

## تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند و آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران

حسین مینایی<sup>۱\*</sup>

هومن صباغ‌پور<sup>۲</sup>

محمدحسین حجتی‌نیا<sup>۳</sup>

### چکیده

یکی از مهم‌ترین وظایف نیروی دریایی هر کشور، برقراری امنیت تجارت دریایی در حوزه آب‌های سرزمینی و فراسرزمینی آن کشور است. یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در طول هشت سال دفاع مقدس، برقراری امنیت تجارت دریایی، اسکورت کشتی‌های تجاری و نفت‌کش بوده است. شناسایی تهدیدات پیش روی تجارت دریایی علاوه بر تضمین حضور مؤثر در دریا و پایش مناطق دریایی، به اشتراک گذاشتن اطلاعات و افزایش آگاهی محیطی را در پی خواهد داشت. این پژوهش به لحاظ هدف کاربردی و از لحاظ روش از نوع توصیفی-تحلیلی می‌باشد که باهدف بررسی تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران انجام شده و در این راستا با استفاده از روش دلفی به شناسایی این تهدیدات پرداخته و سپس با استفاده از پرسشنامه محقق ساخته به رتبه‌بندی این تهدیدات پرداخته است. پایایی پرسشنامه با استفاده از آلفای کرونباخ ۰/۸ تعیین شد. جامعه آماری این تحقیق شامل کارشناسان دریایی، بندری، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط کشتیرانی، دینفعان بندر، کارشناسان وزارت راه و شهرسازی و اساتید دانشگاهی بودند. در تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز از ضریب کندال، آزمون‌های آماری تحلیل واریانس، ضریب همبستگی و رگرسیون بهره گرفته شد. از نتایج پنل دلفی ۲۸ مورد به‌عنوان تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند استخراج گردید که بر اساس تحلیل پرسشنامه‌ها با کمک آزمون‌های آماری، وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه از بیشترین درجه اهمیت و قدرت اثرگذاری بر امنیت و آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران مشخص گردید.

### واژه‌های کلیدی:

امنیت، آینده پژوهی، تهدید، تجارت دریایی، شمال اقیانوس هند.

۱. استادیار دانشگاه فرماندهی و ستاد آجا

۲. کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی دریایی

۳. عضو هیئت علمی دانشگاه فرماندهی و ستاد آجا

## مقدمه

امنیت دریایی مسئله‌ای جمعی و جهانی می‌باشد که متضمن زنجیره کسب ثروت و بهره‌مندی ملت‌ها از منافع دریاست. امنیت دریایی حاصل توجه کشورهای ساحلی به دریاها و پیرامونشان، آگاهی محیطی از دریا، تشکیل ائتلاف‌های هم‌افزا برای دستیابی به امنیت بسیط و فراگیر جمعی و ممانعت از تحمیل ترتیبات امنیتی نامطلوب توسط دیگران است (خانزادی، ۱۳۹۷).

اقیانوس هند با وسعت ۷۵ میلیون کیلومتر مربع سومین پهنه آبی بزرگ جهان است که نزدیک به ۲۰ درصد از آب‌های سطح کره زمین را پوشانده و حداقل ۲۰ درصد کل مساحت اقیانوس‌های جهان را تحت پوشش قرار می‌دهد. نواحی جنوب و جنوب شرقی آسیا، غرب اقیانوسیه و شرق آفریقا خشکی‌های اطراف این اقیانوس را تشکیل می‌دهند. این اقیانوس ارتباط‌دهنده اقیانوس آرام از طریق گذرگاه مجمع‌الجزایر مالایی و اقیانوس اطلس به اقیانوس منجمد جنوبی از طریق کانال سوئز است. اقیانوس هند، اقیانوسی استراتژیک و اقتصادی است؛ تا آنجا که آن را قلب اقیانوس‌ها نامیده‌اند. آلفرد ماهان، در خصوص اهمیت این اقیانوس چنین می‌گوید "هرکس که بر اقیانوس هند کنترل داشته باشد، بر آسیا فرمانروایی می‌کند" (سیاری و خانزادی، ۱۳۹۴).

هر جا تمدن‌های دریایی با تکیه بر ظرفیت سواحل، توجه دولت‌ها و همت ملت‌ها را سوق داده و قدرت دریایی پایدار و برخوردار از ناوگان نظامی معقول را شکل داده‌اند، امنیت سواحل، مناطق دریایی تحت حاکمیت، خطوط مواصلاتی دریایی و دریاها آزاد تضمین شده است، در غیر این صورت ناامنی دریایی تدریجاً شکل گرفته و هزینه‌هایی را به‌ویژه به اقتصاد جهانی، تجارت دریایی و مناطق دریایی حساس تحمیل کرده است؛ بنابراین در مقابل منافعی که مجاورت با دریا برایمان فراهم آورده است، تکالیفی هم داریم که اگر به‌موقع و باکیفیت مطلوب به آن‌ها نپردازیم، عرصه را برای حضور نامطلوب و نامشروع دیگران فراهم کرده‌ایم و این سرآغاز پذیرفتن ترتیبات امنیتی نامطلوبی است که با راهبرد معمای امنیتی و موازنه قدرت، دستیابی به صلح و امنیت جمعی از طریق شکل‌گیری ائتلاف‌های سازنده منطقه‌ای را پیچیده و ناممکن نموده و رفتارهای غیرخطی را اشاعه می‌دهند. شاید مهم‌ترین دلیل برای تأکید این موضوع که امنیت مناطق دریایی جهان باید توسط کشورهای همان منطقه برقرار باشد، این است که حضور دیگران نوعی

از ترتیبات امنیتی را به منطقه تحمیل می‌نماید که متضمن منافع جمعی به‌ویژه منافع کشورهای منطقه نیست (خانزادی، ۱۳۹۷).

شناخت موضوع و شناسایی عوامل از موضوعات کلیدی هر فعالیت آینده‌پژوهی است (مینایی و همکاران، ۱۳۹۵). شناسایی تهدیدات علاوه بر تضمین حضور مؤثر در دریا و پایش مناطق دریایی، به اشتراک گذاشتن اطلاعات و افزایش آگاهی محیطی را در پی دارند، یکی دیگر از عواملی است که امنیت جمعی را تحکیم می‌بخشد؛ زیرا هر چه با آگاهی و اثربخشی بیشتر در دریا حضور داشته باشیم، این محیط چندوجهی را که در آینده بیشتر مورد توجه قرار خواهد گرفت و با ترافیکی از تنوع بازیگران و سکوها مواجه خواهد شد را بهتر اداره خواهیم کرد.

امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی و در حدود ۶۵ درصد کل نفت جهان از طریق دریا منتقل می‌شود. جهانی شدن به واسطه حمل ارزان و آسان کانتینرها در تانکرها میسر شده و اقیانوس هند نیمی از ترافیک کانتینری جهان را به خود اختصاص داده است. علاوه بر این، ۷۰ درصد کل ترافیک فرآورده‌های نفتی در مسیر خود از خاورمیانه به اقیانوس آرام، از اقیانوس هند عبور می‌کند. کالاهایی که در این مسیر حمل می‌شوند، هم‌زمان از خطوط اصلی حمل نفت جهان و از جمله خلیج عدن و دریای عمان و نیز بعضی از گلوگاه‌های اصلی تجارت جهانی (شامل باب‌المنندب و تنگه‌های هرمز و مالاکا) عبور می‌کنند. ۴۰ درصد تجارت جهانی از تنگه مالاکا و ۴۰ درصد کل نفت خام جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند. در همین زمینه برخی برآوردهای محافظه‌کارانه نشان می‌دهد که سالانه حدود ۲۰۰ میلیارد دلار ارزش نفت از تنگه هرمز و ۶۰ میلیارد دلار از تنگه مالاکا عبور می‌کند که نقش واسطه آن را اقیانوس هند به یدک می‌کشد (خانزادی و سیاری، ۱۳۹۱).

اهمیت و ضرورت این پژوهش از آنجا نمود پیدا می‌کند که امنیت دریایی مسئله‌ای جمعی و جهانی می‌باشد که متضمن زنجیره کسب ثروت و بهره‌مندی ملت‌ها از منافع دریاست. در مقابل منافی که مجاورت با دریا برایمان فراهم آورده است، تکالیفی هم داریم که اگر به‌موقع و باکیفیت مطلوب و با انجام پژوهش علمی به آن‌ها نپردازیم:

- عرصه برای حضور نامطلوب و نامشروع دیگران فراهم می‌شود.

- ناامنی دریایی تدریجاً شکل گرفته و هزینه‌هایی را به‌ویژه به اقتصاد جهانی، تجارت دریایی و مناطق دریایی حساس تحمیل می‌نماید. حضور دیگران نوعی از ترتیبات امنیتی را به منطقه تحمیل می‌نماید که متضمن منافع جمعی به‌ویژه منافع کشورهای منطقه نیست.

رهبر معظم انقلاب (مدظله‌العالی) دریکی از سخنرانی‌های خود در جمع افسران نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در این خصوص ابراز داشتند که: «امنیت دریا برای کشورهایی که سواحل دریایی دارند از جهاتی مهم‌تر است چون دریا یک وسیله ارتباطی عمومی بین‌المللی است. اگر کشوری که همسایه دریاست و ساحل دریایی دارد نتواند دریا را در مجاورت خود امنیت ببخشد، درواقع ارکان امنیت داخلی خود را نتوانسته است بسازد لذا امنیت دریا خیلی مهم است.»

هدف پژوهشگران از این پژوهش شناسایی تهدیدهای امنیتی مؤثر بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران در شمال اقیانوس هند است و سؤال اصلی این است که تهدیدات امنیتی تأثیرگذار بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران در شمال اقیانوس هند کدام‌اند؟

### بررسی مبانی نظری و پیشینه پژوهش

#### آینده پژوهی

اشتیاق بشر برای دانستن درباره آینده از عهد باستان وجود داشته است پیشگویان و کاهن‌ها نمونه‌هایی از کسانی هستند که درگذشته تلاش داشتند به نحوی به این اشتیاق در نزد خاص و عام پاسخ دهند. اولین نشانه‌های جدی‌تر توجه بشر به آینده در عصر روشنگری دیده می‌شود، عصری که بشر باور داشت که علوم برای هر چیزی راه‌حلی خواهند یافت. قوانین نیوتن در مورد حرکت، درک و تحلیل بسیاری از پدیده‌ها را ممکن ساخته بود. در اثر رشد شتابان علوم در این دوره، متفکرین عصر روشنگری واقعاً به این نتیجه رسیده بودند که تنها زمان می‌خواهد تا همه قوانین و قواعد جامعه و محیط پیرامون بشر معلوم و آشکار شود.

اولین فعالیت آینده‌پژوهی در قالب یک تحلیل علمی در سال‌های ۱۹۳۰ تا ۱۹۳۳ توسط یک گروه محققین و با سرپرستی ویلیام اف‌آگبرن<sup>۱</sup> در زمینه جامعه‌شناسی که علم نوپایی شناخته می‌شد، در آمریکا انجام شد. این گروه برای اولین بار متدولوژی‌های علمی نظیر برون‌یابی<sup>۲</sup> و بررسی‌های علمی را در مورد روندهای اجتماعی روز آمریکا به انجام رسانده و ضمن انتشار اولین کاتالوگ روندها در آن کشور، موفق به آینده‌بینی‌های مهمی از جمله افزایش نرخ مهاجرت و ازدیاد طلاق شد. همچنین بلافاصله پس از جنگ جهانی دوم و به دنبال تجزیه و تحلیل فناوری‌های مورد استفاده در آلمان و ژاپن، متدهای نوینی برای آینده‌پژوهی ابداع شد و در نتیجه آن دستاوردهای فناوری مهم دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ شامل رادار، موشک‌های بالستیک قاره‌پیما و حمل و نقل هوایی از قبل پیش‌بینی شد.

در دوران جنگ سرد و مسابقه تسلیحات هسته‌ای، دغدغه مهم دست‌اندرکاران نظامی، پیش‌بینی زنجیره رخدادهایی بود که پس از یک رویارویی احتمالی هسته‌ای می‌توانست اتفاق بیفتد. از همین رو، اولین بازی‌های جنگی به وجود آمد. این‌ها مدل‌هایی از یک رویارویی هسته‌ای بودند که احتمالات مختلف را بررسی و تحلیل می‌کردند. شکل کامل‌تر این مدل‌ها، موجب به وجود آمدن سناریو شدند که امروزه یکی از مهم‌ترین ابزارهای آینده‌پژوهی محسوب می‌شود. با کمک این سناریوها، سلسله رویدادهای متصور در یک‌زمان بسیار کوتاه پس از شروع یک جنگ هسته‌ای، قابل‌تصور و مدل‌کردن بوده و در نتیجه می‌توان عکس‌العمل‌ها و نحوه آمادگی‌های لازم برای روبرو شدن با چنین جنگی را تدوین نمود. این مشابه همان نقشی است که سناریو به‌عنوان یک ابزار در آینده‌پژوهی فعلی بازی می‌کند.

آینده‌پژوهی یکی از روش‌های مدرن مطالعه‌ی آینده است و از شاخه‌های فناوری‌های نرم محسوب می‌شود؛ البته هدف این علم نه‌تنها کشف آینده بلکه اساساً مهندسی هوشمندانه‌ی آینده است؛ درست به همین دلیل که آینده‌پژوهی جزو فناوری‌های نرم است و دانشی جهت‌دار به شمار می‌آید؛ از این رو اقتباس و تقلید کورکورانه از آن می‌تواند فوق‌العاده گمراه‌کننده و خطرناک باشد (حاجیانی، ۱۳۹۰).

<sup>۱</sup> William F. Ogburn

<sup>۲</sup> Extrapolation

امروزه تغییرات با نرخ سریع‌تری به وقوع می‌پیوندند. تغییرات فناوری و متعاقباً تغییر در دیگر جنبه‌های زندگی، افزایش روزافزون وابستگی متقابل کشورها و ملل، تمرکززدایی جوامع و نهادهای موجود که به دلیل گسترش فناوری اطلاعات شتاب بیشتری یافته است، تمایل روزافزون به جهانی‌شدن به همراه حفظ ویژگی‌های ملی، قومی و فرهنگی و بسیاری عوامل دیگر، لزوم درک بهتر از «تغییرات» و «آینده» را برای دولت‌ها، کسب‌وکارها، سازمان‌ها و مردم ایجاد می‌کند. آینده اساساً قرین به عدم قطعیت است.

بالین‌همه آثار ورگه‌هایی از اطلاعات و واقعیات که ریشه درگذشته و حال دارند، می‌توانند رهنمون ما به آینده باشند. ادامه «تصمیم‌گیری صرفاً چندین آینده محتمل بر اساس تجارب گذشته»، غفلت از رصد تغییرات آتی را در پی خواهد داشت و با تلخ‌کامی روبرو خواهد شد. عدم قطعیت نهفته در آینده برای بعضی، توجیه‌کننده عدم دوراندیشی آنان است و برای عده‌ای دیگر منبعی گران‌بها از فرصت‌ها. تفکر درباره آینده برای کارها و اقدامات کنونی انسان امری ضروری است. واکنش بدون تفکر به آینده امکان‌پذیر است، اما کنش امکان‌پذیر نیست، چراکه عمل نیاز به پیش‌بینی دارد. بدین ترتیب، تصویرهای آینده (آرمان‌ها، اهداف، مقاصد، امیدها، نگرانی‌ها و آرزوها) پیشران‌های اقدامات فعلی ما هستند؛ بنابراین آینده امری است که مردم می‌توانند آن را با اقدامات هدفمند خود طراحی کرده و شکل دهند. مردم برای آنکه عاقلانه عمل کنند، بایستی نسبت به پیامدهای اقدامات خود و دیگران آگاهی و شناخت کافی داشته باشند. همچنین واکنش‌های دیگران و نیروهایی را که خارج از کنترل آن‌هاست بررسی کنند. این پیامدها تنها در آینده خود را نشان می‌دهد. بدین ترتیب، افراد نه‌تنها می‌کوشند امور در حال وقوع را بفهمند، بلکه می‌کوشند اموری را که شاید اتفاق بیفتد یا بالقوه امکان وقوع دارد و یا تحت شرایط خاصی در آینده اتفاق خواهد افتاد، نیز بشناسند. افراد با استفاده از این شناخت حدسی موقعیت کنونی خود را تشخیص داده، کارهایشان را دنبال کرده، از بستر زمان و فضای مادی و اجتماعی می‌گذرند (پایا، ۱۳۸۷).

مدیران سازمان‌ها می‌گویند یکی از پیش‌فرض‌های آینده‌پژوهی، اذعان به وجود گزینه‌های متعدد آینده است:

- آینده ممکن: هر چیزی اعم از خوب یا بد، محتمل یا بعید، می‌تواند در آینده رخ دهد.

- آینده محتمل: آنچه به احتمال بسیار زیاد در آینده به وقوع خواهد پیوست (مبتمنی بر استمرار روندهای کنونی در آینده)

- آینده مرجح: آنچه مطلوب‌ترین و مرجح‌ترین رویداد آینده به شمار می‌رود.

- هدف: محتمل ساختن آینده‌های مرجح یا مطلوب است. بدین منظور باید از آنچه که می‌خواهیم بیافرینیم تصویری روشن و شفاف در ذهن داشته باشیم (به‌ویژه از ارزش‌هایی که می‌خواهیم بر جوامع آینده حاکم باشند)، توجه به آینده‌های ممکن است که علی‌رغم تردید در وقوعشان، تحقق برخی از آنها اثر بزرگی بر زندگی مردم می‌گذارد (ولی‌وند زمانی و مینایی، ۱۳۹۶). بایست به هنگام تدوین برنامه توجه زیادی به تغییرات محیط خود داشته باشند، اما علاوه بر آن لازم است بینش مبنایی نسبت به آینده و شرایط احتمالی آن وجود داشته باشد. مطالعه آینده، شناسایی و تعیین آینده‌های ممکن، انتخاب آینده مطلوب و تدوین برنامه برای حرکت پایدار سازمان در راه دستیابی به اهداف به‌عنوان روشی کارآمد در مدیریت، مقبولیت همگانی یافته است. رفتار موفق مدیران سازمان‌ها سرشار از توجه به محیط و تشخیص به‌موقع فرصت‌ها و جهت‌گیری در راستای بهره‌برداری از آن است (میرشاه ولایتی و نظری زاده، ۱۳۹۰).

در برخی کشورهای پیشرفته بخش دفاعی نسبت به دیگر بخش‌ها بیشترین سهم را در پیش‌بینی فناوری به دست آورده است. در حقیقت برخی از روش‌های پیش‌بینی فناوری به همراه پیش‌بینی‌های دفاعی توسعه‌یافته است. در کشور فرانسه از پیش‌بینی فناوری به‌طور مؤثری در برنامه‌ریزی ملی استفاده شده و می‌شود. در این کشور، امروز استفاده از نتایج پیش‌بینی فناوری در راهبردهای توسعه و دیگر فعالیت‌های برنامه‌ریزی به یک اصل تبدیل شده است (بهرامی، ۱۳۷۵). در برخی از مراجع (ساده و همکاران، ۱۳۸۲) عنوان شده است که در برنامه‌های ملی آینده‌نگاری فناوری، از نظرات و آرای بیش از ده هزار نفر کارشناس و متخصص استفاده شده است و نتایج به‌طور مؤثری در جهت‌دهی فعالیت‌های پژوهشی و برنامه‌ریزی‌های ملی مورد استفاده قرار گرفته است. هم‌اکنون در بیشتر کشورهای اروپایی و به‌خصوص کشورهای عضو اتحادیه اروپا از پیش‌بینی فناوری در برنامه‌ریزی ملی استفاده می‌شود. در کشور ژاپن در سال ۱۹۷۰ اولین برنامه آینده‌نگاری در ۳۰ سال آینده در حوزه علم و فناوری آغاز شد و از آن تاریخ به بعد هر ۵

سال یکبار این برنامه انجام شده است. تاکنون دو سازمان علم و فناوری و موسسه سیاست‌گذاری علم و فناوری کشور ژاپن هفت برنامه آینده‌نگاری علم و فناوری در ۳۰ سال آینده را به انجام رسانده‌اند (تبرایی و همکاران، ۱۳۸۲). از نکات بسیار جالب اینکه در ارزیابی‌ها و بررسی‌های انجام‌شده در خصوص نتایج اولین برنامه آینده‌نگاری علم و فناوری ژاپن در سال ۱۹۷۱ مشخص شد که ۶۴ درصد موضوعات مطرح‌شده در اولین برنامه بعد از بیست سال تحقق پیدا کرده است. از دیگر کشورهای آسیایی که در طی دو دهه اخیر برنامه‌های موفقیت‌آمیزی در زمینه آینده‌نگاری علم و فناوری را به انجام رسانده‌اند می‌توان به کشورهای هندوستان، چین، اندونزی و کره جنوبی اشاره نمود (عباسپور ثانی، ۱۳۸۲).

### تجارت دریایی

مهم‌ترین برتری حمل‌ونقل دریایی نسبت به سایر موارد حمل‌ونقل، مقرون‌به‌صرفه بودن آن از نظر اقتصادی است. جامعه جهانی امروز به اقتصاد و تجارت وابسته است و تجارت جهانی نیز به حمل‌ونقل دریایی وابسته است. در واقع تنها حامی تجارت جهانی، حمل‌ونقل دریایی است. در سال ۲۰۱۷ میزان واردات و صادرات در دنیا نزدیک به ۱۸ تریلیون دلار بوده است که ۹۰ درصد آن توسط کشتی‌ها حمل شده است (WTO, 2018). این نوع حمل‌ونقل ارزان‌ترین روش حمل‌ونقل است. این روش حمل‌ونقل مناسب‌ترین روش حمل‌ونقل در صنایع سنگین است. میانگین عمر مفید یک کشتی بین ۱۵ تا ۲۰ سال است (صفرزاده و همکاران، ۱۳۸۲). امروزه راه‌های آبی باصرفه‌ترین راه انتقال کالا شناخته شده و از آنجا که وسایل حمل‌ونقل در راه‌های آبی از امکانات و ظرفیت بیشتری برخوردارند تسلط دولت‌ها بر راه‌های آبی نه تنها می‌تواند به‌عنوان اقتصادی‌ترین راهکار حمل‌ونقل کالا محسوب گردد بلکه در تحکیم اصول و مبانی استقلال اقتصادی و احیاناً سیادت و حفظ حقوق کشورها در دریا از موقعیت ویژه‌ای برخوردار شده است. به همین سبب اغلب کشورهای جهان که از امکانات طبیعی درزمینه دسترسی به دریاهای آزاد برخوردار بوده‌اند کم‌وبیش درصدد برآمدند که با تشکیل ناوگان دریایی، حداقل قسمتی از تجارت دریایی را به خود اختصاص دهند و با حمل کالا از طریق راه‌های آبی سهمی در جابجایی کالا داشته باشند. به همین دلیل است که کشتیرانی تجاری عمده‌ترین وسیله حمل‌ونقل کالا به شمار می‌آید. باگذشت زمان و پیشرفت فناوری، صنایع دریایی قوت



گرفته و در حال حاضر فعالیت‌های بیشتری را در برمی‌گیرد. کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما و تانکرهای بزرگ نفت‌کش، حوزه عملکرد دریایی را بیش‌ازپیش گسترش داده‌اند و همراه با این اقدامات بخش‌های دیگر دریایی نظیر فعالیت‌های ماهیگیری، شناسایی زیردریا، استفاده از انرژی آب و آشنایی بیشتر در خصوص اقیانوس‌ها عوامل تاز ه ای بر ای گسترش فعالیت‌های دریایی گردیده است. با گسترش فعالیت‌های گوناگون دریایی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورها، اهمیت حمل‌ونقل کالا توسط کشتی بیش‌ازپیش جلوه‌گر شده است به‌گونه‌ای که سهم عمده‌ای از ارزش‌افزوده بخش حمل‌ونقل متعلق به فعالیت‌های جابجایی کالا از طریق دریا است. امروزه ناوگان‌های قوی تجاری در بازرگانی جهانی اثری تعیین‌کننده داشته و می‌توانند در واردات و صادرات کشورها نقش مؤثری ایفا نمایند. حمل‌ونقل دریایی کالاها نقش کلیدی در تجارت خارجی به‌ویژه تجارت فراقاره‌ای جهان دارد. کشورهایی که به آبراه‌های بین‌المللی دسترسی دارند، بالقوه از مزیت نسبی برای تجارت و ترانزیت کالا برخوردار می‌باشند، اما بهره‌گیری از این برتری، نیازمند در اختیار داشتن ناوگان دریایی مناسب، مطمئن و منظم، تجهیزات بندری پیشرفته و حمل‌ونقل زمینی (با جاده یا راه‌آهن) سریع و منظم است. اگر سرمایه‌گذاری مناسب برای تأمین سیستم حمل‌ونقل چندوجهی در اختیار باشد و تنش‌های سیاسی مانع از جریان کالا از بنادر به مقصد نشوند، حمل‌ونقل دریایی که برای گسترش تجارت خارجی و ترانزیت (عبور) کالا مورد استفاده قرار خواهد گرفت نه تنها به تسریع رشد اقتصاد ملی و منطقه‌ای کمک بسزایی خواهد نمود، بلکه درآمدهای ارزی و اشتغال مطلوبی را برای نیروی انسانی با مهارت‌های گوناگون فراهم خواهد ساخت. در دو دهه اخیر، حمل‌ونقل دریایی کالا رونق بسیاری داشته است. هم‌زمان با جابجایی، حمل‌ونقل کانتینری بر روی دریا، جاده‌ها و خطوط آهن جایگاه خود را گشوده و بخش اعظم بار مورد انتقال در شبکه را به خود اختصاص داده است. کشور جمهوری اسلامی ایران با داشتن دسترسی به دریای خزر و کشورهای ساحلی آن و نیز در جنوب به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، از برتری نسبی بالقوه‌ای برای توسعه صنعت حمل‌ونقل چندوجهی برخوردار است، اما با وجود گسترش ناوگان خود، هنوز سهم شایسته‌ای در حمل‌ونقل دریایی جهان و نقل و انتقالات بار در سطح بین‌المللی ندارد (صفرزاده و همکاران، ۱۳۸۲).

### پیشینه پژوهش

در میان مطالعات کتابخانه‌ای انجام‌شده در پژوهش‌های انجام‌شده، پژوهشی که به‌طور مستقیم و کامل هم‌راستا با موضوع تحقیق حاضر باشد یافت نگردید ولیکن موضوعاتی که به‌نوعی در راستای تحقیق بوده و نتایج حاصله در پیشبرد این پژوهش مؤثر است به‌طور خلاصه در این قسمت آورده شده است:

بیتمن و همکاران (۲۰۱۷) در مقاله‌ای تحت عنوان "چالش‌های جدید امنیت دریایی در اقیانوس هند از دیدگاه استرالیا" به مطالعه جامع شرایط ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی حاکم بر منطقه اقیانوس هند پرداخته و به این نتیجه رسیده است که درگذشته امنیت منطقه تحت تأثیر رقابت‌های ژئواستراتژیکی آمریکا و اتحاد جماهیر شوروی، حمله روسیه به افغانستان، جنگ ایران و عراق و ... بوده و امروزه عمده‌ترین تهدیدات امنیت دریایی اقیانوس هند مربوط به ناآرامی‌های داخلی در برخی کشورهای منطقه، حملات هوایی در سال‌های اخیر، تروریسم و دزدان دریایی می‌باشد.

فرنس و همکاران (۲۰۱۴) در مقاله‌ای تحت عنوان "ژئوپلیتیک و امنیت دریایی در اقیانوس هند، نقش اتحادیه اروپا چیست؟" به مطالعه منابع تهدید آفرین برای امنیت دریایی در اقیانوس هند پرداخته و منشأ این تهدیدات را به دودسته کلی تقسیم کرده است. دسته اول مربوط به تهدیداتی است که از بی‌ثباتی و ضعف قدرت در کشورهای منطقه نشأت می‌گیرد و شامل جنگ، تروریسم و ... می‌شود. دسته دوم مربوط به شکل نوینی از تهدیدات امنیتی است که درگذشته وجود نداشته است. نظیر قاچاق انسان، مواد مخدر، اسلحه و حملات سایبری.

آدیتی (۲۰۱۴) در مقاله‌ای تحت عنوان "تهدیدات جدید منطقه اقیانوس هند" به بررسی تهدیدات جدید این منطقه پرداخته و پیشنهادهایی در راستای مقابله با این تهدیدات داده است. از نظر این محقق، تهدیدات جدید اقیانوس هند شامل دزدی دریایی، تغییرات آب و هوایی، ماهی‌گیری غیرقانونی، مهاجرت غیرقانونی و قاچاق اسلحه و مواد مخدر است.

مؤسسه تحقیقاتی مشترک استرالیا و هندوستان (۲۰۱۳) در کتابی تحت عنوان "منطقه اقیانوس هند: امنیت، ثبات و پایداری در قرن ۲۱" به بررسی نقش بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای در اقیانوس هند پرداخته و مهم‌ترین عوامل ایجاد بی‌ثباتی

منطقه را قدرت‌طلبی و رقابت بازیگران فرا منطقه‌ای و ضعف قدرت در کشورهای منطقه اقیانوس هند معرفی می‌کند. به‌گونه‌ای که بازیگران فرا منطقه‌ای با شکل دادن به یک بازی قدرت در اقیانوس هند سعی در کنترل منطقه در راستای اهداف تجاری و نظامی خود داشته و به همین دلیل به دنبال ضعیف ساختن کشورهای منطقه و ایجاد یک قدرت دست‌نشانده در منطقه هستند. این کنش قدرت‌های فرا منطقه‌ای موجب خارج شدن کنترل منطقه از دست کشورهای منطقه‌ای شده و ناامنی تجارت دریایی برای این کشورها را به دنبال دارد.

لیذر (۲۰۱۲)، در مقاله‌ای تحت عنوان "امنیت مرز و امنیت دریایی: چالش‌های امنیت جهانی با تأکید بر امنیت مرز و امنیت دریایی" به بررسی چالش‌های نوین در امنیت دریایی پرداخته و حملات سایبری را مهم‌ترین و جدیدترین نوع تهدیدات امنیت دریایی می‌داند. چراکه این‌گونه حملات می‌تواند در زمانی بسیار کوتاه، سامانه‌های امنیتی و مدیریتی منطقه را مختل کرده و آسیب‌ها و خسارات بالایی به بار آورد. محقق در پژوهش خود ضمن اشاره به اهمیت انواع تهدیدات امنیت دریایی نظیر دزد دریایی، تروریسم و ... که از گذشته تا به حال وجود داشته و دارد، توجه به تهدید حملات و خرابکاری‌های سایبری در امنیت دریایی را ضروری می‌داند. چراکه این حملات غیر مرتبط با سازمان‌های تروریستی، رو به افزایش است و در آینده کشورها را با مشکلات پیچیده و شدیدی مواجه می‌سازد.

نامدار (۱۳۹۳)، در مقاله‌ای تحت عنوان "تجارت دریایی ایران و هند در حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند بر پایه متون و داده‌های باستان‌شناسی از آغاز تا قرون میانی اسلامی" به مطالعه این موضوع پرداخته و بیان می‌دارد که اقیانوس هند به سبب موقعیت طبیعی جغرافیایی و ارتباطی ویژه‌ای که دارد همواره مورد توجه دولت‌ها و قدرت‌های بزرگ و کوچک در طول تاریخ بوده است؛ اما شواهد فراوانی وجود دارد که نشان می‌دهد که در دوران آغاز تاریخی و پیش از آن که جوامع به صورت گسترده دچار پیچیدگی تمدن‌ها شوند فعالیت‌های بازرگانی در حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند وجود داشته است قدرت و ثروتی که تجارت دریایی نصیب دولت‌ها و ساحل‌نشینان می‌کرد سبب شد بازرگانی در این حوزه رونق بگیرد و بی‌وقفه ادامه یابد. در آن زمان تجارت دریایی در این

منطقه در مقایسه با زمان حال، بسیار محدود بوده است. با این حال، حضور دزدان دریایی و بلابای طبیعی دریا مهم‌ترین تهدیدات امنیت تجارت دریایی بوده است. پیشگاهی فرد و خانیها (۱۳۸۹)، در مقاله‌ای تحت عنوان "جایگاه اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیک آن در فرایند جهانی‌شدن" به بررسی و مطالعه ویژگی‌هایی از تنگه‌های اقیانوس هند پرداخته‌اند که موجب اهمیت جهانی این تنگه‌ها شده است. این پژوهش ضمن مطالعات خود دریافته است که برخی ویژگی‌ها و قابلیت‌های تنگه‌های اقیانوس هند از جمله نقش‌آفرینی اقتصادی این تنگه‌ها، موجب تبدیل منطقه اقیانوس هند به کانون محاسبات استراتژیک و ژئواستراتژیک قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای شده است. وجود دو عامل اقتصادی (تجارت و انرژی) و نظامی در منطقه اقیانوس هند و اهمیت آن برای قدرت‌های جهان موجب شکل‌گیری الگویی از رقابت میان قدرت‌ها گردیده و این مسئله و نقش‌آفرینی‌های قدرت‌طلبانه بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای موجب بروز تهدیداتی علیه امنیت تجارت دریایی در اقیانوس هند گردیده است.

حسینی (۱۳۸۸)، در مقاله‌ای تحت عنوان "اقیانوس هند، ابر منطقه جدید ژئواستراتژیک" نقش دکترین‌های نظری مختلف در طول تاریخ بر تغییرات اقیانوس هند را بررسی کرده و مهم‌ترین تهدیدات امنیتی منطقه را حاصل قدرت‌طلبی ابرقدرت‌های جهانی نظیر آمریکا، اتحادیه اروپا و روسیه می‌داند. علاوه بر این، ناآرامی و بی‌ثباتی سیاسی موجود در میان کشورهای منطقه اقیانوس هند را در پیدایش این تهدیدات مؤثر می‌داند و معتقد است که کشورهای حاشیه اقیانوس هند باید به درک تازه‌ای از جایگاه و اهمیت جهانی این منطقه دست یابند تا بتوانند در عرصه رقابت دولت‌های فرا منطقه‌ای دخالت کرده و نقش پررنگ‌تری ایفا کنند و با مدیریت مشارکتی با دولت‌های منطقه‌ای، اثرگذاری بازیگران فرا منطقه‌ای را کاهش دهند.

طبق بررسی‌ها و مطالعات پیشینه تحقیقات انجام‌شده در این زمینه، مواردی به‌عنوان تهدیدهای امنیت دریایی در منطقه اقیانوس هند شناسایی شده‌اند. منابع این تهدیدها در دودسته اصلی قابل تقسیم است. دسته اول عبارت‌اند از:

۱. تهدید درگیری‌ها و ناآرامی‌های داخلی در برخی کشورهای ساحلی و حتی دور از ساحل در منطقه اقیانوس هند که احتمال بروز جنگ را قوی کرده و همچنین، حمله‌های هوایی که در سال‌های اخیر علیه برخی کشورها در منطقه انجام شده است؛

۲. حملات تروریستی علیه نقاط حساس و آسیب‌پذیر منطقه اقیانوس هند به‌ویژه تأسیسات نفت و گاز دریایی و سایر تأسیسات و ساخت‌وسازهای معدنی؛

۳. تهدیدهای امنیتی نوین (غیر سنتی)، از جمله قاچان انسان، اسلحه و مواد مخدر، ماهیگیری و بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا و بالای طبیعی دریایی.

دسته دوم از منابع تهدید امنیت دریایی در اقیانوس هند مربوط به ظهور و افزایش قدرت‌های دریایی جدید در این منطقه می‌شود که شامل مواردی چون حضور و استقرار نیروهای دریایی کشورهای عضو اتحادیه اروپا در منطقه اقیانوس هند و احداث پایگاه‌های نظامی متعدد در این منطقه می‌باشد.

### روش‌شناسی پژوهش

روش‌های مختلفی برای مطالعه آینده و آینده‌پژوهی وجود دارد. این روش‌ها نوعاً برآمده از علوم مدیریتی هستند و لذا ابزاری سودمند و راهبردی برای هدایت و راهبری رویدادها و روندهای کسب‌وکار به سمت آینده مطلوب به شمار می‌روند. رایج‌ترین رویکرد آینده‌پژوهی اجرای پیمایش دلفی به همراه سمینارها و پنل‌های تخصصی است. روش دلفی در میان تعداد زیادی از متخصصان با زمینه‌های مختلف (دانشمندان، مأموران دولتی، امور نظامی، تجار و کسبه، ...) اجرا می‌شود (Landeta, 2006).

روش دلفی رویکردی مبتنی بر هوش جمعی و روشی برای یافتن بهترین پاسخ‌ها است که به‌عنوان یکی از روش‌های قابل‌اتکا و معتبر آینده‌پژوهی شناخته شده است، تکنیکی که راهگشای بسیاری از دغدغه‌های آتی است. روش دلفی مبتنی بر هوش جمعی و طوفان فکری و در واقع اجماع صاحب‌نظران روی مسئله‌ای خاص است که از آن می‌توان برای دستیابی به بهترین گزینه محتمل بهره برد (Kenna, 2002). فن دلفی یکی از روش‌های مورد استفاده در آینده‌نگاری است که برای به دست آوردن تصویر کلی از تحولاتی که در زمینه خاصی از علوم در حال رخ دادن است بهره‌برداری می‌شود و از فنون مشهور توافق‌یابی است که به‌منظور حصول توافق جمعی درباره یک موضوع یا حیطه معین، از طریق گردآوری سامانمند نظریات و عقاید گروهی از کارشناسان به‌طور مستقل و بدون ذکر نام آنان با استفاده از یکسری پرسشنامه مورد استفاده قرار می‌گیرد (اسلاتر، ۱۳۹۰).

از آنجاکه روش دلفی با مشارکت افرادی انجام می‌گیرد که در موضوع پژوهش دارای دانش تخصصی هستند؛ لذا گزینش اعضای واجد شرایط برای جمع موردنظر که به آن پانل دلفی گفته می‌شود از مهم‌ترین مراحل این روش به حساب می‌آید.

این تحقیق بر مبنای دستاورد یا نتیجه از نوع کاربردی است و بر مبنای هدف از نوع اکتشافی و بر مبنای نوع داده‌های مورد استفاده از نوع کمی است که گردآوری داده‌ها به وسیله فن دلفی و پرسشنامه صورت گرفته است. در کسب نظر از خبرگان معمولاً یک مقیاس پاسخ درجه‌ای (مثل طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت) برای رتبه‌بندی به کار می‌رود و از پاسخ‌دهندگان خواسته می‌شود که در صورت لزوم به فهرست عرضه‌شده مواردی اضافه کنند. ابزار و روش جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش شامل مطالعات کتابخانه‌ای و استفاده از کتب و نشریات، جستجو در پایگاه‌های اینترنتی و فیش‌برداری از مقالات و منابع مختلف فارسی و لاتین، انجام مصاحبه‌های اکتشافی اولیه با تعدادی از نخبگان کشور در خصوص تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند به وسیله پرسشنامه در دوره‌های (۳+۱) گانه دلفی می‌باشد. در این تحقیق روایی محتوا همان نظرات متخصصان است که با سؤالات بسته و باز طی سه مرحله دلفی دریافت و اعمال شده و در مورد روایی سازه نیز انجام آزمایشی پرسشنامه قابل ذکر می‌باشد. در خصوص پایایی یا قابلیت اعتماد ابزار از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است که ضرایب در جدول ذیل ارائه گردیده است.

جدول (۱) مقادیر ضریب کرونباخ در مورد پایایی ابزار پژوهش

تعداد سؤال	ضریب پایایی
۲۸	۰/۸۰۳

در این پژوهش برای تعیین میزان اتفاق نظر میان اعضای پانل، از ضریب هم‌مانگی کندانال استفاده شده است. اعضای پانل شامل ۲۰ نفر از خبرگان دانشگاهی و حرفه‌ای هستند که با توجه به سطح تحصیلات آشنایی با روش تحقیق سوابق پژوهشی و برخورداری از تجربه در دانشگاه انتخاب شده‌اند. در حدود ۲۰ درصد از خبرگان دانشگاهی دانشیار به بالا و ۶۰ درصد نیز استادیار بوده‌اند. بیش از ۹۰ درصد خبرگان حرفه‌ای دارای مدرک کارشناسی ارشد به بالا بوده‌اند.

نمونه‌گیری به شکل غیر احتمالی و قصدی (سرمد و همکاران، ۱۳۸۴) انجام شده که باهدف مطالعه سازگاری دارد. ارائه و دریافت پرسشنامه و توجیه خبرگان در خصوص سؤالات و اهداف مطالعه عمدتاً به صورت حضوری بوده؛ در مجموع ۲۲ نفر انتخاب گردیدند

که در هر سه دور ۲۰ پرسشنامه قابل استفاده دریافت شد و از بررسی آن، ۲۸ مورد به عنوان تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند مؤثر بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران شناسایی گردید.

بعد از شناسایی مؤلفه‌ها و شاخص‌های تأثیرگذار بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران، پرسشنامه‌ای طراحی شد که تأثیر هر کدام از آن‌ها را بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران سنجیده شود. در ابتدا روایی پرسشنامه به تأیید چند نفر از اساتید رسید، سپس پرسشنامه بین جامعه نمونه پخش شد. جامعه آماری شامل کارشناسان دریایی، بندری، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط کشتیرانی، ذینفعان بندر، کارشناسان وزارت راه و شهرسازی و اساتید دانشگاهی بودند. از آنجاکه تعداد جامعه آماری زیاد بود، جامعه نمونه نامحدود در نظر گرفته شد و با استفاده از جدول کرجسی و مورگان، حجم نمونه ۳۸۴ نفر تعیین شد. سپس پرسشنامه‌ها به صورت تصادفی بین افراد نمونه پخش شد و ۳۷۶ پرسشنامه صحیح به محقق بازگردانده شد.

### یافته‌های پژوهش

در این پژوهش، پیرامون احصاء مؤلفه‌های مربوط به ابعاد مؤثر آینده پژوهی، روش دلفی در سه دور به انجام رسید که نتایج به دست آمده به صورت خلاصه در جدول (۲) بیان شده است.

جدول (۲) مؤلفه‌های مربوط به هریک از ابعاد مؤثر بر آینده تجارت دریایی ج.ا.ایران

مؤلفه‌ها	کندال دور اول	کندال دور دوم	کندال دور سوم
قدرت‌طلبی کشورهای منطقه	۰,۷۹	۰,۷۹	۰,۸۲
رقابت اقتصادی شدید بین کشورهای منطقه	۰,۷۰	۰,۷۱	۰,۸۰
یار شدن کشورهای منطقه با ابرقدرت‌های جهانی	دور سوم	دور سوم	۰,۷۸
عدم اتحاد میان کشورهای منطقه	۰,۶۶	۰,۶۶	۰,۷۴
ایجاد ناامنی	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۷۶۲
ضعف سیاسی و خلأ قدرت در برخی کشورهای منطقه	۰,۷	۰,۷۱	۰,۷۵
حضور نظامی قدرت‌های درجه ۱ جهانی در منطقه	دور دوم	۰,۷۵	۰,۷۹
قدرت‌طلبی کشورهای فرا منطقه‌ای	دور دوم	۰,۷۰	۰,۷۵
تلاش قدرت‌های درجه ۱ جهانی برای سیادت بر منابع انرژی جهانی در منطقه	دور دوم	۰,۷۴	۰,۷۸
دخالت قدرت‌های جهانی در روابط میان کشورهای منطقه	دور دوم	۰,۷۰	۰,۷۲
یارگیری قدرت‌های فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه	۰,۶۹	۰,۷۲	۰,۷۳
تفرقه‌افکنی کشورهای فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه	۰,۸	۰,۸۱	۰,۸۲
تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای کسب سیادت بر شاهراه‌های تجارت دریایی	۰,۸۲	۰,۸۲	۰,۸۶
تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای ایجاد خلأ قدرت سیاسی و امنیتی در کشورهای منطقه	۰,۶۷۵	۰,۶۸	۰,۷۱
ناتوانی حکومت‌های منطقه در تأمین امنیت داخلی	دور دوم	۰,۸۰	۰,۸۰
شورش و انقلاب در برخی کشورهای منطقه	دور دوم	۰,۷۲	۰,۷۴
وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه	۰,۷۳	۰,۷۵	۰,۷۸
وجود حکومت‌های دست‌نشانده در منطقه	۰,۷۵	۰,۷۶	۰,۷۷
جنگ میان کشورهای منطقه	۰,۸	۰,۸۶	۰,۸۷
جنگ داخلی در برخی کشورهای منطقه	۰,۸۲	۰,۸۴	۰,۸۶
حضور تروریسم در برخی کشورهای منطقه	۰,۷۸	۰,۷۸	۰,۷۸
حملات تروریستی به تنگه‌ها و کانال‌ها	۰,۶۴	۰,۶۹	۰,۷۸
حملات تروریستی به کشتی‌ها	۰,۷۱	۰,۷۵	۰,۷۵
قاچاق انسان	۰,۶۴	۰,۷۰	۰,۷۶
قاچاق اسلحه	۰,۸۶	۰,۸۷	۰,۸۷
قاچاق مواد مخدر	۰,۷۹	۰,۸	۰,۸۱
بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا	۰,۸	۰,۸۴	۰,۸۷
جریانات جوی و طوفان‌های دریایی	۰,۷۱	۰,۷۴	۰,۷۵



برای تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه ابتدا با آزمون کولموگروف-اسمیرنوف، نرمال بودن داده‌ها بررسی شد که به شرح ذیل می‌باشد:

جدول (۳) نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف

نتیجه آزمون	p-value	آزمون Z	متغیرها
نرمال	۰,۶۳۰	۰,۰۳۸	قدرت طلبی کشورهای منطقه
نرمال	۰,۷۰۰	۰,۰۷۷	رقابت اقتصادی شدید بین کشورهای منطقه
نرمال	۰,۵۰۹	۰,۰۲۹	یار شدن کشورهای منطقه با ابرقدرت‌های جهانی
نرمال	۰,۵۶۱	۰,۰۲۵	عدم اتحاد میان کشورهای منطقه
نرمال	۰,۶۲۴	۰,۰۲۰	ایجاد ناامنی
نرمال	۰,۸۰۲	۰,۰۵۱	ضعف سیاسی و خلأ قدرت در برخی کشورهای منطقه
نرمال	۰,۵۱۶	۰,۰۳۶	حضور نظامی قدرت‌های درجه ۱ جهانی در منطقه
نرمال	۰,۵۷۰	۰,۰۹۴	قدرت طلبی کشورهای فرا منطقه‌ای
نرمال	۰,۷۳۰	۰,۰۵۵	تلاش قدرت‌های درجه ۱ جهانی برای سیادت بر منابع انرژی جهانی در منطقه
نرمال	۰,۷۰۹	۰,۰۵۴	دخالت قدرت‌های جهانی در روابط میان کشورهای منطقه
نرمال	۰,۷۷۸	۰,۰۸۷	یارگیری قدرت‌های فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه
نرمال	۰,۵۶۳	۰,۰۹۳	تفرقه‌افکنی کشورهای فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه
نرمال	۰,۸۰۴	۰,۰۱۵	تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای کسب سیادت بر شاهراه‌های تجارت دریایی
نرمال	۰,۶۱۳	۰,۰۶۴	تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای ایجاد خلأ قدرت سیاسی و امنیتی در کشورهای منطقه
نرمال	۰,۵۳۹	۰,۰۳۳	ناتوانی حکومت‌های منطقه در تأمین امنیت داخلی
نرمال	۰,۶۱۴	۰,۰۳۲	شورش و انقلاب در برخی کشورهای منطقه
نرمال	۰,۷۰۵	۰,۰۲۰	وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه
نرمال	۰,۸۵۰	۰,۰۰۲	وجود حکومت‌های دست‌نشانده در منطقه
نرمال	۰,۷۱۴	۰,۰۳۱	جنگ میان کشورهای منطقه
نرمال	۰,۵۴۰	۰,۰۶۹	جنگ داخلی در برخی کشورهای منطقه
نرمال	۰,۵۰۵	۰,۰۴۸	حضور تروریسم در برخی کشورهای منطقه
نرمال	۰,۷۲۳	۰,۰۲۴	حملات تروریستی به تنگه‌ها و کانال‌ها
نرمال	۰,۵۶۰	۰,۰۰۷	حملات تروریستی به کشتی‌ها
نرمال	۰,۵۰۷	۰,۰۳۰	قاچاق انسان
نرمال	۰,۶۰۰	۰,۰۱۱	قاچاق اسلحه
نرمال	۰,۷۴۴	۰,۰۶۶	قاچاق مواد مخدر

نرمال	۰,۵۹۱	۰,۰۶۹	بهره برداری غیرقانونی از منابع دریا
نرمال	۰,۸۱۶	۰,۰۱۵	جریانات جوی و طوفان‌های دریایی
نرمال	۰,۵۲۶	۰,۰۳۴	آینده تجارت دریایی

با توجه به اینکه در تمام متغیرهای تحقیق مقدار P-Value از سطح معناداری (۰,۰۵) بیشتر می‌باشد، نتیجه می‌گیریم که متغیرها نرمال هستند. سپس با استفاده از آزمون واریانس یک طرفه، رابطه معناداری بین متغیرهای وابسته و مستقل تحقیق بررسی شد.

#### جدول (۴) نتایج آزمون واریانس یک طرفه

متغیرها	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	آزمون F	سطح معناداری
قدرت طلبی کشورهای منطقه	۱۹۱,۰۶۰	۶۲	۳,۰۸۲	۶,۹۱۰	۰,۰۰۰
رقابت اقتصادی شدید بین کشورهای منطقه	۱۲۴,۳۷۳	۶۲	۲,۰۰۶	۱۷,۶۰۲	۰,۰۰۰
بار شدن کشورهای منطقه با ابرقدرت‌های جهانی	۱۷۱,۸۱۰	۶۲	۲,۷۷۱	۱۰,۵۱۶	۰,۰۰۰
عدم اتحاد میان کشورهای منطقه	۱۴۳,۵۶۰	۶۲	۲,۳۱۵	۴۸,۹۵۶	۰,۰۰۰
ایجاد ناامنی	۱۲۸,۸۹۰	۶۲	۲,۰۷۹	۱۱,۸۳۴	۰,۰۰۰
ضعف سیاسی و خلأ قدرت در برخی کشورهای منطقه	۱۴۸,۷۵۰	۶۲	۲,۳۹۹	۷۱,۰۱۶	۰,۰۰۰
حضور نظامی قدرت‌های درجه ۱ جهانی در منطقه	۱۴۴,۲۱۰	۶۲	۲,۳۲۶	۱۵,۶۴۷	۰,۰۰۰
قدرت طلبی کشورهای فرا منطقه‌ای	۱۲۱,۱۹۰	۶۲	۱,۹۵۵	۷۲,۳۲۳	۰,۰۰۰
تلاش قدرت‌های درجه ۱ جهانی برای سیادت بر منابع انرژی جهانی در منطقه	۹۲,۹۱۰	۶۲	۱,۴۹۹	۲۱,۱۹۰	۰,۰۰۰
دخالت قدرت‌های جهانی در روابط میان کشورهای منطقه	۹۴,۶۹۳	۶۲	۱,۵۲۷	۲۱,۱۹۱	۰,۰۰۰
یارگیری قدرت‌های فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه	۱۴۲,۸۱۰	۶۲	۲,۳۰۳	۶,۸۱۸	۰,۰۰۰
تفرقه‌افکنی کشورهای فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه	۱۶۱,۸۹۰	۶۲	۲,۶۱۱	۶۴,۴۰۸	۰,۰۰۰
تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای کسب سیادت بر شاهراه‌های تجارت دریایی	۱۶۳,۰۹۰	۶۲	۲,۶۳۰	۶۴,۸۸۵	۰,۰۰۰
تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای ایجاد خلأ قدرت سیاسی و امنیتی در کشورها	۱۷۸,۷۵۰	۶۲	۲,۸۸۳	۵۳,۳۳۷	۰,۰۰۰

۰,۰۰۰	۱۰,۶۰۳	۲,۵۷۹	۶۲	۱۵۹,۹۱۰	ناتوانی حکومت‌های منطقه در تأمین امنیت داخلی
۰,۰۰۰	۱۰,۲۵۵	۲,۶۳۳	۶۲	۱۶۳,۲۵۰	شورش و انقلاب در برخی کشورهای منطقه
۰,۰۰۰	۵۱,۵۳۷	۲,۰۸۹	۶۲	۱۲۹,۵۴۰	وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه
۰,۰۰۰	۱۳,۱۸۴	۲,۹۴۰	۶۲	۱۸۲,۲۶۰	وجود حکومت‌های دست‌نشانده در منطقه
۰,۰۰۰	۵۶,۲۷۳	۳,۰۴۲	۶۲	۱۸۸,۵۹۰	جنگ میان کشورهای منطقه
۰,۰۰۰	۱۰,۶۸۳	۲,۵۱۷	۶۲	۱۵۶,۰۳۳	جنگ داخلی در برخی کشورهای منطقه
۰,۰۰۰	۱۲,۶۰۹	۱,۹۶۰	۶۲	۱۲۱,۴۹۰	حضور تروریسم در برخی کشورهای منطقه
۰,۰۰۰	۴۸,۹۵۹	۱,۹۸۵	۶۲	۱۲۳,۰۶۰	حملات تروریستی به تنگه‌ها و کانال‌ها
۰,۰۰۰	۴۲,۴۴۷	۱,۷۲۱	۶۲	۱۰۶,۶۹۰	حملات تروریستی به کشتی‌ها
۰,۰۰۰	۱۷,۴۲۹	۲,۶۶۹	۶۲	۱۶۵,۴۹۳	قاچاق انسان
۰,۰۰۰	۱۶,۴۹۰	۲,۶۷۴	۶۲	۱۶۵,۷۹۰	قاچاق اسلحه
۰,۰۰۰	۴۲,۸۷۵	۲,۸۹۷	۶۲	۱۷۹,۶۱۰	قاچاق مواد مخدر
۰,۰۰۰	۲۰,۰۶۳	۲,۵۷۶	۶۲	۱۵۹,۶۹۰	بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا
۰,۰۰۰	۱۵,۴۵۰	۱,۸۷۹	۶۲	۱۱۶,۵۰۰	جریانات جوی و طوفان‌های دریایی

نتایج حاصل از آزمون واریانس در جدول فوق نشان می‌دهد که میان همه متغیرها با آینده تجارت دریایی در شمال اقیانوس هند رابطه معناداری وجود دارد سپس در ادامه با انجام آزمون رگرسیون تک متغیره مشخص می‌کنیم که هر یک از متغیرهای مؤثر بر امنیت تجارت دریایی در شمال اقیانوس هند از چه درجه و رتبه‌ای برخوردارند.

جدول (۵) نتایج آزمون رگرسیون تک متغیره

متغیر	ضریب همبستگی (R)	ضریب تعیین (R Square)	ضریب تعیین تعدیل شده	شاخص خطای معیار تخمین
قدرت طلبی کشورهای منطقه	۰,۸۲۹	۰,۶۸۶	۰,۶۸۳	۱۸,۵۸۸۶۶
رقابت اقتصادی شدید بین کشورهای منطقه	۰,۸۶۷	۰,۷۵۱	۰,۷۴۹	۱۶,۵۵۸۵۷
یار شدن کشورهای منطقه با ابرقدرت‌های جهانی	۰,۹۱۹	۰,۸۴۴	۰,۸۴۲	۱۳,۱۱۸۸۸
عدم اتحاد میان کشورهای منطقه	۰,۹۳۸	۰,۸۸۱	۰,۸۷۹	۱۱,۴۷۲۱۸
ایجاد نامنی	۰,۸۹۰	۰,۷۹۲	۰,۷۹۰	۱۵,۱۲۵۱۰

۹,۸۳۶۳۴	۰,۹۱۱	۰,۹۱۲	۰,۹۵۵	ضعف سیاسی و خلأ قدرت در برخی کشورهای منطقه
۱۱,۶۷۹۸۵	۰,۸۷۵	۰,۸۷۶	۰,۹۳۶	حضور نظامی قدرت‌های درجه ۱ جهانی در منطقه
۱۰,۴۹۴۲۳	۰,۸۹۹	۰,۹۰۰	۰,۹۴۹	قدرت‌طلبی کشورهای فرا منطقه‌ای
۱۲,۹۴۵۸۸	۰,۸۴۶	۰,۸۴۸	۰,۹۲۱	تلاش قدرت‌های درجه ۱ جهانی برای سیادت بر منابع انرژی جهانی در منطقه
۱۱,۶۰۲۹۸	۰,۸۷۷	۰,۸۷۸	۰,۹۳۷	دخالت قدرت‌های جهانی در روابط میان کشورهای منطقه
۱۸,۸۷۱۰۰	۰,۶۷۴	۰,۶۷۷	۰,۸۲۳	یارگیری قدرت‌های فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه
۱۱,۴۷۱۷۲	۰,۸۷۹	۰,۸۸۱	۰,۹۳۸	تفرقه‌افکنی کشورهای فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه
۱۱,۰۱۱۱۹	۰,۸۸۹	۰,۸۹۰	۰,۹۴۳	تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای کسب سیادت بر شاهراه‌های تجارت دریایی
۱۰,۸۶۴۳۳	۰,۸۹۲	۰,۸۹۳	۰,۹۴۵	تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای ایجاد خلأ قدرت سیاسی و امنیتی در کشورهای منطقه
۱۱,۹۰۶۲۱	۰,۸۷۰	۰,۸۷۱	۰,۹۳۳	ناتوانی حکومت‌های منطقه در تأمین امنیت داخلی
۱۶,۴۵۴۲۴	۰,۷۵۲	۰,۷۵۴	۰,۸۹۶	شورش و انقلاب در برخی کشورهای منطقه
۹,۲۴۳۹۰	۰,۹۲۲	۰,۹۲۲	۰,۹۶۰	وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه
۱۱,۶۸۹۵۵	۰,۸۷۵	۰,۸۷۶	۰,۹۳۶	وجود حکومت‌های دست‌نشانده در منطقه
۱۱,۴۴۱۳۴	۰,۸۸۰	۰,۸۸۱	۰,۹۳۹	جنگ میان کشورهای منطقه
۱۴,۶۵۴۱۳	۰,۸۰۳	۰,۸۰۵	۰,۸۹۷	جنگ داخلی در برخی کشورهای منطقه
۱۳,۶۵۹۱۹	۰,۸۲۹	۰,۸۳۱	۰,۹۱۱	حضور تروریسم در برخی کشورهای منطقه
۱۰,۱۴۸۷۱	۰,۹۰۶	۰,۹۰۷	۰,۹۵۲	حملات تروریستی به تنگه‌ها و کانال‌ها

۱۵,۱۳۳۴۸	۰,۷۹۰	۰,۷۹۲	۰,۸۹۰	حملات تروریستی به کشتی‌ها
۱۰,۱۹۴۷۱	۰,۸۰۵	۰,۸۰۶	۰,۹۵۲	قاچاق انسان
۹,۷۴۸۶۸	۰,۸۱۳	۰,۸۱۴	۰,۹۵۶	قاچاق اسلحه
۹,۰۴۷۹۷	۰,۸۲۵	۰,۸۲۶	۰,۹۶۲	قاچاق مواد مخدر
۱۰,۶۴۴۴۹	۰,۸۹۶	۰,۸۹۷	۰,۹۴۷	بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا
۱۳,۶۸۱۸۶	۰,۸۲۸	۰,۸۳۰	۰,۹۱۱	جریان‌ات جوی و طوفان‌های دریایی

بر اساس اطلاعات به‌دست‌آمده از پرسشنامه‌ها، قدرت اثرگذاری هر یک از تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند بر آینده تجارت دریایی به‌صورت زیر مشخص شد.

جدول (۶) درجه اهمیت و قدرت اثرگذاری تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند

درجه اهمیت	متغیر	قدرت اثرگذاری (درصد)
۱	وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه	۹۲,۲
۲	ضعف سیاسی و خلأ قدرت در برخی کشورهای منطقه	۹۱,۲
۳	حملات تروریستی به تنگه‌ها و کانال‌ها	۹۰,۷
۳	قدرت‌طلبی کشورهای فرا منطقه‌ای	۹۰
۴	بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا	۸۹,۷
۵	تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای ایجاد خلأ قدرت سیاسی و امنیتی در کشورهای منطقه	۸۹,۳
۶	تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای کسب سیادت بر شاهراه‌های تجارت دریایی	۸۹
۷	عدم اتحاد میان کشورهای منطقه	۸۸,۱
۸	تفرقه‌افکنی کشورهای فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه	۸۸,۱
۸	جنگ میان کشورهای منطقه	۸۸,۱
۸	دخالت قدرت‌های جهانی در روابط میان کشورهای منطقه	۸۷,۸
۹	حضور نظامی قدرت‌های درجه ۱ جهانی در منطقه	۸۷,۶
۱۰	وجود حکومت‌های دست‌نشانده در منطقه	۸۷,۶
۱۰	ناتوانی حکومت‌های منطقه در تأمین امنیت داخلی	۸۷,۱
۱۱	تلاش قدرت‌های درجه ۱ جهانی برای سیادت بر منابع انرژی جهانی در منطقه	۸۴,۸
۱۲	یار شدن کشورهای منطقه با ابرقدرت‌های جهانی	۸۴,۴
۱۳	حضور تروریسم در برخی کشورهای منطقه	۸۳,۱
۱۴	جریان‌ات جوی و طوفان‌های دریایی	۸۳
۱۵	قاچاق مواد مخدر	۸۲,۶

۸۱,۴	قاچاق اسلحه	۱۶
۸۰,۶	قاچاق انسان	۱۷
۸۰,۵	جنگ داخلی در برخی کشورهای منطقه	۱۸
۷۹,۲	ایجاد ناامنی	۱۹
۷۹,۲	حملات تروریستی به کشتی‌ها	۲۰
۷۵,۴	شورش و انقلاب در برخی کشورهای منطقه	۲۰
۷۵,۱	رقابت اقتصادی شدید بین کشورهای منطقه	۲۱
۶۸,۶	قدرت‌طلبی کشورهای منطقه	۲۲
۶۷,۷	یارگیری قدرت‌های فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه	۲۳

### نتیجه‌گیری و پیشنهادها

طبق نتایج حاصل از آزمون رگرسیون در جدول (۶)، میزان اثرگذاری هر یک از تهدیدات امنیتی مورد مطالعه بر امنیت تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران متفاوت بوده و به‌قرار زیر است:

قدرت‌طلبی کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۶۸,۶ درصدی، رقابت اقتصادی شدید بین کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۷۵,۱ درصدی، یار شدن کشورهای منطقه با بر قدرت‌های جهانی با قدرت اثرگذاری ۸۴,۴ درصدی، عدم اتحاد میان کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۸,۱ درصدی، ایجاد ناامنی با قدرت اثرگذاری ۸۹ درصدی، ضعف سیاسی و خلأ قدرت در برخی کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۹۵,۵ درصدی، حضور نظامی قدرت‌های درجه ۱ جهانی در منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۷,۶ درصدی، قدرت‌طلبی کشورهای فرا منطقه‌ای با قدرت اثرگذاری ۹۰ درصدی، تلاش قدرت‌های درجه ۱ جهانی برای سیادت بر منابع انرژی جهانی در منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۴,۸ درصدی، دخالت قدرت‌های جهانی در روابط میان کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۷,۸ درصدی، یارگیری قدرت‌های فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۶۷,۷ درصدی، تفرقه‌افکنی کشورهای فرا منطقه‌ای در بین کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۸,۱ درصدی، تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای کسب سیادت بر شاهراه‌های تجارت دریایی با قدرت اثرگذاری ۸۹ درصدی، تلاش قدرت‌های فرا منطقه‌ای برای ایجاد خلأ قدرت سیاسی و امنیتی در کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۹,۳ درصدی، ناتوانی حکومت‌های منطقه در تأمین امنیت داخلی با قدرت اثرگذاری ۸۷,۱ درصدی، شورش و

انقلاب در برخی کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۷۵,۴ درصدی، وجود کشورهای دچار فقر اقتصادی شدید در منطقه با قدرت اثرگذاری ۹۲,۲ درصدی، وجود حکومت‌های دست‌نشانده در منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۷,۶ درصدی، جنگ میان کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۸,۱ درصدی، جنگ داخلی در برخی کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۰,۵ درصدی، حضور تروریسم در برخی کشورهای منطقه با قدرت اثرگذاری ۸۳,۱ درصدی، حملات تروریستی به تنگه‌ها و کانال‌ها با قدرت اثرگذاری ۹۰,۷ درصدی، حملات تروریستی به کشتی‌ها با قدرت اثرگذاری ۷۹,۲ درصدی، قاچاق انسان با قدرت اثرگذاری ۸۰,۶ درصدی، قاچاق اسلحه با قدرت اثرگذاری ۸۱,۴ درصدی، قاچاق مواد مخدر با قدرت اثرگذاری ۸۲,۶ درصدی، بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا با قدرت اثرگذاری ۸۹,۷ درصدی، جریانات جوی و طوفان‌های دریایی با قدرت اثرگذاری ۸۳ درصدی بر امنیت تجارت دریایی در شمال اقیانوس هند می‌باشد. البته، این به معنای اهمیت اندک برای تهدید با درجه اهمیت ۲۳ نیست، زیرا مقادیر به دست آمده بسیار به هم نزدیک بوده و تهدید درجه ۱ با تهدید درجه ۲۳ اختلاف اندکی دارد. به عبارت دیگر، قدرت اثرگذاری تهدیدات امنیتی مورد مطالعه بین ۶۷,۷ تا ۹۲,۲ درصد می‌باشد و بیانگر قدرت اثرگذاری بیش از حد متوسط (۵۰ درصد) برای همه موارد مورد مطالعه است.

با بررسی پیشینه تحقیقات انجام شده در این زمینه، مواردی به عنوان تهدیدهای امنیت دریایی در منطقه اقیانوس هند شناسایی شده‌اند. منابع این تهدیدها در دودسته اصلی قابل تقسیم است. دسته اول عبارت‌اند از:

۱. تهدید درگیری‌ها و ناآرامی‌های داخلی در برخی کشورهای ساحلی و حتی دور از ساحل در منطقه اقیانوس هند که احتمال بروز جنگ را قوی کرده و همچنین، حمله‌های هوایی که در سال‌های اخیر علیه برخی کشورها در منطقه انجام شده است؛
  ۲. حملات تروریستی علیه نقاط حساس و آسیب‌پذیر منطقه اقیانوس هند به ویژه تأسیسات نفت و گاز دریایی و سایر تأسیسات و ساخت‌وسازهای معدنی؛
  ۳. تهدیدهای امنیتی نوین (غیر سنتی)، از جمله قاچاق انسان، اسلحه و مواد مخدر، ماهیگیری و بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریا و بالای طبیعی دریایی.
- دسته دوم از منابع تهدید امنیت دریایی در اقیانوس هند مربوط به ظهور و افزایش قدرت‌های دریایی جدید در این منطقه می‌شود که شامل مواردی چون حضور و استقرار

نیروهای دریایی کشورهای عضو اتحادیه اروپا در منطقه اقیانوس هند و احداث پایگاه‌های نظامی متعدد در این منطقه می‌باشد.

بر اساس نتایج حاصل از پژوهش حاضر برای کاهش نقش و قدرت اثرگذاری هر یک از تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند بر آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران، پیشنهاد می‌گردد:

- ✓ پایبندی کشورهای منطقه به برخورد با عوامل ناامنی در منطقه؛
  - ✓ پایبندی کشورهای منطقه به قوانین بهره‌برداری از منابع دریا و برخورد جدی با خاطیان؛
  - ✓ اتفاق نظر کشورهای منطقه در چگونگی تأمین امنیت دریایی؛
  - ✓ هدایت رقابت‌های درون منطقه‌ای به سمت رقابت دوستانه؛
  - ✓ افزایش روابط دوستانه میان کشورهای منطقه؛
  - ✓ تلاش کشورهای منطقه برای تأمین امنیت دریا؛
  - ✓ مقابله جدی با تروریسم در منطقه؛
  - ✓ تقویت پلیس دریایی بومی در منطقه؛
  - ✓ جلوگیری از هرگونه قاچاق در منطقه؛
  - ✓ اتحاد کشورهای منطقه در ایجاد امنیت دریایی؛
  - ✓ افزایش پیمان‌های همکاری میان کشورهای منطقه؛
  - ✓ ایجاد نظارت کامل، صحیح و قوی بر بهره‌برداری از منابع دریا؛
  - ✓ ایجاد گشت امنیتی قوی در شاهراه‌ها و مسیرهای حمل‌ونقل و تجارت دریایی؛
  - ✓ نیرویی دریایی ارتش ج.ا.ایران در هنگام سیادت دریایی خود در اقیانوس هند و اسکورت کشتی‌های تجاری تهدیدهای شناسایی شده را مدنظر داشته باشند.
  - ✓ وزارت راه و ترابری از طریق سازمان بنادر و کشتیرانی تهدیدهای شناسایی شده را به تجار و بازرگانانی که از طریق تجارت دریایی واردت و صادرات کالا را انجام می‌دهند ابلاغ نماید.
- با توجه به دستاوردهای پژوهش حاضر و اهمیت موضوع، همچنین به علاقه‌مندان و محققین آتی پیشنهاد می‌گردد که در زمینه موضوعات زیر به پژوهش بپردازند:



- عملکرد جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت دریا چه تأثیری بر امنیت تجارت دریایی در اقیانوس هند و جهان داشته است؟
- جمهوری اسلامی ایران چه تأثیری برافزایش امنیت دریایی در منطقه اقیانوس هند می‌تواند داشته باشد؟
- جمهوری اسلامی ایران چگونه می‌تواند موجب افزایش همگرایی و اتحاد میان کشورهای منطقه در راستای ارتقاء سطح امنیت دریایی در منطقه اقیانوس هند گردد؟

### منابع

- احمدی، فضل‌اله، نصیریانی، خدیجه. و اباذری، پروانه. (۱۳۸۷). تکنیک دلفی: ابزاری در تحقیق. *مجله آموزش در علوم پزشکی*، ۸: ۱۸۵-۱۷۵.
- احمدی، نسیمه. (۱۳۸۸). معرفی و نقد و بررسی دلفی. *نشریه علوم اجتماعی*، ۲۲: ۱۰۰-۱۰۸.
- اسلاتر، ریچارد. (۱۳۹۰). *نواندیشی برای هزاره نوین*، ترجمه ملکی‌فر، عقیل و همکاران، تهران: انتشارات موسسه آموزشی و تحقیقاتی صنایع دفاعی، مرکز آینده‌پژوهی علوم و فناوری دفاعی.
- بهرامی، محسن. (۱۳۷۵). سیاست‌گذاری برای توسعه فناوری و اولویت‌بندی تحقیقات، *فصلنامه رهیافت*، شماره ۱۲.
- تبرایی، حمیدرضا، مظفری‌پور، احسان. و عطایی، پدram. (۱۳۸۲). *آینده‌نگری فناوری در کشور ژاپن*، گروه مطالعات فناوری رصد، *مجموعه مقالات دومین همایش علم و فناوری، آینده و راهبردها*.
- حاجیانی، ابراهیم. (۱۳۹۰). *مبانی، اصول و روش‌های آینده‌پژوهی*، تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق.
- خانزادی. و سیاری، حبیب‌الله. (۱۳۹۱). *تنگه‌های راهبردی جهان*، تهران: انتشارات نداجا.
- ساده، صدرا، پیمان‌خواه، صدف. و مروتی، محمد. (۱۳۸۲). *آینده‌نگری فناوری در کشور انگلستان*، گروه مطالعات فناوری رصد، *مجموعه مقالات دومین همایش علم و فناوری، آینده و راهبردها*.
- صفارزاده و همکاران. (۱۳۸۸). *حمل و نقل دریایی*، تهران: انتشارات اسرار دانش.
- عباسپور ثانی، کمال. (۱۳۸۲). *تدوین اولویت‌های فناوری به روش آینده‌نگری برای فناوری، پژوهشگاه مواد و انرژی*، *مجموعه مقالات دومین همایش علم و فناوری، آینده و راهبردها*.

- مینایی، حسین. و همکاران. (۱۳۹۵). تعیین پیشران‌های اصلی دیپلماسی دفاعی ج.ا.ایران در سطح منطقه و بین‌الملل، فصلنامه آینده‌پژوهی دفاعی، ۱ (۱).
- ولایتی، میرشاه. و نظری‌زاده، فرهاد. (۱۳۹۰). پویش محیطی. تهران: انتشارات موسسه آموزشی و تحقیقاتی صنایع دفاعی، مرکز آینده‌پژوهی علوم و فناوری‌های دفاعی، ص ۱۰.
- ولی‌وند زمانی، حسین. و مینایی، حسین. (۱۳۹۶). آینده‌نگاری فناوری‌های رزم زمینی در جنگ آینده، فصلنامه آینده‌پژوهی دفاعی، ۲ (۴): ۳۳-۷.
- Bateman, S. & Bergin, A. & Trood, R. (2017). *New Challenges for Maritime Security in the Indian Ocean—An Australian Perspective*. US, Studies Centre, University of Sydney.
- Chatterjee, A. (2014). Non-traditional Maritime Security Threats in the Indian Ocean Region. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 10: 77-95.
- Franse, P. Kamerling, S., & Van Der, P. (2014). *Geopolitics and Maritime Security in the Indian Ocean; What Role for the EU?* University of Groningen.
- [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2018\\_e/wts2018\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2018_e/wts2018_e.pdf).
- Keenan, M. (2003). *Technology Foresight: An Introduction, Technology Foresight for Organizers*. Ankara, Turkey
- Kennedy H. P. (2004). Enhancing Delphi research: methods and results. *J Adv Nurs Mar*, 45(5): 504-511.
- Landeta J. (2006). Current validity of the Delphi method in social sciences. *Technological Forecasting and Social Change*, 73 (5): 82-467.
- Potgieter, T. (2012). Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features. *Institute for Security Studies*, No. 236.
- Tanchum, M., et al. (2014). *India Advances in Naval Arms Race with China*. BESA Centre Perspectives Paper 233.