر الصين الجنوبي، وبخاصة استخدام الميليشيات البحرية، حيث تتهم بكين بتجاهل القانون الدولي وتقويض المعايير الدولية، مثل تلك المتعلقة بالحل السلمي للنزاعات الإقليمية، فيما كان رد اليابان هو التعبير مراراً وتكراراً عن دعمها لنظام قائم على القواعد، خاصة فيما يتعلق بالمسائل البحرية، عبر العديد من المحافل الدولية، ويذهب بعض المحللين اليابانيين إلى أبعد من ذلك، حيث يدافعون عن سياسة ردّ حكومة بلادهم على الأحادية الصينية بإجراءات مصممة لدعم القانون الدولي، مثل عمليات حرية الملاحة أو FONOPs، ومن وجهة نظر اليابان، فإن قدرة دول المنطقة على انتقاد تصرفات الصين في بحر الصين الجنوبي -وهي الإجراءات التي تعدّها اليابان «غير متوافقة مع النظام الحالي للقانون الدولي»- أصبحت بمثابة اختبار حاسم لما إذا كان يمكن الحفاظ على مثل هذا النظام إقليمياً وعالمياً.⁵⁶

لذلك يُشكّل توسّع الصين في منطقة بحر الصين الجنوبي تحدياً مباشراً لقدرات اليابان الدفاعية، حيث يدفعها إلى تعزيز تفوقها النوعي للحفاظ على توازن القوى. على الصعيد الاقتصادي، تُبرز المنافسة بين الصين واليابان تحولاً في ميزان القوة الاقتصادية، وهذا يزيد من ضغوط اليابان للحفاظ على نفوذها عبر إستراتيجيات جديدة في الاستثمار والتنمية الإقليمية. كما تشكل التوترات المرتبطة بـ«المنطقة الرمادية» ورفض الصين اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تحدياً إضافياً، حيث تحتاج اليابان إلى تعزيز تحالفاتها مع الولايات المتحدة ودول المنطقة؛ لحد من النفوذ الصيني المتزايد، كما أن التنافس بين إستراتيجية الصين للتغلب على التهديدات المحتملة المرتبطة بسيطرة «بعض القوى الكبرى» على مضيق ملقا، وفق رؤية «هو جين تاو»، ورؤية تلك القوى الكبرى التي تعدّ توسع الصين في بحر الصين الجنوبي تحدياً رئيساً، يترك أثراً بالغاً في الاستقرار الإقليمي في المنطقة.

الصين، التي ترى مضيق ملقا مصدر ضعف إستراتيجي، اعتمدت إستراتيجيات متعددة لتعزيز أمنها البحري، مثل تطوير الموانئ والبنى التحتية في إطار مبادرة الحزام والطريق، وعسكرة جزر بحر الصين الجنوبي، حيث تهدف تلك التحركات إلى ضمان تدفق التجارة والطاقة، وحماية مصالحها الإستراتيجية. لكن الولايات المتحدة واليابان والهند تُفسّر هذه الجهود على أنها تحركات تهدف إلى فرض هيمنة صينية على الممرات البحرية الحيوية، وهذا يثير المخاوف من تهديد حرية الملاحة والقواعد الدولية.

هذا التنافس يعقّد مشهد الاستقرار الإقليمي، حيث يؤدي إلى تصاعد التوترات بين القوى الكبرى، ويُفاقم من عدم الثقة بين الأطراف المعنية، وهذا يجعل بحر الصين الجنوبي بؤرة توتر دولي تهدد الاستقرار في آسيا والمحيط الهادئ.

أ. معضلة تايوان وعسكرة بحر الصين الجنوبي:

يُلقي الوضع القانوني لتايوان وعلاقتها المتوترة مع الصين بظلالهما على التوترات في بحر الصين الجنوبي، حيث تُشكل تايوان نقطة محورية في إستراتيجية الصين؛ لتوسيع نفوذها الإقليمي، مع تحول الاعتراف الدولي من تايبيه إلى بكين، وتعزيز العلاقات الدبلوماسية مع الأخيرة منذ 1979،⁵⁷ تصاعدت الضغوط الصينية على الدول الأخرى؛ لعدم الاعتراف بتايوان. في الوقت نفسه، تتقاطع هذه القضية مع عسكرة الصين للمناطق المتنازع عليها في بحر الصين الجنوبي، حيث تستخدم الصين قوتها البحرية والسياسية لتأكيد سيادتها. حيث تعمل الصين على السيطرة على تايوان وجزر بحر الصين الجنوبي على أن ذلك جزء من إستراتيجيتها؛ لتعزيز نفوذها الإقليمي، وتأمين مصالحها الوطنية، في مواجهة التحركات الأمريكية في المنطقة. ومن ثم، تصبح قضية تايوان وعسكرة بحر الصين الجنوبي عنصرين متداخلين يعكسان التنافس الجيوسياسي الأوسع بين الصين والولايات المتحدة، وهذا يزيد من مخاطر زعزعة استقرار المنطقة.

تبنى الولايات المتحدة «سياسة الصين الواحدة»، وتعترف ببكين بوصفها حكومة شرعية، لكنها تبقى الداعم الأكبر لتايوان، رغم عدم وجود علاقات دبلوماسية رسمية معها. وتمثل الولايات المتحدة المورد الرئيس للأسلحة لتايوان والحليف الأبرز، بدعوى التزامها بحماية الديمقراطية في الجزيرة.

في عهد الرئيس ترامب، عُرِّز الدعم الأمريكي لتايوان بزيارات رفيعة المستوى، مثل زيارة أعضاء مجلس النواب الأمريكي في 2020، التي أعقبها استعراض صيني غير مسبوق للقوة بمناورات عسكرية حول الجزيرة، حيث أثارت هذه التحركات غضب الصين، التي حذرت واشنطن من إرسال إشارات تدعم «استقلال تايوان»،⁵⁸ لتجنب الإضرار بالعلاقات الصينية الأمريكية، في حين يرى الكثير من المراقبين أن واشنطن تُعدّ نفسها ملزمة بموجب القانون بتزويد تايوان بأسلحة دفاعية، وقد صرح الرئيس الأمريكي جو بايدن مراراً بأن الولايات المتحدة ستدافع عن تايوان عسكرياً،⁵⁹ مخالفاً بذلك موقفاً يُعرّف باسم الغموض الإستراتيجي.

من الجانب التايواني، يتركز اهتمام تايبيه على مضيق تايوان وأهميته الإستراتيجية، مع عدم إغفال بعض القلق حول حرية الملاحة في مضيق آخر حيوي لأمنها - مضيق ملقا. حيث تدفق عبر هذا المضيق معظم تجارتها التي تبلغ قيمتها 73.8 مليار دولار مع أوروبا، وكل نفط الشرق الأوسط وغرب إفريقيا المستورد الذي يغذي اقتصاد تايوان⁶⁰، وبخاصة قطاعاتها الصناعية والنقل والقطاعات السكنية، حيث تعتمد تايوان على الواردات لمعظم احتياجاتها من الطاقة، وتحفظ بمخزون لمدة 30 يوماً فقط في حالات الطوارئ⁶¹، ومن هنا فإن أمن الطاقة في تايوان وبقائها السياسي يعتمدان على المرور بدون عوائق عبر مضيق ملقا.

ب. تحديات الإرهاب والقرصنة:

لا تقتصر التهديدات في مضيق ملقا على النفوذ والسيطرة، بل تشمل بالتأكيد أعمال القرصنة والإرهاب، وتهديد أمن الشحن، ورغم جهود الدول المطلة: إندونيسيا، وماليزيا، وسنغافورة، للحفاظ على الأمن والسيادة في المضيق - قدمت قوى كبرى، مثل أستراليا والهند واليابان والولايات المتحدة عروضاً للمساعدة العسكرية، كما عرضت الصين مساعدتها، لكن الدول الساحلية رفضتها خوفاً من تأثيرها في مصالح تايوان. ومع ذلك، تواجه هذه الدول صعوبة في مقاومة الضغوط الناتجة عن عروض «المساعدة» من القوى الكبرى، وهذا يجعل أمن المضيق موضع اهتمام دولي مستمر.

ووفقاً لدراسة أجرتها مؤسسة «أرض واحدة في المستقبل»، تستنزف القرصنة ما بين 7 مليارات دولار و12 مليار دولار من الاقتصاد الدولي كل عام، وتمثل الحصص الآسيوية من ذلك 8%⁶²، وفي الأعوام الأخيرة، ركزت الجماعات الإجرامية المنظمة المسلحة تسليحاً جيداً جهودها على ناقلات النفط التي تخرج من مضيق ملقا وسنغافورة الضيقين وفي بحر الصين الجنوبي، إذ المنطقة هناك شاسعة، وموارد إنفاذ القانون مستنزفة، والأرباح المحتملة هائلة، كما أن المنافسة التجارية المحمومة بين الدول الساحلية المتشاطئة في المضيق والفساد والرشوة في بعض تلك الدول عرقلت الكثير من جهود مواجهة أنشطة القرصنة والإرهاب.

إن جغرافيا منطقة مضيق ملقا تجعل من الصعب قمع القرصنة، إلا أن الوجود العسكري الكبير في المضيق يردع بشكل كبير نشاط القراصنة، فعلى الرغم من أن بعض شركات تأمين النقل الدولية تضع أقساطاً خاصة على المضيق؛ بسبب «المخاطر»

المتصورة، إلا أن الوضع الأمني في المضيق لا يدعو إلى القلق، حيث تُجري البحرية الأمريكية خصوصًا تدريبات عسكرية متواصلة مع القوات البحرية المعنية لشركائها المحليين: ماليزيا وسنغافورة، كما استضافت إندونيسيا في سبتمبر 2023 تدريبات عسكرية غير قتالية لدول رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان)، في بحر ناتونا الشمالي الواقع إلى الجنوب من بحر الصين الجنوبي، مع ملاحظة أن نشاط الجيش الأمريكي في المضيق لا يرضي الصين، فمن وجهة نظر الصين، يشير وجود منافسها الإستراتيجي هنا إلى الهيمنة الجيوسياسية في شريان حياتها إلى العالم غربًا، رغم أن النفوذ الصيني ازداد بشكل كبير في المنطقة خلال العقود القليلة الماضية، من خلال علاقاتها الاقتصادية مع الدول الساحلية في المضيق.

التحديات المشتركة في بحر الصين الجنوبي وتأثيراتها في مضيق ملقا:

التعاون البحري متعدد الأطراف:

في ظل التوترات المستمرة بين الولايات المتحدة والصين حول مضيق ملقا الذي يمثل شريانًا حيويًا للتجارة العالمية وإمدادات الطاقة، تبدو الفرصة مواتية لتحويل هذا التنافس إلى منصة للتعاون البحري متعدد الأطراف، حيث يمكن أن يساهم إنشاء إطار عمل مشترك قائم على قواعد واضحة وآليات فعالة في تحقيق توازن يضمن مصالح جميع الأطراف المعنية، وهذا يقلل من حدة التوترات الثنائية ويعزز الاستقرار على المستويين الإقليمي والدول. حيث إن أي اضطراب في مضيق ملقا لن يقتصر تأثيره في الولايات المتحدة والصين فحسب، بل يمتد ليطال الاقتصادات الناشئة والصناعية الكبرى التي تعتمد بشكل أساسي على التدفقات التجارية المستقرة وإمدادات الطاقة المنتظمة. فالمضيق يشكل نقطة عبور إستراتيجية تربط بين المحيط الهندي والمحيط الهادئ، وهذا يجعله عصبًا حيويًا للنقل البحري العالمي، وأي تعطيل في هذه المنطقة قد يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الشحن والطاقة، ويهدد سلاسل الإمداد العالمية، وهذا سينعكس سلبيًا على اقتصادات تعتمد على الاستيراد والتصدير، مثل دول جنوب شرق آسيا وأوروبا واليابان، فالمضيق ليس مجرد ممر مائي، بل هو شريان اقتصادي عالمي، وأي اضطراب فيه قد يؤدي إلى تعطيل سلاسل التوريد، وارتفاع تكاليف النقل والطاقة، وهذا قد يخلق أزمات اقتصادية تمتد آثارها على نطاق واسع.

لذلك، فإن تعزيز التعاون متعدد الأطراف في إدارة المضيق لا يُعد خيارًا تكتيكيًا فقط، بل ضرورة إستراتيجية تضمن استمرارية الاستقرار الاقتصادي العالمي، وتخفف من

حدة النزاعات الجيوسياسية بين القوى الكبرى، من خلال وضع آليات مشتركة للإشراف البحري، وتطوير إستراتيجيات استجابة سريعة للأزمات، حيث يمكن للمجتمع الدولي أن يحول هذه المنطقة من نقطة توتر إلى نموذج للشراكة العالمية.

من جانب آخر، هناك العديد من القوى الإقليمية والدولية التي لا تصب مصلحتها في استمرار حالة الاستقطاب الجيوسياسي بين الولايات المتحدة والصين؛ لما يترتب عليه من آثار عميقة قد تؤثر سلباً في نمو اقتصادات هذه الدول واستقرارها الاقتصادي والاجتماعي. ومن أبرز هذه القوى دول الخليج العربي التي تُعدّ شريكاً إستراتيجياً مهماً لدول المنطقة في مجالات الطاقة والتجارة البينية، حيث يعتمد استقرار تجارتها ونقل مواردها الحيوية - في حرية الملاحة بالمرات البحرية الرئيسة، مثل مضيق ملقا.

أما دول مجموعة الآسيان، فتُدرّك جيداً أن الحفاظ على حرية الملاحة في الممرات المائية الحيوية، وبخاصة في بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا، يُمثّل ركيزة أساسية لازدهار اقتصاداتها، حيث تمتلك هذه الدول مصالح إستراتيجية عميقة في تخفيف حدة الاستقطاب السياسي، ومنع تصعيد التوترات في المنطقة، وذلك للحفاظ على استقرار التجارة الدولية، وضمان أمن الممرات البحرية التي تشكل شريان حياة لاقتصاداتها. فمنذ تأسيسها، نجحت مجموعة الآسيان في تبني نهج تعاوني فريد يقوم على التعاون الجماعي؛ لتعزيز الاستقرار الإقليمي، مع تجنب الانجرار إلى النزاعات، رغم الاختلافات السياسية بين دولها. هذا النهج جعلها نموذجاً إقليمياً في إدارة التوترات، حيث تضع الأولوية لتجنب التصعيد، وضمان بيئة مستقرة تُعزّز النمو والتنمية. لذلك، فإن مجموعة الآسيان تمتلك مصلحة واضحة في العمل على تجنب الاستقطاب الجيوسياسي بين القوى الكبرى، والسعي نحو الحفاظ على حالة من الاستقرار في بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا عبر مبادراتها الدبلوماسية وسياساتها الجماعية، كما يمكن للآسيان أن تؤدي دوراً محورياً في تخفيف حدة النزاعات وتعزيز التعاون الإقليمي لضمان استمرارية حركة الملاحة البحرية التي تُعدّ أساسية لاقتصاداتها واقتصادات العالم.

يملك الاتحاد الأوروبي، وهو أحد أكبر الكيانات الاقتصادية والسياسية في العالم، مصالح إستراتيجية متشابكة في منطقة مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي، وهي منطقة تمثل أحد أهم المراكز التجارية العالمية، فمع اعتماد الدول الأوروبية على التجارة الدولية بوصفها ركيزة أساسية لاقتصاداتها، يصبح استقرار هذا الممر البحري الحيوي قضية ذات أولوية قصوى. إن أي اضطراب في حركة الملاحة أو تصعيد التوترات في هذه المنطقة يمكن أن يلحق أضراراً كبيرة بسلاسل التوريد الأوروبية، ويؤثر في تدفق السلع

والخدمات التي تُعدّ شريان الحياة للاقتصادات الأوروبية، لذلك، يُصبح بناء إطار تعاوني متعدد الأطراف أداة حيوية لضمان تحقيق الاستقرار الإقليمي وتعزيز الأمن البحري. مثل هذا الإطار لن يقتصر على تهدئة الصراع بين هاتين القوتين العظميين فحسب، بل سيوفر أيضًا مساحة تجمع مختلف القوى الإقليمية والدولية على أساس حماية المصالح المشتركة لحرية الملاحة في مضيق ملقا.

الخاتمة:

يُظهر هذا البحث أن مضيق ملقا ليس مجرد ممر مائي إستراتيجي، بل يُمثل محورًا جيوسياسيًا ذا أهمية كبرى للتجارة العالمية وأمن الطاقة. وقد أدى موقعه الجغرافي الحيوي إلى جعله نقطة تنافس وصراع بين القوتين العظميين: الولايات المتحدة والصين، ويتضح من التحليل أن التنافس بين القوتين يتجاوز الأبعاد الاقتصادية إلى الجوانب العسكرية والسياسية. فمن ناحية، تعمل الصين على تعزيز نفوذها الإقليمي من خلال تطوير البنية التحتية، وعسكرة الجزر، وبناء شراكات إستراتيجية ضمن مبادرة الحزام والطريق. من ناحية أخرى، تُركز الولايات المتحدة على تحالفاتها العسكرية والسياسية؛ لضمان حرية الملاحة، وتعزيز موقعها في منطقة الإندو-باسيفيك.

كما تبين من خلال البحث أن إغلاق مضيق ملقا أو تقييد الملاحة فيه سيؤدي إلى عواقب وخيمة على الاقتصاد العالمي، وهذا يجعل الحفاظ على استقراره ضرورة ملحة لجميع الأطراف. ورغم الخطط البديلة التي تسعى إليها الصين لتقليل اعتمادها على المضيق، مثل تطوير ممرات برية عبر باكستان وموانئ بديلة، يظل ملقا شريانًا رئيسًا يصعب تعويضه. كما يبرز مضيق ملقا بوصفه مؤثرًا على التحولات في موازين القوى الدولية في القرن الحادي والعشرين. وستعتمد النتائج المستقبلية لهذا التنافس على قدرة الأطراف المعنية على إيجاد توازن بين المصالح الإستراتيجية وضمان الاستقرار الإقليمي، وهو تحدٍ يفرض نفسه بقوة في ضوء التغيرات المتسارعة على الساحة الدولية.

الهوامش والمراجع:

1. وتُعرّف أيضًا باسم اتفاقية أو معاهدة قانون البحار، وهي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر جنيف لقانون البحار عام 1958م، حددت حقوق الدول ومسؤولياتها فيما يتعلق باستخدامها محيطات العالم، ووضعت مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية.

2. Mayank Uttam- List of the Major Straits of the World- 26-8-2019- in: <https://www.jagranjosh.com/general-knowledge/list-of-the-major-straits-of-the-world-1495794208-1> – seen in: 13-5-2024
3. John Frittelli- The Global Oil Tanker Market: An Overview as It Relates to Sanctions- congressional research services- 18-3-2024- in: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R47962/2>- seen in: 13-5-2024.
4. علي حسين باكير، دبلوماسية الصين النفطية: الأبعاد والانعكاسات، دار المنهل، بيروت، 2010، ص171.
5. John Frittelli- The Global Oil Tanker Market: An Overview as It Relates to Sanctions- congressional research services- 18-3-2024- in: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R47962/2>- seen in: 13-5-2024.
6. World energy outlook 2023- Executive summary-The energy world remains fragile but has effective ways to improve energy security and tackle emissions- IEA- <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2023/executive-summary> – seen: 15-5-2024
7. Marcus Hand- Increase of theft against ships transiting Philip Channel in Singapore Strait- Sea Trade Maritime NEWS- 28-10-2022- in: <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/increase-of-theft-against-ships-transiting-philip-channel-in-singapore-strait> – seen : 16-5-2024.
8. The Strait of Malacca – a historical shipping metropolis- world ocean review- <https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-with-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis/> - seen in: 17-5-2024
9. Elisenda Ventura Jariod- Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait- 9-7-2019- in: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/169660/140869_ElisendaVenturaJariod_TFG%20\(1\).pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/169660/140869_ElisendaVenturaJariod_TFG%20(1).pdf)- seen in : 17-5-2024

10. يُقصد بالنقطة الساخنة في الجيولوجيا: مراكز بركانية نشطة، تظهر في بعض الأماكن على الأرض؛ بسبب وجود ارتفاع غير عادي في درجة الحرارة في بقعة في أعماق الغلاف الأرضي. وهي لا تنتمي إلى تلك المراكز البركانية التي تتوزع عادة على حافات القارات، وتتأثر بحركة تكتونيات الصفائح. ويختلف النشاط البركاني للبقع الساخنة عن النشاط البركاني المنتشر على تكتونيات الصفائح (حافات القارات) من حيث أنها لا تتأثر بحركة القارات ولا بالتصدعات الموجودة في أعماق البحار والمحيطات وتأثير تمدد قاع المحيط وانتشاره. وقد صاغ العالم الجيولوجي جون ويلسون نظرية النشاط البركاني الناشئ عن البقع الساخنة عام 1963.

11. Sam Bateman, Joshua Ho and Jane Chan- Good Order At Sea In Southeast Asia/ Major Straits And Ports- Rajaratnam School of International Studies- april 2009- p.11-14

12. Interview with Kaewkamol Pitakdumrongkit- Goeconomic Crossroads- The Strait of Malacca's Impact on Regional Trade- October 5, 2023- in: <https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade/> - seen in: 18-5-2024.

13. Bernard H. Oxman, University of Miami School of Law- The Importance of the Straits of Malacca and Singapore (1998), in: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/singa2&div=22&id=&page=> - seen in: 17-5-2024

14. Springer Nature Link- Sea navigation, challenges and potentials in South East Asia: an assessment of suitable sites for a shipping canal in the South Thai Isthmus- Sea navigation, challenges and potentials in South East Asia: an assessment of suitable sites for a shipping canal in the South Thai Isthmus- Volume 70, pages 161–172, in: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10708-008-9122-3> – seen in: 17-5-2024

15. Dianne Lewis- The Growth Of The Country Trade To The Straits Of Malacca, 1760-1777- Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society Vol. 43, No. 2 (218) (1970), pp. 114-130 (17 pages), in: https://www.jstor.org/stable/41492031?oauth_data=eyJlbWFpbCI6ImFybW1lZGlhYWR2-QGdtYWlsLmNvbSI6ImIuc3RpdHV0aW9uSWRzIjpbXSsicHJvdmlkZXI-iOiJnb29nbGUifQ – seen in: 18-5-2024

16. Mokhzani Zubir & Mohd Nizam Basiron- The Strait of Malacca: the Rise of China, America's Intentions and the Dilemma of the Littoral States- Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, taylor&francis- 15 Oct 2014- in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/07266472.2005.10878774>- seen in: 17-5-2024.
17. B. Wang, International Involvement in the Maritime Security of the Straits of Malacca and Singapore in the Post-Cold War Era, 2016.
18. B.A. HamzahNational Defence University, Malaysia;National Institute of South China Sea Studies, Haikou, Hainan, P.R. China;National Antarctic Research Centre, University Malaya Kuala Lumpur, Malaysia, V.L. Forbes, Jalila A. Jalil & M.N. Basiron- The maritime boundaries of Malaysia and Indonesia in the Malacca strait: An appraisal- Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs- , taylor&francis journal, Volume 6, 2014 - Issue 4- in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/18366503.2014.956856>- seen in: 18-5-2024
19. John R. Stevenson & Bernard H. Oxman- The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session- Published online by Cambridge University Press:28 March 2017- in: <https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/abs/third-united-nations-conference-on-the-law-of-the-sea-the-1974-caracas-session/C95D7EE9A9E64BD9482F6344909270A2> – seen in: 18-5-2024
20. Mark R. Peattie- The Japanese Wartime Empire, 1931-1945 - Chapter 7 / Nanshin: The "Southward Advance," 1931-1941, as a Prelude to the Japanese Occupation of Southeast Asia, Princeton University Press 1996, <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/9781400844371-009/pdf?licenseType=restricted> – seen in: 18-5-2024
21. Ann Marie Murphy, Great Power Rivalries, Domestic Politics and Southeast Asian Foreign Policy: Exploring the Linkages- Pages 165-182 - 04 Aug 2017- seen in: 19/5/2024
22. المصدر السابق نفسه

23. المصدر نفسه
24. Chua Thia-Eng, Ingrid R.L Gorre, S Adrian Ross, Stella Regina Bernad, Bresilda Gervacio, M Corazon Ebarvia- Marine Pollution Bulletin- Volume 41, Issues 1–6, 2000, The Malacca Straits, Pages 160-178- 18/12/2000- in: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0025326X00001089?via%3Dihub> – seen in: 19/5/2024
25. Indonesian Current Affairs Translations Service, April 1972, pp. 238-239.
26. المصدر السابق نفسه
27. Yaacov Y.I. Vertzberger, Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits, Research Papers And Policy Studies (1984), Institute of East Asian Studies - University of California – in: <https://pdfs.semanticscholar.org/1ff3/20da13f6c470818b824f67e68581691230d7.pdf> – seen in: 19/5/2024
28. المصدر نفسه
29. Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits, Yaacov Y.I. Vertzberger
30. المصدر السابق نفسه
31. Narjessadat Hosseini Nasrabady, Role of Malacca Strait with a Geopolitical and Strategic Approach
32. محمود إسماعيل محمد، الصراع الصيني الأمريكي على بحر الصين الجنوبي: رؤية تحليلية مستقبلية- مجلة جامعة جيهان-أربيل للعلوم الإنسانية والاجتماعية- العدد السابع- الإصدار 2 (2023) – بتاريخ: 2023/10/7 – في: <https://journals.cihanuniversity.edu.iq/index.php/cuejhss/article/view/897> – شوهد في: 2024/5/20
33. Jorge Costa Oliveira, The “Malacca Dilemma” and the maritime routes between China and Europe – 8/1/2024, in: <https://www.macaubusiness.com/opinion-the-malacca-dilemma-and-the-maritime-routes-between-china-and-europe/> - seen in: 20/5/2024
34. National transport policy 2019-2030, ministry of transport malaysia, in: https://www.pmo.gov.my/wp-content/uploads/2019/10/National-Transport-Policy-2019_2030EN.pdf – seen in: 22/5/2024

35. سوليك علاء الدين، صراع المضائق: من يهدد شرايين التجارة العالمية؟- مجلة الاقتصاد والأعمال (2020) - في:

<https://www.iktissadonline.com/news/2024/04/09/>

36. صراع المضائق-br-من يهدد شرايين التجارة العالمية - شوهد في: 2024/5/23
National transport policy 2019-2030, ministry of transport malaysia, in: https://www.pmo.gov.my/wp-content/uploads/2019/10/National-Transport-Policy-2019_2030EN.pdf - seen in: 22/5/2024

37. المصدر السابق نفسه
38. Anthony Fensom, "\$5 Trillion Meltdown: What if china shuts down the south china sea?" "The National Interest, 16/7/2016, accessed on 15/10/2018
39. ترجمات- بحر الصين الجنوبي... أهمية بالغة لـ 5 دول كبرى بجنوب آسيا- سكاى نيوز عربية- 2022/11/18- في:

ب- <https://www.skynewsarabia.com/business/1572766>

حر-الصين-الجنوبي-أهمية بالغة لـ 5 دول كبرى بجنوب آسيا - شوهد في: 2024/5/22
40. المصدر السابق نفسه.
41. المصدر السابق نفسه
42. المصدر السابق نفسه

43. Calculating China's Advances in the South China Sea: Identifying the Triggers of "Expansionism", Michael Studeman

44. U.S. Energy Information Administration, based on Clipper Crude Data Service and IHS EDIN- More than 30% of global maritime crude oil trade moves through the South China Sea - AUGUST 27, 2018- in: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36952> - seen in: 25/5/2024

45. Pooling Regional Energy between China, Iran, Pakistan, Turkey, and Russia, Moaz Altaf, Policy Perspectives, Vol. 19, No. 1 (2022), pp. 35-64 (30 pages)

46. Aiqun Yu, Sophie Lu, Kasandra O'Malia, and Shradhey Prasad, China continues to lead the world in wind and solar, with twice as much capacity under construction as the rest of the world combined - global energy monitor- July 2024- in: <https://globalenergymonitor.org/report/china-continues-to-lead-the-world-in-wind-and-solar-with-twice-as-much-capacity-under-construction-as-the-rest-of-the-world-combined/> - seen in: 29/5/2024

47. المحرر السياسي: مضيق ملقا الآسيوي "معضلة" تهدد طموحات الصين العالمية- موقع DW- 2023/5/31 – في:

<https://www.dw.com/ar/>

مضيق-ملقا-الآسيوي-معضلة-تهدد-طموحات-الصين-العالمية/a-65776535 – شوهد في : 2024/6/2

48. Rajat Pandit, Strategically important A&N Command to get a boost, THE TIMES OF INDIA- Feb 6,2010 – in: <https://timesofindia.indiatimes.com/india/Strategically-important-AN-Command-to-get-a-boost/articleshow/5540325.cms?referral=PM> – seen in: 3/6/2024

49. Felix K. Chang, Australia And India's New Military Bases, FPRI- 6/11/2023- in: <https://www.fpri.org/article/2023/11/australia-and-indias-new-military-bases-responses-to-chinas-naval-presence-in-the-indian-ocean/> - seen in: 3/6/2024

50. Ajai Sahni, Tiger can't slouch in face of menacing dragon – The New Indian Express – 27/8/2022, in: <https://www.newindianexpress.com/magazine/voices/2022/Aug/27/tiger-cant-slouch-in-face-of-menacing-dragon-2491783.html> – seen in: 3/6/2024

51. Lai Yew Meng, Maureen De Silva and Wang Yunqi. 2023. Crouching tiger, ascending dragon: The trends and dynamics of Malaysia-China relations. *Kajian Malaysia* 41(1): 85–108. <https://doi.org/10.21315/km2023.41.1.5>.

52. المصدر السابق نفسه

53. Yoichiro Sato, 'Japan and the South China Sea Dispute', op. cit., 276; United Nations Comtrade Database, accessed May 2021.

54. International Institute for Strategic Studies, *Military Balance* 121(1), 2021, pp. 224, 249, 269; AP Liff, 'Unambivalent Alignment: Japan's China Strategy, the US Alliance, and the 'Hedging' Fallacy', *International Relations of the Asia-Pacific* 19(3), 2019, 453–91, 458; Jongsoo Lee, 'China's Rise as a Military Power: A View from Tokyo', *Diplomat*, blog, 10 June 2020, accessed May 2021.

55. Hidetaka Yoshimatsu, 'New Dynamics in Sino-Japanese Rivalry: Sustaining Infrastructure Development in Asia', *Journal of Contemporary China*, 27(113), 2018, 719–43; Xue Gong, 'The Belt & Road Initiative and China's Influence in Southeast Asia,' *Pacific Review* 32(4), 2019, 635–665, 640–42.
56. Kotani Tetsuo, 'Minamishinakai Chūsai Handan ato no Higashishinakai: Minamishinakai Mondai to no Sōkan Kankei' [The East China Sea after the South China Sea Arbitration Judgement: The Interrelationship with the South China Sea Problem], *Kokusai Mondai [International Affairs]* 659, 2017, 37–47, 44.
57. محمد العربي، تايوان... كيف تحولت جزيرة صينية إلى عدو لدود لبكين؟ - الجزيرة نت- 2/10/2022 - في:
<https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2022/10/2/>
 تايوان-كيف-تحولت-جزيرة-صينية-إلى-وطن - شوهد في: 5/6/2024
58. Susan M. Gordon and Michael G. Mullen , Co-chairs, David Sacks, U.S.- Taiwan Relations in a New Era Responding to a More Assertive China – Report No.81- Council Foreign Relations- June 2023- in: <https://www.cfr.org/task-force-report/us-taiwan-Relations-in-a-new-era/findings> – seen in: 5/6/2024
59. David Brunnstrom & Trevor Hunnicutt- Biden says U.S. forces would defend Taiwan in the event of a Chinese invasion – Reurters- September 19, 2022- in: <https://www.reuters.com/world/biden-says-us-forces-would-defend-taiwan-event-chinese-invasion-2022-09-18/> - seen in: 5/6/2024
60. Taiwan-EU Economic Relations- International Trade Administration- TAIWAN Gov. Website - 2024-08-22 – in: <https://www.trade.gov.tw/english/Pages/Detail.aspx?nodeID=4639&pid=744608> – seen in: 25/8/2024
61. المصدر السابق نفسه
62. Anna Bowden- The Economic Cost of Maritime Piracy 2010- One Earth Future- January 13, 2011- in: <https://oneearthfuture.org/en/one-earth-future/publication/economic-cost-maritime-piracy-2010> – seen in: 25/8/2024