

مقاله پژوهشی: تبیین جایگاه مؤلفه‌های صنایع دریایی در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران

حبیب‌الله سیاری^۱، حسین خانزادی^۲، محمدرضا حافظ نیا^۳، احمد کریمی^۴

دریافت مقاله: ۹۹/۰۲/۱۸

پذیرش مقاله: ۹۹/۰۴/۲۰

چکیده

امروزه قدرت دریایی، تنها به قدرت نظامی محدود نمی‌شود و ابعاد دیگری همچون علوم و دانش دریایی، ناوگان دریایی، ظرفیت‌های جغرافیای سیاسی، خدمات دریایی و صنایع دریایی را هم در برمی‌گیرد. هرکدام از این ابعاد و مؤلفه‌های آن‌ها دارای جایگاهی خاص در قدرت دریایی کشور هستند. صنایع دریایی یکی از صنایع مادر محسوب می‌شود که توسعه این صنعت و مؤلفه‌های مرتبط با آن، موجب توسعه بسیاری دیگر از صنایع پایین‌دستی و در نتیجه توسعه دریامحور و پیشرفت قدرت دریایی کشور می‌گردد. در این تحقیق، با روش موردی زمینه‌ای و با رویکرد آمیخته، ضمن مطالعات اکتشافی و بررسی پیشینه‌ها، اسناد و مدارک کتابخانه‌ای و...، با استفاده از ابزار مصاحبه و پرسشنامه سعی شده است، ضمن تبیین مؤلفه‌های بعد صنایع دریایی، جایگاه هر یک از این مؤلفه‌ها را در قدرت دریایی کشور بیان کنیم. بر اساس یافته‌های تحقیق و به‌منظور پیشرفت قدرت دریایی کشور، لازم است مسئولین بلندپایه کشور به توسعه صنایع و زیرساخت‌های دریایی کشور اهتمام ویژه داشته باشند. همچنین بر اساس نتایج حاصله، تعداد بیست مؤلفه برای بعد صنایع دریایی احصاء گردید که با لحاظ ترتیب اولویت آن‌ها، مؤلفه توسعه بنادر کوچک دارای اهمیت بیشتری است و البته توجه متوازن و هماهنگ به کلیه مؤلفه‌های احصاء شده، مسیر گام‌برداری برای مسئولین مربوطه، به‌منظور توسعه این مؤلفه‌ها و دستیابی به قدرت دریایی پیشرفته کشور را مشخص می‌نماید.

واژگان کلیدی: قدرت دریایی، صنایع دریایی، توسعه دریامحور، زیرساخت

۱ استاد علوم دفاعی راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی

۲ استادیار مدیریت راهبردی نظامی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (رحمت الله علیه)

۳ استاد جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس

۴ دانش‌آموخته دکتری علوم دفاعی راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی (نویسنده مسئول) ahkarim82@yahoo.com

مقدمه

«أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلُوكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ» ترجمه: «آیا نمی‌بینی که چگونه کشتی به دریا به لطف و احسان خدا سیر می‌کند تا به شما بعضی از آیات قدرتش را بنمایاند؟ همانا در این کار آیاتی (از عجایب حکمت‌های خدا) البته بر هر شخص صبور (در بلا) و شکرگزار (در نعمت) پدیدار است»^۱.

دریاها به دلیل شرایط منحصر به فردی که دارند، به کشورهای ساحلی خود، مزایای بسیاری را عرضه می‌کنند که بهره‌برداری صحیح از این مزایا، تولید قدرت را به همراه دارد. فرماندهی معظم کل قوا، در این رابطه می‌فرماید: «همان‌طوری که همه ما می‌دانیم، دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است.» (بیانات در صبحگاه کارخانجات ناداجا- بندرعباس، ۱۳۹۰/۵/۱) برای کشوری دریایی مانند ایران که دارای ظرفیت‌های زیاد ساحلی و قابلیت‌های دریایی بوده و منافع، اقتصادی و امنیتی آن با دریاها پیوند خورده است، برخورداری از قدرت دریایی مناسب، حیاتی و الزامی است.

امروزه، فناوری‌های نوین، ساخت و توسعه تجهیزات کشتیرانی تجاری، صیادی، مسافری، تحقیقاتی، اکتشافی، نظامی و غوص در اعماق آب‌ها، امکان استفاده از منابع و منافع موجود در دریاها و به‌کارگیری توأمان علوم و مهارت‌های دریایی را میسر ساخته و قدرت دریایی را از انحصار حوزه نظامی خارج نموده و مؤلفه‌های مؤثر بر آن را افزایش داده است (مانیکوم، ۲۰۱۴: ۱۷). در این راستا و به‌منظور بهره‌گیری مطلوب از فرصت دریایی موجود برای دستیابی به اهداف کلان کشور، توجه به توسعه متوازن ابعاد مختلف قدرت دریایی کشور ضروری بوده (در حال حاضر این توازن دیده نمی‌شود) و لازم است این موضوع در سیاست‌های کلی کشور (هم عمومی و هم دفاعی) مدنظر قرار گیرد.

اگر علوم دریایی را فونداسیون اصلی شکل‌گیری قدرت دریایی بدانیم، در اولین طبقات آن، صنایع دریایی قرار می‌گیرد که با تولید ابزار و تجهیزات و ایجاد زیرساخت‌های لازم، امور دریایی و دریانوردی را در تمام زمینه‌ها میسر می‌سازد. به عبارتی هر قدر در حوزه تجهیزات و ناوگان دریایی وارداتی قدرتمند باشیم، ولی زیرساخت‌های مناسب نظیر کارخانجات ساخت شناور، اسکله، بندر و تجهیزات بندری، جاده و ریل و زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ... در اختیار نداشته باشیم، با مشکل

^۱ سوره مبارکه لقمان - آیه ۳۱

مواجه خواهیم شد و توسعه بر مبنای اقتصاد درون‌زا و برون‌نگر شکل نمی‌گیرد. کشورهای قدرتمند و دنیای رقابتی امروز، اولویت را به علم و صنعت می‌دهند زیرا مسیر اقتصادی و صنعت دریایی مقدم بر تربیت اپراتوری و کاربری است. مثلاً با همین شیوه، کره جنوبی و چین، در مدت ۳۰ سال تبدیل به بهترین کشتی‌سازهای دنیا شدند (مصاحبه با صاحب‌نظران).

بنابراین، پیشرفت قدرت دریایی کشور، توجه ویژه به «بعد صنایع دریایی» را طلب می‌نماید. در این خصوص لازم است ابتدا مؤلفه‌های تأثیرگذار صنایع دریایی بر قدرت دریایی کشور و جایگاه آن‌ها در این موضوع، تبیین گردند تا با درک صحیح و مشخص نمودن اولویت‌های هریک، نسبت به توسعه آن‌ها اقدام گردد.

در صورت عدم تبیین جایگاه مؤلفه‌های صنایع دریایی در قدرت دریایی ج.ا.ایران، ممکن است برای سیاست‌گذاران حوزه دریایی کشور، اولویت پرداختن به مؤلفه‌های دارای ارجحیت بیشتر مشخص نبوده و تبعات منفی در استفاده مناسب از فرصت‌های امروزه موجود در دریاها را به دنبال داشته باشد. بر این اساس، هدف اصلی تحقیق حاضر «تبیین جایگاه مؤلفه‌های بعد صنایع دریایی در قدرت دریایی کشور» می‌باشد و اهداف فرعی متصور، عبارت‌اند از:

- شناسایی مؤلفه‌های بعد صنایع دریایی
 - تعیین اولویت مؤلفه‌های احصا شده، در قدرت دریایی کشور
- همچنین، سؤال اصلی تحقیق، بیان می‌کند که «جایگاه مؤلفه‌های صنایع دریایی در قدرت دریایی کشور چگونه است؟» و سؤالات فرعی عبارت‌اند از:
- مؤلفه‌های بعد صنایع دریایی کدام‌اند؟
 - اولویت مؤلفه‌های صنایع دریایی، در قدرت دریایی کشور چگونه است؟

مبانی نظری

– پیشینه شناسی

تاکنون تحقیقی مشابه این پژوهش، انجام نشده است. باین‌وجود و با بررسی منابع کتابخانه‌ای، برخی تحقیقات پیشین که از جهاتی به موضوع این پژوهش نزدیک می‌باشند، یافت شد که به شرح زیر بیان می‌گردد:

مقاله‌ای با عنوان بررسی ساختار صنایع دریایی در ایران و نقش آن در قدرت دریایی در سال ۱۳۷۹ توسط آقای حسین و کیلی در دومین همایش ملی صنایع دریایی ایران ارائه گردید که به دنبال پاسخ

به این سؤال بوده که صنایع دریایی ایران چه جایگاهی در قدرت ملی ج.ا.ایران دارند؟ این مقاله هرچند تا حدودی قدیمی است اما از آنجاکه به یکی از عناصر و ابعاد مهم مؤثر بر توسعه قدرت دریایی پرداخته، حائز اهمیت می‌باشد. در این تحقیق، ضمن تبیین جایگاه زیرساخت‌ها و صنایع دریایی و کشتی‌سازی صنعتی، نیاز این صنعت را به سرمایه‌گذاری کلان که از عهده بخش خصوصی خارج است و حمایت کامل دولت را می‌طلبد، بیان نموده و امکان استفاده از ظرفیت بالای تولید فولاد و مواد اولیه و اساسی صنعت دریایی را مورد توجه قرار داده است.

مقاله دیگری تحت عنوان «قدرت دریایی و ارتباط آن با شکوفایی اقتصاد ملی بر اساس صنعت دریایی» توسط آقای مارتین استاپ‌فورد^۱ در سال ۲۰۱۴ در کنفرانس قدرت دریایی بین‌المللی روسیه ارائه گردید. در این مقاله، نویسنده، به تبیین ارتباط قدرت دریایی با شکوفایی اقتصاد ملی، ارتباط بازرگانی، تجارت دریایی و صنایع کشتی‌سازی با قدرت دریایی پرداخته و بیان می‌کند از سال ۱۹۵۰ یک سیستم حمل‌ونقل مؤثر بر پایه حمل‌ونقل دریایی در جهان شکل گرفته است که در تجارت سوخت، مواد معدنی، مواد غذایی، کالاهای تولیدی و ... اقتصاد جهانی را برای مدت طولانی تحت تأثیر قرار داده است. وی در نهایت نتیجه می‌گیرد که با وجود مخاطرات مختلف دریایی همچون دزدان دریایی، مسائل امنیتی و خطرات راهبردی دیگر، امروزه لازمه تجارت مناسب دریایی کشورها، توسعه قدرت دریایی آن‌ها می‌باشد و این موضوع به توسعه صنایع دریایی در ابعاد گوناگون زیرساختی، ناوگان تجاری، کشتی‌سازی، اسکله، تجهیزات بندری و ... وابسته است.

همچنین در تحقیقی که تحت عنوان «مطالعات اکتشافی مقایسه آماری ۸۶ کشور دریایی جهان» در سال ۱۳۹۴ توسط موسسه حکمت انجام شده است، به صورت اجمالی به مقایسه ۸۶ کشور دریایی جهان از نقطه نظر ۳۲ متغیر در ۶ گروه نیروی انسانی، مشخصات جغرافیایی، وضعیت مالی، منابع انرژی، بنادر و ناوگان تجاری و نظامی پرداخته شده و هریک وزن دهی و سپس کشورهای یادشده مورد مقایسه قرار گرفته است. در پایان بیان شده که بر اساس این مطالعات، ایران در رتبه ۲۲ جهان و چهارم جنوب غرب آسیا از نظر قدرت دریایی قرار دارد. همچنین از بین ضرایب همبستگی مؤثر بر توسعه قدرت دریایی کشورها، رتبه اول به بنادر و پایانه‌های دریایی اصلی اختصاص می‌یابد و پس از آن، تجهیزات نظامی و سپس مرز نشینان و ... قرار دارند. محققان در این تحقیق معتقدند برای

1 Martin.Stopford

پیشرفت قدرت دریایی کشور، ابتدا باید به توسعه زیرساخت‌های بندری، صنایع دریایی و ایجاد بنادر هاب همت گماشت.

همان‌گونه که در موارد بالا دیده می‌شود، هرچند در تحقیقات مختلف به جایگاه صنایع دریایی اشاره شده، اما اینکه صنایع موصوف دارای چه مؤلفه‌هایی است و هریک از این مؤلفه‌ها در قدرت دریایی کشور دارای چه جایگاهی هستند، پرداخته نشده است؛ بنابراین، نوآوری این تحقیق در این است که با لحاظ نمودن نتایج تحقیقات فوق، جایگاه و اولویت مؤلفه‌های بعد صنایع دریایی را در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران مشخص سازد.

– مفهوم شناسی

قدرت^۱:

قدرت، توانایی واداشتن دیگران به انجام کاری با بهره‌گیری از زور یا تهدید به محروم داشتن از برخی امتیازها و همچنین، مجموع توانایی یک کشور که امکان می‌دهد هدف‌های ملی خود را در مناسبات بین‌المللی پیش ببرد. (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۲۲۸)

قدرت دریایی^۲:

قدرت دریایی، توانایی کنترل دریا با یک نیروی دریایی قوی و یا یک کشور دارای نیروی دریایی قوی تعریف شده (آکسفورد، ۲۰۰۶: ۱۳۶۷)، اما از نظر صاحب‌نظران حوزه دریایی، قدرت دریایی مفهومی فراتر از تعریف فوق را در بردارد، به‌نحوی که مجموعه توانایی‌های یک ملت در استحصال منافع خویش از دریاها و اقیانوس‌ها با به‌کارگیری مناطق دریایی، برای فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی و نظامی در زمان صلح یا جنگ، به‌منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی (سیاری و طحانی، ۱۳۹۴: ۱۹۰-۱۹۲) را در برمی‌گیرد.

از نظر آلفرد ماهان هم قدرت دریایی، فراتر از قدرت نظامی دریایی بوده و توانایی‌های یک ملت را در حمایت از اهداف سیاسی، اقتصادی و نظامی از طریق کنترل دریاها بیان می‌نماید. اجزای اصلی قدرت دریایی عبارت‌اند از:

- ✓ ناوگان نظامی
- ✓ علوم دریایی اقیانوسی
- ✓ صنایع دریایی اقیانوسی

1 Power

2 Sea Power

✓ بازرگانی دریایی. (ماهان، ۲۰۰۴: بخش اول)^۱

همچنین قدرت دریایی را می‌توان مجموعه ناوگان نظامی^۲ و ناوگان تجاری^۳، تسهیلات بندری^۴، صنایع کشتی‌سازی^۵ و تعمیرات شناورها^۶، ناوگان صیادی^۷ و شیلات^۸ و مراکز آموزشی دریایی^۹ با تکیه بر نیروهای متخصص و کارآمد دانست (نوروزی، ۱۳۸۵: ۱۳۰).

صنایع دریایی:

صنایع دریایی شاخه‌ای از صنایع هستند که به فراوری و تولید ناوهای گوناگون و همه ابزار و نیازمندی‌های پیوند دار با ناو، ناوبری، دریانوردی، خدمات بندری و ماهیگیری می‌پردازند. صنایع دریایی به ۶ صنعت نظیر صنایع فراساحل (اکتشاف، استخراج، تولید و انتقال مواد نفتی و گازی به خشکی یا شناور)، صنایع زیرساخت‌های کشتیرانی (برای جابجایی بار و مسافر از طریق دریا)، صنایع مربوط به بنادر و ترمینال‌های بندری (زیرساخت‌های تخلیه، بارگیری و انبارش کالا)، صنایع شیلات (صید، انبارش، انتقال و تخلیه آبیان دریایی)، صنایع زیرساخت‌های توریسم و گردشگری دریایی و صنایع انرژی‌های نو (تولید برق از امواج دریا و توربین‌های بادی نصب‌شده در دریا) تقسیم‌شده است. تجربیات کشورهای مختلف مانند سنگاپور و فیلیپین در صنایع فراساحلی الگوی پیشرفت کشورهای قطر، امارات و بحرین شده است. از این رو اهمیت دادن به توسعه صنایع فراساحل مبتنی بر اقتصاد دریامحور برای عقب‌نماندن از همسایگان حاشیه خلیج فارس و جهان ضروری است. (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۴)

تاریخ دریانوردی و صنایع دریایی در ایران:

اسناد تاریخی ادوار مختلف تمدن و تاریخ ایران نشان می‌دهد که دریا سهمی اساسی در توسعه قدرت، قلمرو، ثروت و رفاه آن‌ها داشته است. به طوری که چه در بطن واقعیات و مستندات تاریخی و تمدن ایرانیان و چه در متن حماسه و داستان‌های مشهور ایرانی، دریا نقشی مؤثر داشته است (عزتی، ۱۳۶۸: ۱۵۶). در اسطوره‌های ایرانی مانند شاهنامه حکیم ابوالقاسم فردوسی و کتاب‌های

1 Mahan, 2004, Chapter I

2 Military fleet

3 Commercial fleet

4 Port facilities

5 Shipbuilding industry

6 Repair Vessels

7 Fishing fleet

8 Fishery

9 Maritime Training Centers

دیگر مانند گرشاسب نامه، از دریانوردی ایرانیان و توان دریایی ایران در خلیج فارس، سواحل آفریقا و حتی دریای مازندران صحبت می‌گردد که توان دریایی را چه از نظر ساخت کشتی‌ها و چه از نظر مدیریت دریایی و ناوبری دریایی، می‌رساند (فقیهی، ۱۳۸۹: ۸).

مطالعات تاریخی، گواه وجود دانش دریانوردی و ساخت تجهیزات دریایی توسط ایرانیان است که این روند در زمان هخامنشیان تقویت گردید. داریوش پس از تصرف قسمتی از هند، خط کشتیرانی از رود سند به دریای عمان و از آنجا به دریای سرخ و از راه رود نیل به دریای مدیترانه را ایجاد نمود و مطالعه و ساخت بندر بر روی رود سند در هندوستان را آغاز کرد. همچنین، فانوس (چراغ‌های) دریایی از ابداعات این دوران است، به این صورت که از دهانه اروند تا دریای عمان با فواصل منظم و معین بر بالای برج‌ها و مناره‌هایی، به هنگام شب آتش می‌افروختند که راهنمای کشتی رانان بود (نوربخش، ۱۳۸۶: ۶۲).

ایرانیان دارای ابداعات و ابتکارات قابل توجهی در زمینه دریا و دریانوردی هستند که هم‌اکنون در سراسر دنیا مورد استفاده دریانوردان می‌باشد که برخی از آن‌ها عبارت‌اند از:

«ناوگان‌های بزرگ جنگی، اختراع فانوس‌ها و علائم دریایی، اختراع قطب‌نما، اسطرلاب، دوربین و سکان کشتی، واژه‌های دریایی موجود در قاموس کشتیرانی مانند لنگر، سکان و امثال آن‌ها، حفر کانال سوئز، ساخت پل دریایی شگفت‌انگیز (در سال ۴۸۰ ق.م)، تأسیس کارخانه کشتی‌سازی توسط نادرشاه و ...» (همان: ۱۲۴-۱۱۲).

باوجود پیشینه دریایی قوی و ظرفیت‌های فراوان در برآورد و تأمین قدرت دریایی، در سده‌های اخیر کوتاهی‌های زیادی در این امر صورت گرفته است که این همه ناشی از یک طرز تفکر دیکته شده از طرف سردمداران قدرت‌های بحری جهان امروز و دیروز بوده است. (عزتی، ۱۳۶۸: ۱۵۶). همچنین عوامل داخلی زیادی در این موضوع دخیل بوده است که در این مقاله مجال پرداختن به آن‌ها نمی‌باشد.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی و بخصوص با پایان جنگ تحمیلی، فضای فعالیت دریایی ایران وارد افق جدیدی گردید و فعالیت‌های اقتصادی و تجاری دریایی در حوزه حمل‌ونقل، صادرات و واردات و ترانزیت، رونق یافت. همچنین ورود زیردریایی‌ها به ناوگان نظامی دریایی ایران و ساخت یگان‌های شناور، حضور مقتدرانه در دریای عمان و شمال اقیانوس هند، اجرای مأموریت گشت و مراقبت و صیانت از منافع و منابع ملی از جمله مبارزه علیه پدیده دزدان دریایی و حفاظت از خطوط

مواصلاتی دریایی، موجب ارتقای اقتدار و قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران گردید و ساخت زیرساخت‌های دریایی، ناوگان تجاری و نظامی و توسعه صنایع دریایی قوت گرفت (مطالعات گروهی دوره هجدهم دفاع، ۱۳۹۲: ۲۹).

صنایع دریایی در اسناد بالادستی:

در مبانی حکومتی جمهوری اسلامی ایران، از جمله فرامین و تدابیر مقام معظم رهبری به پیشرفت قدرت دریایی کشور و لزوم توجه مسئولین کشوری و لشکری به توسعه همه‌جانبه این عرصه، به‌کرات پرداخته شده است. همچنین در سیاست‌های کلان ابلاغی از سوی معظم له، از جمله سیاست‌های کلی خودکفایی و اقتصاد مقاومتی، این موضوع مورد توجه قرار گرفته است.

سیاست‌های کلی و قانون برنامه ششم توسعه، به‌صورت ویژه‌تری به صنایع دریایی توجه نموده و تکمیل زنجیره ارزش صنعت نفت و گاز، توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت، توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور، ایجاد مناطق مهم اقتصادی و اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز و دریا) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آن‌ها را مدنظر قرار داده است. (سیاست‌ها و قانون کلی برنامه ششم توسعه)

در سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (در شرف تصویب)، موارد زیر در حوزه صنایع دریایی ذکر شده است:

- ✓ افزایش سهم و ارزش‌افزوده فعالیت‌های اقتصادی شامل صنایع و خدمات امور دریایی در تولید ناخالص ملی
- ✓ جلب و حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی برای دستیابی به رشد شتابان اقتصاد دریامحور و تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ کشور
- ✓ توسعه زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری بخش دریایی کشور با به‌هم‌پیوستگی شبکه‌های ارتباطی حمل‌ونقل ترکیبی در سواحل، بنادر و پس‌کرانه
- ✓ توسعه کمی و کیفی زیرساخت‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مزیت‌ساز و افزایش تعلق و جمعیت‌پذیری در مناطق ساحلی و جزایر خلیج فارس و دریای عمان برای متوازن نمودن جمعیت و فعالیت (سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، ۱۳۹۵)

در سند جامع توسعه دریایی کشور که توسط سازمان بنادر و دریانوردی و با همکاری سایر سازمان‌ها و نهادهای دریایی کشور، تدوین و در حال طی مراحل تصویب و ابلاغ می‌باشد نیز به حمایت هدفمند از صنایع، خدمات و شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی، ایجاد، توسعه، نوسازی، بهسازی و ارتقاء زیرساخت‌ها، سازه‌ها، ناوگان، تأسیسات، تجهیزات و سامانه‌های موردنیاز بخش دریایی، صدور خدمات فنی و مهندسی و صنایع دانش‌بنیان دریایی، ایجاد و توسعه زیرساخت‌های دفاعی دریایی متناسب با منافع ملی و چندمنظوره سازی صنایع، اسکله‌ها، بنادر و جاده‌ها پرداخته شده است. (سند جامع توسعه دریایی کشور، ۱۳۹۴)

به‌منظور هماهنگ نمودن فعالیت‌های مرتبط با صنایع دریایی و همچنین به‌منظور حمایت از این صنایع، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در تاریخ ۸۷/۲/۱۵ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در تاریخ ۸۸/۹/۲۸ پس از تصویب دولت، به‌منظور اجرا، ابلاغ گردید. در ماده یک این قانون، به دولت اجازه داده می‌شود برای مطالعه، تبیین، تنظیم و اعمال انواع حمایت از صنایع دریایی (ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف تجهیزات شناورهای سطحی، زیرسطحی، اثرسطحی و صنایع فراساحلی)، رفع مشکلات و عوامل بازدارنده با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی (به شرحی که در اساسنامه خواهد آمد)، صندوق توسعه صنایع دریایی را به‌صورت شرکت تأسیس نماید.

در این راستا صندوق توسعه صنایع دریایی با اهداف زیر تشکیل و شروع به کار نمود:

- ✓ تحقق توسعه پایدار در بخش صنایع دریایی
- ✓ تبیین، تنظیم و اعمال انواع حمایت از صنایع دریایی در حوزه‌های مختلف این صنعت مانند ساخت، تعمیر، توسعه زنجیره تأمین و همچنین حوزه خدمات
- ✓ تسهیلگری در رفع مشکلات و عوامل بازدارنده توسعه صنایع دریایی
- برخی سیاست‌های کلی و وظایف صندوق توسعه صنایع دریایی به شرح زیر تبیین گردیده است:
- ✓ توسعه ساخت و تعمیر کشتی و صنایع فراساحل
- ✓ کاهش ریسک سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های دریایی
- ✓ مشارکت بین‌المللی
- ✓ توسعه استانداردسازی
- ✓ حمایت از بخش خصوصی و تقاضاهای مردمی

- ✓ برنامه‌ریزی به‌منظور توسعه صنایع دریایی
- ✓ تأمین مالی هدف‌دار پروژه‌های صنایع دریایی
- ✓ پرداخت تعرفه ترجیحی به سازندگان داخلی برنده مناقصه بین‌المللی
- ✓ مساعدت جهت تأمین ضمانت‌نامه‌های موردنیاز شرکت‌های مشمول و متقاضیان خرید شناور از سازندگان داخلی و متقاضیان احداث مجتمع یا کارگاه‌های تعمیر و ساخت کشتی در کشور جهت ارائه به بانک‌ها و مؤسسات مالی و یا سایر مراجع ذی‌ربط
- ✓ مساعدت به سازندگان داخلی جهت جبران بخشی از هزینه‌های ناشی از افزایش جهانی قیمت مواد و تجهیزات و ملزومات موردنیاز پروژه‌های ساخت کشتی و سایر سازه‌های دریایی
- ✓ اعطای تسهیلات بلاعوض معادل مالیات بر درآمد پرداختی سالانه مالکان ایرانی شناورهایی که با استانداردهای ملی یا جهانی در داخل کشور ساخته می‌شوند؛
- ✓ اعطای تسهیلات بلاعوض معادل مالیات بر درآمد پرداختی همان سال به مالکان شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران که دارای گواهینامه‌ی معتبر از مؤسسات رده‌بندی پذیرفته‌شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشند و توسط کارخانه‌های داخلی سازنده کشتی تعمیر دوره‌ای می‌گردند. (اساسنامه صندوق توسعه صنایع دریایی)

دریانوردی و صنایع دریایی:

- دریاها، سواحل و کرانه‌ها، از آغاز تاریخ بشریت کانون و بستر تمدن‌ها و به لطف انسان، مرکز کسب‌وکار بوده و بازارهای متعددی را در انحصار خود داشته‌اند. تعدادی از بازارهای اصلی مرتبط با حوزه صنایع دریایی، عبارت‌اند از:
- ✓ مدیریت کشتی و کشتیرانی
 - ✓ آبی‌پروری، ماهیگیری و فرآوری غذاهای دریایی
 - ✓ شناورهای زیرسطحی
 - ✓ تحقیق و توسعه
 - ✓ ساخت، تعمیر و اوراق کردن کشتی‌های تجاری و ناوگان نظامی
 - ✓ بنادر و تأسیسات ساحلی و بندری
 - ✓ شناورهای تفریحی، گردشگری و سفر دریایی
 - ✓ انرژی امواج و جریان‌های دریایی

✓ ساخت تجهیزات دریایی (حسن‌زاده، ۱۳۹۳).

امور دریایی، عرصه و رویکردی پیچیده در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، نظامی و... در هر کشور ساحلی دارد؛ به طوری که امور یادشده، عمدتاً به دودسته کلی تقسیم‌بندی می‌شود: دسته اول، اموری است که به بهره‌برداری از دریا به‌عنوان یک منبع طبیعی مربوط می‌شود و بستگی زیادی نیز به کیفیت محیط طبیعی دریا دارد. ماهیگیری، توریسم، صنایع نفت و گاز و موارد مشابه، جزء دسته اول محسوب می‌شوند و دسته دوم، شامل اموری می‌شود که دریا را به‌عنوان ابزار به کار می‌گیرند و مقوله‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر، فعالیت‌های بندری و کشتی‌سازی را دربر دارند. طبیعی است، رشد و توسعه این حوزه، مستلزم توسعه و توجه به زیرساخت‌ها و یا صنایع پایین‌دستی است که از جمله آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

✓ فناوری دریایی، شامل: طراحی، ساخت، نصب و تعمیر انواع شناورها، سازه‌های فراساحلی و

ماشین‌آلات و تجهیزات و قراضه پردازی

✓ امور بندری، دریایی و دریانوردی

✓ صید و صنایع وابسته

✓ بهره‌برداری از منابع نفت و گاز دریایی

✓ حمل‌ونقل دریایی

✓ آموزش و تحقیقات

✓ صنایع دفاعی دریایی

✓ توریسم و گردشگری دریایی

✓ قوانین، مقررات و استانداردها، اعم از مقررات حقوقی، رویه‌های قضایی، ایمنی و امنیت

دریایی و حفاظت از محیط‌زیست

✓ بیمه دریایی و مؤسسات مالی و اعتباری (ارانی، ۱۳۹۱: ۸)

صنعت حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، صنعت ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل و ساخت سکوه‌های نفتی، شیلات و صید آبزیان دریایی، خدمات دریایی قابل‌ارائه به هزاران کشتی در منطقه، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، تنها نمونه‌هایی است که در صورت توجه به آن امکان فعالیت هزاران نفر از جوانان این مرزوبوم را فراهم می‌آورد. (همان: ۶)

روش‌شناسی تحقیق

نوع پژوهش، کاربردی است که با استفاده از روش تحقیق با رویکردی آمیخته و با استفاده از روش موردی-زمینه‌ای انجام شده است. داده‌های مورد مطالعه، هم داده‌های کمی و هم کیفی را شامل می‌گردد که با طرح زاویه‌بندی نسبت به جمع‌آوری و مطالعه آن‌ها اقدام شده است. جهت شناخت مفاهیم و دست‌یابی به مؤلفه‌های مربوطه، با انجام مصاحبه‌های باز و بسته با خبرگان، مؤلفه‌های صنایع دریایی مؤثر در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران (علاوه بر مفاهیم موجود در ادبیات تحقیق)، با عناوین مشابه تبیین گردیدند.

به دلیل تخصصی بودن موضوع این تحقیق و محدودیت وجود افراد صاحب‌نظر، خبره و کارشناس متخصص مرتبط با موضوع در سطح دستگاه‌های کشوری و لشکری و مراکز دانشگاهی، دو جامعه آماری تعریف گردید:

الف) جامعه آماری کیفی (خبرگان) شامل خبرگان و متخصصان دانشگاهی، صاحب‌نظران و مسئولین سیاست‌گذار در بخش دریایی که برای انجام مصاحبه عمیق تا حد اشباع انتخاب گردیدند.

ب) جامعه آماری کمی (صاحب‌نظران) که در سطح کلان و عمومی برای پرسش‌نامه بسته تحقیق که بتواند نیازهای علمی آن را برآورده سازد، در نظر گرفته شد که از میان صاحب‌نظران و مدیران راهبردی کشوری و لشکری تعیین شدند. بر این اساس حجم جامعه آماری ۵۳ نفر تعیین گردید. از آنجاکه تعداد جامعه آماری کمی در این پژوهش، کمتر از ۱۰۰ نفر است، داده‌ها به صورت تمام شمار انجام شد. برای جمع‌آوری داده‌های کیفی نیز، با انجام مصاحبه عمیق و تا حد اشباع، با به‌کارگیری روش هدفمند و در دسترس، مفاهیم مورد نیاز جمع‌آوری گردید.

متغیر مستقل در این تحقیق، مؤلفه‌های صنایع دریایی است که متغیری است کلان، آمیخته و چند ارزشی که در این پژوهش برای بررسی نحوه اثرگذاری بر متغیر تابع قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، با توجه به داده‌های به‌دست‌آمده از ابزارهای تحقیق و با بهره‌گیری از آمارهای توصیفی و استنباطی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

در این پژوهش از روش‌های کتابخانه علمی تخصصی و مطالعه میدانی برای گردآوری اطلاعات و داده‌های پژوهش استفاده شد. همچنین از ابزارهای مطالعه منابع و پرسش‌نامه و مصاحبه برای گردآوری داده‌ها استفاده شده است.

برای بالا بردن روایی پرسشنامه، پس از طراحی سؤالات، پرسشنامه اولیه به تعداد چهار نفر از خبرگان متخصص در موضوع پژوهش، عرضه شد و آنان برخی سؤالات را حذف و محتوای برخی را تغییر دادند. در ادامه با لحاظ نمودن نظر این خبرگان، پرسشنامه نهایی تدوین و به جامعه موردنظر عرضه گردید. پایایی پرسشنامه حاضر به وسیله نرم افزار «اس پی اس اس»^۱ محاسبه گردیده که با توجه به بالاتر بودن مقدار به دست آمده ضریب آلفای کرون باخ از ۰/۷ و نزدیکی آن به عدد یک (عدد ۰/۹۷۶)، پایایی پرسشنامه در حد مطلوب می باشد.

در تجزیه و تحلیل داده ها، برای مباحث کیفی از تحلیل محتوا و تحلیل گفتمان و برای مباحث کمی از آمار توصیفی و استنباطی (پارامتریک و ناپارامتریک) بهره گیری می شود. به این منظور ضمن تهیه جداول آماری مربوطه و توصیف آن با استفاده از آمار توصیفی به کمک نرم افزار اس پی اس اس، از روش های آمار استنباطی (مدل سازی معادلات ساختاری با استفاده از حداقل مربعات جزئی) با به کارگیری نرم افزار «اسمارت پی ال اس»^۲ استفاده شده است.

تجزیه و تحلیل داده ها و یافته های تحقیق

یافته های به دست آمده از نظرات افراد خبره که طی یک مصاحبه عمیق و تا حد اشباع، با سؤالات بسته و باز حاصل شده است، مورد تحلیل گفتمان قرار می گیرد. به منظور تکمیل عوامل به دست آمده از ادبیات تحقیق و همچنین ارتقای روایی پرسشنامه تحقیق، چارچوب یادشده به خبرگانی که از بین افراد صاحب نظر در موضوع تحقیق و به صورت هدفمند انتخاب شده بودند، عرضه شد. سپس با انجام مصاحبه عمیق و تا حد اشباع (که تعداد مصاحبه شوندگان را به هشت نفر رساند)، ضمن تبیین مؤلفه ها، جایگاه و نوع روابط آن عوامل در چارچوب مفهومی ارائه شده، تعدادی مؤلفه جدید نیز به مؤلفه های احصاء شده قبلی اضافه گردید.

در ادامه، یافته های به دست آمده از ادبیات مربوط به تحقیق و نتایج حاصل از مصاحبه با خبرگان که با استفاده از ابزار پرسشنامه، در معرض جامعه آماری قرار گرفته، تجزیه و تحلیل گردید. با این توضیح که از مجموع ۵۳ نفر جامعه آماری یادشده، ۵۱ نفر پاسخگوی سؤالات پرسشنامه ها بوده- اند. بدین منظور ابتدا سؤالات شناسایی نمونه ها و در ادامه سؤالات اصلی پرسشنامه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

1 SPSS

2 Smart pls

سپس مؤلفه‌های نهایی بعد صنایع دریایی، مؤثر در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران ارائه گردیده است.

تحلیل یافته‌های حاصل از مصاحبه‌ها

با تحلیل مطالب حاصل از مصاحبه با صاحب‌نظران (به‌منظور تلخیص تحلیل‌های انجام‌شده، در اینجا تنها به ذکر کلیات حاصله اکتفا می‌گردد)، تقریباً همه مؤلفه‌های تبیین شده قبلی (با تغییرات مختصر در برخی موارد) مورد تأیید مصاحبه‌شوندگان قرار گرفت.

مصاحبه‌شوندگان، مؤلفه‌های صنایع دارویی دریایی، صنایع تولید مواد آرایشی-بهداشتی، صنعت کشاورزی دریایی، ایجاد پارک‌ها، شهرک‌ها و آزمایشگاه‌های زیردریایی ثابت، خطوط لوله زیردریایی (از جمله خطوط دریایی نفت و گاز و ...) و صنایع مربوطه و خصوصاً صنایع فراساحل، مزارع پرورش ماهی و ماهی در قفس، ساخت کشتی، حوضچه‌ها و داک‌های خشک و تر و اسکله و سایر زیرساخت‌ها را از عوامل مهم صنایع دریایی برشمردند و اعتقاد داشتند که این موارد باید باهم هماهنگ و همگون باشند و باهم توسعه یابند تا هزینه‌های ما هدر نروند.

همچنین به موضوع «برنامه شبکه‌سازی حمل‌ونقل دریایی» و ایجاد و توسعه بنادر کوچک و ایجاد بنادر هاب، اشاره داشتند و اعتقاد داشتند که ما باید بنادر بزرگ با زیرساخت‌های کامل و استاندارد جهانی برای پهلوگیری کشتی‌های باری و واردات و صادرات کالاهای مختلف داشته باشیم، اما برای وابسته نشدن کشتی‌های کوچک باری و صیادی و مسافری و حتی لنج‌ها، به این بنادر بزرگ و اصلی که وقت، جا و هزینه زیادی را از این بنادر سلب می‌کند، به دنبال ایجاد و توسعه بنادر کوچک در شهرها و مناطق ساحلی شمال و جنوب کشور باشیم تا یک سری از بار این بنادر را که مربوط به شهرها و شهرستان‌های پشت این بنادر است و در حال حاضر به بنداری مثل بوشهر و شهید رجایی و ... منتقل می‌شود را به خود این بنادر بدهیم و تسهیلاتی هم در اختیار آن‌ها بگذاریم که در این صورت قطعاً توسعه این بنادر کوچک و در نتیجه ایجاد اشتغال و توسعه جمعیت ساحلی و مدنیت را به همراه خواهد داشت.

تجزیه و تحلیل آماری اطلاعات به‌دست آمده از پرسش‌نامه‌ها

پس از جمع‌بندی مؤلفه‌های حاصل از ادبیات تحقیق و همچنین لحاظ نمودن مؤلفه‌های موردنظر مصاحبه‌شوندگان و نهایی شدن پرسشنامه تحقیق (برابر مطالب پیش‌گفته)، تعداد ۵۳ فقره پرسشنامه در بین جامعه توزیع شد که پس از دریافت ۵۱ فقره آن، مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در اینجا ضمن خودداری از ذکر جداول مربوطه، نتایج حاصله به صورت مشروح بیان می‌گردد:

تجزیه و تحلیل آماری داده‌های جمعیت شناختی

نتایج حاصل از داده‌های جمعیت شناختی مربوطه به شرح زیر می‌باشد:

۲۳/۵۳ درصد فراوانی نمونه، دارای تحصیلات کارشناسی ارشد، ۹/۸ درصد، دانشجوی دکتری و ۶۶/۶۷ درصد نمونه مورد مطالعه دارای مدرک دکتری هستند. همچنین سنوات خدمتی نمونه تحقیق از ۲۵ تا ۳۵ سال، مدت مسئولیت در شغل، از ۵ تا بالاتر از ۱۵ سال و درجه/رتبه علمی با جایگاه سرهنگی به بالا، عضو هیئت علمی و یا دارای شغل راهبردی در مشاغل دریایی می‌باشد.

موارد ذکر شده، بیانگر سابقه و تجربه مناسب پاسخ‌گویان و آشنایی و تسلط نسبی آنان به موضوع مورد تحقیق است. لذا موجب اعتباربخشی نظرات آن‌ها می‌گردد.

تجزیه و تحلیل سایر داده‌ها و ارائه یافته‌های تحقیق

آزمون نرمال بودن متغیرها

برای آزمون نرمال بودن توزیع داده‌ها، از کشیدگی و چولگی استفاده می‌شود. در حالتی کلی چنانچه چولگی و کشیدگی در بازه (۲ و -۲) نباشد داده‌ها از توزیع نرمال برخوردار نیستند. با توجه به اینکه کشیدگی و چولگی گویه‌ها در بازه ۲ و -۲ می‌باشد، لذا داده‌ها از توزیع نرمال برخوردار هستند.

جدول ۱: چولگی، کشیدگی و انحراف استاندارد مؤلفه‌ها

ردیف	مؤلفه	چولگی	کشیدگی	انحراف استاندارد
۱	اسکله‌سازی	0/265	-0/910	0/974
۲	کشتی‌سازی	1/752	-1/494	0/808
۳	توسعه بنادر کوچک	0/184	-0/968	1/055
۴	احداث بنادر هاب	0/045	-1/179	0/855
۵	حوضچه‌های تعمیراتی	1/224	-1/330	1/090
۶	زیرساخت‌های پهلوگیری	0/773	-1/113	1/017
۷	زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی	0/524	-1/060	1/036
۸	شرکت‌های صنعتی دریایی و زیردریایی	0/782	-1/218	0/883
۹	صنایع فراساحلی	0/424	-1/087	0/923
۱۰	صنایع تولید انرژی پاک	-0/019	-0/945	1/166
۱۱	خطوط لوله و کابل زیرآبی	0/589	-0/876	0/956
۱۲	جزایر مصنوعی	0/039	-0/871	1/131

ردیف	مؤلفه	چولگی	کشیدگی	انحراف استاندارد
۱۳	مجتمع‌های صنایع اقیانوسی	0/373	-1/064	0/946
۱۴	مناطق آزاد صنعتی دریایی	-0/269	-0/823	0/952
۱۵	صنایع ترانزیت کالا و انرژی	0/589	-0/876	0/956
۱۶	شرکت‌های شیلاتی	-0/553	-0/670	0/999
۱۷	صنایع دانش‌بنیان	-0/829	-0/825	0/777
۱۸	صنایع غذایی دریایی	0/012	-0/831	1/052
۱۹	صنایع کشاورزی دریایی	-1/000	-0/290	1/017
۲۰	صنایع دارویی دریایی	-0/334	-0/591	1/050

آزمون همگن بودن یا ننگ‌بعدی بودن

در مدل‌سازی معادلات ساختاری به کمک نرم‌افزار PLS ضرایب استاندارد (بار عاملی) نشان داده می‌شود. بار عاملی مقداری بین صفر و یک است. اگر بار عاملی کمتر از ۰/۶ باشد؛ رابطه ضعیف در نظر گرفته شده، بار عاملی بین ۰/۶ تا ۰/۹ قابل قبول است و اگر بزرگ‌تر از ۰/۹ باشد مطلوب در نظر گرفته می‌شود. این آزمون برای اطمینان از همگن و متجانس بودن کلیه مؤلفه‌ها یا سؤال‌های یک مدل انجام می‌شود. برای انجام این آزمون بارهای عاملی را بررسی می‌کنیم و بارهای عاملی زیر ۰/۶ را حذف می‌کنیم.

جدول ۲: بار عاملی و آماره t مؤلفه‌های صنایع دریایی

ردیف	مؤلفه	سؤال متناظر	بار عاملی	آماره t
۱	اسکله‌سازی	AQ1	0/700266	12/374563
۲	کشتی‌سازی	AQ2	0/805239	26/509206
۳	توسعه بنادر کوچک	AQ3	0/839556	45/767465
۴	احداث بنادر هاب	AQ4	0/839556	45/767465
۵	حوضچه‌های تعمیراتی	AQ5	0/750975	26/671752
۶	زیرساخت‌های پهلوگیری	AQ6	0/805239	26/509206
۷	زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی	AQ7	0/610588	12/144479
۸	شرکت‌های صنعتی دریایی و زیردریایی	AQ8	0/815723	35/639229
۹	صنایع فراساحلی	AQ9	0/661381	14/739618

20/527635	0/769851	AQ10	صنایع تولید انرژی پاک	۱۰
18/902466	0/762974	AQ11	خطوط لوله و کابل زیرآبی	۱۱
45/767465	0/839556	AQ12	جزایر مصنوعی	۱۲
22/596154	0/751554	AQ13	مجتمع‌های صنایع اقیانوسی	۱۳
20/527635	0/769851	AQ14	مناطق آزاد صنعتی دریایی	۱۴
9/216011	0/622867	AQ15	صنایع ترانزیت کالا و انرژی	۱۵
13/300460	0/680822	AQ16	شرکت‌های شیلاتی	۱۶
15/751201	0/618175	AQ17	صنایع دانش‌بنیان	۱۷
13/428223	0/674383	AQ18	صنایع غذایی دریایی	۱۸
11/031258	0/597564	AQ19	صنایع کشاورزی دریایی	۱۹
10/316415	0/629670	AQ20	صنایع دارویی دریایی	۲۰

با مشاهده جدول شماره ۲ مشخص می‌گردد که کلیه بارهای عاملی از ۰/۶ بزرگ‌تر و مقادیر آماره t این بارهای عاملی از ۲/۵۸ بزرگ‌تر بوده و کلیه بارهای عاملی با احتمال ۹۹٪ معنادار هستند. لذا با توجه به موارد اشاره‌شده، روایی همگرایی مدل اندازه‌گیری تأیید می‌گردد.

گفتنی است آزمون‌های دیگر انجام‌شده در خصوص ارتباط و وابستگی مؤلفه‌ها با یکدیگر، انجام شد که به دلیل پرهیز از طولانی شدن مباحث، از ذکر آن‌ها خودداری می‌گردد. نتایج این آزمون‌ها بیانگر آن است که بین مؤلفه‌های فوق ارتباط معناداری وجود دارد که توسعه هم‌زمان آن‌ها برای پیشرفت قدرت دریایی کشور را نشان می‌دهد. از سوی دیگر و از آنجاکه بر اساس تحقیقات انجام‌شده در خصوص سایر ابعاد و مؤلفه‌های قدرت دریایی، علوم و دانش دریایی به‌عنوان فونداسیون پیشرفت قدرت دریایی محسوب و به‌عنوان یک بعد مجزا و تأثیرگذار در قدرت دریایی مطرح می‌گردد و همچنین با در نظر داشتن این مهم که عصر حاضر عصر فناوری و بهره‌برداری از دانش‌های نو (خصوصاً در علوم و تحقیقات دریایی) می‌باشد، بالطبع دانش‌بنیانی کلیه مؤلفه‌های احصاء شده (فارغ از جایگاه آن در جدول فوق)، یک ضرورت و موج اجتناب‌ناپذیر در کلیه ۱۹ حوزه دیگر صنایع دریایی محسوب می‌گردد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

الف- نتیجه‌گیری:

همان‌گونه که در مباحث پیشین بیان گردید، امروزه قدرت دریایی کشورها، منحصر به قدرت نظامی نبوده و ابعاد دیگری بر شکل‌گیری و توسعه آن تأثیر می‌گذارند. یکی از این ابعاد مهم، صنایع دریایی است. بدین معنی که اگر کشور دریایی، ابعاد دیگر لازم برای داشتن قدرت دریایی را داشته باشد، لیکن صنعت دریایی آن پیشرفت نکرده و از این بابت به کشورهای بیگانه وابسته باشد، نمی‌تواند آن‌گونه که شایسته است قدرت دریایی خود را ارتقاء دهد.

جمهوری اسلامی ایران نیز که یک کشور دریایی محسوب می‌شود، لازم است برای پیشرفت قدرت دریایی خود، به این مهم توجه ویژه داشته باشد. در سالیان گذشته، علم و تفکر دریایی در کشور توسعه مناسب را نداشته است و به توسعه زیرساخت و صنعت دریایی و ساخت ناوگان دریایی توجه چندانی نشده است. به عبارتی به‌جای تمرکز اولیه بر روی علوم و صنایع دریایی، تاکنون بودجه این بخش برای توسعه کمی و خرید ناوگان اختصاص یافته که در اولویت بعدی هستند و همه حرکات زیربنایی، تابع حرکات روبنایی شده که عمق لازم را ندارد و لذا قدرت دریایی مناسب شکل نگرفته است. آن‌چنان‌که شاهد هستیم، نبود زیرساخت‌های لازم جاده‌ای، ریلی، برق، تلفن و ... در پس‌کرانه (خصوصاً سواحل جنوبی مکران) و اسکله، صنایع تولید و تعمیر و سایر صنایع ساحل و فراساحل، بزرگ‌ترین موانع پیشرفت، جهت توسعه دریا پایه کشور است. در این زمینه همچنین می‌توان سیستم‌های پشتیبانی‌کننده مثل بانک، مؤسسات مالی و ... را بیان کرد که در حال حاضر با صنعت دریایی و موضوع پیشرفت دریا پایه بیگانه هستند و ادبیات آن را ندارند.

در سالیان اخیر که با اقدامات مناسب برخی سازمان‌های دریایی کشوری و لشکری، در جهت پیشرفت قدرت دریایی کشور در منطقه و جهان گام‌های اساسی برداشته شده است، لازم است به توسعه صنایع دریایی در کشور نیز اهتمام ویژه شود.

در کشور جمهوری اسلامی ایران، ظرفیت‌های خوبی برای توسعه این صنایع داریم. دانش، نیروی انسانی علاقه‌مند و ماهر و امکانات و فضای مناسب و فراوان ساحلی جهت توسعه صنایع مختلف دریایی و زیرساخت‌های مرتبط، مهیا می‌باشد که با پشتیبانی و حمایت مسئولین و سیاست‌گذاران کشور، امکان بهره‌برداری شایسته از این قابلیت‌ها فراهم می‌شود.

بر اساس نتایج حاصل از این تحقیق، مؤلفه‌های صنایع دریایی، بالغ بر بیست مورد می‌باشند که در خصوص جایگاه آن‌ها در قدرت دریایی ج.ا.ایران، یافته‌های حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها حاکی از آن است که مؤلفه توسعه بنادر کوچک، دارای رتبه اول و مؤلفه صنایع کشاورزی دریایی دارای رتبه بیستم و آخر می‌باشند و اولویت سایر مؤلفه‌ها نیز به شرح جدول زیر است:

جدول ۳: رتبه مؤلفه‌ها در تأثیرگذاری بر ابعاد پیشرفت قدرت دریایی

رتبه در بعد	مؤلفه	بار عاملی
۱	توسعه بنادر کوچک	0/839556
۲	احداث بنادر هاب	0/820225
۳	شرکت‌های صنعتی دریایی و زیردریایی	0/815723
۴	جزایر مصنوعی	0/810567
۵	کشتی‌سازی	0/805239
۶	زیرساخت‌های پهلوگیری	0/805239
۷	صنایع تولید انرژی پاک	0/769851
۸	مناطق آزاد صنعتی دریایی	0/764825
۹	خطوط لوله و کابل زیرآبی	0/762974
۱۰	مجمع‌های صنایع اقیانوسی	0/751554
۱۱	حوضچه‌های تعمیراتی	0/750975
۱۲	اسکله‌سازی	0/700266
۱۳	شرکت‌های شیلاتی	0/680822
۱۴	صنایع غذایی دریایی	0/674383
۱۵	صنایع فراساحلی	0/661381
۱۶	صنایع دارویی دریایی	0/629670
۱۷	صنایع ترانزیت کالا و انرژی	0/622867
۱۸	صنایع دانش‌بنیان	0/618175
۱۹	زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی	0/610588
۲۰	صنایع کشاورزی دریایی	0/597564

بر اساس نتایج حاصل از مصاحبه با صاحب‌نظران این حوزه، هرچند این مؤلفه‌ها دارای اولویت‌های مختلف می‌باشند، لیکن به صورت یک مجموعه هم‌افزا عمل کرده و لازم است توسعه آن‌ها به صورت متوازن و هماهنگ (البته با رعایت ارجحیت و اولویت‌های تبیین شده) تحقق یابد. همچنین بر این اساس مدل نهایی جایگاه مؤلفه‌های صنایع دریایی به شرح زیر ارائه می‌گردد:



شکل ۲: مدل نهایی جایگاه مؤلفه‌های صنایع دریایی

ب- پیشنهادها:

مبانی دینی و حکومتی و مفاد مندرج در اسناد بالادستی مرتبط با توسعه دریامحور و قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران و بخصوص توجه ویژه مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) به این مهم و حضور در عرصه دریاهای و منتفع شدن از منافع راهبردی آن، لزوم توجه به ابعاد و مؤلفه‌های قدرت دریایی، از جمله بعد صنایع دریایی را در راستای «پیشرفت قدرت دریایی» کشور آشکار می‌سازد. لذا شایسته است در نوع نگرش به دریاهای پیرامونی و آزاد و شیوه حضور در این عرصه، با لحاظ نمودن همه ابعاد و مؤلفه‌های مربوطه، تجدیدنظر نمود. بر این اساس پیشنهاد می‌شود:

۱. طراحان و سیاست‌گذاران راهبردی کشور (خصوصاً در بعد صنایع دریایی)، با در نظر گرفتن نتایج این تحقیق و توجه ویژه به مؤلفه‌های تبیین شده، به توسعه زیرساخت‌های

- صنعت دریایی پرداخته و با توسعه هماهنگ این مؤلفه‌ها، رشد و توسعه صنایع دریایی را در همه زمینه‌ها فراهم سازند. بالطبع تحت تأثیر این مهم، سایر اقدامات روبنایی هم توسعه‌یافته و پیشرفت قدرت دریایی کشور تحقق خواهد یافت.
۲. با توجه به سنخیت و ارتباط نتایج این تحقیق با کلیه سازمان‌های دریایی کشور و به‌منظور ایجاد هم‌افزایی بین این سازمان‌ها، پیشنهاد می‌شود کارگروه مشترکی مرکب از سازمان‌های یادشده تشکیل و اقدامات زیربنایی را با یکدیگر هماهنگ و همسو نمایند.
۳. با توجه به اهمیت استفاده از مزیت‌های دریا در پیشرفت و آبادانی کشور و نظر به تصویب و تأسیس صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی، شورای اقتصاد با تشکیل «کارگروه توسعه دریامحور» و تصویب در هیئت‌وزیران، نظرات بخش‌های خصوصی و دولتی را جمع‌بندی کرده و در چارچوب قوانین مربوطه کشور، سیاست‌های تشویقی و بازدارنده از جمله یارانه، سود و کارمزد تسهیلات بانکی، تعرفه‌ها، عوارض و سایر مقررات را برای فعالیت‌ها در مناطق ساحلی، بندری و دریایی کشور به‌گونه‌ای تنظیم نماید که برنامه‌ها، اقدام‌ها و سرمایه‌گذاری‌های بخش‌های عمومی و غیردولتی در راستای توسعه صنایع و زیرساخت‌های دریایی کشور متمرکز گردد.
۴. با توجه به گستردگی مؤلفه‌های احصاء شده برای بعد صنایع دریایی، بالطبع هر یک از این مؤلفه‌ها دارای شاخص‌های متعددی می‌باشند که در این تحقیق امکان بررسی آن‌ها میسر نگردید. لذا به‌منظور تبیین شاخص‌های یادشده، پیشنهاد می‌شود تحقیق مجزایی انجام شود.

فهرست منابع:

– "قرآن کریم"، ترجمه مهدی الهی قمشه‌ای

الف – منابع فارسی

- ابراهیم‌زاده، عیسی (۱۳۸۹)، "آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی محیطی در جنوب شرق ایران"، انتشارات موسسه اطلاعات، چاپ اول، تهران
- الصفی، بهزاد (۱۳۹۳)، "توسعه دریا محور، مروری بر صنایع دریایی جهان"، انتشارات اسرار دانش، چاپ اول، تهران
- ارانی، امیرحسین (۱۳۹۱)، "واکاوی تدابیر مقام معظم رهبری در خصوص اهمیت دریا، لزوم حضور در دریاهای آزاد و توسعه دریامحور"، اولین همایش توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، چابهار
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۱)، "اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک"، نشر پاپلی، مشهد
- خلیلی شورینی، سیاوش (۱۳۹۲)، "روش پژوهش آمیخته"، یادواره کتاب، تهران
- زرقانی، سیدهادی (۱۳۸۹)، "مقدمه‌ای بر قدرت ملی (مبانی، کارکردها و مفاهیم و سنجش)"، پژوهشکده غیرانتفاعی مطالعات راهبردی، چاپ اول، تهران
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۴)، "سند جامع توسعه دریایی کشور"
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۵)، "سیاست‌های کلی توسعه دریامحور"
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۸۸)، "مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور"، معاونت فنی و مهندسی
- سیاری، حبیب‌الله (۱۳۹۰)، "سخنرانی در کنگره صنایع دریایی، جزیره کیش"
- سیاری، حبیب‌الله، طحانی، غلامرضا (۱۳۹۴)، "راهبردها و قدرت دریایی"، دفتر پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی نیروی دریایی آجا
- عباسپور، مجید (۱۳۸۶)، "انرژی، محیط‌زیست و توسعه پایدار"، دانشگاه صنعتی شریف، تهران
- عزتی، عزت‌ا... (۱۳۶۸)، "جغرافیای نظامی ایران"، انتشارات امیرکبیر، تهران
- فاضلی، حسین (بهمن ۱۳۹۱)، "توسعه دریایی کشور نیازمند حلقه واسط بین دولت و ملت"، ماهنامه بندر و دریا
- فقیهی، محمدرضا (۱۳۸۹)، "تاریخ پنج هزارساله قدرت دریایی ایران"، مؤسسه فرهنگی هنری عیلام، تهران
- معتضد، خسرو (۱۳۹۴)، "دریانوردی و نیروی دریایی ایران در گذر تاریخ"، جلد اول و دوم، دفتر پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی نداجا، تهران
- مطالعات گروهی دوره هجدهم دفاع ملی (۱۳۹۲)، "الگوی توسعه نیروی دریایی راهبردی جمهوری اسلامی ایران"، رساله گروهی، دانشگاه عالی دفاع ملی، دانشکده دفاع ملی، تهران

- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۴)، "قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور در بخش‌های صنعت و انرژی"
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۸۷)، "قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی"
- موسسه حکمت (۱۳۹۴)، "مقایسه آماری ۸۶ کشور دریایی جهان"، مجموعه مطالعات راهبردی، جلد اول
- نامی، محمدحسن (۱۳۹۴)، "ژئواستراتژی دریایی ایران با تأکید بر سواحل مکران"، انتشارات زیتون سبز، تهران
- نوربخش، حسین، ودادی، حمید (۱۳۸۶)، "تاریخ دریانوردی ایرانیان"، روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و کشتیرانی، تهران
- وکیلی، حسین (۱۳۷۹)، "بررسی ساختار صنایع دریایی در ایران و نقش آن در قدرت دریایی"، دومین همایش ملی صنایع دریایی، انجمن مهندسی دریایی ایران
- "اساسنامه صندوق توسعه صنایع دریایی"

ب- منابع انگلیسی

- Stop ford, Martin, President Clarkson Research, *Maritime Power & National Prosperity - Economic*, RUSI International Sea Power Conference 1st July 2014 Relevance
- Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History*, Published 1890 (Little, Brown and Co.)
- James Manicom (2014) *China and American Seapower in East Asia: Is Accommodation Possible?* Journal of Strategic Studies, 37:3, 345-371, DOI:10.1080/01402390.2014.900753

ج- سایت‌ها

- www.khamenei.ir

"فرمایشات حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)"، قابل دسترسی در: