

فصلنامه راهبرد سیاسی
سال چهارم، شماره ۱۴، پاییز ۱۳۹۹
صفحات: ۵۶-۲۹
تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۳۰؛ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۹۹/۰۸/۰۴

آیونز و همگرایی امنیتی در منطقه اقیانوس هند: زمینه‌ها و چالش‌ها

رضا امیری اختیاری* / محمد سلمان تبارسوته** / حسین ابراهیمی***

چکیده

در دهه‌های اخیر منطقه‌گرایی و ایجاد نهادهای منطقه‌ای جهت بهره‌برداری از ظرفیت کشورهای عضو برای دستیابی به اهداف و منافع مشترک از اهمیت بسزایی برخوردار شده است. بگونه‌ای که در مناطق مختلف جهان شاهد ظهور و شکل‌گیری سازمان‌ها و نهادهای مختلف منطقه‌ای هستیم. در همین ارتباط، ابعاد گوناگون اهمیت منطقه اقیانوس هند سبب شده است، تا حفظ و تامین امنیت این منطقه در دستور کار دولت‌های ساحلی نظیر جمهوری اسلامی ایران قرار گیرد و در نتیجه نهادهایی جهت امنیت‌سازی منطقه‌ای ایجاد گردد. از جمله نهادهایی که در راستای تامین امنیت دریایی در منطقه اقیانوس هند شکل گرفته است آیونز یا سمپوزیوم نیروی دریایی اقیانوس هند می‌باشد. با توجه به این موضوع، سوال اصلی پژوهش بر این مبنا شکل گرفته است که علل و زمینه‌های همگرایی امنیتی کشورهای عضو آیونز کدامند و این کشورها در توسعه همکاری منطقه‌ای با چه چالش‌ها و محدودیت‌هایی مواجه هستند؟ فرضیه اصلی بر مبنای این انگاره قرار گرفته است که درک یکسان نسبت به مسائل منطقه‌ای و همچنین نگرانی‌ها و موضوعات مشترک محیطی و منطقه‌ای زمینه همگرایی کشورها و نهایتاً تاسیس آیونز را فراهم ساخته است.

کلید واژه‌ها

آیونز، ائتلاف‌های امنیتی، اقیانوس هند، همگرایی، ایران.

* استادیار علوم سیاسی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران. ekhtiari2002@gmail.com

** کارشناسی ارشد علوم سیاسی، دانش آموخته دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران. (نویسنده مسئول) ms29912991@gmail.com

*** دانشجوی دکتری علوم سیاسی، گرایش مسائل ایران، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران. h.ebrahimi91@yahoo.com



مقدمه

در طول دهه‌های گذشته نهادها و سازمان‌های مختلفی توسط کشورهای ساحلی منطقه اقیانوس هند جهت دستیابی به منافع گوناگون و مشترک ایجاد شده است. علاوه بر تلاش‌های صورت گرفته جهت همکاری‌های سیاسی و اقتصادی، کشورهای ساحلی درصدد بوده‌اند در حوزه امنیتی، بویژه امنیت دریایی، نیز همکاری‌هایی با یکدیگر داشته باشند تا از این طریق با تهدیدات جدید و غیرسنتی که در طول ساله‌ای اخیر در منطقه ظاهر شده‌اند، مقابله نمایند. به عبارتی کشورهای ساحلی اقیانوس هند به این درک و عقلانیت رسیدند که مقابله با تهدیدات دریایی منطقه‌ای بدون همکاری و هماهنگی با سایر کشورهای منطقه امکان پذیر نمی‌باشد. در واقع اگر نیروهای دریایی منطقه‌ای به عنوان یک نیروی متحد با یکدیگر به عملیات بپردازند، می‌توانند ضربه قوی‌تری وارد کنند، اثربخشی عملیاتی را به حداکثر برسانند و شانس موفقیت را افزایش دهند (شکوهی و بهلولی، ۱۳۹۶: ۳۶-۳۷). به همین جهت امروزه ایجاد نیروی مشترک در دریا نسبت به هر زمان دیگر اهمیت بیشتری پیدا کرده است و کشورهای ساحلی تلاش کرده‌اند تا نهادهایی را جهت استفاده از ظرفیت‌ها و مؤلفه‌های قدرت موجود در منطقه در راستای امنیت‌سازی دریایی ایجاد نمایند.

از جمله سازمان‌ها و ترتیبات امنیتی که تاکنون در منطقه اقیانوس هند ایجاد شده است می‌توان به آیونز^۱ اشاره نمود. این سازمان نمونه مشابهی از سازمان‌هایی مانند «انجمن دریایی آسه آن»^۲ می‌باشد که در بخش دیگری از جهان یعنی آسیای جنوب شرقی با هدف تامین امنیت دریایی تشکیل شد. در حقیقت، با توجه به ظهور اقتصادی آسیا و آفریقا، ایجاد سازه‌های امنیتی دریایی بومی در منطقه اقیانوس هند ضرورتی اجتناب ناپذیر است تا بتوان به بهترین وجه و در کمترین زمان به تهدیدات منطقه‌ای پاسخ داد. در همین ارتباط، آیونز توانسته است تا یک اجماع اقیانوسی را در رابطه با امنیت دریایی ایجاد نماید (Tewari & Khanijo, 2017: 164). به همین دلیل این درک و فهم در سطح نخبگان منطقه ایجاد شده است که می‌بایست نقش فعالانه‌تری را به نیروی دریایی در مکانیسم‌های همکاری جویانه واگذار کرد.

روند همگرایی و همکاری کشورهای ساحلی منطقه در سازمان آیونز از زمان تاسیس یعنی سال ۲۰۰۸ تاکنون بطور پیوسته تداوم داشته است و کشورهای ساحلی منطقه تلاش نموده‌اند

¹ Indian Ocean Naval Symposium

² ASEAN Maritime Forum

در حوزه‌های مختلف نظری و تا حدودی هم عملی تعاملاتی با یکدیگر داشته باشند. اما در این بین به نظر می‌رسد موانع و محدودیت‌هایی روند همکاری آنها را با دشواری‌هایی مواجه ساخته است بگونه‌ای که آیونز، بویژه در بعد عملیاتی، موفق نبوده تا به یک نهاد پویا و فعال تبدیل شود. به عبارتی در حوزه همکاری‌های عملیاتی، شاهد مشارکت و هماهنگی‌های ضعیف کشورها در چارچوب منشور سازمان هستیم.

با توجه به این موضوع، سوال اصلی پژوهش بر این مبنا شکل گرفته است که علل و زمینه‌های اصلی همگرایی امنیتی کشورهای عضو آیونز کدامند و این کشورها در توسعه همکاری منطقه‌ای با چه چالش‌ها و محدودیت‌هایی مواجه هستند؟ فرضیه اصلی بر این مبنا قرار دارد که درک یکسان نسبت به مسائل منطقه‌ای و همچنین نگرانی‌ها و موضوعات مشترک محیطی و منطقه‌ای زمینه همگرایی کشورها و نهایتاً تاسیس آیونز را فراهم ساخته است. اما با این حال، وجود چالش‌ها و محدودیت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای سبب شده است تا کشورهای ساحلی اقیانوس هند قادر به همکاری‌های مطلوب و گسترده با یکدیگر نبوده و نهایتاً آیونز در تحقق اهداف اولیه خود با موانعی مواجه شود. روش پژوهش تحلیلی-تبیینی است و از رهیافت نظری همگرایی منطقه‌ای جهت تبیین موضوع استفاده شده است.

ادبیات پژوهش

در رابطه با موضوع پژوهش آثار متعددی به زبان فارسی و انگلیسی به رشته تحریر درآمده است که هر یک در صدد بوده‌اند تا از زوایای خاص موضوع را مورد بررسی قرار دهند. در همین ارتباط، چادهوری (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان «تقویت همکاری‌های دریایی و امنیت در اقیانوس هند» به این مسئله می‌پردازد که هند به طور فعال روابط با کشورهای منطقه اقیانوس هند را تقویت می‌کند. نویسنده معتقد است که این موضوع مبتنی بر پیوندهای جغرافیایی، تاریخی و تمدنی هند با منطقه و همچنین اهمیت آن برای رونق و امنیت فعلی و آینده هند است. وی بر این فرضیه تأکید دارد که مشارکت هند در منطقه اقیانوس هند و آرام باید براساس پنج فاکتور احترام، گفتگو، همکاری، صلح و سعادت می‌باشد.

تواری و خانجیو (۲۰۱۷) در کتاب «منطقه اقیانوس هند و آرام: چالش‌ها و پویایی‌های امنیتی» به سازمان‌هایی نظیر «آیورا» (IORA) (انجمن منطقه‌ای اقیانوس هند) و «آیونز» که در منطقه ایجاد شده‌اند، پرداخته‌اند. هدف از تشکیل آیورا در ابتدا اتحاد ملت‌های ساحلی

بر اساس هویت مشترک منطقه اقیانوس هند جهت همکاری اقتصادی- اجتماعی و سایر تلاش های صلح بخش بوده است. این سازمان در سال ۱۹۹۷ تاسیس شد که حدود ۲۰ عضو دارد. در سال های اخیر بتدریج امنیت دریایی جزئی از دستور کار این سازمان شده است. در حالی که آیونز از همان ابتدا با هدف تامین امنیت دریایی توسط کشورهای عضو تشکیل گردید. اقیانوس هند دربرگیرنده ۳۸ دولت در نوار ساحلی خود می باشد. ۲۲ دوتای آنها مشترکا در آیونز و آیورا عضو هستند و حدود ۷۰ درصد از کشورهای ساحلی اقیانوس هند را تشکیل می دهند. با توجه به این که آیونز و آیورا همپوشانی کاملی در رابطه با اعضا و قوانین ندارند، بنابراین می بایست به عنوان دو سازمان مجزا وجود داشته باشند.

ساجوجا و نارولا (۲۰۱۷) در کتاب خود با عنوان «امنیت و ایمنی دریایی در اقیانوس هند» به یک نمای کاملی از چالش های امنیتی و دریانوردی دریایی در کشورهای عضو انجمن منطقه ای اقیانوس هند (آیورا) اشاره می کنند. در این کتاب به موضوعات مختلفی از قبیل جرم فرامرزی از جمله دزدی دریایی، تروریسم، قاچاق مواد مخدر و اسلحه، کمک های بشردوستانه و امداد رسانی در برابر بلایای طبیعی، جستجو و نجات دریایی، هوانوردی، ماهیگیری و مدیریت غیرقانونی اشاره شده است. همچنین در مورد نقش ساختارهای سازمانی تعاونی و لزوم ایجاد ظرفیت و بهینه سازی ظرفیت با توجه به چارچوب های قانونی موجود برای تقویت ایمنی و امنیت دریایی در اقیانوس هند بحث شده است.

در رابطه با آثار داخلی بطور مثال حکیمی (۱۳۹۷) در مقاله خود با عنوان «چالش ها و فرصت های امنیت دریایی در اقیانوس هند با تأکید بر همکاری چند جانبه منطقه محوری» به این مسئله می پردازد که اقیانوس هند از جمله مهمترین آبهای دنیا می باشد که همواره امنیت دریایی آن با چالش های جدی مواجه بوده است. وی در این مقاله به ارزیابی نظم اقیانوس بر حسب تهدیدهای گوناگون امنیت دریایی پرداخته و معتقد است علیرغم اختلافات بین کشورهای حوزه اقیانوس هند، همچنان این امکان وجود دارد که امنیت دریایی منطقه علیرغم مشکلات و اختلافات در پرتو همگرایی و همکاری چندجانبه منطقه محور محقق شود. وی نهایتا اشاره به این واقعیت دارد که کشورهای حاضر در حوزه اقیانوس هند لازم است به جای برخورد و مقابله با هم، به سمت همکاری و همگرایی بروند و به جای متکی شدن به کشورهای فرامنطقه ای، بر همکاری و همگرایی منطقه ای کشورهای حوزه اقیانوس هند متکی باشند.

ارغوانی پیرسلامی و اسمعیلی (۱۳۹۶) در مقاله ای تحت عنوان «هند و امنیت همه‌جانبه در پرتو استراتژی همکاری‌جویی چندگانه» به واکاوی دلایل و نشان دادن روندهای مرتبط با تلاش‌های هند برای تامین امنیت همه‌جانبه در پرتو همکاری‌جویی چندگانه اشاره می‌کنند. نویسندگان علت این تغییرات را متأثر از دو دسته عوامل سطح داخلی و سیستمی عنوان کرده و بیان می‌دارند که در سطح داخلی مولفه‌هایی همچون خواست ملی برای ایفای نقش به مثابه قدرت بزرگ، کاهش اثرگذاری ایدئولوژی و ذهنیت نخبگان جدید موثر بوده و در سطح سیستمیک نیز عواملی مانند پایان جنگ سرد، ارزش‌های دموکراتیک و ظهور چین تاثیرگذار بوده‌اند. آنها در بخشی از مقاله خود مختصراً به اجلاس سران کشورهای عضو آیونز پرداخته و از آن بعنوان استراتژی دریایی کنونی هند با عنوان «آزادی استفاده از دریاها» یاد می‌کنند.

برزگر و رضایی (۱۳۹۶) نیز در مقاله خود با عنوان «آینده رقابت‌های راهبردی متداخل در اقیانوس هند» بیان می‌کنند که اقیانوس هند طی سال‌های اخیر به دلیل اهمیت اقتصادی و راهبردی، برخورداری از منابع سرشار، موقعیت ژئواستراتژیک و نقش مواصلاتی آن و همچنین واقع شدن تعداد زیادی از کشورها در حاشیه آن، مورد توجه جدی قرار گرفته است و به عنوان صحنه جدیدی برای رقابت قدرت‌های بزرگ بویژه بین ایالات متحده، چین و هند تبدیل شده است. نویسندگان در این مقاله ضمن بررسی اهمیت این پهنه دریایی، ابعاد و تحرکات هر یک از کشورهای مذکور را با تمرکز بیشتر بر ایالات متحده آمریکا واکاوی و تجزیه و تحلیل می‌کنند و تغییرات ژئوپلیتیک احتمالی در اقیانوس هند را با توجه به اقدام‌ها و راهبردهای هر یک از بازیگران مذکور مورد ارزیابی قرار می‌دهند.

بطور کلی، بررسی ادبیات موجود حاکی از آن است که موضوع پژوهش به دلیل این که تاکنون بطور جامع و در قالب یک کار مستقل علمی به آن پرداخته نشده است، از جنبه نوآوری برخوردار است. بنابراین، می‌توان ادعا نمود که یافته‌های پژوهش می‌تواند تا حدودی خلاء در ادبیات موجود را مرتفع سازد و مبنایی برای پژوهش‌های آتی گردد.

¹ . Freedom to Use the Seas

چارچوب نظری: همگرایی منطقه‌ای

در دهه‌های اخیر و با پایان یافتن جنگ سرد، موضوع همگرایی در کانون توجه اندیشمندان قرار گرفته است. در همین رابطه، برخی معتقدند که همگرایی منطقه‌ای دولت-ملت‌های مستقل، مهمترین و قابل توجه‌ترین پدیده در سیاست بین‌الملل است (رمضانی و معین آبادی بیدگلی، ۱۳۹۸: ۴۵۳-۴۵۴). همگرایی منطقه ای یکی از ابعاد مهم همکاری در عرصه بین المللی است که در چارچوب آن، کشورهای منطقه ای خاص به سمت ادغام و یکپارچگی هرچه بیشتر پیش می روند. در واقع، همگرایی منطقه ای به فرآیندی اشاره دارد که در آن دولت ها دور هم جمع می شوند تا موافقت نامه هایی را برای همکاری در حوزه های خاص و مشترک امضا کنند (رمضانی و همکار، ۱۳۹۸: ۴۶۱). به عبارت دیگر همگرایی روندی است که براساس آن گروه‌ها، سازمان‌ها و کشورهای مختلف به خاطر منافع مشترک با حفظ استقلال داخلی خود دست به تشکیل سازمان جدیدی می‌زنند که فعالیت‌های آن به نفع تمامی اعضا باشد. هر قدر میزان ارتباط میان اعضا، درک آنها از مشکلات و نیازهای یکدیگر بیشتر باشد و نیز منافع جمعی را فدای آنچه که ممکن است منافع تنگ نظرانه ملی خوانده شود نکنند، امکان موفقیت همگرایی بیشتر است (بزرگمهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۳۰). مولفه‌هایی مانند همسویی منافع اقتصادی، همگنی نسبی شرایط اقتصادی، همسویی منافع ملی و سیاسی، احساس سرنوشت و امنیت مشترک و وجود دشمن مشترک در تحقق همگرایی بسیار مؤثر است.

همکاری و همگرایی، در تاریخ زندگی اجتماعی، اساس شکل‌گیری جوامع مختلف بشری بوده است که می‌توان ردپای آن را در نوشته‌های ارسطو، افلاطون، اگوستین قدیس، ابن خلدون و هگل مشاهده کرد. نمونه‌های موفق همگرایی در دنیای معاصر، از جمله روند همگرایی در اروپا و نهایتاً شکل‌گیری اتحادیه اروپا و همگرایی بین کشورهای آسیای جنوب شرقی (آس آن) موجب شد که صاحب نظران و سیاست مداران، با نگاه به این تجربه‌های نسبتاً موفق، همگرایی را تجربه‌ای مطلوب در راه کسب منافع بیشتر و همکاری مناسب تر، همراه با تضمین امنیت نسبی در روابط بین کشورها، به ویژه در شکل منطقه‌گرایی به شمار آورند. بر همین اساس، قرن بیست و یکم را قرن همگرایی مجدد منطقه‌ای توسط دولت‌ها با توجه به مزیت‌ها و تجربه‌های حاصل از این همگرایی‌ها در جهان می‌دانند (زارعی و همکاران، ۱۳۹۳: ۷۳۲). موضوعی را که باید درباره همگرایی مورد توجه قرار داد، اختیاری بودن نوع رابطه ای است که واحدهای

همگرا با یکدیگر برقرار می‌کنند؛ بنابراین، کنشگران به میل خود و براساس شرایط مساوی، به وحدت و همکاری با یکدیگر روی می‌آورند.

همگرایی به عنوان یک نظریه، توسط اندیشمندانی نظیر دیوید میترا نی^۱ و ارنست هاس^۲ مطرح گردید که بر همکاری کشورها تاکید داشتند. براساس نظریه میترا نی، پیچیدگی روزافزون نهادهای حکومت، از اهمیت کارشناسان سیاسی و سیاستمداران کاسته و در عوض، کفه را به نفع کارشناسان فنی (که با کارهای سیاسی سروکار چندانی ندارند) سنگین کرده است. میترا نی معتقد است که تقسیم جهان بین دولت‌هایی که منافع متضاد دارند، تنها به بحران و جنگ می‌انجامد. از دیدگاه او، ایجاد شبکه گسترده‌ای از سازمان‌های اقتصادی و اجتماعی بین‌المللی زمینه‌ساز همگرایی بین‌المللی، بهترین راه برای مقابله با وضعیت بحران آمیز است (زارعی و همکاران، ۱۳۹۳: ۷۳۳). ارنست هاس نیز همگرایی منطقه‌ای را فرایندی می‌داند که به واسطه آن بازیگران سیاسی از واحدهای ملی مختلف ترغیب می‌شوند تا انتظارات، وفاداری‌ها و فعالیت سیاسی خود را به سوی یک مرکز جدید معطوف سازند (فرجی‌راد و همکاران، ۱۳۹۶: ۹۷). بر مبنای همین نظریات، مواد ۵۲ الی ۵۴ منشور سازمان ملل، نظام‌های منطقه‌ای را پذیرفته و از کشورهای مختلف دعوت کرده به منظور تامین صلح و امنیت به تشکیل نظام‌های منطقه‌ای روی بیاورد (پیشگاهی‌فرد و علیزاده، ۱۳۹۷: ۴۱). در همین رابطه، متغیرهایی که می‌توانند در فرآیند شکل‌گیری یک نظام منطقه‌ای موثر باشند مختلف هستند؛ که هم می‌تواند عمدی و بر پایه قصد قبلی دولتمردان و هم غیرتعمدی، ناشی از شرایط گوناگون بین‌المللی باشد.

بر اساس مفروضات فوق می‌توان بیان داشت که تشکیل آیونز بعنوان یک سازمان منطقه‌ای اقدامی داوطلبانه جهت تامین امنیت دریایی منطقه اقیانوس هند، از طریق همگرایی کشورهای ساحلی منطقه محسوب می‌گردد. به عبارتی، کشورهای ساحلی منطقه اقیانوس هند با تشکیل یک نهاد فراملی در صدد هستند تا از طریق واگذاری بخش از حاکمیت خود به این نهاد همکاری‌هایی را در سطح منطقه در حوزه امنیت دریایی داشته باشند تا صلح و ثبات در این منطقه مهم و حساس جهان تامین گردد.

1. David Mitrani

2. Ernst Haas

آیونز: ابتکار امنیت دریایی در اقیانوس هند

اهمیت منطقه اقیانوس هند

جایگاه ژئوپلیتیکی و جهانی اقیانوس هند، به عنوان سومین اقیانوس بزرگ جهان، از دیرباز مورد توجه دولت‌ها بویژه قدرت‌های بزرگ بوده است. اهمیت این اقیانوس به دلایل وجود منابع معدنی و نفت فراوان، مرکزیت تجارت جهانی با قرارگیری میان سه کانون اقتصاد جهانی (جنوب شرق آسیا، اتحادیه اروپا و آمریکای شمالی)، بازار مصرفی بزرگ به دلیل جمعیت زیاد، حضور قدرت‌های رو به رشد، وجود آبراهه‌های پر تردد بطور روزافزونی در حال افزایش می‌باشد. به طوری که رابرت کاپلان^۱ در نوشته‌های خود به اقیانوس هند همان جایگاهی را بخشیده که سر هالفورد مکیندر^۲، یک قرن قبل از او نسبت به آسیای مرکزی قائل بود. بازگشت آسیا به مرکز توجهات جهانی به ویژه اقیانوس هند، تلقینی از افزایش سهم آسیا از تجارت جهانی، رشد جمعیت و رونق بنیادگرایی اسلامی، پدیداری قدرت چین و تمرکز میادین انرژی در این قاره، کاپلان را بر آن داشت تا این ابرمنطقه را «هارتلند قرن ۲۱» بنامد (باقرنیا، ۱۳۹۷). در همین رابطه، آلفرد ماهان^۳ نیز در کتاب «راهبرد دریایی» خود می‌نویسد: هر کس که بتواند اقیانوس هند را تحت کنترل خود درآورد بر آسیا مسلط شده است. این اقیانوس دروازه هفت دریاست. در قرن ۲۱ سرنوشت جهان در دریاها رقم خواهد خورد (Pant, 2009: 281). بنابراین، امروزه اقیانوس هند در زمره حوزه‌های مهم و سرنوشت‌ساز ژئوپلیتیک محسوب می‌گردد که نقش مهمی در تعاملات بین‌المللی دارد.

وسعت اقیانوس هند بالغ بر ۷۳۵۵۶۰۰۰ کیلومتر مربع بوده و کشورهای گوناگونی را در سواحل خود جای داده است. نزدیک به یک سوم از جمعیت جهان در سواحل آن زندگی می‌کنند که با جمعیت، زبان، فرهنگ و اقتصاد اجتماعی گوناگونی هستند (حکیمی، ۱۳۹۷: ۱۳۴). این منطقه، دارای چهار آبراهه مهم برای تجارت بین‌المللی دریایی شامل کانال سوئز در مصر، باب‌المندب (مرز جیبوتی و یمن)، تنگه هرمز (مرز ایران و عمان) و تنگه مالاکا (مرز اندونزی و مالزی) است که مسیرهای مهم در تجارت جهانی نفت محسوب می‌گردند. در حقیقت، اقیانوس هند قلمرو حمل و نقل تقریباً نیمی از کالاها و نفت خام جهان است. (باقرنیا، ۱۳۹۷: ۱).

^۱ . Robert S. Kaplan

^۲ . H. Mackinder

^۳ . Alfred Thayer Mahan

جنوبی‌ترین نقطه این اقیانوس یا آفریقای جنوبی که خود در مسیر یکی از طولانی‌ترین و مهم‌ترین آبراه‌های حیاتی جهان است، آغاز می‌شود. بسیاری از ناوگان‌های دریایی برای پیمودن فاصله شرق دور، اروپا و آمریکا ناچار هستند از «دماغه امیدنیک»^۱ عبور کنند. از آفریقای جنوبی تا دریای سرخ، ساحل غربی اقیانوس هند را تشکیل می‌دهند. این اقیانوس و همچنین تنگه‌های آن به سبب صرفه‌جویی‌های اقتصادی و نزدیک ساختن چهار منطقه جغرافیایی اصلی جهان یعنی آمریکای شمالی، اتحادیه اروپا، جنوب شرق آسیا و خلیج فارس جایگاه ویژه‌ای را در روابط بین‌المللی به خود اختصاص داده است (برزگر و رضایی، ۱۳۹۶: ۲).

علاوه بر این، آبراهه خلیج عدن واقع در این اقیانوس (در شمال کشور سومالی، جنوب یمن و شرق جیبوتی)، مدیترانه و دریای سرخ را بهم متصل می‌کند و یکی از مهم‌ترین نقاط راهبردی جهان محسوب می‌شود. این تنگه یکی از دروازه‌های حساس برای بخش اعظمی از تجارت جهانی است؛ به نحوی که تهدید امنیت آن می‌تواند انتقال کالا و مال التجاره از کارگاه‌های آسیا و واردات نفتی از کشورهای کناره این اقیانوس را به مخاطره اندازد. خلیج عدن مسیر دریایی مساعد برای تردد ۸۰ درصد تجارت بین‌المللی و بیش از ۴۰ درصد صادرات گاز مایع قاره آسیا است، به طوریکه سالانه بیش از ۲۰ هزار کشتی و نیز ۹ درصد از ۷/۷ میلیارد تن کالای تجاری جهان از این آبراه عبور می‌کند و بیش از ۱۲ درصد نفت خام جهان از آسیا و خاورمیانه به کشورهای غربی منتقل می‌شود و تغییر مسیر کشتیرانی به سمت جنوب قاره آفریقا و دورزدن دماغه امید نیک، به لحاظ هزینه‌های بالا، خطر بالا و طولانی شدن مدت سفر، راه حل مناسبی به نظر نمی‌رسد و هزینه هنگفتی را در بر دارد و افزون بر آن حدود ۱۵ روز بر سفر یک تانکر نفتی و یا کشتی تجاری افزوده می‌شود (شولی، ۱۳۹۳: ۱۷۴). همچنین، ۷۰ درصد کل ترافیک فراورده‌های نفتی فی مابین خاورمیانه و اقیانوس آرام، از این اقیانوس می‌باشد. به عبارتی، فراورده‌هایی که در این مسیر حمل می‌شوند همزمان از خطوط اصلی حمل و نقل دریایی جهان نظیر خلیج عدن و دریای عمان و تنگه‌های استراتژیکی همچون باب المندب و تنگه

^۱. دماغه امید نیک (Promontorium Bonae spei praeternavigatum) شبه جزیره صخره‌ای است واقع در ساحل جنوبی آفریقای جنوبی مشرف به اقیانوس اطلس. نخستین دریانورد اروپایی که موفق شد از این آبراه گذر کند، کاوشگر پرتغالی بارتولومئو دیاس در سال ۱۴۸۸ میلادی بود. او هنگام بازگشت به لیسبون مکانی را که کشف کرده بود «دماغه طوفان‌ها» نامید، اما هنری دریانورد که پشتیبان مالی دیاس بود، نام آن را به «دماغه امید نیک» که اشاره‌ای به راهی برای رسیدن به سرزمین هند بود، تغییر داد.

های هرمز و مالاکا عبور می‌کنند (Borah, 2011: 50)، که نقش ارتباطی آن را اقیانوس هند برعهده دارد. بطور کلی می‌توان بیان داشت در حال حاضر اقیانوس هند از نقش‌آفرینی ژئواکونومیک و ویژه‌ای در جهان برخوردار است که عمدتاً ناشی از جایگاه این منطقه دریایی در رابطه با انرژی و تجارت جهانی و همچنین نقشی است که این اقیانوس در اتصال حوزه‌های مختلف جغرافیایی جهان و ایجاد صرفه‌جویی‌های اقتصادی ایفاء می‌کند. با توجه به اهمیت آبراه دریایی اقیانوس هند، کشورهای ساحلی منطقه تلاش کرده‌اند تا از طریق همکاری و همگرایی و ایجاد نهادهای منطقه‌ای نظیر آیونز امنیت و ایمنی دریایی را تا حد امکان تامین نمایند.

آیونز: ساختار، اعضاء و اهداف

نقش نهادهای منطقه‌ای در تقویت همکاری‌های منطقه‌ای بخش مهمی از ادبیات در زمینه روابط بین‌الملل و مطالعات امنیتی مرتبط با اقیانوس هند را تشکیل می‌دهد (Kelegama, 2002: 2422). در همین رابطه تاکنون ابتکارات مختلفی بویژه از سوی هندوستان در زمینه امنیت دریایی اقیانوس هند انجام گرفته است که از آن جمله می‌توان به سازمان‌هایی نظیر میلان^۱، آیورا^۲ و نهایتاً آیونز اشاره نمود. در این بین بنظر می‌رسد آیونز از همان ابتدای تاسیس

^۱ نشست سالانه دریایی موسوم به «میلان» (Milan) عمدتاً شامل کشورهای مرکزی و شرق اقیانوس هند نزدیک «پورت بلر» (مرکز ناحیه جزایر آندامان و نیکوبار در هند) بوده و به عنوان یک اقدام اعتماد ساز در سال ۱۹۹۵ با هدف برطرف کردن نگرانی‌های موجود در رابطه با توسعه طلبی هند برگزار گردید. فعالیت‌های میلان فراتر از اقدامات اعتمادساز رفت و به بستری برای مذاکرات و تبادل‌ات حرفه‌ای، و انجام مانورهای چندجانبه و تقویت همکاری‌های متقابل تبدیل شد. بزودی نیز به عنوان یک مکانیسم مهم جهت مقابله با طیف وسیعی از چالش‌های امنیتی غیر سنتی در منطقه نظیر تروریسم دریایی، دزدی دریایی، کمک‌های بشردوستانه و عملیات جستجو و نجات و محافظت از مسیرهای دریایی در نزدیکی تنگه مالاکا ظاهر خواهد شد؛ که حدود ۳۰٪ تجارت دریایی از آنجا می‌گذرد (Rumley & Doyle, 2016: 31-32).

^۲ ایده تاسیس آیورا یا «انجمن منطقه‌ای/حاشیه‌ای اقیانوس هند» (IORA) ابتدا توسط ریس جمهور سابق آفریقای جنوبی در طول سفر به هند در سال ۱۹۹۵ مطرح شد. جایی که بیان کرد واقعیت‌های تاریخی و جغرافیایی منطقه می‌تواند بستری برای همکاری‌های منطقه‌ای باشد (<https://www.iora.int/en/about/about-iora>). نهایتاً آیورا در سال ۱۹۹۷ با هدف اتحاد ملت‌های ساحلی بر اساس هویت مشترک منطقه اقیانوس هند جهت همکاری اقتصادی-اجتماعی و سایر تلاش‌های صلح بخش تشکیل گردید. این سازمان حدود ۲۲ دارد و در سال‌های اخیر بتدریج امنیت دریایی جزئی از دستور کار این سازمان شده است (Rumley & Doyle, 2016: 31-32) کشورهای عضو نیز یک رویکرد «منطقه‌گرایی باز»، مشابه اپک (APEC) را اتخاذ کرده‌اند که مبتنی بر تعهدات غیرالزام آور بر پایه اجماع و توافقات اختیاری است (Kelegama, 2002).

در سال ۲۰۰۸ بر اساس ماهیت امنیت‌سازی دریایی بنا شده و نسبت به سایر مکانیسم‌های امنیت‌سازی از موفقیت بیشتری برخوردار بوده است.

در سایت رسمی آیونز این‌گونه تعریف شده است که «آیونز اقدامی داوطلبانه جهت افزایش همکاری‌های دریایی مابین نیروهای دریایی کشورهای ساحلی اطراف منطقه اقیانوس هند از طریق فراهم‌سازی یک مجمع و فضای باز جهت بحث و تبادل اطلاعات مرتبط با موضوعات منطقه‌ای است. در همین راستا این نهاد تلاش می‌کند تا جریانی از اطلاعات را مابین نخبگان نیروی دریایی ایجاد کند که می‌تواند سبب ایجاد درک مشترک و احتمالاً ارائه راهکارهای همکاری‌جویانه توسط آنها شود (http://www.ions.global/ 04-02-2019). در حال حاضر، نشست آیونز بزرگترین گردهمایی مقامات دریایی کشورهای عضو بوده که هدف آن مقابله با چالش‌های امنیتی غیر سنتی دریایی در منطقه و تقویت همکاری‌های بیشتر می‌باشد. بنابراین سمپوزیوم نیروهای دریایی اقیانوس هند می‌تواند به عنوان یک مکانیسم امنیتی و همکاری موثر در منطقه ایفای نقش کند (حکیمی، ۱۳۹۷: ۱۴۶) و حتی به عنوان یک انجمن و گردهمایی فنی و تکنیکی، جهت وحدت کشورهای ساحلی در رابطه با اصول و استراتژی‌های مشترک مورد استفاده قرار گیرد (Das, 2018: 1).

این نهاد منطقه‌ای همانگونه که در تصویر (شماره ۱) زیر قابل مشاهده است، متشکل از ۲۴ کشور عضو و ۹ کشور ناظر آیونز است که در ۴ زیر گروه منطقه‌ای قرار می‌گیرند.

تصویر شماره (۱): کشورهای عضو و ناظر در آیونز



(Navynews, 2018/11/12).

- کرانه جنوب آسیا: بنگلادش، هند، مالدیو، پاکستان، جزایر سیشل، سریلانکا و انگلستان
- کرانه غرب آسیا: ایران، عمان، عربستان سعودی و امارات متحده عربی
- کرانه شرق آفریقا: فرانسه، کنیا، موریتانی، موزامبیک، آفریقای جنوبی و تانزانیا
- کرانه جنوب شرق آسیا و استرالیا: استرالیا، اندونزی، میانمار، سنگاپور، تایلند و تیمور شرقی
- کشورهای ناظر: چین، آلمان، ایتالیا، ژاپن، مالزی، ماداگاسکار، هلند، روسیه و اسپانیا (Navynews, 2018/11/12).

اهداف اصلی گردهمایی فرماندهان نیروهای دریایی اقیانوس هند بشرح ذیل می‌باشد:

- ترویج یک درک مشترک از مسائل اقیانوس هند
- تدوین یک مجموعه مشترک از استراتژی‌های طراحی شده برای افزایش امنیت دریایی منطقه ای
- تقویت نیروی دریایی اقیانوس برای مقابله با چالش‌های کنونی
- پیش بینی برای برقراری امنیت و ثبات دریایی
- همکاری مکانیسم طراحی شده برای کاهش نگرانی‌های امنیت دریایی در اقیانوس هند

- توسعه قابلیت همکاری در آموزه‌ها، روش‌ها، سیستم‌های سازمانی، لجستیک و فرایندهای عملیاتی ترویج

- توسعه ظرفیت نیروی دریایی منطقه‌ای واکنش سریع

- همکاری در زمینه کمک‌های بشردوستانه و امدادرسانی در سراسر منطقه اقیانوس هند (www.ionsirannavy.ir).

آیونز سه کارگروه اصلی شامل: کارگروه امنیت دریایی، کارگروه کمک‌های بشردوستانه و مبارزه با بلایای طبیعی و کارگروه تبادل اطلاعات که مهم‌ترین آنها کارگروه امنیت دریایی است. اهداف آیونز که پیشتر به آن اشاره شد مبین آن است که موضوعات و مسائل امنیتی مرتبط با دریا در کانون اصلی این نهاد قرار دارد.

علل و زمینه‌های همگرایی کشورهای عضو آیونز

در رابطه با همگرایی و همکاری کشورهای ساحلی منطقه اقیانوس هند و تشکیل سازمان آیونز زمینه‌ها و علل گوناگونی ایفای نقش کرده‌اند که در سطور ذیل به مهم‌ترین آنها اشاره خواهد شد.

۱. وجود ادراکات مشترک در قبال مسائل منطقه‌ای

همانگونه که پیشتر اشاره شد، اقیانوس هند یکی از مهم‌ترین مناطق دنیا محسوب می‌گردد که از جهات مختلف سیاسی، اقتصادی، نظامی حائز اهمیت می‌باشد. با فروپاشی نظام دوقطبی و آغاز عصر نوین جهانی و نتیجتاً خروج بسیاری از کشورهای اقماری منطقه اقیانوس هند از سلطه ابرقدرت‌ها، بتدریج این کشورها در صدد برآمدند تا مسوولیت و نظارت مناطق خود را تا حدود زیادی بر عهده گرفته و سازوکارهای جدیدی را برای مواجهه با مسائل مرتبط با مناطق تحت پوشش خود اتخاذ نمایند.

بر همین اساس، لزوم درک و احساس مشترک کشورهای ساحلی در قبال مسائل و موضوعات مشترک منطقه‌ای ضرورت یافت تا بدین ترتیب هماهنگی لازم برای مقابله با مشکلات و مسائل پیش رو انجام پذیرد. با توجه به وجود احساس و درک مشترک کشورهای ساحلی، سازمان آیونز با این هدف تشکیل گردید تا برخورد با «مسائل مشترک منطقه‌ای» حدالامکان از طریق تشریک مساعی و همکاری انجام پذیرد. در واقع همسویی ادراکی و بین‌الذهانی کشورهای منطقه اقیانوس هند در رابطه با مسائل منطقه‌ای بستری فراهم کرد تا این

کشورها برای دست یافتن به منافع مشترک و مواجهه با مسائل و مشکلات بسمت همگرایی روی آوردند و بخشی از حاکمیت خود را برای تشکیل یک سازمان فراملی واگذار کنند.

۲. مقابله با چالش‌ها و تهدیدات امنیتی نوظهور

تعامل، همکاری و هم‌افزایی نیروهای دریایی جهت مقابله با تهدیدات امنیتی غیر سنتی و جدید در حوزه دریایی اقیانوس هند از اهداف اصلی تاسیس آیونز می باشد. در حال حاضر افزایش روزافزون ناامنی در دریاها، نه فقط مشکلات زیادی را فراروی دریانوردی، تجارت بین-المللی و امنیت دولت‌ها بوجود آورده، بلکه امنیت انسانی را نیز با خطر جدی روبرو کرده است (نژدی منش، ۱۳۹۴: ۱۶۱). به همین دلیل حفظ امنیت دریایی از طریق دولت‌ها و مجامع بین‌المللی در سال‌های اخیر مورد توجه شایانی قرار گرفته است (کوشا و شایگان، ۱۳۹۰: ۹۴). امنیت دریایی در مجموع یعنی شرایطی که در آن فعالیت‌های انسانی به دور از مشکلاتی نظیر تصادفات در دریا، تغییرات جوی، آلودگی، تروریسم دریایی، منازعات بین کشورها، قاچاق انسان، قاچاق مواد مخدر و ماهیگیری غیرقانونی می‌باشد (حکیمی، ۱۳۹۷: ۱۳۶). تمامی موارد مذکور به مثابه تهدیدی جدید فراروی صلح و امنیت بین‌المللی هستند که قادرند آثار سیاسی، اقتصادی و اجتماعی زیانباری را هم در سطح ملی و هم در سطح بین‌المللی در قلمروهای مکانی و زمانی مختلف به بار می‌آورند.

بطور کلی امروزه الگو و عدم ثبات تهدیدها، توانمندی یک جانبه هر کشور را در برخورد با تهدیدات دریایی به چالش می‌کشد. بطور مثال، برخورد با دزدان دریایی از سوی نیروی دریایی یک کشور امکان پذیر نمی‌باشد. قاچاق انسان و مواد مخدر در حوزه وسیع دریا که حاکمیت بر همه قلمروهای آن وجود ندارد برای یک کشور به تنهایی کار دشواری است. بلاهای طبیعی حتی ظرفیت اقتصادهای بزرگ را به چالش می‌کشد. با درک مسائل منطقه‌ای و با تاکید بر همکاری و همگرایی در دریا و نیاز به ایجاد مشارکت در مواجهه با چالش‌ها و تهدیدات، کشورهای موسس آیونز درصدد بوده‌اند تا بجای برخورد انفرادی با خطرات، از طریق تقویت همکاری‌های نیروی دریایی کشورهای ساحلی منطقه، مقابله با تهدیدات دریایی را در راس اهداف اصلی خود قرار دهند تا امنیت دریایی تامین گردد. در همین راستا نیز در چند سال اخیر با برگزاری رزمایش‌های مشترک منطقه‌ای مختلف نظیر رزمایش مبارزه با دزدان دریایی در سال ۱۳۹۸ و همچنین تطبیق استانداردهای عملیاتی بین نیروهای دریایی این کشورها و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بحث و تبادل اطلاعات مرتبط منطقه‌ای، آیونز توانسته گام موثری را

در مواجهه با این چالش‌ها و افزایش امنیت دریایی و حفظ نظم و قانون منطقه ای بردارد. همین موضوع یعنی تامین امنیت دریایی، شرایط باثبات‌تری را برای توسعه اقتصادی پایدار برای کشورهای عضو و همچنین تقویت و گسترش تجارت درون منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم ساخته است.

۳. هم‌افزایی در راستای توسعه کمک‌های بشر دوستانه

یکی از اهدافی که آیونز آن را دنبال می‌کند انجام کمک‌های بشر دوستانه و امدادسانی دریایی در سراسر منطقه می‌باشد. تقریباً در تمامی نشست‌هایی که با حضور کشورهای عضو و ناظر برگزار شده است، بر این اصل مهم بعنوان یکی از اهداف اصلی سازمان تاکید شده است. انجام عملیات مشترک دریایی جستجو و نجات توسط هند و چین حتی در اوج بحران‌هایی نظیر «بحران دوکلام»^۱ در سال ۲۰۱۷ (Das, 2018: 2) (که به رویارویی نیروهای مسلح هند با ارتش آزادیبخش مردمی چین در منطقه مرزی دوکلام منجر شد)، حکایت از اهمیت موضوع کمک‌های بشردوستانه دارد. همکاری دریایی در زمینه جستجو برای هواپیمای مسافربری MH370 که در نزدیکی جزیره تائوچو ویتنام در سال ۲۰۱۴ در دریا سقوط کرد، نمونه‌ای از همکاری کشورهای آیونز در راستای اقدامات بشردوستانه می‌باشد. در این عملیات، بیش از ۲۶ کشور برای پیدا کردن این هواپیما با هم همکاری نموده و گفته شد بزرگ‌ترین عملیات جستجو در تاریخ بوده است (سایت اینترنتی انتخاب، ۱۳۹۳/۱/۱۷).

در همین زمینه و برای حفظ آمادگی و واکنش سریع، برخی از کشورهای عضو سازمان حتی تلاش نموده‌اند تا رزم آمایش‌های دوجانبه را در دستور کار خود قرار دهند. بطور مثال می‌توان رزمایش به مشترک امداد و نجات دریایی ایران و عمان با حضور یگان‌هایی از نیروی دریایی راهبردی ارتش در فروردین ۱۳۹۶ اشاره نمود. این رزمایش به منظور عملیات امداد و نجات و کمک‌رسانی به کشتی‌های تجاری و نفتکش عبوری از تنگه هرمز که به هر علتی دچار سانحه شده‌اند انجام پذیرفت (خبرگزاری صدا و سیما، ۱۳۹۶/۱/۲۱). در فروردین ۹۸ نیز رزمایش مشترک امداد و نجات دریایی جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان با مشارکت یگان‌هایی از نیروهای دریایی دو کشور در سواحل مسقط برگزار شد (ایسنا، ۱۳۹۸/۱/۲۹).

¹ Doklam crisis

۴. تقویت همگرایی منطقه‌ای با هدف تضعیف معمای امنیت

آیونز از مهم‌ترین ابتکارات امنیت دریایی بین‌المللی در قرن ۲۱ می‌باشد که مجمعی برای بحث در مورد موضوعات دریایی منطقه و تقویت روابط دوستانه بین دولت‌های عضو است (India Ministry of Defence, 2018) که می‌تواند به اعتمادسازی و امنیت‌سازی بین کشورهای منطقه کمک کند. در واقع، طراحان آیونز نگاهی رئالیستی نیز به نهادسازی منطقه‌ای داشته چرا که بر این اعتقاد بوده‌اند که رابطه مستقیمی بین همگرایی و مساله امنیت وجود دارد. همانگونه که در بسیاری از نقاط جهان مشاهده شده است، تلاش‌های موفق برای همگرایی منطقه‌ای، عامل موثری در جهت کاهش سطح معمای امنیت بوده است (سنایی و همکار، ۱۳۹۴: ۱۱۳). به عبارتی، روند ایجاد یک سازمان همکاری فراملی برای نیل به اهداف مشترک، کاهش نگرانی‌ها متقابل را به ارمغان آورده و مراحل تفاهم، تعامل و همکاری در روابط بین کشورها سبب کاهش منازعات و تنش‌های کشورهای عضو می‌شود. در همین رابطه، و پس از شکل‌گیری آیونز، امضای موافقت‌نامه‌های دفاعی بین هند و برخی کشورهای ساحلی منطقه (<https://currentaffairs.gktoday>) توانسته است از طریق اعتمادسازی و کاهش برخی تنش‌ها، معمای امنیتی منطقه را تا حدودی تضعیف نماید. اما بطور کلی، مساله اعتمادسازی و شکنندگی این متغیر در بین کشورهای رقیب همواره یک چالش اساسی برای پیشبرد اهداف آیونز محسوب می‌گردد.

۵. لزوم حفظ رشد و امنیت اقتصادی

اگرچه به موضوع امنیت اقتصادی در قالب اهداف آیونز بطور مستقیم اشاره نشده است، اما بطور ضمنی یکی از علل شکل‌گیری این نهاد منطقه‌ای تامین امنیت راه‌های آبی منطقه جهت حفظ و تامین رشد اقتصادی کشورهای ساحلی می‌باشد. در همین ارتباط، امروزه یکی از موضوعاتی که در ادبیات مرتبط با مطالعات امنیتی و روابط بین‌الملل مورد توجه قرار گرفته است مساله خطرات ژئوپلیتیکی است که امنیت اقیانوس هند و شکوفایی اقتصادی آن را تهدید می‌کند (Cordesman & Toukan, 2014: 67) سیاست‌هایی نظیر «ساگار»^۱ (امنیت و رشد برای کل منطقه) که در راستای امنیت و رشد اقتصادی منطقه اقیانوس هند از سوی کشور هند

¹ SAGAR (Security and Growth for All in the Region)

در سال‌های اخیر پیگیری شده (Das, 2018: 1)، خود حاکی از تلاش کشورهای منطقه بویژه کشورهای نوظهور اقتصادی جهت تامین امنیت منطقه می‌باشد.

آنچه مسلم است این موضوع است که اقیانوس هند، به عنوان سومین اقیانوس بزرگ جهان بعد از اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام، بزرگترین و استراتژیک‌ترین کریدور تجاری جهان محسوب می‌شود. منطقه اقیانوس هند که توسط آفریقا، آسیا و استرالیا احاطه شده، به‌عنوان یک بزرگراه دریایی خدمت می‌کند و روابط انسانی و اقتصادی بین قاره‌ای را به هم پیوند می‌دهد. به عنوان پرجمعیت‌ترین منطقه جهان، یک سوم محموله‌های عمده جهان و حدود دو سوم کشتی‌های نفتی دنیا از آن عبور می‌کنند. به همین دلیل، وابستگی کشورهای پرجمعیت جهان نظیر هند و چین به اقیانوس هند برای واردات انرژی از خلیج فارس، برای وارد کردن منابع از آفریقا و همچنین تجارت با اروپا در حال رشد است (Goud & Mookherjee, 2015: 288). بنابراین، با توجه به این واقعیت که منطقه اقیانوس هند یک شاهراه تجاری بین‌المللی است که اهمیت ویژه‌ای در اقتصاد منطقه و جهانی دارد، آیونز یا سمپوزیوم نیروهای دریایی اقیانوس هند از طریق همکاری منطقه‌ای، با تامین امنیت دریایی در اقیانوس هند، تلاش می‌کند تا نقش بسزایی در ایجاد شرایط باثبات برای توسعه پایدار اقتصادی برای کشورهای عضو و حفظ و تقویت تجارت درون منطقه‌ای و بین‌المللی ایفاء نماید.

چالش‌ها و محدودیت‌های همگرایی در آیونز

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد؛ همگرایی منطقه‌ای یکی از ابعاد مهم همکاری در عرصه بین‌المللی است که از پیامدهای آن تامین امنیت و صلح، بهره برداری از منافع مشترک و رفع نیازهای کشورهای می‌باشد. با این حال، وجود برخی چالش‌ها و محدودیت‌ها در مناسبات کشورها سبب می‌شود تا همکاری‌های منطقه‌ای شکننده شده و از کارآمدی لازم برخوردار نباشد. در همین ارتباط، مسائل و چالش‌های موجود بین کشورهای عضو آیونز سبب شده است تا کشورهای کناره این اقیانوس قادر نباشند همکاری‌های گسترده و مطلوبی با یکدیگر داشته باشند و نتیجتاً این نهاد منطقه‌ای در تحقق اهداف اولیه با مشکلاتی مواجه گردد. با توجه به این موضوع، در سطور ذیل مهمترین چالش‌هایی که آیونز با آن مواجه است مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۱. رقابت‌های منطقه‌ای هند و چین

اگر چه هند و چین بعنوان دو قدرت بزرگ منطقه اقیانوس هند، روابط دیپلماتیک و اقتصادی خود را در سال‌های گذشته افزایش داده‌اند، اما این بهبود نسبی در تعاملات، نتوانسته به حوزه‌های امنیتی و سیاسی تسری پیدا کند و دو کشور همچنان در مسائل امنیتی، سیاسی و استراتژیک، به یکدیگر بی‌اعتماد بوده و اختلافات میان دو کشور، همچون آتش زیر خاکستر بر روابط فی مابین تأثیر می‌گذارد (کاوه و محمدی، ۱۳۹۷: ۱۶۳-۱۶۶). در همین زمینه، چرخش روزافزون هند بسوی دریا، سبب شده است تا سیاست‌ها و استراتژی‌های این کشور در منطقه از سوی سایر قدرت‌ها نظیر چین با دقت و احتیاط بیشتری رصد شود. همچنین، اشتیاق هند جهت معرفی خود به عنوان تامین کننده امنیت شبکه‌ای و نظم دریایی از طریق سازمان‌هایی نظیر آیونز و همچنین جاه‌طلبی این کشور جهت تبدیل شدن به قدرت بزرگ و موازنه‌سازی در برابر چین (Das, 2018: 2) حساسیت چین را در منطقه مهم و استراتژیک اقیانوس هند مضاعف نموده است. به همین جهت نیروی دریایی ارتش چین با توسعه منافع و توانمندی‌ها و بسط نفوذ دریایی، دیگر به دفاع صرف از خط ساحلی خود قانع نیست. در همین ارتباط، بنادر تجاری که از سوی چین در آب‌های عمیق و در امتداد خطوط ارتباطات دریایی این کشور در اقیانوس هند ایجاد شده اند (عبدی و رجب نژاد، ۱۳۹۵: ۱۸۵-۲۰۶) تاییدکننده سیاست‌های رقابتی این کشور با هند می‌باشد. بویژه این که هند نگاه ابزاری به آیونز داشته تا با مدیریت این سازمان، از آن جهت دستیابی به اهداف منطقه‌ای و ایجاد نظم مد نظر خود استفاده کند.

از سوی دیگر، چین از تجربیات دریایی تاریخی خود سه درس را آموخته است: (۱) داشتن نیروی دریایی قوی برای حفاظت از سرزمین ضروری است؛ (۲) ملتی که اهمیت دریا را نفهمد، آینده‌ای نخواهد داشت؛ (۳) دولتی که توانایی دفاع از حقوق و مرزهای دریایی خود را ندارد، در طولانی مدت قدرت دریایی نخواهد شد (کاوه و محمدی، ۱۳۹۷: ۱۷۷-۱۸۵). از این رو طی سالیان گذشته چین با تغییر در استراتژی دریایی خود، توانسته اقدامات متعددی را مانند ساخت اولین ناو هواپیمابر، شرکت در رزمایش‌های چندجانبه دریایی، ساخت و سازهای نظامی در دریای چین جنوبی و شرقی، حضور در بندر گوادر پاکستان و استقرار دو ناوچه جنگی در این بندر، تأسیس پایگاه دریایی در جیبوتی و حضور فعال در اقیانوس هند را در دستور کار قرار دهد. بطور کلی، رقابت متقابل هند و چین در منطقه و تلاش آنها برای موازنه‌سازی در برابر

یکدیگر، سبب واگرایی و شکننده شدن برخی از حوزه‌های همکاری شده و نهایتاً رسیدن به اهداف مشترک آیونز با رهبری هند را با دشواری مواجه ساخته است.

۲. گسترده‌گی منافع، اولویت‌ها و جهت‌گیری‌ها

در حالی که آیونز از پتانسیل مهمی جهت همکاری منطقه‌ای در اقیانوس هند برخوردار است، همزمان با چالش‌های مهمی در مسیر پیشبرد دستورکار منطقه‌ای مواجهه است که یکی از این چالش‌ها تنوع دولت‌های ساحلی می‌باشد (Kelegama, 2002: 1). در واقع، منطقه اقیانوس هند متشکل از کشورهای متعددی با ساختارهای سیاسی، سطح توسعه اقتصادی، موقعیت جغرافیایی، «ظرفیت‌ها و چشم‌اندازهای متفاوت» است که همین موضوع به اولویت‌ها و منافع این کشورها تنوع بخشیده است. علیرغم همگرایی کشورهای ساحلی اقیانوس هند در قالب سازمان آیونز، به دلیل مبانی متفاوت هویت بخش منافع و اولویت‌ها، آنها رویکردهای متفاوتی را در عرصه سیاست خارجی اتخاذ نموده‌اند که گاه‌ها روند همکاری کامل کشورها را در داخل این نهاد منطقه‌ای با مشکلاتی مواجه ساخته است.

به عبارتی، هنگامی که چند کشور دارای نظام‌های سیاسی کاملاً متضاد و یا متفاوت و دارای رویکرد و سطح اقتصادی کاملاً متباین و غرق در اختلافات فاحش فرهنگی و مذهبی باشند، روند همگرایی و همکاری همه جانبه با مشکلاتی مواجه می‌شود (مهکویی و باویر، ۱۳۹۳: ۱۵۴). بنابراین، با توجه به این نکته اساسی که منافع ملی در هر کشوری با توجه به شرایط سیاست جغرافیایی و تاریخی آن کشور منطبق بر ارزش‌های حیاتی، اصول اساسی و مورد قبول جامعه تبیین شده و اهداف واقعی سیاست خارجی آن با کشور دیگر متفاوت است (صالحی و رضوی مبرقع، ۱۳۹۶: ۱۲۵-۱۲۶)، می‌توان استدلال کرد که تنوع و گسترده‌گی کشورهای کناره اقیانوس هند و نیز جهت‌گیری‌های متفاوت این کشورها بر اساس منافع و اولویت‌های ملی، مانع دیگری در مسیر روند همگرایی عمیق‌تر منطقه‌ای بوده و همکاری گسترده در قالب ائتلاف امنیتی منطقه‌ای را با محدودیت‌هایی مواجه ساخته است.

۳. حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای

ابعاد اهمیت اقیانوس هند سبب شده است تا این منطقه همواره جایگاه ویژه‌ای در راهبردهای کلان قدرت‌های بزرگ فرامنطقه‌ای بویژه آمریکا داشته باشد؛ که امروزه با توجه به ظرفیت‌های ویژه سیاسی، نظامی و اقتصادی گسترده بگونه‌ای نقش هژمون جهانی را ایفاء می‌کند. طی سال‌های اخیر چند دلیل عمده سبب توجه مضاعف آمریکا به آسیا شده است.

نخست این که آمریکا، نگران افزایش نقش و جایگاه کشورهای بزرگ این منطقه در عرصه سیاست بین‌الملل است. در واقع، نقش آمریکا، به مثابه بازیگر موازنه‌گر در آسیا، جلوگیری از هژمونیک شدن نظم بین‌المللی در این قاره است؛ خطری که در سال‌های اخیر و با توسعه روزافزون قدرت چین (عضو ناظر آیونز) محسوس‌تر شده است (برزگر و رضایی، ۱۳۹۶: ۱۳). دوم این که، جایگاه و نقشی که آمریکا پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی پیدا کرد، سبب شد تا آن کشور در رابطه با موضوعاتی که در جهان (نظیر تشکیل ائتلاف‌ها و یا همکاری‌های منطقه‌ای) پدید می‌آید، اجازه دخالت و اظهار نظر به خود دهد. همزمان نیز با توجه به این که بعد از حوادث ۱۱ سپتامبر تروریسم به پدیده غالب جهان تبدیل شده است، به بهانه تروریسم قدرت‌های بزرگ نظیر آمریکا به خود اجازه می‌دهند در هرجای دنیا (بزرگمهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۳۴-۴۸) از جمله اقیانوس هند حضور فعالانه داشته باشند. از سوی دیگر، این منطقه به مثابه «هارتلند» عصر پیش روی، علاوه بر اهمیت تجاری، به دلیل وجود سوخت‌های فسیلی، بویژه نفت و همچنین مسئله امنیت اسرائیل برای ایالات متحده آمریکا و دیگر هم‌پیمانانش حائز اهمیت است. مضاف بر این، این منطقه از دیدگاه آمریکایی‌ها، منبع اصلی تروریسم (خاصه از نوع بنیادگرایی و متحجرانه اسلامی) نیز هست که برای واشنگتن بسیار حائز اهمیت است. فارغ از عوامل فوق، منطقه اقیانوس هند از این حیث که به منزله پایگاهی در پشت سر روسیه است و نیز از آن جهت که سیطره بر منابع آن، می‌تواند عامل بسیار مهمی در راستای کند کردن رشد اقتصادی روزافزون چین باشد، برای سردمداران کاخ سفید، منطقه‌ای بسیار حساس و استراتژیک محسوب می‌شود (منیعی و همکاران، ۱۳۹۸: ۶۹۲-۶۹۳). بنابراین، سیاست‌های سازمان‌هایی مانند آیونز می‌بایست بصورتی تنظیم و عملیاتی شود که از یک طرف با منافع جهانی قدرت‌هایی نظیر ایالات متحده آمریکا تعارضی نداشته باشد و از طرفی به مناسبات این کشور با کشورهای ساحلی خللی وارد نسازد. با توجه به رویکرد فعلی ایالات متحده آمریکا در قبال منطقه اقیانوس هند، همسویی برخی از کشورهای عضو آیونز با سیاست‌های واشنگتن، که گاهی به دلیل ضعف داخلی و همچنین ترس از رقبای منطقه‌ای انجام می‌گیرد، زمینه شکاف میان اعضای سازمان را دامن زده است. همسویی کشورهای هم‌چون هند، ژاپن، عربستان سعودی و... با سیاست‌های آمریکا، شرایطی را فراهم می‌کند که روند تصمیم‌سازی‌های دولت‌های عضو آیونز با محدودیت‌ها و حتی تنش‌هایی مواجهه شود و امکان همکاری‌های گسترده‌تر از کشورهای

عضو آیونز سلب گردد. در همین زمینه می‌توان به تنش‌ها و منازعات بین هندوستان و پاکستان و حمایت آمریکا از هند اشاره نمود.

۴. اختلافات و تنش‌های منطقه‌ای

توجه به این نکته که اختلافات منطقه‌ای در اقیانوس هند از سالیان دور تاکنون در بین کشورهای ساحلی این منطقه وجود داشته، نیز ضروری به نظر می‌رسد؛ چرا که می‌تواند بر عملکرد و کارایی مکانیزم امنیتی منطقه اثرگذار باشد. در همین رابطه، طی چند سال گذشته دشمنی و خصومت بین ایران و عربستان سعودی رو به افزایش بوده، بحران یمن و حمله ائتلاف عربی به این کشور، اختلافات مرزی بین هند و پاکستان، تقابل گرای هندوستان با ائتلاف منطقه‌ای چین و روسیه و... نمونه‌هایی از اختلافات و چالش‌های این منطقه به شمار می‌آید (حکیمی، ۱۳۹۷: ۱۴۲-۱۴۳). در همین ارتباط بطور مثال می‌توان به اختلافات بین چین و کشورهای ویتنام و فیلیپین در دریای چین جنوبی در مورد جزایر و صخره‌های زنجیره‌ای «پاراسل»^۱ و «اسپراتلی»^۲ اشاره نمود که منجر به درگیری‌های متعدد و اختلافات در زمینه فعالیت‌های ماهیگیری، اکتشاف نفت و گاز و نیز استقرار پاسگاه‌های نظامی این کشورها در این جزایر شده است. یا برخی از کشورها نظیر چین، هند، پاکستان و بنگلادش در عبور کشتی‌های سایر کشورها از گذرگاه‌های امن و تنگه‌های بین‌المللی در مجاورت کشورشان، بدون اخذ مجوز و برافراشته کردن پرچم، اخلال ایجاد می‌کنند که همواره باعث تنش و درگیری در منطقه شده است (Antrim, 2005: 70-75). بنابراین، به نظر می‌رسد که مشاجرات سیاسی و اختلافات موجود بین کشورها در حوزه اقیانوس هند مانع مهمی در ایجاد وحدت منطقه‌ای باشد. همزمان آیونز از فقدان هماهنگی و اراده سیاسی مطلوب نیز رنج می‌برد (Das, 2008: 3) که این مسئله عمدتاً ناشی از تنش‌های موجود بین کشورهای عضو در رابطه با موضوعات گوناگون منطقه‌ای است.

نتیجه‌گیری

هدف اصلی پژوهش حاضر بررسی زمینه‌ها و عوامل گوناگون تاثیرگذار در تشکیل آیونز و همکاری امنیتی کشورهای ساحلی منطقه اقیانوس هند در این نهاد منطقه‌ای بوده است. علاوه

¹ Paracel

² Spratly

بر این، این پژوهش درصدد بوده تا چالش‌ها و محدودیت‌هایی که آیونز در مسیر همگرایی و توسعه همکاری‌ها با آن مواجه می‌باشد را مورد تحلیل و تبیین قرار دهد. واقعیت مسلم آن است که علیرغم ضرورت‌ها و الزامات موجود که زمینه همکاری و همگرایی کشورهای ساحلی منطقه اقیانوس هند را فراهم ساخته است، به دلیل تنوع و تکثر کشورهای ساحلی، رقابت‌های فروملی منطقه‌ای، مداخلات قدرت‌های فرامنطقه‌ای و وجود اختلافات و تنش‌ها بین کشورهای مختلف منطقه، آیونز در دستیابی به اهداف اولیه خود با چالش‌هایی مواجه بوده است. همین مسئله زمینه ناکارآمدی نسبی این نهاد را فراهم ساخته است.

در حال حاضر تحولات امنیتی و استراتژیک اقیانوس هند، فهرستی طولانی از مسائل اثرگذاری نظیر رابطه مسلمانان و غرب، منازعات شدید مربوط به مناطق به هم پیوسته با این اقیانوس مانند منازعات خاورمیانه، شرق آفریقا، هند و پاکستان، پدیده مهم دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، فعالیت‌های تروریستی، حضور نظامی و درگیری‌های مرگبار نیروهای خارجی و بین‌المللی را در برمی‌گیرد. اما آنچه در این میان جلب توجه می‌کند، رقابت‌های بازیگران اصلی در این منطقه است. هند و چین، دو قدرت در حال ظهور در نظام بین‌الملل هستند. بی‌تردید رشد اقتصادی مداوم آنها با خود سطح جدیدی از رفتار سیاسی و استراتژیک را به همراه می‌آورد. همین واقعیت، آمریکا را بر آن داشته است تا تحولات این منطقه را، که از مهم‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی، ژئواکونومی و ژئواستراتژیکی جهان محسوب می‌گردد، با دقت بیشتری رصد کند. به عبارتی تحولات منطقه اقیانوس هند با منافع قدرت‌های بزرگ جهانی بویژه آمریکا پیوند وثیقی داشته و به نظر می‌رسد نظم آینده نمی‌تواند بدون توجه به ژئوپلیتیک اقیانوس هند، تحولات و تعاملات بین‌الدولی آن شکل بگیرد.

بطور کلی، و در چارچوب نگاه واقع‌گرایانه، می‌توان این انگاره را مطرح ساخت که مسائل و دغدغه‌های مشترک کشورهای ساحلی اقیانوس هند به‌مراه منازعات، تنش‌ها و رقابت‌های این کشورها، موضوع همگرایی و واگرایی منطقه‌ای را در نوسان پایدار قرار داده است. به این معنا که کشورهای حوزه اقیانوس هند به دلیل نیازهای متقابل و مشترک ناگزیر به همکاری و همگرایی هستند. اما ثبات نسبی متغیرهای واگرا سبب شده است تا این همکاری و همگرایی همواره شکننده بوده و روند همسویی و دستیابی به منافع مشترک در قالب نهادهایی نظیر آیونز با چالش مواجه گردد. به عبارتی، اگرچه موانع و چالش‌های موجود نتوانسته‌اند، روند

همگرایی منطقه‌ای را سد نمایند، اما از این قابلیت برخوردار بوده‌اند تا مشکلاتی را در مسیر تحقق اهداف تعیین شده، تصمیم‌سازی‌ها و سیاست‌گذاری‌های مشترک آيونز ایجاد کنند.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و اسمعیلی، مرتضی (۱۳۹۶). «هند و امنیت همه جانبه در پرتو استراتژی همکاری جویی چندجانبه»، **فصلنامه مطالعات شبه قاره**، شماره ۳۲، صص ۹-۳۰.
- باقرنیا، نیلوفر (۱۳۹۷). «افزایش اهمیت اقیانوس هند در ژئوپلیتیک و جایگاه جهانی آن»، **فصلنامه دیپلماسی صلح عادلانه**، دسترسی در سایت مرکز بین المللی مطالعات صلح -IPSC (<http://peace-ipsc.org>).
- برزگر، کیهان و رضائی، مسعود (۱۳۹۶). «آینده رقابت های متداخل در اقیانوس هند»، **فصلنامه سیاست**، شماره ۴۱.
- بزرگمهری، مجید؛ محمدخانی، علی رضا و نعمتی، فاطمه (۱۳۹۵). «علل واگرایی در سازمان همکاری اسلامی»، **فصلنامه مطالعات سیاسی جهان اسلام**، شماره ۱۸.
- بیگی، رضا (۱۳۹۳/۱۰/۷). «طرح استراتژیک IMO برای ۶ سال آینده حمل و نقل دریایی جهان»، شبکه مستقل جامعه اطلاع رسانی دریایی (مانا)، کد خبر ۵۰۹۳۱، دسترسی در <http://mana.ir/fa/news/50931>
- پایگاه اینترنتی انتخاب (۱۳۹۳/۱/۱۷). «سی روز با پرواز ام.اچ.۳۷۰ مالزی»، قابل دسترسی در entekhab.ir/000eLz
- پیشگاهی فرد، زهرا و علیزاده، عمران (۱۳۹۷). «بررسی الگوی جدید همگرایی منطقه ای در آسیای جنوب غربی»، **فصلنامه مطالعات آسیای جنوب غربی**، سال اول، شماره ۱، صص ۳۷-۵۹.
- جنیدی، رضا و ملائی، مسعود (۱۳۹۸). «راهبردهای مبتنی بر قدرت نرم جمهوری اسلامی ایران در مقابله با قدرت هوشمند ایالات متحده آمریکا»، **فصلنامه راهبرد سیاسی**، دوره ۳، شماره ۸، صص ۶۵-۸۹.
- جهانگیری، سعید و اطهری، سید اسدالله (۱۳۹۷). «بررسی تاثیر موقعیت ژئوپلیتیک ایران بر سیاست خارجی (قبل و بعد از انقلاب اسلامی)»، **فصلنامه راهبرد سیاسی**، دوره ۲، شماره ۶، صص ۵۵-۷۷.
- چهرآزاد، سعید (۱۳۹۸). «وانموده های سیاستگذارانه پسا دفاع مقدس در حیطه روابط خارجی ایران»، **فصلنامه مطالعات دفاع مقدس**، سال ۵، شماره ۴، صص ۱۲۷-۱۴۴.
- حکیمی، خرداد (۱۳۹۷). «چالش ها و فرصت های امنیت دریایی در اقیانوس هند با تأکید بر همکاری چند جانبه منطقه محوری»، **فصلنامه آموزش علوم دریایی**، شماره ۱۳.
- خبرگزاری دانشجویان ایران، ایسنا (۱۳۹۸/۱/۲۹). «رزمایش مشترک نظامی ایران و عمان برگزار شد»، کد خبر: ۹۸۰۱۲۹۱۲۸۰۰، قابل دسترسی در <https://www.isna.ir/news/98012912800>

- خبرگزاری صدا و سیما (۱۳۹۸/۵/۱۲). «رزمایش دریایی جمهوری آذربایجان در دریای خزر»، کد خبر: ۲۴۹۱۵۹۱، قابل دسترسی در <https://www.iribnews.ir/00ASAx>.
- خبرگزاری صدا و سیما (۱۳۹۶/۱/۲۱). «رزمایش ایران و عمان در اقیانوس هند»، کد خبر: ۱۵۸۶۴۹۱، قابل دسترسی در <https://www.iribnews.ir/006eiZ>.
- خدابخشی، لیلیا؛ ازغندی، علیرضا و هرمیداس باوند، داوود (۱۳۹۸). «بررسی مقایسه‌ای راهبرد ایران و عربستان در بحران سوریه با تکیه بر نظریه نوواقع‌گرایی»، **فصلنامه مطالعات دفاع مقدس**، سال ۵، شماره ۳، صص ۲۱-۴۷.
- دارا، جلیل و خاکی، محسن (۱۳۹۷). «جایگاه شبکه مسلمانان میانه‌رو در اعمال قدرت نرم آمریکا؛ با تأکید بر جمهوری اسلامی ایران»، **فصلنامه مطالعات قدرت نرم**، دوره ۸، شماره ۱، صص ۵۶-۷۷.
- ذولفقاری، مهدی و دشتی، فرزانه (۱۳۹۷). «مؤلفه‌ها و ظرفیت‌های قدرت نرم جمهوری اسلامی ایران در دیپلماسی فرهنگی»، **فصلنامه مطالعات قدرت نرم**، دوره ۸، شماره ۲، صص ۱۲۷-۱۵۴.
- رمضانی، احمد و معین آبادی بیدگلی، حسین (۱۳۹۸). «اقتصاد سیاسی همگرایی منطقه ای آسه آن»، **دوفصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین الملل**، دوره دوم، شماره ۲، صص ۴۵۳-۴۸۶.
- زارعی، بهادر؛ شاه دوستی، حسین و زینی وند، علی (۱۳۹۳). «فرصت‌ها و چالش‌های همگرایی منطقه ای در خلیج فارس»، **نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی**، دوره چهل و ششم، شماره ۴، صص ۷۳۱-۷۵۶.
- زیبایی نژاد، مریم (۱۳۹۸). «احیای انگاره‌های مهم هویتی در پرتو انقلاب اسلامی ایران»، **فصلنامه پژوهش‌های انقلاب اسلامی**، دوره ۸، شماره ۲۹، صص ۱۸۷-۲۰۶.
- سایت رسمی آیونز (بی تا). «اهداف اصلی گردهمایی فرماندهان نیروهای دریایی اقیانوس هند»، قابل دسترسی در www.ionsirannavy.ir.
- سپهری، یدالله؛ عباسی، مصیب و حسینی آهنگری، سید حسن (۱۳۹۸). «پیامدهای تقابل ایران و آمریکا»، **فصلنامه پژوهش‌های انقلاب اسلامی**، دوره ۸، شماره ۲۹، صص ۱۱۹-۱۳۶.
- سنایی، اردشیر و طاهری مهر، احسان (۱۳۹۴). «تاثیر همکاری ناتو و شورای همکاری خلیج فارس بر امنیت جمهوری اسلامی ایران»، **پژوهشنامه روابط بین الملل**، شماره ۳۱.
- شاه محمدی، پریسا (۱۳۹۶). «چالش‌های سیاسی و امنیتی راهبرد چین برای جمهوری اسلامی ایران»، **فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۱۰۰، صص ۱۱۹-۱۴۵.
- شولی، علیرضا (۱۳۹۳). «تحول در رویارویی با دزدان دریایی در آبهای بین‌المللی»، **فصلنامه علوم و فنون مرزی**، سال پنجم، شماره ۹.

صالحی، جواد و رضوی مبرقع، سیدکاظم (۱۳۹۶). «منافع ملی در چشم انداز نظری»، **فصلنامه پژوهش‌های سیاسی و بین‌المللی**، سال هشتم، شماره ۳۱، صص ۱۲۵-۱۲۶.

طارمی، داوود و محمد علیپور، فریده (۱۳۹۹). «جایگاه ناتو در طراحی استراتژی آمریکا پس از جنگ سرد (با تاکید بر خاورمیانه)»، **فصلنامه راهبرد سیاسی**، بهار، سال چهارم، شماره ۱۲، صص ۴۱-۶۶.

عالی پور، علیرضا و طحانی، غلامرضا (۱۳۹۷). «توسعه قدرت دریایی؛ زیربنای اقتصاد دفاع»، **فصلنامه مدیریت راهبردی دفاع ملی**، سال دوم، شماره ۸.

عبدی، عطاءاله و رجب نژاد، ناصر (۱۳۹۵). «تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه گذاری چین، در گواد بر بندر چابهار»، **نشریه جغرافیا و توسعه**، شماره ۴۶، صص ۱۸۵-۲۰۶.

کاظمی، پریسا و بشیری، اکبر (۱۳۹۸). «سازوکارهای تضمین حقوق بنیادین بشر در نظام حقوقی عمومی ایران»، **دو فصلنامه مطالعات حقوق بشر اسلامی**، دوره ۸، شماره ۱۶، بهار و تابستان، صص ۱۴۰-۱۱۹.

کاوه، اسداله و محمدی، طاهره (۱۳۹۷). «روابط هند و چین: از همکاری اقتصادی تا رقابت استراتژیک»، **فصلنامه سیاست خارجی**، سال سی و دوم، شماره ۱، صص ۱۶۳-۱۹۶.

کبیری، ابوالحسن و کاویانی فر، پیمان (۱۳۹۸). «ولایت‌بندی تهدیدات جمهوری اسلامی ایران از طریق آسیای مرکزی و راهکارهای مقابله با آن»، **فصلنامه مطالعات دفاع مقدس**، دوره ۵، شماره ۴، صص ۷۰-۵۱.

کوشا، جعفر و شایگان، فرهاد (۱۳۹۰). «نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی»، **دانشنامه حقوق و سیاست**، شماره ۳۰.

نژدی منش، هیبت... (۱۳۹۴). «ارزیابی ابتکار ایالات متحده آمریکا برای مبارزه با قاچاق سلاح انهدام فراگیر (۲۰۰۳) از منظر کنوانسیون حقوق دریاها»، **مجموعه مقالات همایش حقوق بین‌الملل دریاها**، تهران: انتشارات گنج دانش.

(ب) منابع انگلیسی

Asgar, Pervaiz (2014). "Major Powers' Interests in Indian Ocean: Challenges and Options for Pakistan", Islamabad: Islamabad Policy Research Institute (IPRI), p 62.

"About IONS" (2019/02/04). Available at: <http://www.ions.global>.

Borah, Rupakjyoti, (2011). "India, Australia and the United States in the Indian Ocean Region: A Growing Strategic Convergence", 12 May, in: Indian Ocean: A Sea of Uncertainty, Future Directions International (FDI): Independent Strategic Analysis of Australia's Global Interests.

- Cordesman, A. H., & Toukan, A. (2014). "**The Indian Ocean region: a strategic net assessment**", Lanham, Md. [u.a.]: Rowman & Littlefield.
- Chaudhury, Rahul Roy (2018). "**Strengthening maritime cooperation and security in the Indian Ocean**", IISS Website, 6th September, available in: <https://www.iiss.org/blogs/analysis/2018/09/maritime-cooperation-indian-ocean>.
- Dennis Rumley, Timothy Doyle (2016), "**Indian Ocean Regionalism**", Routledge Publisher, London, UK.
- Goud, Sidda& Mookherjee, Manisha (2015). **CHINA IN INDIAN OCEAN REGION**, Hyderabad: Allied Publishers, p 288.
- Hetten, Bjorn (1991). **The new Regionallism**, usa: McGraw – Hill.
- "**India joins Indian Ocean Commission as the fifth Observer**", (2020/03/07). available at: <https://currentaffairs.gktoday.in/tags/sagar> .
- Kelegama, Saman (2002). "**Indian Ocean Regionalism: Is There a Future?**", **Economic and political weekly**, 37(25):2422-2425.
- Sakhuja, Vijay& Narula, Kapil (2017). **Maritime Safety and Security in the Indian Ocean**, India: Vij Books Publications.
- Pant, Harsh V. (2009). "India in the Indian Ocean: Growing Mismatch between Ambitions and Capabilities", **Pacific Affairs**, Volume 82, No. 2.