

### **Στρατηγικός επαναπροσδιορισμός των πολιτικών οικονομίας και ασφάλειας στη θαλάσσια γεωπολιτική του Ινδοειρηνικού**

Η θαλάσσια γεωπολιτική εμφανίστηκε στο τελευταίο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όταν η τεχνική πρόοδος οδήγησε στην κατασκευή σιδερένιων ατμόπλοιων που μπορούσαν να ταξιδεύουν στις θάλασσες με οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες και ανεξάρτητα από ανέμους ή ρεύματα. Είχε επίσης εφευρεθεί ο τηλεγράφος που έδινε την δυνατότητα στους ανθρώπους να στέλνουν μηνύματα ο ένας στον άλλον, από τα πιο απομακρυσμένα μέρη του κόσμου και έφταναν στον προορισμό τους σχεδόν αμέσως. Από εκείνο το σημείο και μετά, οποιοσδήποτε πόλεμος μεταξύ μεγάλων δυνάμεων θα μετατρέποταν αναπόφευκτα σε παγκόσμιο πόλεμο.

Μέσα σε ένα κλίμα αυξανόμενου εθνικισμού και εμφάνισης νέων εθνών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των οικονομικών επιστημών, αυξήθηκε η πεποίθηση ότι η οικονομική δραστηριότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την προβολή της κρατικής ισχύος σε επίπεδο ισοδύναμο με τη στρατιωτική ισχύ. Οι επόμενες δεκαετίες έφεραν τεχνική και θεσμική πρόοδο. Οι επιθετικές και αμυντικές ικανότητες συνέχιζαν να εξελίσσονται, οι άνθρωποι εφηύραν το ραδιόφωνο και την αεροπορία, άρχισαν να κατασκευάζουν υποβρύχια και να χρησιμοποιούν ραντάρ, τελειοποίησαν τους κινητήρες ντίζελ και στη συνέχεια υιοθέτησαν την πυρηνική πρόωση. Υπήρξαν επίσης οι λεγόμενες επαναστάσεις των εμπορευματοκιβωτίων και των λιμένων, καθώς και η υπογραφή συνθηκών και συμβάσεων που διαμόρφωσαν το δίκαιο της θάλασσας. Όλες αυτές οι εξελίξεις συνέβαλαν στον εξορθολογισμό των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και επίσης επέτρεψαν στους εμπλεκόμενους την καλύτερη διαχείριση των στρατιωτικών τους μέσων, αλλά και να είναι σε θέση να προβλέπουν τις πιθανές ενέργειες των αντιπάλων τους. Επιπλέον, διαφοροποιήθηκε η στρατηγική σημασία που μέχρι τότε αποδιδόταν σε συγκεκριμένες διαδρομές, τοποθεσίες και περιοχές. Για παράδειγμα, η κατασκευή της Διώρυγας του Σουέζ ενίσχυσε τη στρατηγική σημασία της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας, ενώ η καθιέρωση των πετρελαιοκινητήρων οδήγησε σε αντιπαλότητες μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων για την εξασφάλιση της πρόσβασης στα πετρελαϊκά πλούτη της Μέσης Ανατολής.

Μεταξύ άλλων παραγόντων, υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ της εθνικής οικονομικής ανάπτυξης και της πρόσβασης σε θαλάσσια λιμάνια επιτρέποντας στις χώρες να μεταφέρουν φορτία εντός και εκτός της επικράτειάς τους με τον πιο οικονομικά αποδοτικό τρόπο, δηλαδή δια θαλάσσης. Αυτή η εξίσωση περιλαμβάνει και άλλους παράγοντες όπως το επίπεδο ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών και την ικανότητα διαχείρισης κάθε είδους φορτίου, την διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων επισκευής και συντήρησης πλοίων, αλλά και το αν η χώρα διαθέτει δικό της εμπορικό στόλο ή τον ελέγχει έμμεσα με την δυνατότητα να τον κινητοποιεί για δικούς της σκοπούς. Μόνο οι πειρατικές και τρομοκρατικές ενέργειες αλλά και οι τοπικοί πόλεμοι ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που επηρεάζουν τα σημεία συμφόρησης και τα στενά περάσματα κατά μήκος των θαλάσσιων εμπορικών οδών μπορούν να επιφέρουν πλήγματα στην οικονομική ισχύ των κρατών. Σήμερα, όλες οι μεγάλες δυνάμεις χρησιμοποιούν τους στόλους τους για να εξασφαλίσουν τη σταθερή λειτουργία των θαλάσσιων διαδρομών συνοδεύοντας και προφυλάσσοντας τα εμπορικά πλοία που πλέουν σε ύδατα επιρρεπή σε κινδύνους πειρατείας, για την αποναρκοθέτηση θαλάσσιων περιοχών που έχουν πληγεί από τοπικές συγκρούσεις και για αποστολές διάσωσης πληρωμάτων. Όμως, κάθε μεγάλη σύγκρουση ανατρέπει αμέσως αυτή τη λογική. Αυτό συμβαίνει και όταν όλες οι προσπάθειες μιας χώρας ή μιας συμμαχίας επικεντρώνονται στην υπονόμευση της οικονομίας του αντιπάλου και στην παρεμπόδιση της οικονομικής του ανάπτυξης. Σε έναν ψυχρό πόλεμο, μια τέτοια κατάσταση ανοίγει το δρόμο για κυρώσεις, αλλά εάν η αντιπαράθεση εξελιχθεί σε ανοιχτή σύγκρουση, οι ναυτικές υποδομές του εχθρού τείνουν να γίνουν πρωταρχικοί στόχοι. Ανάλογα με την ισορροπία δυνάμεων, αυτές οι συγκρούσεις μπορούν να βασίζονται σε ένα ευρύ φάσμα μέσων και μεθόδων. Οι χώρες που υπερέχουν σε ναυτική ισχύ έναντι των αντιπάλων τους και ως εκ τούτου ενεργούν από θέση ισχύος, τείνουν να βασίζονται σε μια

στρατηγική του θεωρητικού του πολέμου, ιστορικού και Ναύαρχου Alfred Thayer Mahan, η οποία συνίσταται στην ήττα των κύριων δυνάμεων του εχθρού, στην καταστροφή των ναυτικών του υποδομών και στον αποκλεισμό των λιμανιών του. Αντίθετα, όταν αντιμετωπίζουν έναν ισχυρότερο σε ναυτική δύναμη αντίπαλο, οι χώρες τείνουν να βασίζονται σε διάφορες ασύμμετρες προσεγγίσεις εμπνευσμένες από τη Jeune École, τη θεωρία του ναυτικού μικροπολέμου ή τη θεωρία κινδύνου του Ναυάρχου Alfred von Tirpitz. Όλες αυτές οι μέθοδοι προέβλεπαν τη χρήση πυροβολικού και εκτοξευτών ρουκετών παράκτιας βάσης, αεροπορικών δυνάμεων και των λεγόμενων Mosquito Fleets (στολίσκοι μικρών, γρήγορων και ευέλικτων κανονιοφόρων) ώστε τα πολεμικά σκάφη του εχθρού να μην έχουν τη δυνατότητα να πλησιάσουν στις ακτές. Με αυτή τη λογική, η πιθανότητα απώλειας της ναυτικής υπεροχής, κατά την επίθεση σε μια καλά αμυνόμενη ακτογραμμή, αναμένεται να συγκρατήσει τον ισχυρότερο αντίπαλο ή ακόμα και να τον αποτρέψει από το να ξεκινήσει πολεμικές επιχειρήσεις.

Ωστόσο, η σύγκρουση στην Ουκρανία, καθώς και οι επιχειρήσεις που διεξήγαγαν οι Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα, σηματοδότησαν την αναβίωση της προσέγγισης των Mosquito Fleets, τουλάχιστον για συγκεκριμένες θαλάσσιες λεκάνες. Όσον αφορά τη θαλάσσια έκτασή της, η Νοτιοανατολική Ασία μπορεί να περιγραφεί ως ένα σύστημα ρηχών θαλασσών με στενά περάσματα μεταξύ τους. Επομένως, η ναυτιλιακή επανάσταση, από τις μεταφορές και τις υποδομές μέχρι τη ναυτική ασφάλεια και τις συγκρούσεις, είναι μάλλον βέβαιο ότι θα έχει σημαντικό αντίκτυπο σε αυτές τις περιοχές.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες διαθέτουν τον πιο ισχυρό και τεχνολογικά εξελιγμένο στόλο, καθώς και ανεπτυγμένες λιμενικές και ναυπηγικές δυνατότητες. Οι ΗΠΑ ενδιαφέρονται να διατηρήσουν την θέση τους ως ηγέτιδα ναυτική δύναμη στον παγκόσμιο ωκεανό, αλλά και να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη πολιτική, οικονομική και ναυτική ισχύ της Κίνας. Η αμερικανική ηγεσία δεν δείχνει πρόθυμη να αντιμετωπίσει ανοιχτά τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, λαμβάνοντας υπόψη τη διασύνδεση των δύο οικονομιών, επειδή μια τέτοια αντιπαράθεση θα μπορούσε να προκαλέσει οικονομική εξάντληση και πολιτική φθορά στις ίδιες τις Ηνωμένες Πολιτείες. Ως εκ τούτου, οι ΗΠΑ επέλεξαν, αφ' ενός μεν να προχωρήσουν σε μια λελογισμένη και σταδιακή διαδικασία αποσύνδεσης, δηλαδή να μειώσουν την οικονομική τους εξάρτηση από την Κίνα, αφ' ετέρου δε να δημιουργήσουν ένα δίκτυο ενώσεων και συμμαχιών με σκοπό να μετατοπίσουν μέρος του οικονομικού βάρους της συγκράτησης της Κίνας στους εταίρους. Αυτές οι συμμαχίες περιλαμβάνουν το Quad, το AUKUS, τη συμμαχία Five Eyes, καθώς και τη Συνθήκη Ασφάλειας ANZUS.

Η Ινδία θεωρείται ένας από τους εν δυνάμει συμμάχους των ΗΠΑ λαμβάνοντας υπ' όψη την δεσπόζουσα θέση της στον Ινδικό Ωκεανό λόγω της γεωγραφικής της θέσης και των υψηλών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης. Εξ' άλλου, η Ινδία ήταν αυτή που προώθησε την ιδέα του Ινδοειρηνικού και πρότεινε τη χάραξη μιας κοινής στρατηγικής γι' αυτή την περιοχή. Οι ΗΠΑ υποστήριζαν αυτές τις πρωτοβουλίες προκειμένου να κερδίσουν περισσότερο έδαφος στην πολιτική και στρατιωτική τους προσέγγιση με την Ινδία. Οι ΗΠΑ συνεχίζουν να βλέπουν τον Ειρηνικό ως τον βασικό στρατιωτικό τους χώρο, όπως ακριβώς και κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, με τη μόνη διαφορά ότι η Κίνα έχει αντικαταστήσει την Ιαπωνία ως τον κύριο αντίπαλο των ΗΠΑ. Οι λεγόμενες νησιωτικές αλυσίδες του Ειρηνικού αποτελούν για τις ΗΠΑ φυσικές γραμμές άμυνας για την αναχαίτιση της Κίνας. Η Ιαπωνία, η Ταϊβάν και οι Φιλιππίνες σχηματίζουν την πρώτη αμυντική γραμμή. Η δεύτερη γραμμή, που διέρχεται από την Ιαπωνία, περιλαμβάνει το Γκουάμ και τη Νέα Γουινέα, ενώ η τρίτη εκτείνεται από την Χαβάη έως τα νησιά Τόνγκα και τη Νέα Ζηλανδία. Οι Ηνωμένες Πολιτείες θεωρούν επίσης τη Νοτιοανατολική Ασία ως μια σημαντική οικονομική δύναμη και επιδιώκουν να εκμεταλλευτούν τις δυνατότητές της προκειμένου να περιορίσουν και να αναχαιτίσουν την κινεζική οικονομία. Ένας ακόμα παράγοντας που εξηγεί γιατί οι ΗΠΑ θεωρούν τον Ειρηνικό ως περιοχή ζωτικής σημασίας, οφείλεται στο γεγονός ότι, ανά πάσα στιγμή, μπορεί να μετατραπεί σε αρένα πολεμικών συγκρούσεων.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 20<sup>ού</sup> αιώνα, η Κίνα διέθετε έναν σχετικά μικρό στόλο. Σε συνέχεια της ήττας της στον Σινοϊαπωνικό πόλεμο, η Κίνα βυθίστηκε σε εμφύλιες συγκρούσεις που οδηγούσαν τη χώρα προς την διάλυση. Σε αυτό το σκηνικό, η δημιουργία ενός ναυτικού δεν θεωρήθηκε προτεραιότητα παρόλο που ακόμη και τότε υπήρχαν οραματιστές, όπως για

παράδειγμα ο Ναύαρχος Chen Shaokuan (1889–1969), που τολμούσαν να ονειρεύονται έναν μεγάλο και ισχυρό κινεζικό στόλο. Στην πραγματικότητα, η Κίνα μπόρεσε να θέσει τις βάσεις για την οικοδόμηση του ναυτικού πράσινων υδάτων (green-water navy) μόνο μετά την λήξη του εμφύλιου πολέμου. Κατά τις επόμενες δεκαετίες, η οικονομική δύναμη της Κίνας αυξήθηκε και το Ναυτικό του Λαϊκού Απελευθερωτικού Στρατού άρχισε να γίνεται ισχυρότερο. Η χώρα μπήκε σε τροχιά υψηλής αύξησης του ΑΕΠ και κατάφερε να δημιουργήσει το κινεζικό οικονομικό θαύμα. Σε αυτό το πλαίσιο, εξασφαλίστηκαν τεράστιοι οικονομικοί πόροι που επενδύθηκαν στην κατασκευή των αναγκαίων ναυπηγικών και λιμενικών υποδομών οι οποίες έδωσαν στην Κίνα την δυνατότητα να οικοδομήσει το ναυτικό γαλάζιων υδάτων (blue-water navy), όπως ακριβώς ήθελε ο “πατέρας” του σύγχρονου κινεζικού πολεμικού ναυτικού, ο ναύαρχος Liu Huaqing.

Σήμερα, η Κίνα διαθέτει τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο ναυτικό στόλο στον κόσμο. Στους βασικούς στόχους αυτής της στρατηγικής για την ταχεία ανάπτυξη του κινεζικού ναυτικού περιλαμβάνεται η υπεράσπιση της ακτογραμμής, η εδραίωση των διεκδικήσεων της Κίνας για τις αμφισβητούμενες περιοχές στην Ανατολική και Νότια Κινεζική Θάλασσα, καθώς και η διασφάλιση της ασφαλούς διέλευσης των κινεζικών εμπορικών πλοίων από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατεία. Η ισχύς της Κίνας σε όρους θαλάσσιας γεωπολιτικής στηρίζεται τόσο στον μεγάλο εμπορικό στόλο της ο οποίος διασφαλίζει αδιάλειπτες εξαγωγές κινεζικών προϊόντων και επιτρέπει στη χώρα να διατηρήσει την ιδιότητά της ως το “εργοστάσιο του κόσμου” (the world’s factory), όσο και στον αλιευτικό της στόλο. Επιπλέον, η Κίνα με την άσκηση της πολιτικής της “ήπιας ισχύος” κατασκευάζει και πουλά πολεμικά πλοία σε πολλές χώρες ή τα παραδίδει δωρεάν σε φιλικές χώρες, σε μια προσπάθεια να ενισχύσει το πολεμικό ναυτικό τους, αυξάνοντας κατ’ αυτόν τον τρόπο την εξάρτηση αυτών των χωρών από την ίδια. Η Ινδία, βρετανική αποικία μέχρι το 1947, όπως είναι φυσικό δεν μπορούσε να προωθήσει τα εθνικά της συμφέροντα στο μέτωπο της εξωτερικής πολιτικής. Από τη στιγμή που κατέκτησε την ανεξαρτησία της, η χώρα έπρεπε να αναπτύξει τις βιομηχανικές της δυνατότητες και να αντιμετωπίσει τις επείγουσες κοινωνικές προκλήσεις, αναγκάζοντάς την να επικεντρώσει τις προσπάθειές της στην δρομολόγηση μέτρων και πολιτικών που στόχευαν πρωτίστως στην εγχώρια ανάπτυξη. Η οικονομική και πολιτική παρουσία της Ινδίας στην ευρύτερη περιοχή ήταν αρκετά περιορισμένη μέχρι το 1971, αφού η αντιπαλότητά της με το Πακιστάν περιόριζε δραματικά τις περιφερειακές φιλοδοξίες της. Ωστόσο, η νίκη της στον τρίτο Ινδοπακιστανικό πόλεμο άνοιξε τον δρόμο για την ανάδειξη της Ινδίας σε τοπική ηγεμονική δύναμη. Στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα, η Ινδία ξεκίνησε ένα σημαντικό ναυπηγικό πρόγραμμα για τη δημιουργία ενός προηγμένου και ισχυρού ναυτικού. Κατά τη διάρκεια των επόμενων δεκαετιών, η Ινδία απέκτησε αεροπλανοφόρα, πολλά αντιτορπιλικά, φρεγάτες και κορβέτες, ενώ προχώρησε και στην υλοποίηση ενός προγράμματος για την κατασκευή πυρηνοκίνητων υποβρυχίων που φέρουν βαλλιστικούς πυραύλους (SSBNs). Παράλληλα, η Ινδία επιδιώκει να διατηρεί εποικοδομητικές και φιλικές σχέσεις με όλες τις χώρες, εκτός από την Κίνα. Οι εντάσεις μεταξύ Ινδίας και Κίνας αποτελούν μια ακόμη σημαντική γεωπολιτική πρόκληση στην περιοχή. Οι σχέσεις αυτών των δύο πυρηνικών δυνάμεων σημαδεύονται από ιστορικές αντιπαλότητες και εδαφικές διαμάχες, όπως για παράδειγμα η μακροχρόνια διαμάχη για τα σύνορα των Ιμαλαΐων, ιδίως στην μεγάλης στρατηγικής σημασίας περιοχή Λαντάκ που οδήγησε σε βίαιες ένοπλες συγκρούσεις το 2020. Οι εντάσεις δεν έχουν επιλυθεί πλήρως και εξακολουθούν να αποτελούν απειλή για την περιφερειακή σταθερότητα. Ο Δρόμος του Μεταξιού και η στρατηγική της Κίνας, με την αυξανόμενη διεξόδυσή της σε γειτονικές με την Ινδία χώρες, όπως η Σρι Λάνκα, το Πακιστάν και το Νεπάλ, προκαλούν ανησυχία στο Νέο Δελχί που φοβάται ότι η Κίνα επιδιώκει να το περικυκλώσει μέσω διαφόρων πρωτοβουλιών και κυρίως μέσω της “Belt and Road Initiative”. Η Ινδία θεωρεί τον Ινδικό Ωκεανό ως φυσική σφαίρα επιρροής της. Αυτή τη στιγμή κατασκευάζει ένα ολόκληρο δίκτυο ναυτικών βάσεων και σταθμών ραντάρ σε όλη την επικράτειά της, καθώς και σε μικρά νησιωτικά κράτη όπως ο Μαυρίκιος και οι Σεϋχέλλες. Αποκλείοντας το πέρασμα από τη Θάλασσα Ανταμάν προς τον Κόλπο της Βεγγάλης, τα Νησιά Ανταμάν έχουν καταστεί βασικό στοιχείο της άμυνας της Ινδίας. Πάντως, γεγονός είναι ότι τις τελευταίες δεκαετίες η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία της Ινδίας έχουν επικεντρωθεί στο ανατολικό τμήμα του Ινδικού Ωκεανού, γεγονός που δημιουργεί ένα αυξανόμενο “κενό” στις δυτικές περιοχές της χώρας,

δίνοντας έτσι την ευκαιρία στην Κίνα να εκμεταλλευτεί αυτή την κατάσταση. Η Ινδία συνεχίζει να πορεύεται σύμφωνα με τις βασικές αρχές του θαλάσσιου σχεδιασμού της με βάση την παραδοχή ότι μπορεί, αξιοποιώντας την πλεονεκτική γεωγραφική της θέση, να επηρεάσει την εξωτερική πολιτική της Κίνας απειλώντας την κύρια εξαγωγική της οδό προς την Ευρώπη καθώς και τις εισαγωγές υδρογονανθράκων της Κίνας από τον Περσικό Κόλπο. Είναι προφανές, ωστόσο, ότι αυτό θα σήμαινε έναν πραγματικό πόλεμο μεταξύ των δύο χωρών, γεγονός που μειώνει κάπως την σπουδαιότητα του γεωγραφικού παράγοντα, ειδικά αν ληφθεί υπόψη ότι η Κίνα έχει αυξήσει τις εισαγωγές πετρελαίου από τη Ρωσία, καθώς και το γεγονός ότι η Ρωσία έχει κάνει άλματα στον τομέα της αύξησης της διαμετακομιστικής ικανότητας των σιδηροδρόμων της και της “Οδού της Βόρειας Θάλασσας” (NSR). Παράλληλα, η Ινδία ξεκίνησε να υλοποιεί το πρόγραμμα Sagarmala, μια εμβληματική πρωτοβουλία που αντιπροσωπεύει μια οραματική προσέγγιση της κυβέρνησης της Ινδίας για τον μετασχηματισμό του ναυτιλιακού τομέα της χώρας και την ενίσχυση της θαλάσσιας γεωπολιτικής επιρροής της.

Σε αντίθεση με τις προηγούμενες ιστορικές περιόδους, οι ευρωπαϊκές χώρες έχουν να επιδείξουν μια ισχυρή παρουσία στην περιοχή του Ινδοειρηνικού. Η Γαλλία αποτελεί ίσως την μόνη εξαίρεση σε αυτόν τον κανόνα καθώς τα υπερπόντια εδάφη της βρίσκονται στον Ινδικό και στον Ειρηνικό Ωκεανό. Η Γαλλία προσπαθεί να τα επαναπροσεγγίσει και να τα χρησιμοποιήσει για την δημιουργία ενός δικτύου πολιτικής και οικονομικής συνεργασίας, καθώς και να συμμετέχει στην υλοποίηση σημαντικών οικονομικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων της περιοχής. Το Ηνωμένο Βασίλειο παραμένει προσηλωμένο στις πολιτικές διατήρησης στενών πολιτιστικών και, σε κάποιο βαθμό, οικονομικών και στρατιωτικών δεσμών με τις χώρες της Κοινοπολιτείας των Εθνών, ενώ η παρουσία της Ιταλίας στην Ερυθρά Θάλασσα είναι αρκετά περιορισμένη. Η Γερμανία τα τελευταία χρόνια δραστηριοποιείται όλο και περισσότερο σε αυτή την περιοχή, σε μια προσπάθεια να επεκτείνει τους εμπορικούς της δεσμούς και να υποστηρίξει τους συμμάχους της στο NATO που επιδιώκουν και αυτοί με τη σειρά τους να περιορίσουν τις δυνατότητες της Κίνας. Ωστόσο, η παρουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Ειρηνικό και στον Ινδικό Ωκεανό είναι αρκετά περιορισμένη. Η πιο αξιοσημείωτη συνεισφορά της στην περιφερειακή ασφάλεια ήταν η διεξαγωγή της Επιχείρησης Αταλάντα, στον Κόλπο του Άντεν, που ήρθε σαν απάντηση στους αυξανόμενους κινδύνους πειρατείας κατά μήκος των ακτών της Σομαλίας.

Η Ιαπωνία είναι βασικός στρατηγικός σύμμαχος των Ηνωμένων Πολιτειών στον Ειρηνικό. Είναι επίσης ένα σημαντικό στοιχείο των δύο νησιωτικών αλυσίδων που έχουν σχεδιαστεί για να περιορίσουν την επέκταση της Κίνας. Σήμερα, τα κύρια γεωπολιτικά συμφέροντα του Τόκιο αποσκοπούν στον περιορισμό των πιθανών κινεζικών απειλών καθώς και στην επέκταση της οικονομικής παρουσίας και συνεργασίας του με χώρες της Νότιας και Νοτιοανατολικής Ασίας και της Αφρικής. Επιπλέον, η Ιαπωνία εντείνει τις προσπάθειές της για την ενίσχυση των στρατιωτικών δυνατοτήτων των “Δυνάμεων Αυτοάμυνας” μέσω μιας σταδιακής επαναστρατικοποίησης. Είναι προφανές ότι στο άμεσο μέλλον η Ιαπωνία θα καταφέρει να αυξήσει σημαντικά τη στρατηγική της επιρροή στον Ινδοειρηνικό.

Η Αυστραλία παρέμεινε πάντα εντός της δυτικής σφαίρας επιρροής, ακόμα κι αν η Κίνα εξακολουθεί να είναι ο κύριος εμπορικός εταίρος της. Παρ’ όλα αυτά, προτεραιότητα της Αυστραλίας είναι η, σε όλα τα επίπεδα, συνεργασία με τις Ηνωμένες Πολιτείες και το Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ τα τελευταία χρόνια υιοθετεί μια ανοιχτά αντικινεζική στάση συμμετέχοντας σε όλες τις πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της Κίνας. Η Αυστραλία, ως πολύτιμος σύμμαχος των ΗΠΑ, προορίζεται να καλύψει την νότια πλευρά σε περίπτωση περιφερειακής σύγκρουσης στον Ινδοειρηνικό.

Η Ένωση Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN) εστιάζει στην οικονομική συνεργασία, πράγμα που σημαίνει ότι οποιαδήποτε κλιμάκωση των εντάσεων στην περιοχή, αναπόφευκτα προκαλεί ανησυχία. Αυτός ο πολιτικός και οικονομικός οργανισμός δεν έχει ακόμη δημιουργήσει το δικό του στρατιωτικό σκέλος. Αυτό το γεγονός θα μπορούσε να τον καταστήσει ευάλωτο εν μέσω της αυξανόμενης αντιπαλότητας των μεγάλων δυνάμεων. Όσο παράδοξο και αν φαίνεται, οι στρατοί των χωρών του ASEAN αποτελούν, συνολικά, μια πραγματικά εντυπωσιακή δύναμη ισχύος που ωστόσο στερούνται συντονισμού και

χρησιμοποιούνται μόνο για την καταπολέμηση της πειρατείας και σε επιχειρήσεις εναντίον ανταρτών.

Από στρατηγική άποψη, η Μαλαισία, η Σιγκαπούρη και η Ινδονησία διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο, δεδομένου ότι οι χώρες αυτές μπορούν να δυσκολέψουν την ναυσιπλοΐα στα Στενά της Μάλακκα ή να τα αποκλείσουν εντελώς λαμβάνοντας υπ' όψη ότι πρόκειται για την κύρια ναυτική οδό που συνδέει τον Ειρηνικό με τον Ινδικό ωκεανό. Από αυτή την άποψη, η Σιγκαπούρη κατέχει την πιο προνομιακή θέση σε σχέση με τις προαναφερθείσες χώρες.

Η κατασκευή ενός καναλιού μέσω του Ισθμού της Κρα θα μπορούσε να προσφέρει, τουλάχιστον θεωρητικά, μια διέξοδο για την επίλυση του λεγόμενου διλήμματος της Μάλακκα, δηλαδή, της δυνητικής ευπάθειας της Κίνας απέναντι σε ένα πιθανό αποκλεισμό των στενών της Μάλακκα, από τη στιγμή που δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις για την υποστήριξη της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτό το έργο θα υπονόμει την επιρροή της Σιγκαπούρης και της Μαλαισίας, ενώ θα προσέδιδε πολύ μεγαλύτερο ρόλο στην Ταϊλάνδη. Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση, η Ινδονησία θα εξακολουθήσει να ελέγχει τα περισσότερα από τα στενά που συνδέουν τον Ειρηνικό με τον Ινδικό ωκεανό.

Οι χώρες του ASEAN διατήρησαν την ουδετερότητά τους τόσο εν καιρώ ειρήνης όσο και κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Κίνα και οι εταίροι τους επωφελήθηκαν σε μεγάλο βαθμό από το οικονομικό δυναμικό των χωρών του ASEAN. Επομένως, οποιαδήποτε προσπάθεια άσκησης πίεσης για να αναγκάσουν αυτές τις χώρες να εγκαταλείψουν την ουδετερότητά τους με την απειλή επιβολής αυστηρών κυρώσεων, θα μπορούσε να τις αναγκάσει να επιλέξουν την αντίθετη πλευρά.

Σε περίπτωση σοβαρής σύγκρουσης μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας, οι δύο αντίπαλοι αναπόφευκτα θα στρέψουν την προσοχή τους στις χώρες του ASEAN, ιδίως στην Ινδονησία, προκειμένου να εξασφαλίσουν τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας εντός του Μαλαϊκού νησιωτικού συμπλέγματος. Στην πραγματικότητα, η θέση της Ινδονησίας σε αυτή την πιθανή σύγκρουση θα καθορίσει και την έκβασή της. Εφόσον η Ινδονησία επιθυμεί να διατηρήσει την αυτονομία της και να αποφύγει να εμπλακεί σε μια σύγκρουση, ή να την αντιμετωπίσει με τους δικούς της όρους, τότε θα πρέπει να λάβει συγκεκριμένα μέτρα για την ενίσχυση του ναυτικού της.

Η Ρωσία, αντιμέτωπη με την αυξανόμενη πίεση από τη Δύση και τη διατάραξη των εφοδιαστικών αλυσίδων της, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το κέντρο βάρους της παγκόσμιας οικονομίας μετατοπίζεται όλο και περισσότερο προς την Ανατολή, επιδιώκει να βελτιώσει τις σχέσεις της και να εμβαθύνει τη συνεργασία της με τις χώρες του ASEAN σε όλους τους τομείς. Για την επίτευξη αυτών των στόχων, η ρωσική εξωτερική πολιτική έχει οριοθετήσει τρεις βασικούς στρατηγικούς πυλώνες που είναι η διασφάλιση αδιάλειπτων μεταφορών μεταξύ ρωσικών και περιφερειακών λιμανιών, η ενίσχυση του στρατιωτικού και οικονομικού δυναμικού της Ρωσίας στον Ειρηνικό και η ενίσχυση της οικονομικής και πολιτικής συνεργασίας με τις χώρες του ASEAN και η προσπάθεια ενίσχυσης του δυναμικού των χωρών του οργανισμού, συμπεριλαμβανομένης και της βελτιστοποίησης των στρατιωτικών δυνατοτήτων τους.

Είναι προφανές ότι η περιοχή του Ινδοειρηνικού έχει εξελιχθεί σε μια σημαντική περιοχή για ορισμένες χώρες, προκειμένου να οργανώσουν ή να επαναπροσδιορίσουν τις στρατηγικές τους. Η αρχή της “Ευθύνης Προστασίας”, η παγκόσμια πολιτική δέσμευση που εγκρίθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στην Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής του 2005, καθοδηγεί τη συλλογική ευθύνη στην περιοχή ως αποτέλεσμα της διεθνούς τάξης που βασίζεται σε κανόνες. Ωστόσο, το τεράστιο ενδιαφέρον που εκδηλώνεται για τον έλεγχο της Θάλασσας της Νότιας Κίνας, οδηγεί τις χώρες της περιοχής να βρίσκονται σε δίλημμα μεταξύ της αρχής της Ευθύνης Προστασίας και του ιδίου συμφέροντος. Ο στρατηγικός επαναπροσδιορισμός θα είναι κρίσιμος για την χάραξη ενός κοινά αποδεκτού οδικού χάρτη για την ειρήνη και τη σταθερότητα στην περιοχή του Ινδοειρηνικού. Αυτή η ανάγκη προκύπτει από τις αυξανόμενες απειλές για την ειρήνη και τη σταθερότητα και θα πρέπει να ενισχυθεί με πολιτικές που στοχεύουν στην προώθηση και ενδυνάμωση της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των χωρών της περιοχής.