

جایگاه سیاست دریایی در جمهوری اسلامی ایران

اثر: دکتر حسن کامران

استادیار دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران

(از ص ۵۸۵ تا ۵۹۸)

چکیده:

استراتژی دریایی نقش اساسی سیاست دریایی را مشخص می‌سازد. توجه به دریا و مسایل و توسعه آن نقش اساسی در توسعه منطقه‌ای و پایدار دارد و دولت‌ها همیشه در تلاش بوده‌اند به نحوی به دریا دسترسی داشته باشند. جمهوری اسلامی ایران به دلیل نداشتن استراتژی دریایی و داشتن سیاست بزی یا خشکی در برنامه‌ها هنوز نسبت به توسعه قلمرو دریایی و جزایر و بنادر آن بی‌توجهی دارد و آثار این غفلت در جزایر و بنادر مشهود است. و حتی در تهیه طرح آمایش سرزمین این نگاه به دریا تغییر نیافته است. در این تحقیق تلاش شده علل این بی‌توجهی مشخص گردد و راهکارهای عملی برای تغییر این دیدگاه ارائه شود.

واژه‌های کلیدی: استراتژی، آمایش سرزمین، توسعه نیافتگی، سیاست دریایی، سیاست خشکی.

مقدمه:

از قدیمترین دوران تا امروز دسترسی به دریا یکی از عوامل مهم برای توسعه طلبی کشورها بوده است، تصور می‌شود در اختیار داشتن آبهای آزاد شرط ضروری برای رسیدن به یک قدرت جهانی است چنین نیازی امروزه کاملاً احساس می‌گردد زیرا تجارب جنگهای منظم گذشته آنرا اصلاح کرده است به همین علت همیشه کشورهایی که پا به عرصه قدرت جهانی می‌گذارند تسلط بر آنها را جزء هدفهای اصلی خود منظور می‌کنند.^۱

از طرفی توسعه دریایی و سیاست بحری در یک رابطه تنگاتنگ قرار دارد و در طول تاریخ دولتها نسبت به توسعه قلمرو دریایی حساسیت ویژه‌ای از خود نشان داده‌اند و تلاش کرده‌اند هم بخشهای دریا از قبیل مسایل استراتژیک دریا، اقیانوس‌شناسی، دفاع دریایی، بنادر و کشتیرانی، ساخت شناور، حمل و نقل دریایی و صنایع دریایی، محیط زیست و... فعال گردد. همچنین تأسی به توسعه دریایی در قرن بیستم توسط قدرتهای بزرگ جهانی در جنگ جهانی اول و دوم و پس از آن دنبال شد و آمریکا و شوروی از استراتژی دریایی برای دستیابی به منابع ملی و اهداف استراتژی خود نهایت بهره‌برداری را نموده‌اند به طوری که ملاحظه می‌کنیم آمریکا هم اکنون نیز از پیروان ثابت قدم استراتژی دریایی است به طور نمونه ناوگان رزمی و بازرگانی وابسته به آن در تمام آبهای حساس جهان از جمله خلیج فارس حاکی از اعمال سیاستهای خارجی خویش است که منجر به قراردادهای تحمیلی در کویت و اشغال عراق گردید.

در جمهوری اسلامی ایران بی توجهی به دریا و توسعه آن به گونه‌ای بوده است که برخی از ساحل‌نشینان فاقد فرهنگ ساحلی می‌باشند به طوری که آشنا به فنون شنا نیز نیستند. گرچه این روند یک ریشه تاریخی دارد مع الوصف استمرار یافته و همچنان بنادر و جزایر ایران اسلامی توسعه نیافته است و به سبب نگاه بری هنوز بر

برنامه‌های کشور این شیوه نامناسب حاکم بوده به طوری که در طرح آمایش سرزمین دریا فراموش شده است.

جمهوری اسلامی ایران که از کشورهای در حال توسعه است هنوز موفق به بکارگیری عناصر قدرت دریایی در حد معقول با توجه به قدرت ملی نشده است. در این تحقیق تلاش شده است به چرایی آن پاسخ داده شود.

روش بررسی :

روش اساسی و پایه‌ای این بررسی تحلیلی و توصیفی است که بر پایه داده‌های کتابخانه‌ای می‌باشد مشاهدات میدانی و نیز شناسایی و گردآوری منابع از محورهای مهم و مورد نظر تنظیم داده‌ها است. تجزیه و تحلیل اطلاعات و ارزیابی دیدگاهی نو در مورد سیاست دریایی جمهوری اسلامی ایران پس از نقد سیاست خشکی و عدم استراتژی دریایی حائز اهمیت است.

تاریخچه دریانوردی در ایران :

دریانوردی ایرانیان از دوران سلطنت داریوش اول آغاز می‌شود. هردوت مورخ معروف یونانی بیان می‌دارد که داریوش اول نخستین ناوگان دریایی جهان را به وجود آورده همچنین بنا بر شواهد تاریخی نخستین بار در حدود ۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح در محل کنونی کانال سوئز به فرمان داریوش اول ترعه‌ای کنده شده و سفاین داریوش اول از طریق همین ترعه به دریای مدیترانه راه یافتند. در کتیبه داریوش اول که در مدخل کانال سوئز بدست آمده چنین نوشته شده است:

«من پارسی هستم. از پارس مصر را گشودم. من فرمان‌کنند این ترعه را داده‌ام. از رودی که در مصر روان است، به دریایی که از پارس آید. پس این جوی کنده شد چنان که فرمان داده‌ام و ناوها آیند به مصر از این آبراه به پارس، چنانکه خواست من

بود^۲

خشایارشا در سال ۴۸۰ قبل از میلاد به یونان لشکرکشی کرد و بزرگترین نبرد دریایی اتفاق افتاده است. نبرد نهایی در تنگه سالامیس روی داد که اگر ادعای مورخین یونانی را باور کنیم ۲۰۰۰ سفینه جنگی ایرانی در این نبرد دریایی در مقابل ۳۸۰ کشتی یونانی قرار گرفتند و از آنان شکست خوردند. خشایار شاه افسرده و سرخورده از این شکست به کشورش بازگشت و به دست فرمانده نگهبانانش که مورد اهانت قرار گرفته بود کشته شد.^۳

کشتیهای عصر هخامنشی سه نوع بودند یکی ناوهای جنگی که با نیروی باد و به کمک پارو در دریاها پیش می رفتند دیگری کشتیهای نیرو بر که آبخور کمتری داشتند و برای حمل و نقل سربازان و اسبها استفاده می شود و بالاخره کشتیهای باری که برای حمل بار و آذوقه به کار گرفته می شد ظرفیت کشتی ها از یکصد تا ۳۰۰ تن بود و از کشتی های کوچکتر برای رفت و آمد در شط های بزرگ مانند دجله و فرات یا سند و نیل استفاده می شود سرعت این کشتی ها از ۶۰ تا ۸۰ مایل دریایی در روز بوده است.^۴

هنگامی که سپاهیان اسکندر در حدود ۱۳۳۰ قبل از میلاد مسیح بر کناره های شمالی خلیج فارس مسلط شدند ایرانیان بندرگاه هایی در طول ساحل ساخته و صدها کشتی کوچک و بزرگ در اختیار داشتند که بیشتر برای صید ماهی یا مسافرت های کوتاه در طول ساحل از آن استفاده می شد.

سفرنامه نثارک نخستین شرح اکتشافات دریایی در سواحل جنوبی ایران و خلیج فارس است دوران اقتدار اشکانیان که بیش از ۴۵۰ سال ادامه یافت تسلط کامل ایرانیان بر خلیج فارس و توسعه دریانوردی بندرگاهها و جزایر است.

در دوران سلطنت اشکانیان روابط تجاری ایران با جهان متمدن آن روز رونق یافت و کشتی های بزرگ تجاری برای حمل و نقل کالا از طریق خلیج فارس و

اقیانوس هند ساخته شد در تاریخ عمومی لاروس چاپ پاریس شرح مفصلی درباره بازرگانی ایرانیان با چین و کشورهای ساحلی مدیترانه نوشته شده و از آنجمله آمده است که اولین سفیر چین در سال ۱۱۵ قبل از میلاد در دربار مهرداد دوم پادشاه اشکانی حضور یافته است.^۵

در اواخر قرن سوم و اوایل قرن چهارم میلادی اعراب ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس نیز سر از اطاعت ایرانیان برداشتند و حتی به قلمرو حکومت ایرانیان به کناره‌های شمالی خلیج فارس تجاوز کردند تا اینکه شاهپور دوم معروف به شاهپور ذوالاکتاف در سال ۳۰۹ میلادی به سلطنت رسید و قلع و قمع متجاوزین عرب را یکی از نخستین اهداف حکومت خود قرار داد از این تاریخ به بعد بحرین نیز جزء متصرفات ایران در آمد.^۶

در دوران سلطنت خسرو اول، ناوگان جنگی برای یاری به پادشاه یمن که مورد هجوم حبشیان قرار گرفته و از پادشاه ساسانی استمداد کرده بود عازم سواحل یمن شدند و حبشیان را از آن سرزمین بیرون راندند. ایرانیان که در زمان ساسانیان به ماموریت در یمن رفته بودند در آنجا ماندند و شاید در صدر اسلام هم گروهی دیگر از ایرانیان به عربستان هجرت کرده باشند که تازیان آنها را ابناء یا ابناء الاحرار می‌نامیده‌اند.^۷

ایرانیان در اواخر دوره ساسانیان تعداد قابل توجهی کشتی جنگی و تجارتمی در خلیج فارس داشته‌اند و حتی ره‌نامه‌ای برای کشتی رانی در خلیج فارس و دریای عمان تا اقیانوس هند و سرانندیب (سری‌لانکای کنونی) در دست ناخدایان ایرانی بوده است که بعدها دریانوردان پرتغالی از آن استفاده کرده‌اند. واژه‌های ناو و ناوی و ناوگان و ناخدا و قطب نما هم از همان دوران به یادگار مانده است.^۸

قیام زنگیان به رهبری مردی به نام علی بن محمد در سال ۲۵۵ هجری آغاز شد و زنگیان نخست بر منطقه‌ای بین اهواز و آبادان کنونی مسلط شدند و سپس به بصره

حمله برده و در این مرحله علاوه بر سپاهیان جمع کثیری از ایرانیان ستم کشیده نیز با آنان همراه شدند زنگیان در این انقلاب بزرگ پرچمی به رنگ زرد داشتند که بر روی آن آیتی از قرآن به رنگ سرخ نوشته شده بود و هم نوشته‌اند که پرچمشان به رنگ سبز بوده و بر آنان نام امامان شیعه نقش شده بود.

قیام مردانه علی بن محمد در زمان حکومت خلفای عباسی سرکوب شد و میلیونها سیاه و سفید در آزادی خود جان دادند و ورقی عبرت‌انگیز در تاریخ پرماجرایی سواحل خلیج فارس برجای گذاشتند.^۹

چند سال پس از شکست جنبش زنگیان جنبش قرامطه آغاز شد قرامطیان بعد از مرگ ابوسعید نیز بر بحرین و قسمتی از کرانه‌های خلیج فارس حکومت می‌کردند. دوران حکومت آل بویه در صفحات جنوبی ایران نخستین دوران شکوفایی و سازندگی بعد از حمله اعراب به ایران بود. بنا به روایت سیاحان و مورخین معروف ایران و عرب بندرگاه سیراف مخصوصاً در زمان حکومت آل بویه مهم‌ترین شهر ساحلی خلیج فارس محسوب می‌شده و به پایه اهمیت شیراز از پایه حکمفرمایی آنان می‌رسیده است.^{۱۰}

بعد از انقراض سلسله آل بویه سلاجقه کرمان برکناره‌های شمالی خلیج فارس مسلط می‌شوند و در جزیره کیش قلعه و شهر جدیدی بنا می‌کنند و آنجا را بندر تجاری قرار می‌دهند.

تا قرن هفتم هجری علاوه بر سیراف، کیش، بندر بزرگی به نام هرمز وجود داشته که بندر تجارتی عمده کرمان و فارس محسوب می‌شده است به همین سبب دریانوردان این جزیره را کلید خلیج فارس نامیده‌اند در زبان انگلیسی ضرب المثل معروفی درباره هرمز به وجود آمده که مفهوم آن چنین است: اگر جهان را به صورت انگشتری تصور کنیم هرمز به منزله نگین آن است.^{۱۱}

در سال ۱۳۱۱ نخستین بار ناوگانی متشکل از پرسنل آموزش دیده به خرمشهر

وارد شد، اما موانعی به وجود آمد به طوری که در سالهای بعد به خصوص در سال ۱۳۳۵ از سوی متفقین نیروی دریایی ایران نابود گردید و نیروی دریایی منحل شد مجدداً از سال ۱۳۲۸ نیروی دریایی شکل گرفت.^{۱۲} ملاحظه می‌فرمایید در طول تاریخ، دریانوردی ایرانیان و توسعه آن، فراز و نشیب‌های مختلفی وجود داشته است که گاه و بی‌گاه بر قسمتی مسلط و یا قسمتی را از دست داده است لیکن نگاه به دریا و توجه عمیق به آن یکی از برنامه‌های دول مختلف بوده است که در عصر حاضر به سبب بی‌توجهی به دریا هنوز ایران اسلامی موفق به استفاده بهینه از دریا نشده است. البته پس از پیروزی انقلاب اسلامی نیروی دریایی توسعه یافت و در جهت خودکفایی ارتش و سپاه همت فراوانی از خود بروز و ظهور دادند به طوری که نیروی دریایی سپاه موفق به تولید زیردریایی گردید.

استراتژی دریایی - واژه استراتژی :

استراتژی مشتق از کلمه یونانی استراتوگوس به معنی فرمانده لشگری و کشوری است. قدیمترین تعریفی که در واژه استراتژی می‌توان یافت این است که استراتژی عبارت است از هنر فرماندهان در زمینه تدابیر و شیوه‌های نظامی و فرماندهی جنگ. پس از انقلاب کبیر فرانسه استراتژی چنین تعریف شده: «استراتژی عبارت است از علم حرکات و طرحهای نظامی یا دانش جنگ و تهیه طرحها و خط مشی واحدهای نظامی»^{۱۳}

در همین دوره کلاوزیتس استراتژی را چنین تعریف می‌کند: «فن به کارگیری و هدایت نبرد به عنوان وسیله‌ای در جهت نیل به اهداف جنگ»^{۱۴}

لیدل هارت می‌گوید: «استراتژی، بدون دلیل در محدوده سیاست فرماندهی و جنگ دخالت داده شده و این وظیفه‌ای است که تنها بر عهده مسوولان حکومتی است نه فرماندهان نظامی»^{۱۵}

در اوایل جنگ جهانی اول فون مولتیکه اظهار می‌دارد: «استراتژی همان سازماندهی و تفریق عملی و مسایلی است که زیر نظر فرمانده با هدف مشخصی قرار دارد.»^{۱۶}

دریا سالار راثول کاستکس فرانسوی معتقد است استراتژی چون طیف خورشید است که به اشعه‌های مادون قرمز و ماووا بنفش تقسیم شده و استراتژی در این سو و آن سوی نبرد قرار گرفته.^{۱۷}

همان طوری که ملاحظه می‌شود این تعاریف هر یک تصورات خاصی را مطرح می‌سازد ولی ذکر این نکته لازم است که این واژه ابتدا فقط کاربرد نظامی داشته و به تدریج به سایر فعالیتهای انسانی راه یافته؛ تا جایی که متأسفانه امروزه در مقیاس وسیعی از آن استفاده نادرستی می‌کنند.^{۱۸}

استراتژی دریایی نیز دارای هنر و خط مشی به منظور مجموعه فعالیتهایی است که نحوه برنامه‌ریزی را مشخص می‌نماید در واقع هنر استفاده از منابع دریایی را جهت دست یابی به هدف و حداکثر سازی و امکان پیروزی را فراهم می‌آورد. استراتژی ملی دریایی هنر و علم به کار بردن هماهنگ عناصر قدرت دریایی کشور برای دستیابی به هدفهای ملی بخش دریایی در تمام شرایط و در زمان جنگ و صلح است.

دریاسالار ماهان ابداع کننده استراتژی دریایی در اوایل قرن حاضر می‌گوید: اقیانوسهای کره زمین حبابی پر آب هستند که $\frac{3}{4}$ جدار زمین را پوشانیده‌اند هر کشور و یا ائتلافی از کشورها که قدرت فرماندهی بر این دریاهای بزرگ را داشته باشد می‌تواند ثروت دنیا را کنترل کند و از این طریق بر کره زمین مسلط شود.^{۱۹}

به طوری که آلفرد تایر ماهان شرط اصلی برای اتحاد یک قدرت جهانی را کنترل بر دریاها می‌داند. به عبارت دیگر نظارت بر دریاها اولین قدم در راه کسب قدرت برتر جهانی است به نظر وی در نزاع بین قدرتها نیروهایی که در موقعیت دریایی قرار

دارند از امکانات بیشتری برای در دست گرفتن ابتکار عمل برخوردار هستند. اساس سیاست و تاریخ ملت‌هایی را که در کنار آب‌های آزاد قرار دارند می‌توان بر سه موضوع به شرح زیر جستجو کرد:

۱- تولید برای مبادله

۲- توسعه کشتی‌رانی

۳- وجود مستعمراتی که امر کشتی‌رانی را تسهیل نماید و برای این امر نقاط امنی را تدارک ببیند.^{۲۰}

عوامل مؤثر بر قدرت دریایی از نظر ماهان شش عامل می‌باشد.

۱- موقعیت جغرافیایی: اگر کشوری از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار باشد و این امر با کنترل استراتژیک آبراه‌های مهم همراه شود موفق‌تر است.

۲- ویژگی‌های طبیعی: هدف از ویژگی‌های طبیعی، وضعیت ساحل و مشخصات فیزیکی آن است.

۳- طول ساحل و وسعت قلمرو: منظور طول خطوط ساحلی کشور و قابلیت دفاع سواحل است که معابر نفوذی و تکیه‌گاه‌های آبی از مهمترین عواملی هستند که باید مورد توجه قرار گیرند.

۴- جمعیت: میزان جمعیت یک کشور یک عامل مهم و قابل ملاحظه است.

۵- خصوصیات ملی: اگر مردم یک کشور علی‌رغم داشتن موقعیت دریایی علاقه‌مند به دریانوردی و بازرگانی با ملل دیگر نباشد قدرت بزرگ دریایی ایجاد نمی‌شد.

۶- خط مشی حکومت رهبران سیاسی: خط مشی سیاسی دولت در بهره‌برداری از منابع انسانی و طبیعی است.^{۲۱}

ماهان در سال‌های پایانی قرن نوزدهم به جغرافیای سیاسی آسیا توجه خاصی داشت و استراتژی روسیه را در آسیای جنوبی، ورود به سواحل اقیانوس هند از

طریق افغانستان و ایران می‌دانست و در خاور دور این استراتژی را در یورش به سوی جنوب از طریق منچوری و چین برای رسیدن به اقیانوس آرام تعریف می‌کردند.

بسیاری از ویژگیهای مطرح شده توسط دریا سالار ماهان در کرانه خلیج فارس و دریای عمان وجود دارد و جمهوری اسلامی ایران همچون پلی بین کشورهای حاشیه دریای خزر و آبهای آزاد جهان قرار گرفته و دارای عمق استراتژیک است اما متأسفانه هنوز یک استراتژی دریایی تدوین نشده است به طوری که در برنامه اول، دوم و سوم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران دریا و مسایل آن نه اینکه مورد توجه قرار نگرفته بلکه بی توجهی نسبت به آن کاملاً مشهود است و در تدوین طرح آمایش سرزمین نیز دریا و مسایل آن بار دیگر مورد غفلت قرار گرفته و این گناه نابخشودنی از سوی دست اندرکاران این امر است.

از طرفی از نُه وزارتخانه و سازمان که عناصر متشکل قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شوند هماهنگی لازم وجود ندارد و همه با دید بخشی و آنهم بانگاه خشکی در برنامه‌ها لحاظ شده‌اند و این شیوه و منش آثار توسعه نیافتگی را در همه زمینه‌های دریایی به ویژه حمل و نقل، شیلات و مسایل زیست محیطی به همراه داشته است در دنیای امروز که حمل و نقل دریایی، ارتباطات از راه دریا و دسترسی به آبهای آزاد دارای اثرات غیر قابل انکاری در بنیه و سلامت اقتصادی و بازرگانی دولت‌ها و ملت‌هاست. خلیج فارس در صفحات جنوبی کشور با مرزهای آبی گسترده آن و پتانسیل بالا از نظر احداث بنادر مختلف می‌تواند تحول عظیمی را در زندگی محروم این مناطق ایجاد نماید لیکن به سبب همان نگاه بزی توسعه نیافته است و سازمان بنادر، شیلات، شرکت ملی نفتکش که از رشد آنها به موازات شکوفایی اقتصادی، رشد ناوگان کشتیهای تجاری را ایجاب می‌نماید. به سبب نبود آموزش، تجهیز، نیروی انسانی کارآمد، برنامه‌ریزی برای احداث

بندرگاه‌های جدید، عدم پیش‌بینی نحوه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی این رشد و توسعه به وجود نیامده است لذا باید. تهدیدات مختلف و توانایی‌های متفاوت را با منابع قدرت ملی مورد سنجش قرار داد و به چرایی‌های مختلف مسایل دریایی از قبیل میزان توسعه ناوگان تجاری، گسترش شیلات، استقلال در تجارت دریایی و توسعه نیروی حمل و نقل دریایی پاسخ داد. و با یک تغییر عمیق و وسیع در ساختار بخشهای مختلف دریایی کشور مسایل دریایی را هدایت، نظارت و حمایت نمود.

نتیجه:

با توجه به جایگاه جمهوری اسلامی ایران در جهان اسلام و داشتن نقاط استراتژیک مهم باید منافع ملی مشخص و پس از آن منافع حیاتی تأمین گردد از طرفی حساسیت نیروهای مداخله‌گر نسبت به موقعیت مرکزی جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و خلیج فارس تدوین استراتژی دریایی در خلیج فارس با محوریت دریا در برنامه‌ها حایز اهمیت و ترسیم اهداف، سیاستها، راهبردی کردن آنها در مقاطع مختلف زمانی ضروری و بسیار با اهمیت است برای این منظور باید تشکیلات مناسبی در شورای عالی اداری جمهوری اسلامی ایران منظور و از طریق مراجع قانونی مصوب گردد، تا سیاستهای منطقه‌ای دریایی عملیاتی شود از طرفی مطالب ذیل جهت رشد مسایل دریایی پیشنهاد می‌گردد:

۱- ایجاد وزارت دریاداری به گونه‌ای که بتواند عناصر دریایی و تشکیلات دریایی نه وزارخانه را هماهنگ به سمت دستیابی به اهداف استراتژی دریایی ملی هدایت کند.

۲- داشتن یک نیروی دریایی قدرتمند

۳- برخورداری از تسهیلات موثر بنادر تجارتي

- ۴- خودکفایی در تشکیلات، تعمیر و نگهداری
- ۵- خودکفایی در ساخت یگانهای شناور رزمی و تجاری
- ۶- خودکفایی در بهره‌برداری از منافع اقتصادی دریایی
- ۷- خودکفایی در تربیت و آموزش تخصصهای دریایی^{۲۲}
- ۸- انتخاب بهترین، تواناترین، کارآفرین‌ترین، متعهدترین نیروها در بخش دریا
- ۹- تأمین نیازهای مشترک صنایع دریایی در داخل
- ۱۰- ایجاد اتحادیه ملی صاحبان کشتیهای ایرانی و اتحادیه دریانوردان
- ۱۱- تشکیل اتحادیه مراکز تعمیراتی و شناورهای بخش خصوصی
- ۱۲- تهیه طرح جامع بنادر
- ۱۳- تشکیل دادگاههای دریایی در بنادر عمده
- ۱۴- پشتیبانی همه جانبه دولت از ایجاد صنایع کشتیرانی در بخش خصوصی
- ۱۵- انجام سرمایه‌گذاری زیر بنایی در زمینه راه آهن، فرودگاه و جاده‌های
کشوری و انتقال ترافیک زمینی به دریا
- ۱۶- گسترش استفاده‌های تفریحی از قایقها و شناورهای کوچکتر و ایجاد
مکانهای سکونتی و پذیرایی در محوطه‌های بندری و تشویق بازدید مردم از نحوه
کار شاغلان دریایی و کلاً فعال نمودن بخش گردشگری
- ۱۷- مکانیزه شدن صید و صیادی
- ۱۸- کاربردی کردن آموزش‌های دریایی
- ۱۹- ایجاد دانشگاه بین‌المللی علوم دریایی
- ۲۰- تعیین درصد مشخص از بودجه فعالیتهای صنایع دریایی جهت امر پژوهش
- ۲۱- توجه به مسایل زیست محیطی
- ۲۲- تقسیم بندی مناسب در تکنولوژی و اولویت بخشها و نحوه تاثیرگذاری
اولویتها در برنامه

- ۲۳- تشکیل کمیته‌های مجزا یا ترکیبی
- ۲۴- تشکیل شرکتهای خدمات دریایی
- ۲۵- اقتصاد توسعه دریا
- ۲۶- ترکیبی از صنایع دریایی و مکمل دریایی

منابع:

- ۱- عزتی، عزت اله، ژئوپلیتیک، سمت، تهران، چاپ دوم، زمستان ۷۲، ص ۸۱.
- ۲- طلوعی، محمود، نبرد قدرتها در خلیج فارس، پیک ترجمه و نشر، تهران، چاپ اول، زمستان، ۱۳۶۶، ص ۱۷.
- ۳- تاریخ هردوت، به نقل از دایرة المعارف آمریکانا، جلد ۲۹، ص ۵۹۸.
- ۴- نفیسی، سعید، سمینار خلیج فارس، ج دوم، انتشارات رادیو، تهران، ۱۳۴۲، ص ۷۳.
- 5-History Universelle Larousse (Empires et BNarbaries). p.367
- ۶- سرآرنولد، ویلسن، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، انتشارات علمی فرهنگی، تهران، ۱۳۶۶، ص ۵۵ و ۵۶.
- ۷- ر.ک به شماره ۴، ص ۵۶.
- ۸- ر.ک به شماره ۴، ص ۲۷.
- ۹- اقتداری، احمد، خلیج فارس، انتشارات کتاب جوان، تهران، صص ۷۱ و ۷۲.
- ۱۰- مقتدر، غلامحسین، کلید خلیج فارس، انتشارات امیرکبیر، تهران، ۱۳۳۳، ص ۹ و ۱۰.
- ۱۱- جناب، محمد علی، خلیج فارس، انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی، تهران، (۱۳۵۶) ۲۵۳۶، ص ۹.
- ۱۲- ر.ک به شماره ۴، ص ۸۱.
- 13- Art of War; Vol. 1pp.45-50.
- ۱۴- جان بلیس، استراتژی معاصر، ترجمه هوشنگ میر فخرائی، استراتژی معاصر، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت خارجه، تهران، چ اول، ۱۳۶۹، ص ۴.
- ۱۵- غازی اسماعیل، ربابه، استراتژی اسرائیل، ترجمه محمدرضا فاطمی، نشر سفیر، چ اول، تهران، تابستان ۱۳۶۸، صص ۶۸-۷۲.

16- Ibid., PP.67-69.

۱۷- ژرژ پیر. ژئوپلتیک و ژئواستراتژیک، ترجمه حسنعلی رکنی، انتشارات دانشگاه پدافند ملی، تهران، ۱۳۵۱، ص ۵۴.

۱۸- عزتی، عزت اله، ژئواستراتژیک، سمت، تهران، ج اول، تابستان ۱۳۷۳، ص ۸.

۱۹- بایندر، کورش، مجموعه مقالات اولین همایش ملی صنایع دریایی، سازمان برنامه و بودجه، تهران، ۱۳۷۸، صص ۲ و ۵.

۲۰- ر.ک. به شماره ۱، ص ۵۴.

21- Dikshit, R. D.; Political Geography; 1981, pp. 104-106.

۲۲- مدرس، سید محسن، مجموعه مقالات اولین همایش ملی صنایع دریایی، تهران، سازمان برنامه و بودجه، ص ۴۷.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی