

CÁC NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN VIỆC HÌNH THÀNH VÀ TRIỂN KHAI CHÍNH SÁCH NGOẠI GIAO HÀNG HẢI CỦA ẤN ĐỘ

QUÁCH THỊ HUỆ*
NGUYỄN THỊ OANH**

Mở đầu

“Ngoại giao là sự quản lý hiệu quả lợi ích của một quốc gia trong quan hệ quốc tế” (1), theo cách tiếp cận này, ngoại giao hàng hải là việc sử dụng nguồn lực từ biển để ứng xử với các chủ thể, quốc gia khác trong quan hệ quốc tế, từ đó tối đa hóa lợi ích quốc gia trong chính trị quốc tế (2). Trong lịch sử, ngoại giao hàng hải thường được biết đến với thuật ngữ “ngoại giao pháo hạm” với các hành động “răn đe” của lực lượng hải quân. Hiện nay, ngoại giao hàng hải bao gồm các hình thức: Ngoại giao hàng hải thuyết phục, ngoại giao hàng hải cưỡng chế và ngoại giao hàng hải hợp tác (3). Trong đó, Ấn Độ tập trung chủ yếu vào ngoại giao hợp tác, với việc hướng tới sự hỗ trợ của các quốc gia khác thông qua các hoạt động liên quan đến Hỗ trợ nhân đạo và Cứu trợ thiên tai (HADR), các hành động chung chống buôn người, buôn lậu, cướp biển và khủng bố. Hình thức ngoại giao này giống như một nỗ lực thể hiện sức mạnh mềm thông qua sự hiện diện của lực lượng hàng hải ở các khu vực khác và hướng tới các mối quan hệ đối tác có cùng chí hướng. Đối với Ấn Độ, ngoại giao hàng

hải là một công cụ để trở thành “cường quốc biển”, mang lại cơ chế hợp tác và hòa bình nhằm giải quyết các thách thức truyền thống và phi truyền thống trên biển/đại dương của quốc gia này.

Ngoại giao hàng hải của Ấn Độ chịu sự tác động tổng hợp của các nhân tố ở cấp độ hệ thống thế giới liên khu vực và quốc gia, cụ thể:

1. Cấp độ hệ thống thế giới

Bối cảnh quốc tế hiện nay không chỉ phản ánh sự chuyển dịch quyền lực và sự giàu có từ Tây sang Đông, từ Âu sang Á mà còn là sự dịch chuyển đại chiến lược từ không gian đất liền ra không gian biển/đại dương. Điều này tác động trực tiếp đến ngoại giao hàng hải của Ấn Độ với các nhân tố có tính nguyên nhân như sau:

Sự nổi lên của vấn đề an ninh hàng hải trong chính trị quốc tế và quản trị toàn cầu

Toàn cầu hóa đã cho thế giới thấy những xu hướng khác nhau. Trong đó, an ninh quân sự, an ninh chính trị, an ninh kinh tế, an ninh xã hội và an ninh môi trường vừa là những nhân tố có mối liên hệ với nhau đồng thời là những nhân tố tác động trực

*TS. Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

**TS. Viện Nghiên cứu Nam Á, Tây Á và châu Phi, Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam

diện đến chính trị đương đại. Điều này được thể hiện ở sự xuất hiện của các trung tâm quyền lực khu vực mới trong nền chính trị toàn cầu. Trong diễn biến này, thế giới chứng kiến sự trỗi dậy của Đông Bắc Á và Đông Nam Á cùng với sự đồng nhất của hai đại dương Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương cũng như sự nổi lên vai trò của an ninh hàng hải trong quan hệ quốc tế.

An ninh hàng hải là một bộ phận quan trọng của an ninh quốc gia. Tối đa hóa an ninh hàng hải giờ đây đã trở thành yếu tố cốt lõi để tối đa hóa an ninh quốc gia của nhiều chủ thể trong quan hệ quốc tế. Nhiệm vụ chính của an ninh hàng hải là an ninh vùng biển, an toàn hàng hải, an ninh môi trường biển, hỗ trợ khoa học, an ninh ngoài khơi và cuối cùng đảm bảo an ninh-quốc phòng. Đảm bảo an ninh hàng hải là vô cùng quan trọng cả về mặt chiến lược và kinh tế trong bối cảnh các quốc gia ngày càng phụ thuộc vào biển/đại dương về thương mại và an ninh năng lượng. Trong chiến lược, chính sách biển của nhiều quốc gia đã đưa an ninh hàng hải trở thành trụ cột chính. Bối cảnh này khiến ngoại giao hàng hải là một công cụ để Ấn Độ đối phó với các thách thức tiềm năng hoặc hiện diện đến từ biển/đại dương.

Cạnh tranh giữa các nước lớn trên biển và sự điều chỉnh chiến lược biển của các nước lớn

Cạnh tranh về tài nguyên biển trên thế giới và tranh chấp lãnh hải ngày càng trở thành vấn đề nóng của chính trị quốc tế. Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gia tăng trong lĩnh vực hàng hải, các quốc gia đều nỗ lực tăng cường sức mạnh hải quân.

Trong khi Trung Quốc đang nhanh chóng hiện đại hóa và mở rộng năng lực hải quân thông qua phát triển công nghiệp đóng tàu thì Mỹ cũng mở rộng sự hiện diện

của các hạm đội hải quân xuyên đại dương từ Thái Bình Dương đến Ấn Độ Dương nhằm khẳng định sức mạnh bá quyền về hàng hải trên toàn thế giới. Theo đó, Mỹ đã nhấn mạnh rằng sức mạnh chiến đấu của hải quân Mỹ sẽ tiếp tục được duy trì ở Tây Thái Bình Dương và vịnh Ả Rập/Ấn Độ Dương để bảo vệ lợi ích sống còn của Mỹ (4) thông qua thiết lập mạng lưới quân sự để kiểm soát các điểm nút thất quan trọng bao gồm tăng cường sự hiện diện tại căn cứ quân sự Diego Garcia và Bahrain, hợp tác quân sự với các nước như Saudi Arabia và Bahrain. Chuỗi động thái này “phản ánh một chiến lược tổng thể để thiết lập một sự hiện diện linh hoạt và lâu dài trong một không gian quan trọng và cạnh tranh” (5).

Trong bối cảnh cạnh tranh hàng hải, nếu: (i) Mỹ đang tăng cường sức mạnh biển nhằm duy trì ảnh hưởng và quyền lực ở các vùng biển nối liền từ Thái Bình Dương đến Ấn Độ Dương, xuyên Âu - Á, từ Trung Đông đến Đông Á, cả khu vực biển Hoa Đông và Biển Đông; (ii) Trung Quốc cũng mở rộng không gian chiến lược hướng biển từ khu vực biển Hoa Đông đến Ấn Độ Dương, vươn xa tận Bắc Cực; (iii) Nga cũng khẳng định sự hiện diện ở Bắc Cực và Thái Bình Dương và Đại Tây Dương; (iv) còn Nhật Bản cũng đề ra các chiến lược cụ thể ở Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương đến Bắc Cực; (v) Không nằm ngoài xu hướng đó, trong *Chiến lược an ninh hàng hải Ấn Độ: Đảm bảo an toàn biển 2015*, Ấn Độ đã phân chia khu vực biển có lợi ích của Ấn Độ thành hai cấp: các khu vực cấp 1 (quan trọng nhất) và các khu vực cấp 2 (ít quan trọng hơn). Theo đó, các *khu vực cấp 1* gồm “Vịnh Oman, vịnh Aden và duyên hải của các vùng biển này, Tây Nam Ấn Độ Dương bao gồm các hòn đảo ở Ấn Độ Dương thuộc chủ quyền của Ấn Độ và bờ biển phía Đông

duyên hải châu Phi. Và *khu vực cấp 2* được mở rộng, bao gồm “Đông Nam Ấn Độ Dương, gồm các tuyến đường biển đến Thái Bình Dương và các vùng duyên hải lân cận, biển Địa Trung Hải, Bồ Tây của châu Phi và khu vực duyên hải” (6). Ngoài ra, khu vực 2 còn bao gồm Biển Đông và mở rộng đến biển Hoa Đông, Tây Thái Bình Dương.

Như vậy, cạnh tranh trên biển giữa các nước lớn không chỉ được thể hiện ở gia tăng hiện diện sức mạnh hải quân, đầu tư cho sức mạnh biển, mà còn được phản ánh qua sự sẵn sàng của sức mạnh hải quân để đảm bảo sự gia tăng hiện diện cũng như bảo vệ lợi ích quốc gia liên quan đến các vùng biển.

Đối với Mỹ, sau khi kết thúc Chiến tranh Lạnh, Mỹ đã thực thi chính sách hàng hải “tiến công” đối với Ấn Độ Dương, Biển Đỏ và vịnh Ba Tư để triển khai các lực lượng viễn chinh hải quân (7). Năm 2020, nước này đã đưa ra chiến lược “Ưu thế trên biển”, trong đó xác định, trước sự phát triển mạnh mẽ của các nước lớn trên biển, đặc biệt là của Nga và Trung Quốc, Mỹ cần gấp rút xây dựng lực lượng hải quân mạnh chiếm ưu thế trên biển, giúp Mỹ có quyền lựa chọn trong hợp tác, cạnh tranh; đồng thời, tăng khả năng kiểm soát các vùng biển và đại dương, sẵn sàng ứng phó với các mối đe dọa (8).

Đối với Nga, từ 2015 đến 2022 đã điều chỉnh chiến lược biển hai lần, gắn liền với các sự kiện chính trị quan trọng của nước này. Cụ thể, năm 2015, sau khi sáp nhập bán đảo Crimea, Nga đã sửa đổi Học thuyết hàng hải. Đến tháng 7-2022, trong bối cảnh xung đột Nga - Ukraine, Tổng thống Putin đã đưa ra Học thuyết hàng hải mới “nhằm bảo vệ lợi ích của Nga trên các đại dương” (9) nhằm sẵn sàng chiến đấu cao hơn trong việc sử dụng các phương tiện quân sự để thúc đẩy lợi ích của Nga trên

các vùng biển quốc tế, bao gồm cả tăng cường sự hiện diện của lực lượng hải quân ở ba đại dương chiến lược là: Bắc Cực và Thái Bình Dương và Đại Tây Dương nhằm bảo đảm “sự ổn định chiến lược” (10). Học thuyết này cũng nhấn mạnh mục tiêu trở thành “cường quốc hàng hải”, quan điểm về “sự phát triển các hoạt động hàng hải và tiềm năng hàng hải là một trong những điều kiện quyết định cho sự phát triển kinh tế-xã hội bền vững trong thế kỷ XXI của Nga” (11).

Đối với Trung Quốc, với mục tiêu xây dựng cường quốc biển mang đặc sắc Trung Quốc, Trung Quốc nhấn mạnh, đây là sự lựa chọn tất yếu để bảo vệ lợi ích quốc gia và thực hiện phục hưng dân tộc Trung Hoa. Phương hướng phát triển này được định vị bằng khái niệm “Chiến lược hải dương xanh” với hàm ý lợi ích quốc gia của Trung Quốc đã mở rộng ra biển và trở thành cường quốc biển là một bước trên con đường đạt tới địa vị cường quốc thế giới của Trung Quốc (12).

Tóm lại, từ nghiên cứu các trường hợp của các nước lớn trên, có thể thấy rằng, các nước đều coi trọng vai trò của biển trong chiến lược quốc gia. Mỹ khẳng định “sức mạnh biển đã và sẽ tiếp tục là nền tảng quan trọng cho sức mạnh quốc gia, sự thịnh vượng và uy tín quốc tế của Mỹ”. Nga khẳng định việc triển khai “Học thuyết biển” sẽ bảo đảm thực hiện, bảo vệ hiệu quả lợi ích quốc gia, nâng cao duy trì uy tín và vị thế cường quốc” của Nga. Trung Quốc nhấn mạnh, xây dựng cường quốc biển có ý nghĩa trọng đại đối với việc thúc đẩy kinh tế phát triển lành mạnh, bảo vệ chủ quyền, an ninh và lợi ích phát triển, góp phần hoàn thành mục tiêu xây dựng xã hội toàn diện và giàu có, thực hiện công cuộc phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa...” (13).

Vai trò của biển, đại dương đối với sự phát triển, thịnh vượng của thế giới trong thế kỷ XXI

Biển/dại dương đã đóng vai trò quan trọng trong lịch sử của các nền văn minh. Trong thời kỳ toàn cầu hóa hiện nay, các quốc gia đang hướng sự phát triển ra biển nhằm tận dụng thế mạnh, khai thác mọi lợi ích và tài nguyên của biển. Không những vậy, từ góc nhìn địa chính trị, các đại dương còn được xem là chìa khóa cho việc phát triển quyền lực của các quốc gia có tham vọng, thậm chí còn giúp các quốc gia kiểm soát được cả thế giới (14). Bước sang thế kỷ XXI, các cường quốc đều là quốc gia có biển như: Mỹ, Nga, Nhật, Anh, Pháp, Đức, Trung Quốc. Đặc biệt để trở thành một cường quốc thế giới, quốc gia đó phải là “cường quốc biển” (15) và biển/dại dương là chiến trường cạnh tranh chiến lược quyết định giữa các nước lớn hiện nay. Thậm chí biển và các đại dương được xác định là hướng phòng thủ và phát triển chiến lược của nhiều cường quốc hiện nay.

Trong thế kỷ XXI, tầm quan trọng của biển tăng lên khi các nghiên cứu và công nghệ mới chứng minh tiềm năng của tài nguyên đại dương đối với vấn đề kinh tế, quân sự của các quốc gia có biển. Điều này được thể hiện rất rõ trong mối quan hệ giữa sức mạnh biển, thương mại và toàn cầu hóa hiện nay. Các đại dương là động lực quan trọng để tạo ra của cải, duy trì các tuyến đường biển liên lạc giữa các lục địa và thể hiện sức mạnh quân sự trên khắp thế giới. Do đó “việc kiểm soát biển đã, đang và sẽ là một nhân tố quan trọng trong lịch sử thế giới” (16). Khi đó, việc kiểm soát biển sẽ gắn liền với sở hữu sức mạnh hàng hải, với sự bao hàm một tập hợp các hoạt động thương mại, khả năng tiếp cận thị trường và sở hữu các nguồn lực góp phần tạo nên sự giàu có và quyền lực của một quốc gia.

Hiện nay, vận tải biển được xem là xương sống của thương mại quốc tế và toàn cầu hóa. Do đó, toàn cầu hóa và sức mạnh biển có mối liên hệ chặt chẽ với nhau. Bối cảnh toàn cầu hóa hiện nay đã làm gia tăng đáng kể luồng thông tin, dòng chảy các giao dịch tài chính và thương mại, đồng thời làm tăng sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các quốc gia, từ đó thúc đẩy sự phát triển vượt bậc của ngành vận tải biển. Hiện nay, vận tải hàng hải, chiếm khoảng 80% tổng thương mại theo khối lượng và 70% tổng thương mại tính theo giá trị của thế giới (17). Mặc dù hầu hết các quốc gia đều tham gia và hưởng lợi từ hệ thống này nhưng những quốc gia có sức mạnh biển lớn hơn mới là những quốc gia có lợi ích lớn nhất.

Tóm lại, biển/dại dương được ví là “những đường cao tốc cho phép một cường quốc biển hoặc một quốc gia có biển hoặc một quốc gia có đường biên giới trên biển triển khai sức mạnh quân sự của mình trên toàn thế giới, ảnh hưởng đến chính trị quốc tế”, từ đó bảo vệ lợi ích của mình, gây ảnh hưởng đến các quốc gia khác và duy trì trật tự quốc tế.

Nhân tố Trung Quốc và sự hình thành liên minh hợp tác hàng hải giữa các nền dân chủ nhằm đối trọng với Trung Quốc

Trung Quốc vừa là yếu tố có tính nguyên nhân, vừa là một trong những mục tiêu của ngoại giao hàng hải của Ấn Độ. Bối cảnh trỗi dậy quyết đoán của quốc gia này đã tạo ra những thách thức trực tiếp đối với Ấn Độ. Hiện nay, Trung Quốc không chỉ có tranh chấp biên giới với Ấn Độ mà còn theo đuổi chủ nghĩa xét lại nhằm giành quyền kiểm soát lãnh thổ ở Biển Đông, biển Hoa Đông và dãy Himalaya với các biện pháp phi quân sự như xây dựng đảo, xây dựng đường bộ, đội tàu đánh cá và hàng không dân dụng. Đặc biệt nước này đã phớt lờ các

công ước quốc tế khi nói đến tự do hàng hải, phổ biến công nghệ hạt nhân và tên lửa, an ninh mạng và thậm chí cả không gian vũ trụ. Tất cả những yếu tố này góp phần tạo nên mối quan ngại chung của nhiều quốc gia, bao gồm cả Ấn Độ.

Ngoài những yếu tố này, có một số thách thức mà Trung Quốc đặt ra cho Ấn Độ như: an ninh khu vực, liên quan đến BRI (18), quản trị toàn cầu, khía cạnh mà cả Ấn Độ và Trung Quốc ngày càng cho thấy sự cạnh tranh, từ cơ chế kiểm soát xuất khẩu, tự do hàng hải, đến cải cách Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc. Đặc biệt, trong khía cạnh tự do hàng hải quốc tế, Ấn Độ và Trung Quốc đang hướng tới các bộ quy tắc khác nhau (19).

Bên cạnh đó, việc Trung Quốc triển khai “chuỗi ngọc trai” ở Ấn Độ Dương đã thách thức ảnh hưởng truyền thống của Ấn Độ ở khu vực này. Ngoài ra, trong bối cảnh cả Ấn Độ và Trung Quốc đang trải qua đồng thời, trong khi, phạm vi can dự về phía Đông của Ấn Độ kéo dài từ Ấn Độ Dương đến Tây và Nam Thái Bình Dương được mở rộng thì ảnh hưởng của chính Trung Quốc cũng ngày càng lan rộng ở khu vực này. Điều này buộc Ấn Độ phải tăng cường các hành động ứng phó với Trung Quốc.

Bối cảnh đó đã tác động đến hình thành liên minh hợp tác hàng hải giữa các nền dân chủ nhằm đối trọng với Trung Quốc, điển hình là QUAD, AUKUS. Hải quân Trung Quốc đã từng quan ngại về các cuộc tập trận hải quân của Ấn Độ, Nhật Bản, Australia và Mỹ do lo ngại mục đích cân bằng sức mạnh hàng hải của Trung Quốc ở các vùng duyên hải châu Á (20). Thậm chí, Trung Quốc cũng quan ngại đối với sự mở rộng quan hệ hải quân Ấn Độ-Mỹ, với biểu hiện rõ nhất cuộc tập trận hải quân Malabar. Kể từ khi Nhật Bản tham gia cuộc tập trận này từ năm 2015, với việc

ngày càng tập trung vào tác chiến chống tàu ngầm, hoạt động của nhóm tàu sân bay tấn công, hoạt động tuần tra và trinh sát biển, tác chiến trên mặt nước, xử lý vật liệu nổ và hoạt động của trực thăng, càng khiến Trung Quốc bất an.

Từ những vấn đề trên, đối với Ấn Độ, ngoại giao hàng hải là một công cụ quan trọng nhằm duy trì cách tiếp cận nhấn mạnh đến vấn đề hợp tác khu vực giữa các quốc gia nhằm thúc đẩy tham vấn chứ không phải đối đầu, thuyết phục chứ không phải răn đe, phòng ngừa, ngăn chặn chứ không phải đối đầu, xung đột, và sự phụ thuộc lẫn nhau, chủ nghĩa đa phương chứ không phải chủ nghĩa đơn phương. Trong đó hải quân có thể đóng góp nhiều vào việc tăng cường an ninh hàng hải, quản lý thảm họa, cung cấp hỗ trợ nhân đạo và hạn chế các thách thức an ninh liên quan đến biển/đại dương. Điều này cũng có nghĩa là ngoại giao hàng hải là công cụ góp phần giúp Ấn Độ phòng ngừa, ngăn chặn được các thách thức từ biển, từ đó đảm bảo sự ổn định và an ninh của Ấn Độ.

2. Cấp độ khu vực

Về cấp độ khu vực, *địa chính trị hàng hải ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương có nhiều biến động*, được xem là nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến việc lựa chọn đối tác trong chính sách ngoại giao hàng hải của Ấn Độ.

Thứ nhất, các xu hướng địa chính trị, địa kinh tế và văn hóa xã hội hiện nay là biểu hiện của sự đồng nhất giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, khiến khu vực này trở thành trung tâm chiến lược của thế kỷ XXI giống như Đại Tây Dương và Thái Bình Dương cũng đóng vai trò này trong thế kỷ XX (21). Điều này được thể hiện ở nhiều khía cạnh như: (i) Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương đã và đang trở thành

điểm tựa cho sự chuyển dịch của cải và quyền lực từ Tây sang Đông; (ii) Khu vực này cũng chứng kiến xu hướng hình thành liên minh hợp tác hàng hải giữa các nền dân chủ nhằm đối trọng với con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc; (iii) Đây cũng là khu vực chứng kiến các vấn đề tranh chấp lãnh hải, liên quan đến 2 vấn đề chính: Tranh chấp chủ quyền lãnh thổ đối với quần đảo và tranh chấp về ranh giới các vùng biển và thềm lục địa do các quốc gia ở Biển Đông giữa “5 nước 6 bên” liên quan; (iv) Vấn đề tự do và quản trị hàng hải, đối phó với các thách thức an ninh phi truyền thống trên biển.

Thứ hai, khu vực này cũng là địa bàn có sự hiện diện của hầu hết các tuyến đường biển chiến lược trên thế giới như eo biển Malacca và Singapore, các tuyến đường biển quần đảo Indonesia, eo biển Đài Loan và Biển Đông trong vai trò kết nối châu Âu, Tây Á và Nam Á nhằm biến Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương thành khu vực kinh tế nổi bật của thế giới (22). Trong sự dịch chuyển này, trật tự khu vực bị ảnh hưởng bởi sự nổi lên của Trung Quốc khiến hàng hải đóng vai trò quan trọng trong việc định hình cấu trúc an ninh của khu vực với sự hiện diện của các lực lượng hải quân của các nền dân chủ lớn trên thế giới, rõ nhất là QUAD, AUKUS (Mỹ, Anh và Australia).

Thứ ba, bối cảnh trên góp phần tái định vị sức mạnh kinh tế và quân sự toàn cầu hướng về châu Á và tác động đến môi trường hàng hải của Ấn Độ (23). Bối cảnh địa chính trị mới của Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương nêu bật tầm quan trọng ngày càng tăng của các quốc gia ven biển trong khu vực, trong đó có Ấn Độ. Lịch sử thế giới là bằng chứng cho thấy mỗi quốc gia đều đóng một vai trò cụ thể ở một thời điểm nào đó. Đây là thời điểm Ấn Độ có thể đóng một vai trò quan trọng trong sự phát triển của

khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Sự nổi lên của Ấn Độ với tư cách là một cường quốc khu vực và có khả năng là một cường quốc toàn cầu sẽ bị tác động bởi vị trí và vị thế của quốc gia này ở Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Theo đó, ngoại giao hàng hải giúp Ấn Độ đạt được các mục tiêu chiến lược về mở rộng phạm vi ảnh hưởng, sự cân bằng quyền lực cũng như hướng tới trật tự khu vực đa cực để kiềm chế Trung Quốc.

Thứ tư, địa chính trị hàng hải ở khu vực này còn liên quan đến vấn đề quản trị hàng hải liên khu vực. Gần đây, trong diễn ngôn ngoại giao và chiến lược toàn cầu của các nước lớn, trong đó có Ấn Độ đều xoay quanh việc quản lý, sử dụng các vùng biển, đặc biệt là vùng biển Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương để quản lý các mối đe dọa phát sinh từ biển cũng như vấn đề tự do hàng hải và quản trị hàng hải nhằm khai thác các nguồn tài nguyên biển để phát triển quốc gia, đặc biệt là trong đối phó với các thách thức an ninh truyền thống. Hiện nay, UNCLOS 1982 được xem là Hiến pháp của đại dương. Nhưng đến nay ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, quản trị biển chưa được vận hành trong khuôn khổ hành lang quy tắc đó. Điều này bắt nguồn từ nguyên nhân chính là việc thay đổi các mối quan hệ cân bằng quyền lực, sự mất lòng tin chiến lược giữa các cường quốc, các mốc thời gian về các mục tiêu giảm thiểu biến đổi khí hậu, thiếu năng lực tài chính và thể chế,... Và đây chính là lúc địa chính trị hàng hải xuất hiện, với yêu cầu tạo ra một hệ thống quản lý hàng hải để đối phó với toàn bộ các thách thức biển trong khu vực cũng như các loại cơ chế quản trị hiệu quả tài nguyên biển ở khu vực này. Trong đó, hình thức, cơ cấu quản trị xuất hiện ở các đại dương và vùng biển khác nhau phụ thuộc vào lợi ích và mối quan hệ quyền lực giữa các quốc gia liên quan.

Tóm lại, hiện nay trong bối cảnh địa hàng hải ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, bên cạnh sự phụ thuộc về hợp tác, dòng chảy thương mại giữa các quốc gia thì quá trình tranh chấp chủ quyền liên quan đến quyền khai thác các tài nguyên trên biển và trên các đại dương trở thành mối quan tâm hàng đầu của tất cả các nước. Đặc điểm này đã khẳng định tầm quan trọng của tự do hàng hải, bảo đảm lợi ích toàn cầu và mối quan hệ “biện chứng” giữa chính sách đối ngoại của các quốc gia, đặc biệt là các cường quốc với các vùng biển và đại dương (24), trong đó có Ấn Độ.

3. Cấp độ quốc gia

Mahan cho rằng, các yếu tố chính ảnh hưởng đến chiến lược biển của một quốc gia là vị trí địa lý, quy mô, diện tích vùng biển đặc quyền kinh tế, diện tích bờ biển để xây dựng cảng, năng lực của chính phủ trong việc đưa ra các chính sách về biển/đảo/đại dương (25). Còn Erik Grove đã phân loại hai cấp độ nhân tố ảnh hưởng đến chiến lược biển của các quốc gia: nhóm 1 gồm sức mạnh kinh tế và năng lực công nghệ, văn hóa chính trị - xã hội; nhóm 2 gồm: vị trí địa lý, sự phụ thuộc vào thương mại hàng hải, tài nguyên biển và các chính sách cũng như nhận thức của chính phủ về biển/đại dương (26). Trong phạm vi nghiên cứu của các tác giả, sau đây là những nhân tố có tính nguyên nhân ở cấp độ quốc gia:

Yếu tố vị trí địa lý

Yếu tố địa lý không chỉ khiến Ấn Độ đề cao vai trò của biển mà quốc gia này còn phụ thuộc vào biển. Mặc dù có biên giới đất liền rộng lớn nhưng chính các đại dương, đã cung cấp cửa ngõ để lan tỏa ảnh hưởng văn hóa, tôn giáo và thương mại một cách sâu rộng hơn của quốc gia này ra thế giới. Mặt khác, với địa hình chủ yếu là đồi núi ở

phía Bắc, Ấn Độ đang nỗ lực vươn ra đại dương như một “*cánh cổng*” để mở rộng khả năng kết nối và các liên kết thương mại với thế giới. Ngoài ra, Ấn Độ chia sẻ biên giới trên biển với 7 quốc gia, bao gồm Bangladesh, Indonesia, Maldives, Myanmar, Pakistan, Thái Lan và Sri Lanka. Với lợi ích chiến lược và vị trí chiến lược đòi hỏi Ấn Độ cần có một chính sách ngoại giao hàng hải phù hợp với vai trò, vị thế ngày càng tăng trên thế giới.

Về mặt địa lý, Ấn Độ sở hữu vị trí ưu việt khi “rất ít quốc gia trên thế giới có vị trí thống trị một vùng đại dương như Ấn Độ chiếm ưu thế trên Ấn Độ Dương” (27). Vị trí địa lý độc đáo ở Ấn Độ Dương có thể tạo ra liên kết giữa vịnh Bengal, biển Ả Rập và Malacca và eo biển Andaman cho phép Ấn Độ tự tin để đảm nhiệm trọng trách “người bảo hộ an ninh” ở khu vực này. Dưới góc độ sở hữu, nhiều nhà chiến lược Ấn Độ xem Ấn Độ Dương là “miền hợp pháp” (rightful domain) và “vận mệnh hiển nhiên” của Ấn Độ” (28). Mặt khác, Ấn Độ có một bờ biển dài hơn 7.500 km, với hơn 1.200 hòn đảo lớn, và vùng biển đặc quyền (EEZ) khoảng hai triệu km². Vị trí trung tâm của Ấn Độ ở Ấn Độ Dương giúp quốc gia này thu hẹp khoảng cách và thời gian vận chuyển ở các tuyến vận tải quốc tế (ISLs). Với quyền chủ quyền khai thác năng lượng, thủy hải sản ở EEZ rộng lớn, đây là một động lực phát triển kinh tế và nguồn lợi lớn để phát triển ngành công nghiệp chế biến thủy sản và khai thác năng lượng.

Có thể thấy rằng, dưới mọi góc độ, Ấn Độ có đủ lý do tin rằng an ninh và vị thế tương lai của Ấn Độ có mối liên hệ chặt chẽ với biển. Do đó, có thể khẳng định, yếu tố vị trí địa lý giúp Ấn Độ sở hữu các ưu thế để triển khai chính sách ngoại giao hàng hải.

Lịch sử ngoại giao hàng hải của Ấn Độ

Ngoại giao hàng hải của Ấn Độ có nền tảng từ xa xưa, thậm chí còn được biết đến là quốc gia hàng hải. Từ trong lịch sử, nhà cố vấn chính trị Kautilya (vương triều Maurya) trong tác phẩm Arthashastra được biên soạn lần đầu vào thế kỷ thứ IV trước Công nguyên cũng đã đề xuất tuyến đường dọc theo bờ biển phía Tây Ấn Độ cho các thương nhân Ấn Độ (29). Hơn nữa, việc kết nối với phần phía Đông của Ấn Độ Dương (vịnh Bengal) cũng đã diễn ra một thời gian dài. Đặc biệt, từ thế kỷ VII đến thế kỷ X, Ấn Độ đã có sự mở rộng ảnh hưởng văn hóa dân về phía Đông thông qua hàng hải bởi ba vương quốc hàng hải là Dravidian - Cheras, Pandyas và Cholas. Thậm chí, nhiều quốc gia Đông Nam Á thời kỳ này đã công nhận tầm quan trọng chiến lược của Ấn Độ với tư cách là điểm tựa phía Đông về an ninh hàng hải (30).

Nếu trong lịch sử, Ấn Độ từng bị đánh giá là “quốc gia mù biển” (Maritime-blind) (31) bởi sự không ý thức được tầm quan trọng của biển của các vương triều Ấn Độ (chủ yếu ở thế kỷ XVII và XVIII) khi để Bồ Đào Nha và đế quốc Anh thống trị và kiểm soát Ấn Độ Dương. Thì hiện nay, chiến lược biển được xem là cốt lõi trong chính sách phát triển của Ấn Độ với những bước đi và một tầm nhìn chiến lược biển quyết liệt phù hợp với logic của toàn cầu hóa.

Từ cuối những năm 1960, Thủ tướng Indira Gandhi đã có các chính sách đẩy lùi ảnh hưởng của các cường quốc bên ngoài ở Ấn Độ Dương, tuy nhiên Ấn Độ vẫn còn mang nặng tư duy chủ nghĩa lục địa. Chính sách hàng hải của Ấn Độ chỉ thật sự có đường nét rõ ràng vào cuối thập niên 90 của thế kỷ XX với việc Chính phủ liên minh Tiến bộ thống nhất (UPA) đã thực hiện một số sáng kiến mới ở Ấn Độ. Bước sang thế kỷ

XXI, Chiến lược biển nói chung và ngoại giao hàng hải nói riêng thể hiện tầm nhìn chiến lược khi năm 2004 lần đầu tiên Ấn Độ tuyên bố *Học thuyết hàng hải Ấn Độ*, trong đó nhấn mạnh chiến lược biển của Ấn Độ là chuyển từ “*lực lượng phòng thủ ven biển nước sâu*” (tác chiến gần bờ) sang “*Hải quân nước xanh*” (tác chiến xa bờ) với cách tiếp cận mở rộng và kiểm soát các “hiểm lộ” và các tuyến đường biển quan trọng ở Ấn Độ Dương. Và “thập niên đầu tiên của thế kỷ XXI, chiến lược biển của Ấn Độ phải tập trung vào vòng cung từ vịnh Ba Tư đến eo biển Malacca như một địa bàn bàn lợi ích hợp pháp” (32). Từ đây, ngoại giao hàng hải của Ấn Độ được gắn chặt với chính sách đối ngoại và chiến lược biển của quốc gia này.

Xoay trục hàng hải về phía Đông của Ấn Độ

Sự xoay trục hàng hải của Ấn Độ bắt nguồn từ:

Thứ nhất, các mối liên kết kinh tế và thương mại của Ấn Độ ở Thái Bình Dương đang mạnh mẽ và sâu sắc hơn. Trong thập kỷ qua, thương mại song phương đã tăng hơn ba lần từ 21 tỷ USD (2005 - 2006) lên 65 tỷ USD (2015 - 2016), với Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Ấn Độ tạo ra kỳ vọng về việc mở rộng hơn nữa thương mại và đầu tư (33). Ấn Độ coi ASEAN và Nam Thái Bình Dương là yếu tố hỗ trợ quan trọng trong quá trình chuyển đổi kinh tế đang diễn ra của Ấn Độ.

Thứ hai, Ấn Độ coi an ninh chiến lược ở các vùng duyên hải Đông Nam Á là địa bàn “thử nghiệm” và triển khai các tuyên bố của luật hàng hải quốc tế, một vấn đề mà Ấn Độ luôn đưa ra lập trường có tính nguyên tắc. Điều quan trọng trong số các quy tắc hàng hải được quy định trong Công ước Liên hợp quốc về Luật biển là quyền tiếp cận các không gian hàng hải chung.

Cuối cùng, Ấn Độ ngày càng đánh giá cao tầm quan trọng của trạng thái cân bằng chiến lược ở châu Á. Hành động quyết đoán của Trung Quốc ở Biển Đông không chỉ gây bất ổn cho khu vực mà còn làm trầm trọng thêm sự bất cân xứng sức mạnh giữa Ấn Độ và Trung Quốc ở vùng biển châu Á.

Do đó, các tương tác hàng hải của Ấn Độ ở Thái Bình Dương được đặc trưng bởi sự chú trọng ngày càng tăng vào các cuộc tập trận hải quân và các chương trình xây dựng năng lực. Đó là lý do khiến Ấn Độ chuyển sang mở rộng các liên kết quân sự chiến lược với các quốc gia ven biển như Singapore, Indonesia, Philippines và Việt Nam, và xa hơn là Nhật Bản và Australia nhằm mang lại sự cân bằng cán cân quyền lực ở vùng biển châu Á.

Sự phát triển kinh tế của Ấn Độ

Có mối quan hệ chặt chẽ giữa chính sách ngoại giao hàng hải và kinh tế của Ấn Độ. Một mặt, sự phát triển kinh tế của Ấn Độ cũng phụ thuộc vào biển, mặt khác, sự phát triển và thịnh vượng kinh tế của Ấn Độ góp phần giúp Ấn Độ định hình chính sách ngoại giao hàng hải quyết đoán hơn.

Sức mạnh kinh tế gia tăng đã trở thành bộ phận cho sức mạnh hải quân của Ấn Độ. Giai đoạn 2022-2023, Ấn Độ ghi nhận mức tăng trưởng 7,2% (34). Hiện nay, hơn 90% khối lượng thương mại quốc tế và hơn 70% theo giá trị của Ấn Độ được vận chuyển bằng đường biển (35). Phần lớn thương mại của Ấn Độ (bao gồm khoảng 80% dầu thô và 60% nhập khẩu khí thiên nhiên hoá lỏng (LNG) với các đối tác thương mại lớn như Trung Quốc, Singapore, Hồng Kông, Mỹ, Nhật Bản, 10 quốc gia ASEAN và các nước vùng Vịnh, đi qua tuyến đường biển Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Vì vậy, an ninh của các điểm

chốt quan trọng trong khu vực, như Bab-el-Mandeb, Eo biển Hormuz, Eo biển Malacca, Eo biển Lombok và Biển Đông rất quan trọng đối với Ấn Độ. Ấn Độ đã lên tiếng về sự cần thiết phải duy trì tự do hàng hải trong khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương và tuân thủ UNCLOS.

Hải quân Ấn Độ là lực lượng hàng hải lớn thứ năm trên thế giới (sau Mỹ, Nga, Trung Quốc, Anh) và đang tiếp tục đẩy mạnh kế hoạch mở rộng đầy tham vọng. Mặc dù Mỹ, cùng với các đồng minh là Pháp và Nhật Bản vẫn duy trì sự hiện diện quân sự mạnh ở đây nhưng dựa trên sức mạnh hải quân ngày càng tăng và vị trí địa lý thuận lợi, hiện nay Ấn Độ có tiềm năng trở thành cường quốc thống trị ở Ấn Độ Dương kể từ khi thực dân Anh kiểm soát khu vực này (36). Hiện nay, Ấn Độ có lực lượng hải quân mạnh nhất ở Ấn Độ Dương. Các lực lượng vũ trang Ấn Độ đã được xem là đơn vị phản ứng năng động nhất đối với thảm họa tự nhiên và nhân đạo ở Ấn Độ Dương trong vài thập kỷ qua. Điều này cho thấy, Ấn Độ đã sử dụng lực lượng vũ trang của mình theo những cách linh hoạt hơn để hỗ trợ chính sách đối ngoại của mình (37). Trong bối cảnh này, sức mạnh kinh tế trở thành đòn bẩy giúp ngoại giao hàng hải đạt được mục tiêu.

Vai trò của ngoại giao hàng hải đối với sự phát triển và vị thế quốc tế của Ấn Độ

Trong chiến lược an ninh hàng hải của Ấn Độ được công bố năm 2015, Ấn Độ xác định, thế kỷ XXI là “thế kỷ của biển” và biển sẽ là chìa khóa, yếu tố quan trọng đối với sự hồi sinh và khẳng định vị thế toàn cầu của New Delhi. Nghĩa là sự phát triển và thịnh vượng của Ấn Độ có sự liên kết chặt chẽ với biển (38). Vai trò của biển/đại dương đối với Ấn Độ được thể hiện rõ nét

trong phát biểu của Tổng thống Pranab Mukherjee được trích dẫn trong Chiến lược an ninh hàng hải của Ấn Độ năm 2015: “Sự phát triển kinh tế và xã hội quốc gia có sự liên kết chặt chẽ với biển, không chỉ vì lý do thương mại mà hiện nay Ấn Độ cũng đang phải đối mặt với nhiều thách thức đối với an ninh quốc gia liên quan đến an ninh hàng hải... ngoài ra mục tiêu đạt được tốc độ tăng trưởng cao chỉ có thể được thực hiện khi biên giới trên biển và tài sản của chúng ta được đảm bảo an toàn, ổn định và luôn sẵn sàng để khai thác” (39).

Tóm lại, đối với những quốc gia ven biển như Ấn Độ, biển có vai trò quan trọng đối với an ninh cơ sở hạ tầng và các tài sản khác ở khu vực biển và duyên hải liên quan đến các hoạt động khai thác, vận chuyển và tiếp nhận các năng lượng, hàng hóa.

Những thách thức an ninh hàng hải đối với Ấn Độ trong kỷ nguyên toàn cầu

Những thách thức về hàng hải của Ấn Độ phần lớn gắn liền với khu vực Ấn Độ Dương, và mở rộng ra là khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, bao gồm cả các thách thức an ninh truyền thống và phi truyền thống.

Về các thách thức an ninh truyền thống, hiện nay Ấn Độ Dương đang trở thành trung tâm kinh tế mới, bởi sự gắn kết vận mệnh kinh tế của đại dương này với châu Á, châu Mỹ và châu Âu. Cạnh tranh chiến lược ở Ấn Độ Dương là dấu hiệu cho thấy nền chính trị của các cường quốc đã trở lại trên trường quốc tế. Trong thế kỷ XXI, sự quan tâm của các cường quốc toàn cầu và khu vực đối với Ấn Độ Dương đang gia tăng. Hiện nay, Ấn Độ Dương đang chứng kiến sự hiện diện của các nước lớn từ Mỹ, Trung Quốc, Nga và Nhật Bản. Bên cạnh đó, khu vực này có tầm quan trọng về mặt

chiến lược, địa lý do có các tuyến đường biển quan trọng (SLOC) cho thương mại và dòng năng lượng, nên các vấn đề cướp biển làm gián đoạn SLOC ở hai điểm tắc nghẽn hàng hải, một ở đầu phía Tây của Ấn Độ Dương là eo biển Hormuz và một ở đầu phía Đông là eo biển Malacca cũng làm phức tạp thêm bối cảnh ở khu vực này. Cùng với đó, bối cảnh cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn ở Ấn Độ Dương nói riêng và tranh chấp lãnh hải ở Thái Bình Dương nói chung càng khiến bối cảnh ở khu vực này thêm phức tạp, tạo ra những thách thức an ninh đối với Ấn Độ trong khu vực.

Về các thách thức an ninh phi truyền thống: Ấn Độ đang phải đối mặt với các thách thức trên biển như: đánh bắt cá bất hợp pháp, sự sụt giảm trữ lượng thủy sản, vấn đề cướp biển, sinh thái và bảo vệ môi trường biển. Do đó, yêu cầu về việc có một cách tiếp cận hệ thống đối với quản trị biển/hàng hải đối với Ấn Độ là rất quan trọng.

4. Kết luận

Chính sách ngoại giao hàng hải của Ấn Độ là kết quả của sự tác động tổng hợp của các nhân tố ở cấp độ hệ thống, khu vực và quốc gia. Các nhân tố này tác động đến việc lựa chọn công cụ, hình thức triển khai chính sách ngoại giao hàng hải của Ấn Độ. Về mức độ tác động của các nhân tố, trong khi các nhân tố ở cấp độ hệ thống, khu vực (sự nổi lên của các vấn đề hàng hải trong chính trị quốc tế; cạnh tranh giữa các nước lớn trên biển và sự điều chỉnh chiến lược biển của các nước lớn; vai trò của biển/đại dương đối với sự phát triển của thế kỷ XXI; những thách thức của an ninh hàng hải ở cấp độ toàn cầu; nhân tố Trung Quốc và sự hình thành liên minh hợp tác hàng hải giữa các quốc gia nhằm đối trọng với Trung Quốc là những nhân tố có tính điều kiện thì các nhân tố ở cấp độ quốc gia (lịch sử ngoại

giao hàng hải, yếu tố địa lý, nhân tố kinh tế, lợi ích quốc gia, sự xoay trục hàng hải về phía Đông của Ấn Độ, vai trò của ngoại giao hàng hải đối với sự phát triển kinh tế của Ấn Độ...) được xem là *những nhân tố có tính nguyên nhân*, quyết định đến bản chất, sự lựa chọn đối tác, công cụ triển khai ngoại giao hàng hải của Ấn Độ. Tuy nhiên, có thể khẳng định, nhân tố cốt lõi tác động

có tính định hướng đến chính sách ngoại giao hàng hải của Ấn Độ chính là lợi ích quốc gia, cụ thể là các lợi ích liên quan đến sự gia tăng ảnh hưởng và sự mở rộng kết nối, để đạt được phạm vi tiếp cận và kết nối hàng hải xuyên suốt ở khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương và xa hơn nữa, nhằm đặt nền tảng cho mục tiêu trở thành cường quốc hàng hải của Ấn Độ.

CHÚ THÍCH

(1), (2). Holmes, J. R, "Soft power at sea: Zheng He and China's maritime diplomacy". *Southeast Review of Asian Studies*, 2006, vol 28, p. 95. 20.

(3). Till, G., "New Directions in Maritime Strategy? Implications for the US Navy", *Naval War College Review*, 2007, 60(4), pp. 29-43.

(4). US Marine Corps, Department of the Navy, *Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, 2007, p. 9.

(5). Andrew S. Erickson, "Diego Garcia and the United States" Emerging Indian Ocean Strategy, *Asian Security*, 6(3), 2010, p. 215.

(6). Ministry of Defence (Navy), Ensuring Secure Sea: Indian Maritime Security Strategy, 2015, Integrated Headquarters, p. 32.

(7). US Department of the Navy, *Forward from the Sea*, 1994, p. 2.

(8). Tạp chí quốc phòng toàn dân (2021), *Một số vấn đề trong chiến lược "Ưu thế trên biển" của Mỹ*, <http://tapchiquocphong.vn/vi/quoc-phong-quan-su-nuoc-ngoai/mot-so-van-de-trong-chien-luoc-uu-the-tren-bien-cua-my/16901.html>

(9), (10). Olga R.Chiriac (2022), *The 2022 Maritime Doctrine of the Russian Federation: mobilization, maritime law, and socio-economic warfare*, <https://cimsec.org/the-2022-maritime-doctrine-of-the-russian-federation-mobilization-maritime-law-and-socio-economic-warfare/>.

(11). Davis A & Vest R, *Maritime Doctrine of the Russian Federation*, US Naval War College, 2022, pp.3-9.

(12), (13). Hoa Nguyễn (2019), *Về chiến lược biển của một số nước lớn hiện nay*, Tạp chí cộng sản, <https://tapchicongsan.org.vn/web/guest/hoat-ong-cua-lanh-ao-ang-nha-nuoc/-/2018/53776/ve-chien-luoc-bien-cua-mot-so-nuoc-lon-hien-nay.aspx>.

(14). Marc Flandreau and Juan H. Flores, "The Peaceful Conspiracy: Bond Markets and International Relations During the Pax Britannica", *International Organization*, Vol. 66, No. 2, 2012, pp. 211-241.

(15). Admiral James Stavridis (ret.), *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*, New York City: Columbia University Press, 2017.

(16). Mahan, Alfred Thayer. 1987. *The Influence of Sea Power Upon History*. New York: Dover Publications, Inc., 1987, p.iii.

(17). United Nations, 'World Ocean Day', 2017, <http://www.un.org/en/events/oceansday/background.shtml>.

(18). "Official Spokesperson's response to a query on participation of India in OBOR/BRI Forum," Ministry of External Affairs, Government of India, May 13, 2017, <https://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Official+Spokespersons+r>

esponse+to+a+query+on+participation+of+India+i
n+OBORBRI+Forum;

(19). Iskander Rehman, "India, China, and Differing Conceptions of the Maritime Order," (Washington, DC: The Brookings Institution, June 2017), <https://www.brookings.edu/research/india-china-and-differing-conceptions-of-the-maritime-order/>.

(20). The Global Times, July 27, 2017, "Australia Woos India to Counter-balance China", <http://www.globaltimes.cn/content/1058370.shtml>

(21), (22). Ramanand Garge, Maritime outreach as part of India's Act East policy, *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, 12 February, 2017, p.2.

(23). Indian Navy Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy', 2017, http://indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf.

(24). Sanjay Singh, "Indo-Pacific: A Construct for Peace and Stability", *Indian Foreign Affairs Journal*, Vol. 9, 2014, pp. 96-101.

(25), (26). Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History*, New York: Dover Publications, Inc, 1987.

(27). R. Misra (1986), *Indian Ocean and India's Security*, Mittal Publications, New Delhi, p. 19.

(28). 'Executive Summary', Conference on India and the Emerging Geopolitics of the Indian Ocean Region, Asia-Pacific Center for Security Studies, 17-19 August 2003, http://www.apcss.org/core/Conference/CR_ES/030819-21ES.htm.

(29). Ghosh, D. & Muecke, S.. *Indian Ocean Stories*. The UTS Review Cultural Studies and New Writings, 2000, vol 6 (2), p. 26.

(30). Mukherjee, Anit. 2015. *The Merlion and the Ashoka: Singapore-India Strategic Ties*. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pvt. Ltd. Accessed May 12, 2016.

(31). James R. Holmes, Andrew C. Winner and Toshi Yoshihara, *Indian Naval Strategy in the Twenty-first Century*, Routledge 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon OX14 4RN, 2009, p.14.

(32). Toshi Yoshihara, James R. Holme, Asia Looks Seaward: Power and Maritime Strategy, Greenwood Publishing, 2008, p. 140.

(33). "India Asean Trade and Investment Relations: Opportunities and Challenges", ASSOCHAM India Report, July 2016, <http://www.assocham.org/upload/docs/ASEANSTUDY.pdf>.

(34). The World Bank (2023), India's Growth to Remain Resilient Despite Global Challenges, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/10/03/india-s-growth-to-remain-resilient-despite-global-challenges~:text=The%20IDU%2C%20the%20Bank's%20flagship,average%20for%20emerging%20market%20economies>.

(35). Annual Report 2014 - 2015, Ministry of Shipping, Govt of India.

(36). James R. Holmes and Toshi Yoshihara, 'China and the United States in the Indian Ocean: An Emerging Strategic Triangle?' *Naval War College Review*, 61 (3), 2008, p. 41.

(37). Anoop Singh, *Blue Waters Ahoy! The Indian Navy 2001-2010*, Noida: Harper Collins India, 2018, p. 265.

(38), (39). Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), Suring secure seas: Indian Maritime security seas: Indian maritime security stratefy, 2015, p.4.