

## نقش مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در ارتقای امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران

حیدر لطفی

استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار، گرمسار، ایران

هاشم منفرد<sup>۱</sup>

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار، گرمسار، ایران

فرامرز نصری

استادیار مدیریت راهبردی، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران

بازرگان امیری

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار، گرمسار، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۱۱/۲۷

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۰۸/۰۸

### چکیده

سواحل در گذر تاریخ، بطور قطع جذابترین سکونتگاه‌ها برای انسان بوده است. به گونه‌ای که بیش از پنجاه درصد جمعیت جهان در حاشیه ۶۰ کیلومتری از دریا زندگی می‌کنند. رشد جمعیت جهان و تمرکز آن در مناطق ساحلی، افزایش میزان آلودگی، تخریب محیط زیست، تضاد و برخورد میان منافع کاربران، و بهره برداری بی رویه از منابع طبیعی در مناطق ساحلی پنج عامل انسانی را تشکیل می‌دهند که لزوم تغییر نگرش به سواحل و مشکلات آن را در سطح جهانی بوجود آورده‌اند. نیازهای اجتماعی در بهره برداری از نواحی ساحلی و منابع آن غالباً از ظرفیت اکولوژیک این نواحی برای پاسخگویی همزمان به همه این نیازها بیشتر است. از این رو برای جلوگیری از تخریب فزاینده سواحل و منابع ذیقیمت آن و صیانت از این منابع برای استفاده نسل‌های آینده لازم است یک مدیریت یکپارچه موزون و هماهنگ در مناطق ساحلی اعمال گردد. ساماندهی سواحل و ایجاد مدیریت یکپارچه در مناطق ساحلی اکنون تبدیل به یک ضرورت جهانی شده است. جمهوری اسلامی ایران به واسطه مجاورت با خلیج فارس، تنگه هرمز، دریای عمان و دریای خزر از موقعیت دریایی ویژه‌ای در منطقه و جهان برخوردار است. نیاز شدید کشورهای آسیای مرکزی به سواحل جنوبی ایران جهت ارتباط با آب‌های آزاد جهان از یک سو و توسعه نیافتگی نسبی مناطق ساحلی از سوی دیگر لزوم توجه ویژه به این مناطق را می‌طلبد. در این پژوهش پس از بررسی نقش مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در توسعه این مناطق، به بررسی تأثیر توسعه مناطق ساحلی بر ارتقای قدرت دریایی و به تبع آن ارتقای امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران می‌پردازیم.

**واژگان کلیدی:** مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ICZM، سواحل، امنیت ملی، قدرت دریایی

## ۱- مقدمه

یکی از مهمترین چهره‌های سرزمین هر کشوری موقعیت آن است. کشورهای محصور در خشکی، نه تنها از دسترسی مستقیم به دریا و منابع آن محروم هستند بلکه قلمرو آنها محدود به خاک سایر کشورها خواهد بود. از سوی دیگر موقعیت دریایی، امکان دسترسی، مانور و ابتکار عمل بیشتر را برای دولت واقع شده در آن فراهم می‌نماید. ضمن اینکه امروزه دریاها در جنبه‌های گوناگون اقتصادی، ارتباطی، نظامی و ژئوپلیتیکی اهمیت ویژه یافته‌اند و کشوری که دسترسی بیشتری به دریا داشته باشد یقیناً از قدرت بیشتری برخوردار خواهد بود. افزایش جمعیت مناطق ساحلی سبب تخریب محیطی زیست دریا و مناطق ساحلی می‌شود. بیش از پنجاه درصد جمعیت جهان در فاصله ۶۰ کیلومتری از سواحل سکونت دارند. تراکم جمعیت در مناطق ساحلی ۸۰ نفر در هر دو کیلومتر است. مناطق ساحلی به دلیل برخورداری از منابع غنی، همواره در معرض بهره‌برداری بی‌رویه قرار دارند. بیش از ۷۵ درصد آبریزان دریایی از مناطق ساحلی صید می‌شود که مواد غذایی بیش از یک میلیارد نفر از مردم جهان را تأمین می‌کند. در طول قرن گذشته سواحل دریاها با فشار فزاینده مسائل محلی، نیازهای گردشگران، استخراج منابع معدنی و دفع و نابودسازی زباله‌ها روبه‌رو بوده است. هرگونه سیاستگذاری برای توسعه پایدار در مناطق ساحلی مستلزم توجه به این مشکلات است. یکپارچه‌سازی در سال‌های اخیر، به مهمترین عامل در موفقیت مدیریت سواحل تبدیل شده است. کشور ایران به واسطه مجاورت با خلیج فارس به عنوان بزرگترین و مهمترین انبار انرژی جهان، تنگه هرمز به عنوان یکی از استراتژیک‌ترین تنگه‌های جهان به لحاظ موقعیت، دریای عمان جزئی از حوزه استراتژیک اقیانوس هند (که به عنوان یکی از پنج حوزه استراتژیک جهانی شناخته می‌شود و روزانه میلیونها بشکه نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می‌شود) و دریای خزر به عنوان بزرگترین دریاچه جهان و سرشار از منابع نفت و گاز از موقعیت دریایی ویژه‌ای در منطقه و جهان برخوردار است. طبق مطالعات مدیریت یکپارچه‌سازی سواحل کشور، طول کل سواحل کشور برابر با ۵ هزار و ۷۸۹ کیلومتر اعلام شده است که طول سواحل جنوب کشور ۴ هزار و ۹۰۰ و طول سواحل شمالی کشور ۸۸۹ کیلومتر است. لذا جمهوری اسلامی ایران به واسطه برخورداری از موقعیت ویژه دریایی و سواحل مناسب پتانسیل بالایی در برخورداری از مواهب دریایی دارد. از آنجا که توسعه هرگونه فعالیت دریایی در سواحل مستلزم مدیریت یکپارچه و جامع است لذا توجه به یکپارچگی در مدیریت مناطق ساحلی از اهمیت بالایی در آمایش ساحلی بر عهده دارد. از آنجایی که توسعه صحیح مناطق ساحلی تأثیر بسزایی بر مولفه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، امنیتی و نظامی خواهد داشت لذا این پژوهش به روش تحلیلی و توصیفی و با بهره‌گیری از داده‌های کتابخانه‌ای، در پی پاسخگویی به این پرسش است که مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی چه تاثیری بر ارتقای امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت؟ یافته‌های پژوهش بیانگر آن است که یکی از بنیان‌های اساسی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران توجه به توسعه سواحل و مناطق ساحلی است. و از آنجا که در حوزه مدیریت سواحل، مهم‌ترین مسئله‌ای که سواحل را تهدید می‌کند، سازمان‌دهی و عملکردهای جدا از هم و بخشی دستگاه‌ها و ذینفعان مختلف در سواحل است لذا مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی با رویکرد توسعه پایدار در صدد است که حفاظت از محیط زیست را با توسعه اقتصادی، از طریق به

کارگیری ابزار مناسب ترکیب کند. به واسطه توسعه سواحل، بسترهای توسعه قدرت دریایی فراهم آمده و زمینه ارتقای قدرت ملی هموار خواهد شد و ارتقای قدرت ملی زمینه ساز ارتقای امنیت ملی خواهد بود.

## ۲- مفاهیم نظری

### ۱-۲- امنیت ملی

واژه امنیت به عنوان یک مفهوم عام تمامی شؤونات و ابعاد زندگی انسان را در بر می‌گیرد و با بقای نفس و صیانت از حیات و موجودیت انسان پیوند می‌خورد. در واقع امنیت تضمین کننده حیات و بقای انسان و موجود زنده می‌باشد. همه موجودات در تقلاي بقا و حفظ وجود و حیات سالم خود می‌باشند، و امنیت عامل تأمین این نیاز اساسی و حیاتی است لذا امنیت مهمترین آرمان انسان و موجود زنده تلقی می‌شود. امنیت بسته به متغیرها و عوامل مؤثر بر بقا، حیات سالم، دلنشین و بی دغدغه انسان دارای ابعاد مختلف می‌باشد. به عبارتی حفظ وجود و حیات سالم و آرامش بخش انسان موقوف به تأمین همه نیازهای مادی و معنوی انسان است که در صورت عدم تأمین یا وجود نقص و تنگنا در تأمین آن، حیات سالم و وجود انسان به چالش کشیده می‌شود و با تهدید روبرو می‌گردد.

امنیت در سطوح مختلف معنی دار است. در وهله اول امنیت به دو سطح فردی و جمعی تقسیم می‌شود. امنیت فردی همان امنیت شخصی است که طیف آن با طیف نیازها و منافع و قلمرو شخصی افراد تناظر دارد. امنیت جمعی مربوط به گروهی از افراد می‌باشد. (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۳۲۴). تعاریف مختلفی از امنیت توسط صاحب نظران به عمل آمده است که در ذیل به تعدادی از آنها اشاره می‌نماییم:

«والتر لیپمن» شاید اولین کسی باشد که مفهوم امنیت ملی را به روشنی تعریف کرده است «یک ملت وقتی دارای امنیت است که در صورت اجتناب از جنگ بتواند ارزش‌های اساسی خود را حفظ کند و در صورت اقدام به جنگ بتواند آن را پیش ببرد.» (عزتی، ۱۳۹۰: ۶). امنیت در معنای عینی آن یعنی فقدان تهدید نسبت به ارزشهای کسب شده و در معنای ذهنی آن یعنی فقدان هراس از اینکه ارزشهای مزبور مورد حمله قرار گیرد (والفرز، ۱۹۶۲: ۱۰۵). از نظر برژینسکی امنیت عبارتست از: وجود شرایط برای حفظ و برقراری اقداماتی که کشور را از نفوذ دشمن نگه دارد (برژینسکی، ۱۳۶۹: ۱۲). آقابخشی امنیت ملی را اینگونه تعریف نموده است: «امنیت ملی عبارت است از اساس آزادی کشور در تعقیب هدف‌های اساسی و حیاتی کشور» (آقابخشی، ۱۳۶۲، ۱۴۳). سازمان ملل متحد طی پژوهشی در این زمینه با عنوان (مفاهیم امنیت) آن را چنین تعریف می‌کند «اینکه کشورها هیچگونه احساس خطر، حمله نظامی، فشار سیاسی یا اقتصادی نکرده و بتوانند آزادانه گسترش و توسعه خویش را تعقیب نمایند.» (قاسمی، ۱۳۷۲، ۵۴-۵۵). در تکمیل تعاریف فوق جلیل روشندل (۱۳۸۸) در کتاب امنیت ملی و نظام بین‌المللی، امنیت ملی را اینگونه تعریف نموده است: امنیت ملی یعنی دستیابی به شرایطی که به یک کشور امکان می‌دهد از تهدیدهای بالقوه یا بالفعل خارجی و نفوذ سیاسی اقتصادی بیگانه در امان باشد و در راه پیشبرد امر توسعه اقتصادی، اجتماعی و انسانی و تأمین وحدت و موجودیت یک کشور و رفاه عامه فارغ از مداخله بیگانه گام بردارد. (روشندل، ۱۳۸۸: ۱۳)

در ظاهر چنین به نظر می‌رسد که امنیت ملی بیشتر بر امور نظامی، سیاست نظامی، امور خارجی و سیاست خارجی متمرکز است لیکن در عمل حوزه اطلاق این واژه گسترده‌تر بوده و غالب مؤلفه‌های داخلی همچون امور اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و ارزشی را نیز در بر می‌گیرد.

در واقع عملکردهای مربوط به استقرار امنیت ملی به هر شکلی که انجام شود، به منظور تحقیق چهار هدف متمایز برای دولت‌ها و شهروندان آنها صورت می‌گیرد: برقراری امنیت و حفاظت از شهروندان و دولت در مقابل حمله‌های فیزیکی ناشی از منابع خارجی؛ تأمین رونق اقتصادی و رفاه برای بعضی یا تمام شهروندان خود؛ حفاظت از ارزش‌های بنیادین ملی و سرانجام، حفظ و بهبود سبک متداول زندگی (همان). با توجه به مباحث فوق می‌توان کارکردهای امنیت ملی را به قرار زیر برشمرد:

۱- حفظ موجودیت، استقلال و تمامیت ملی و ارضی کشور ۲- مدیریت بهینه امور ملی و سرزمینی (امور داخلی) ۳ - پیگیری و تحقق اهداف بین‌المللی (امور خارجی) ۴- تأمین ایمنی، آرامش، آسودگی و راحتی خیال ملی و رفع نگرانی از تهدید ۵- تداوم روند توسعه ملی و دستیابی به استانداردهای بالا در شاخص‌های توسعه ۶- تأمین رفاه و نیازمندیهای مادی و معنوی ملت ۷- حفاظت و توسعه ارزشهای ملی ۸- حفاظت از منابع ملی در عرصه‌های داخلی و بین‌المللی

آنچه که در تأمین و تضمین امنیت ملی و حفاظت از آن مؤثر است قدرت ملی کشور و ارتقاء آن به سطحی که رقبا و دشمنان کشور را وادار به احتیاط و خودداری از عمل تعرضی بنماید می‌باشد. افزایش قدرت ملی، علاوه بر امنیت آفرینی، بسترساز همکاری‌های فراملی و بین‌المللی در مسیر تولید امنیت و نیز روشی برای بهره‌مندی از استراتژی امنیت ائتلافی یا جمعی است. لذا در ذیل به تعریف مفهوم قدرت ملی مبادرت می‌ورزیم:

## ۲-۲- قدرت ملی

قدرت ملی به عنوان یکی از گونه‌های قدرت که عمدتاً حول محور حوزه سیاسی مطرح است، بدون شک از ابهامات و پیچیدگی‌های ذاتی پدیده قدرت به قدر کفایت برخوردار است. این وضعیت سبب گردیده، که قلم‌فرسایان قدرت ملی با زوایا و رویکردهای متفاوت به تحلیل این مفهوم همت گمارند. تهامی (۱۳۸۴) در کتاب امنیت ملی، قدرت ملی را اینگونه تعریف نموده است: قدرت ملی عبارت است از مجموعه توانایی‌ها و قابلیت‌های یک کشور، برای نفوذ در رفتار سایر کشورها در جهت رسیدن به منافع ملی آن کشور. قابلیت‌های یک کشور به مفهوم شایستگی، سزاواری، استعداد ذاتی و توانایی‌های بالقوه و بالفعل آن برای انجام راهکارهای معین است. جان. ام. کالینز- استراتژیست امریکایی- قدرت ملی را مجموعه‌ای از توانایی‌های بالقوه و بالفعل یک کشور تعریف می‌کند که از توانایی‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، علمی، تکنولوژیک و نظامی آن کشور ناشی می‌شود. (تهامی، ۱۳۸۴: ۱۰۸). از دیدگاه حافظ نیا (۱۳۸۵) قدرت ملی عبارتست از: مجموعه‌ای از توانایی‌های مادی و معنوی که در قلمرو یک واحد جغرافیایی و سیاسی به نام کشور یا دولت وجود دارد. یا اینکه قدرت ملی عبارتست از: «توانایی، قابلیت و ظرفیت یک ملت و یک کشور برای استفاده از منابع مادی و معنوی خود با هدف اعمال اراده ملی و تحصیل اهداف و منافع ملی» (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۵۱). مجتهدزاده (۱۳۸۶) در تشریح مفهوم قدرت ملی به موارد زیر اشاره دارد:

آنچه به عنوان «قدرت» به مفهوم توان یک ملت در اعمال اراده ملی خود در درون و در ورای مرزهاست. آشکار است که چنین شرایطی فراهم نمی‌آید مگر اینکه آن ملت توانسته باشد به مجموعه‌ای از ابزارهای قانونی، سیاسی، اقتصادی و دفاعی دسترسی پیدا کند. این مجموعه مفهوم «قدرت» ملی را در اتکا به یک نظام حکومتی مردم سالارانه، توأم با اقتصادی پیشرفته، نیروی دفاعی ورزیده و مجهز که بتواند موازنه‌های لازم منطقه‌ای را واقعیت دهد و در چشم اندازی از خواست‌های پسندیده ملی، منطقه‌ای و جهانی آن ملت پیگیری کند، تحقق می‌بخشد (مجتهزاده، ۱۳۸۶: ۷۹).

اگر کشوری از قدرت ملی بالایی برخوردار باشد، می‌تواند خواسته‌های خود را بدون مانع تأمین کند. برخی قدرت‌ها نه تنها در سطح جهان و کره زمین چنین قدرتی دارند، بلکه بر ماورای مرزهای کره زمین نیز دسترسی دارند. برخی نیز آنچنان ضعیف‌اند که در تأمین نیازها و خواسته‌های ابتدایی خود ناتوان‌اند. می‌توان گفت بین قدرت ملی یک کشور و میزان نقش آفرینی آن کشور در روابط بین‌الملل رابطه مستقیمی وجود دارد. (پیشگاهی فرد و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۹۱)

### ۲-۳- قدرت دریایی

در خصوص کالبد شکافی قدرت دریایی و عناصر پایه قدرت دریایی نظرگاه‌هایی وجود دارد. اولین نظریه کالبد شکافی قدرت دریایی را ماهان مطرح کرده و شش عنصر پایه برای کسب قدرت دریایی به وسیله کشورها را عنوان نموده است که عبارتند از:

۱- موقعیت دریایی بین یک یا چند دریا و اقیانوس، ۲- وسعت ساحل برای دسترسی به دریا و مقابله با تهاجمها، ۳- وضعیت مناسب ساحلی از نظر قابلیت گسترش تأسیسات دریایی نظیر ۴- روحیه دریانوردی مردم که بر فعالیت و توجه آنها نسبت به فعالیت‌های دریایی نظیر حمل و نقل و تجارت اثر می‌گذارد، ۵- جمعیت کافی از نظر تأمین نیروی انسانی سرباز و فرمانده در کشور و پایگاه‌های دریایی ماوراء مرزها، ۶- خط مشی دولت در خصوص توسعه قدرت دریایی که ماهان برای آن اهمیت ویژه‌ای قائل بود. (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۰۱)

بعدها صاحب‌نظرانی مانند ریچموند موارد جدیدی را به عوامل ششگانه فوق اضافه کردند، مانند ابزار جنگ، پایگاه‌ها و سرزمین‌های ماوراء بحار و ناوگان تجاری (حافظ نیا، ۱۳۸۳: ۲۰۱)

شاید چنین تصور شود که قدرت دریایی نیز همچون مفهوم نیروی زمینی و هوایی که اغلب در قالب نظامی به کار می‌روند، با واژه جنگ دریایی یکسان نبوده و این مفهوم معنایی وسیعتر داشته و اغلب سه محور ذیل را در بر می‌گیرد: ۱- کنترل تجارت و داد و ستد بین المللی ۲- عملیات نیروی دریایی در جنگ ۳- استفاده از نیروهای

دریایی به عنوان ابزار دیپلماسی، بازدارندگی و نفوذ سیاسی در زمان صلح

آدمیرال وایلی درباره نظریه دریایی چنین می‌نویسد: «نظریه دریایی به طور خلاصه شامل دو بخش است: (۱) ایجاد کنترل بر دریاها، (۲) بهره برداری از کنترل دریاها برای ایجاد کنترل بر خشکیها» (Gray, 1986 36). سام تنگردی در مقاله‌ای تحت عنوان قدرت دریایی در تنوری و عمل، قدرت دریایی در عصر جهانی شدن را اینگونه تعریف می‌کند: مجموعه‌ای از توانایی‌های دولت برای تجارت بین المللی دریایی و بهره برداری از منابع دریایی، همراه با استفاده از نیروی نظامی در دریا، با هدف کنترل دریا و حوزه دریایی، و نفوذ در سرزمین‌ها از طریق دریا. (بیلیس، جان و

دیگران، ۱۳۸۳: ۱۸۷) لذا در جمع‌بندی مباحث فوق می‌توان چنین نتیجه گرفت که امروزه قدرت دریایی یک کشور، تنها متشکل از نیروی دریایی نبوده، بلکه مؤلفه‌های قدرت دریایی علاوه بر کشتی‌های جنگی، شامل ناوگان تجاری و تسهیلات بندری غیرنظامی نیز می‌باشد (سیاری و طحانی، ۱۳۹۰: ۱۲۵).

#### ۲-۴- تعریف قدرت دریایی

عبارت است از مجموعه توانایی‌های یک ملت در استحصال منافع خویش از دریاها و اقیانوس‌ها با بکارگیری مناطق دریایی برای فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی و نظامی در زمان صلح یا جنگ به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی (تبریزی اصل، ۱۳۸۶: ۲۰). قدرت دریایی در مفهومی دقیق‌تر فراتر از قدرت نظامی دریایی است. قدرت دریایی توانایی‌های یک ملت را در حمایت از اهداف سیاسی، اقتصادی و نظامی از طریق کنترل دریاها بیان می‌نماید. اجزای اصلی قدرت دریایی از نظر ماهان عبارتند از: ناوگان نظامی، علوم و صنایع دریایی اقیانوسی، بازرگانی دریایی و ناوگان تجاری (ماهان، ۲۰۰۴) ناوگان نظامی و قدرت نظامی دریایی، عملاً امنیت در دریا که لازمه هر فعالیتی است را به وجود می‌آورد. ناوگان تجاری، نفتکش، شیلات و ... فعالیت‌های اقتصادی و بهره‌برداری از دریا را محقق می‌کند و صنایع دریایی از نظر سخت‌افزاری این فرآیند را پشتیبانی می‌نماید. علاوه بر موارد فوق، فرهنگ دریایی زیرساختی اساسی برای تحقق هر یک از این حوزه‌ها و قدرت دریایی می‌باشد و در نهایت اتخاذ رویکرد یا استراتژی توسعه دریا محور، چارچوب مغزافزاری تحقق قدرت دریایی است.

#### ۲-۵- مناطق ساحلی

سواحل در گذر تاریخ، بطور قطع جذابترین سکونتگاه‌ها برای انسان بوده است. به گونه‌ای که در پایان سال ۲۰۰۰ حدود دو سوم مردم جهان (برابر با ۳/۷ میلیارد نفر) در حاشیه ۶۰ کیلومتری از دریا زندگی می‌کردند. سواحل علاوه بر اهمیت سکونتگاهی، برای بهره‌برداری از منابع زنده و فسیلی، استقرار صنعت، بازرگانی و حمل و نقل کالا، گردشگری، کشاورزی و آبی‌پروری نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. (خلاصه گزارش مطالعات برابند مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ۱۳۸۸: ۱)

جوامع انسانی همیشه از داشتن ارتباط نزدیک با کرانه ساحلی بهره برده‌اند. به طور سنتی، ساحل فرصت‌هایی را برای تجارت، کشورگشایی، مهاجرت و دفاع، و در بعضی موارد تبادل فرهنگی و معنوی جوامع فراهم کرده است. همچنین منطقه ساحلی، دسترسی به منابع فیزیکی و زیستی را آسان‌تر می‌کند. برای بسیاری از کشورهای جهان، اقیانوس‌ها و به ویژه حاشیه‌های قاره‌ای یک منبع مهم پروتئین را فراهم می‌کنند. برآورد می‌شود هم اکنون بیش از ۹۰ درصد صید جهانی گونه‌های دریایی ماهی در محدوده ۳۲۰ کیلومتری خشکی انجام می‌شود و بیش از ۵۰ درصد مجموع تولید زیستی اقیانوس در منطقه ساحلی روی می‌دهد. مواد معدنی و نفتی هم از بسیاری آب‌های ساحلی به دست می‌آیند. همچنین از مناطق دور از کرانه به عنوان یک محل آسان دفع فاضلاب و زباله‌های جامد و صنعتی شامل مواد سمی و یا رادیواکتیو استفاده می‌شود. نواحی ساحلی علاوه بر جذب صنایع، برای توسعه تفریح و گردشگری به صورت بسامان یا نابسمان مورد استفاده قرار می‌گیرند. همه این فعالیت‌ها ممکن است برای اجرای توسعه اقتصادی در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی در سواحل انجام گیرند (پوروخوشوری، ۱۳۸۰: ۵۴).

در واقع می‌توان گفت منطقه ساحلی محل تلاقی زمین با دریا است. این منطقه همچنین محیط اطراف خط ساحلی و آبهای مجاور را نیز در بر می‌گیرد. اجزاء آن می‌تواند شامل دلتاهای رودخانه، جلگه‌های ساحلی، زمین‌های مرطوب، سواحل و تپه‌های دریایی، جنگل‌های کرنا (گیاهی هم خانواده شاه پسند)، مرداب‌ها، و دیگر خصوصیات ساحلی باشد. محدوده‌های مناطق ساحلی اغلب بصورت اختیاری تعیین شده و بطور گسترده‌ای در میان ملت‌ها متفاوت است. این مناطق اغلب براساس محدوده‌های حقوقی یا قضایی بوده و یا بدلیل سهولت امور اداری مشخص می‌گردند. (مراغه‌ای و نیتی، ۱۳۷۷: ۷)

## ۲-۶- مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی<sup>۱</sup>

بطور کلی هدف از برقراری مدیریت یکپارچه در مناطق ساحلی پاسخگویی به این معضل اساسی است که نیازهای اجتماعی در بهره برداری از نواحی ساحلی و منابع آن غالباً از ظرفیت اکولوژیک این نواحی برای پاسخگویی همزمان به همه این نیازها بیشتر است. از این رو برای جلوگیری از تخریب فزاینده سواحل و منابع ذقیمت آن و صیانت از این منابع برای استفاده نسل‌های آینده لازم است یک مدیریت یکپارچه موزون و هماهنگ در مناطق ساحلی اعمال گردد.

اهداف اصلی مدیریت منطقه ساحلی را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

۱- دستیابی به توسعه پایدار در استفاده‌های چندگانه از مناطق ساحلی ۲- حفظ فرایندهای حیاتی اکولوژیک، سیستم‌های حمایت کننده از حیات و تنوع زیستی در مناطق ساحلی ۳- کاهش آسیب‌پذیری مناطق ساحلی و ساکنان آنها نسبت به خطرات طبیعی و مصنوعی ۴- تحلیل و پرداختن به نشانه‌های توسعه، استفاده‌های متناقض و روابط داخلی بین فرایندهای فیزیکی و فعالیت‌های انسانی در مناطق ساحلی ۵- تشویق پیوند و هماهنگی بین بخش‌ها و فعالیت‌های ساحلی

## ۳- پیشینه تحقیق

دیدگاه یکپارچگی در مورد ساماندهی سواحل از سال ۱۹۶۵ در آمریکا شروع شد ولی پس از سال ۱۹۹۲ شتاب بیشتری گرفت. در سال ۱۹۹۲ یکصد و هشت طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در ۴۴ کشور جهان گزارش شده است. این تعداد در سال ۱۹۹۳ به یکصد و پنجاه مورد در ۶۰ کشور جهان افزایش پیدا کرد. در ابتدای سال ۲۰۰۲، یکصد و چهل و پنج کشور جهان اقدام به راه اندازی ۶۲۲ تلاش در زمینه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در سطوح ملی و زیر ملی کرده‌اند. آمارها حاکی از آن است که در دهه ۱۹۹۳-۲۰۰۲ تعداد کشورهایی که تجربه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را آغاز کرده‌اند به ۲/۵ برابر و تعداد اقدامات به ۴ برابر افزایش پیدا کرده است. ساماندهی سواحل و ایجاد مدیریت یکپارچه در مناطق ساحلی اکنون تبدیل به یک ضرورت جهانی شده است. کنفرانس محیط زیست و توسعه سازمان ملل متحد (موسوم به اجلاس زمین) در سال ۱۹۹۲ در ریودوژانیرو، از کلیه کشورهایی که دارای ساحل هستند خواسته است که ساز و کارهای لازم برای هماهنگی و مدیریت یکپارچه و توسعه پایدار نواحی ساحلی و منابع دریایی را در سطوح محلی و ملی ایجاد نمایند. (پاک، علی، ۱۳۸۳)

<sup>۱</sup>ICZM

رشد جمعیت جهان و تمرکز آن در مناطق ساحلی، افزایش میزان آلودگی، تخریب محیط زیست، تضاد و برخورد میان منافع کاربران، و بهره برداری بی رویه از منابع طبیعی در مناطق ساحلی پنج عامل انسانی را تشکیل می‌دهند که لزوم تغییر نگرش به سواحل و مشکلات آن را در سطح جهانی بوجود آورده‌اند.

#### ۴- یافته‌های تحقیق

##### ۴-۱ مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) چه تاثیری بر توسعه این مناطق خواهد داشت؟

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی با رویکرد توسعه پایدار در صدد است که حفاظت از محیط زیست را با توسعه اقتصادی، از طریق به کارگیری ابزار مناسب ترکیب کند. این فرآیند هم محیط طبیعی و هم ساکنان مناطق ساحلی را مورد توجه قرار می‌دهد. به عبارتی مدیریت سواحل به دنبال ساماندهی واحدهای کاربر از منطقه ساحلی است و علاقه دارد عدالت اجتماعی در توزیع امکانات فضایی و اقتصادی رعایت شود. مدیریت یکپارچه سواحل با هدف رفع منازعات به دنبال سازگاری فعالیت‌های ناحیه ساحلی با یکدیگر است، رویکرد زیست محیطی در این مدیریت همچنین در جستجوی سازگاری فعالیت‌های منطقه ساحلی با توان‌های محیطی است تا منازعات از طریق جانمایی و امکان‌سنجی محیط زیستی مرتفع شوند.

یکپارچگی، مرکز ثقل و سنگ بنای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی است. ICZM برای یکپارچه‌سازی سیاست‌های مختلفی که بر روی سواحل تأثیر گذارند تلاش می‌کند و نیز افراد ذینفع را از سطوح محلی تا سطوح ملی به منظور آگاهی، پشتیبانی و اجرای این سیاست‌ها به هم پیوند می‌دهد. در حوزه مدیریت، مهم‌ترین مسئله‌ای که سواحل را تهدید می‌کند، سازمان دهی و عملکردهای جدا از هم و بخشی دستگاه‌ها و ذینفعان مختلف در سواحل است. (خلاصه گزارش مطالعات برابند مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ۱:۱۳۸۸) گرچه اهداف کلان ساماندهی سواحل از طریق اعمال یک نظام مدیریت یکپارچه، در مستندات سازمان‌های بین‌المللی آمده است ولی اولویت‌بندی مشکلات سواحل با توجه به شرایط کشورها متفاوت است. برای مثال در کشورهای توسعه یافته حفظ و ارتقای شرایط زیست محیطی در سواحل اولویت اصلی محسوب می‌گردد. در حالی که برای کشورهای فقیر، توسعه نیافتگی و استانداردهای پایین زندگی در مناطق ساحلی مشکل اساسی به حساب می‌آید. جدول شماره ۱ به گوشه‌ای از مشکلات اساسی مطرح در سواحل ایران اشاره دارد. مناطق ساحلی از اهمیت ویژه‌ای در روند توسعه کشور برخوردار هستند. تعداد استان‌های سواحل شمال کشور ۳ استان است که بیش از ۷۶۰۰ کیلومتر مربع آن در محدوده ساحلی قرار دارد. بر اساس تقسیم‌بندی مناطق ساحلی، ۵۸۳ کیلومتر مربع در پهنه نوسان آب، ۴۹۵ کیلومتر در پهنه خطر و ۶۶۰۸ کیلومتر مربع در پهنه کاربری ساحلی قرار گرفته است. طول خط ساحل در این نوار ۸۹۰ کیلومتر محاسبه می‌شود.

کرانه خزر ساحل کشاورزی، گردشگری و کانون جمعیتی و سکونتی است. پراکنش فضایی فعالیت‌های کشاورزی به ویژه در مورد محدوده‌های گشت آبی در حاشیه جنوبی دریای خزر قرار دارد. از سوی دیگر بیشترین اراضی جنگلی کشور در برگیرنده جنگل‌های تجاری و حفاظتی است، در دامنه‌های شمال البرز و کناره‌های دریای خزر واقع شده است. در نوار ساحلی جنوبی دریای خزر بخش گردشگری کارکرد اقتصادی را تشکیل داده و بخش ماهی‌گیری،



شیلات و فعالیت‌های بندری کارکردهای اقتصادی غالب بعدی محسوب می‌گردند. به علاوه سواحل شمال، پرتراکم‌ترین منطقه کشور اغز نظر جمعیتی به شمار می‌رود.

در مقابل نقاط قوت مذکور، نوسانات سطح آب دریای خزر، شدت یافتن تغییر کاربری اراضی، فراموش شدن موضوع آزادسازی حریم دریا، بهره برداری نادرست از منابع، فرسایش، روان گرایشی و لرزه خیزی بالای منطقه ساحلی دریای خزر، نبود سیستم مناسب تصفیه فاضلاب‌های صنعتی، کشاورزی و فقدان زمین مناسب برای دفع پسماند و مواد زائد به دلیل بالا بودن سطح آب زیرزمینی از جمله مهمترین نقاط ضعف این پهنه ساحلی می‌باشند.

جدول ۱: اهم مسائل و مشکلات سواحل ایران

مشکلات کلان	سواحل دریای خزر	سواحل خلیج فارس و دریای عمان
مشکلات طبیعی و محیط زیستی	۱- تخلیه مواد زائد جامد و پساب‌های شهری، صنعتی و کشاورزی در دریا	۱- استخراج منابع نفت و گاز
	۲- بهره برداری بی رویه از منابع طبیعی	۲- آلودگی منابع ساحلی
	۳- آلودگی نواحی ساحلی ناشی از کمبود زمین جهت دفن مواد زائد	۳- تخلیه مواد زائد جامد و پساب‌های شهری، صنعتی و کشاورزی در دریا
	۴- تغییرات تراز آب دریا	
	۵- فرسایش نواحی ساحلی	
	۶- کاهش تنوع زیستی	
	۷- آلودگی ناشی از شناورها و خطوط لوله در دریا	
مشکلات اقتصادی	۱- بهره وری پایین فعالیت‌های کشاورزی و استفاده نامناسب زمین	۱- فقر فعالیت‌های کشاورزی در اثر نامناسب بودن شرایط اقلیمی و الگوی کشت و کمبود آب شیرین
	۲- کاهش منابع شیلاتی و ذخایر ماهی	
	۳- عدم وجود صنایع مادر و صنایع پشتیبانی	۲- غیرفعال بودن بازرگانی و تجارت دریایی در مقایسه با کشورهای عرب همسایه
	۴- غیرفعال بودن بازرگانی و تجارت دریایی	۳- فقدان امکانات و تسهیلات گردشگری
مشکلات کاربری زمین	۱- ساخت و ساز غیر قانونی و بی ضابطه	۱- ساخت و ساز بی ضابطه و بعضاً غیرقانونی
	۲- محدود شدن دسترسی عمومی به دریا	
	۳- فقدان طرح کاربری اراضی مناسب جهت توسعه مناطق ساحلی	۲- تغییر غیرقانونی کاربری اراضی
	۴- مسائل مالکیتی و حقوقی اراضی ساحلی	۳- کافی نبودن زیرساخت‌ها در بخش حمل و نقل
	۵- تغییر غیر قانونی اراضی کاربری	
	۶- کافی نبودن زیر ساخت‌ها در بخش حمل و نقل	
مسائل اجتماعی و فرهنگی	۱- نرخ رشد جمعیت بالا	۱- اتصال ضعیف مناطق ساحلی به مناطق داخلی کشور
	۲- تغییر سریع و ناخواسته در بافت فرهنگی مناطق ساحلی	۲- بیکاری و فقر
		۳- قاچاق و نقل و انتقال غیر قانونی

منبع: یافته‌های پژوهش

تعداد استان‌های سواحل جنوبی کشور ۴ استان است که حدود ۲۹ هزار کیلومتر مربع آن در محدوده ساحلی قرار دارد.

بر اساس تقسیم‌بندی مناطق ساحلی ۱۷۶۰ کیلومتر مربع آن در پهنه نوسان آب، ۶۴۷۳ کیلومتر مربع در پهنه خطر و ۲۰۷۳۸ کیلومتر مربع در پهنه کاربری ساحلی قرار گرفته است. طول خط ساحل در این نوار ۴۹۰۰ کیلومتر تعیین شده است.

کرانه‌های خلیج فارس، ساحل نفتی - گازی، شیلاتی، تجاری و سکونتی محسوب می‌شود. در طول کرانه‌های خلیج فارس نقش ارتباطات و حمل و نقل دریایی ناشی از تجارت ملی و بین‌المللی، قانونی و غیر قانونی، فعالیت‌های ناشی از نفت و گاز و ماهی‌گیری و شیلات سه رویکرد اصلی اقتصادی در این نوار ساحلی محسوب می‌شود. کرانه‌های دریای عمان نیز از منظر موقعیت جغرافیایی و طبیعی، ژرفای آب‌های ساحلی، تعدد خورها، نزدیکی بدون واسطه به بنادر اصلی آسیا و ده‌ها امتیاز دیگر، مخصوصاً از نظر تجارت و بازرگانی بین‌المللی، شیلات و صنایع ویژه بالقوه بهترین ساحا ایران برای توسعه اقتصادی می‌باشد.

شرایط سخت اقلیمی، آلودگی آب‌های ساحلی، فرسایش، روان‌گرایی و لرزه‌خیزی بالای منطقه ساحلی خلیج فارس و دریای عمان، کمبود تاسیسات و زیرساخت‌های گردشگری، تنگناهای اقتصادی معیشت ساحل نشینان و تخریب محیط زیست، تردد زیاد شناورهای حمل‌ونقل، افزایش تقاضا برای احداث سازه‌های دریایی، توسعه مناطق ویژه آزاد اقتصادی بدون توجه به برنامه‌های هماهنگ از جمله مهمترین نقاط ضعف در این پهنه ساحلی به شمار می‌رود. بی‌شک این حجم عظیم ظرفیت به منظور افزایش توانمندی و کاهش نقاط ضعف در این مناطق نیازمند مدیریتی یکپارچه است.

#### ۴-۲- توسعه مناطق ساحلی و ارتقای قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران

از آنجا که یکی از مولفه‌های اصلی و اساسی در توسعه قدرت دریایی هر کشور توسعه علوم، صنایع و زیرساخت‌های دریایی است و توسعه سواحل ارتباط تنگاتنگی با این مقوله دارد لذا توجه به مسائل اصلی محیط زیستی سواحل و جلوگیری از فشار بیش از ظرفیت انسان‌ها بر مناطق ساحلی و تخریب آن، مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را برای رفع این مشکلات با چالش جدی مواجه ساخته است. بنابراین سواحل را باید به گونه‌ای مدیریت کرد که بتواند این فشارها را تحمل نماید. این امر مستلزم در اختیار داشتن منابع و شرایط لازم برای تهیه و اجرای صحیح طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در کشور است. کرانه‌های سه‌گانه ایران یعنی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان به دلیل ساختارهای محیطی، اجتماعی و اقتصادی و فرایندهای اثرگذار متفاوت کارکردهای بسیار متفاوتی دارند. کرانه خزر را می‌توان ساحل کشاورزی، گردشگری و سکونتی محسوب کرد. در مقابل کرانه خلیج فارس ساحل نفتی، گازی و تجاری و کرانه دریای عمان را می‌توان ساحلی در حاشیه نامید. تفاوت‌های عمده کرانه‌های سه‌گانه دریایی ایران را می‌توان در جدول زیر مشاهده نمود.

جدول ۲: تفاوت عمده کرانه‌های سه‌گانه دریایی ایران

شرح	خلیج فارس	خزر	عمان
فضای استراتژیک پیرامونی	دریای جنگ	امنیت تاریخی / در حال گذار	در حاشیه
پراکنش نیروهای نظامی	گسترده تا فشرده و دارای مقیاس استراتژیک	بسیار محدود و محلی	پشتیبانی خلیج فارس
مسئله اصلی	فاچاق کالا	در هم ریختگی و نابسامانی	عقب ماندگی تاریخی
نقش و جایگاه بازرگانی	ملی و بین‌المللی (حیاتی)	محدود	محدود
کارکرد اصلی	نفتی، گازی، بازرگانی، تجاری، ماهی‌گیری	کشاورزی، گردشگری، سکونتی	تعریف نشده
تراکم نسبی جمعیت	خلوت با تراکم پایین	در حال اشباع	خلوت تا نهمی، بسیار پایین

منبع: یافته‌های پژوهش

کرانه‌های دریای عمان (مکران) از گواتر تا شرق جاسک و سیریک نه تنها کمتر توسعه یافته‌ترین کرانه دریایی ایران است بلکه بر پایه شاخص‌های همه‌جانبه توسعه اقتصادی - اجتماعی، عقب‌افتاده‌ترین ناحیه ایران به شمار می‌رود.

طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی برای دسترسی به هدف‌های خود مبنی بر ساماندهی ساحل‌های کشور، این مهم را باید در صدر اولویت‌های خود قرار دهد.

کرانه خزر پر تراکم‌ترین و شلوغ‌ترین کرانه ایران و از نقطه نظر جمعیتی در حال گذر به مرحله اشباع جمعیتی است، بر خلاف چشم انداز سرسبز طبیعی از نظر برخی شاخص‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی منطقه‌ای کمتر توسعه یافته محسوب می‌شود. اما آن چه بیش از هر پدیده دیگری در نوار ساحلی خزر به چشم می‌خورد، به هم ریختگی و بی سامانی همه جانبه این کرانه است.

وابستگی همه جانبه کشور به خلیج فارس و کرانه‌های آن، از نقطه نظر شاخص‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک برای ایران مهم به شمار می‌آید لذا می‌بایست در طرح و برنامه‌های کلان ملی تعدیل آن به نفع دو کرانه مد نظر قرار گیرد. با استقرار نظام مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی قادر خواهیم بود، ضمن توسعه یکپارچه این مناطق، در ابعاد گوناگونی چون حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، تجارت دریایی، منابع سطح و زیر سطح دریایی، منابع کف و زیر کف دریا، تولید انرژی از امواج دریا و ارتقای سطح دانش و تکنولوژی دریایی و عرضه آن به سایر کشورها نهایت بهره را برده و با بستر سازی مناسب، امکان اسکان جمعیت بیشتر در نوار ساحلی کشور را فراهم نموده و از این طریق به توسعه اشتغال، ترویج فرهنگ دریایی، رشد صنایع دریایی، ارتقای همبستگی ملی در نواحی پیرامونی و افزایش سطح امنیت در مرزهای دریایی (که تأثیر گذار بر امنیت ملی است) مبادرت ورزیم.

#### ۳-۴- قدرت دریایی و ارتقای امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران

کشور ایران در دوره‌های مختلف تاریخی از موقعیت و اهمیت استراتژیک برخوردار بوده و بدین دلیل به طور دائمی مورد طمع قدرت‌های بزرگ قرار گرفته و جای خاصی در استراتژی‌های جهانی و منطقه‌ای آنان داشته است. (ملکوتیان، مصطفی ۱۳۸۳، ۲۰۳). ایران در جنوب غربی آسیا واقع شده است. آسیای جنوب غربی در حقیقت منطقه واسطه بین سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا است که ایران در این منطقه به نحو شدیدی از حوادث این سه قاره متأثر است. از سوی دیگر کشور ایران یک موقعیت مرکزی نسبت به کشورهای مجاور خود دارد. و می‌تواند به عنوان کشوری با وزن ژئوپلیتیکی بالا در تمام حوزه‌های ژئوپلیتیکی اطرافش حضور داشته و در پیدایش شکل‌های منطقه‌ای و فعال شدن حوزه‌های ژئوپلیتیکی و کارکردهای آن، نقش موثری ایفا نماید. حوزه‌های ژئوپلیتیک که کشور ایران با آنها ارتباط دارد، دارای تفاوت‌ها و تشابهاتی با هم هستند در عین حال ایران نیز با تمام حوزه‌های ژئوپلیتیک، دارای تشابهات و تجانس‌ها و دارای منافع مشترک می‌باشد. از سوی دیگر ایران می‌تواند بالقوه عامل اتصال برای تمامی این حوزه‌ها باشد و در جهت متشکل شدن این حوزه‌ها نقش موثری را بر عهده بگیرد (مینایی، ۱۳۸۶: ۱۳۸). حوزه‌های ژئوپلیتیکی مجاور ایران عبارتند از:

حوزه ژئوپلیتیکی قفقاز آناتولی: شامل کشورهای جمهوری اسلامی ایران، ارمنستان، گرجستان و روسیه  
حوزه ژئوپلیتیکی خلیج فارس: شامل کشورهای جمهوری اسلامی ایران، عراق، کویت، عربستان، امارات، قطر، بحرین، عمان.

حوزه ژئوپلیتیکی دریای عمان و اقیانوس هند: شامل کشورهای جمهوری اسلامی ایران، پاکستان، هند، عمان و امارات

حوزه ژئوپلیتیکی فلات ایران: کشورهای جمهوری اسلامی ایران، پاکستان، افغانستان  
حوزه ژئوپلیتیکی آسیای مرکزی: شامل کشورهای ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان.  
حوزه ژئوپلیتیکی دریای مازندران: شامل کشورهای جمهوری اسلامی ایران، ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و  
آذربایجان (مینایی، ۱۳۸۶: ۱۳۸).

تقسیم‌بندی فوق به خوبی نشانگر این واقعیت است که نه تنها سه حوزه از شش حوزه ژئوپلیتیکی اطراف ایران به  
عنوان حوزه‌های دریایی محسوب می‌شوند بلکه سه حوزه دیگر نیز به واسطه محصور بودن در خشکی به شدت از  
این حوزه‌ها تأثیرپذیر بوده و ناگزیر از تعامل با آنها هستند. محصور بودن کشورهای آسیای مرکزی از یک سو و  
موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی ایران در همجواری با دریای خزر و خلیج فارس، ظرفیت‌های ترانزیتی مغتنمی برای  
ایران در همکاری با کشورهای آسیای مرکزی فراهم آورده است. کشور ایران به لحاظ جغرافیایی شرایط ژئوپلیتیک  
منحصر به فردی دارد. این کشور از شمال به حوزه انرژی دریای خزر و از جنوب به حوزه انرژی خلیج فارس  
دارای دسترسی می‌باشد. این دو قطب شکل‌دهنده بیضی انرژی می‌باشند که به لحاظ جغرافیایی ۶۰ درصد منابع  
انرژی دنیا را در خود جای داده است و ایران به دلیل موقعیت مرکزی در این بیضی محل گذر بهینه حامل‌های انرژی  
می‌باشد. در سوی دیگر ایران به دلیل همسایگی با کشورهایی چون ترکمنستان و قزاقستان که امکان دسترسی به  
دریای آزاد و حمل و نقل مستقیم بین‌المللی را ندارند و از سویی با در اختیار داشتن تنگه هرمز و سواحل طولانی  
در خلیج فارس دارای مزیت بی‌نظیر ژئوپلیتیکی است. تجمع عوامل فوق موجب جایگاه کلیدی ایران در ترانزیت  
انرژی و کالا در سطح بین‌المللی شده است.

در واقع وجود منابع سرشار نفت و گاز و سایر مواد معدنی در آب‌های سرزمینی و فلات قاره ایران، وجود بیش از ۳  
هزار کیلومتر مرز آبی، انجام بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی ایران از طریق دریا، قرار گرفتن در قسمت شمال  
خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و مجاورت با دریای خزر، بیش از پیش، اهمیت داشتن یک قدرت دریایی  
برتر را در منطقه برای کشور ما ضروری می‌نمایند (سیاری، طحانی، ۱۳۹۰: ۱۲۸).

یکی از مولفه‌های قدرت ملی، قدرت نظامی است و نیروی دریایی یکی از ارکان قدرت نظامی به شمار می‌آید.  
نیروهای نظامی معمولاً یکی از دو رویکرد عمده عملیاتی و راهبردی را در پیش می‌گیرند. نیروی نظامی عملیاتی،  
نیرویی است که در زمان درگیری نظامی و تخصص، با اجرای عملیات و تاکتیک‌های مختلف نظامی و در منطقه نبرد،  
سعی در غلبه بر دشمن و دستیابی به اهداف نظامی دارد. اما نیروی نظامی راهبردی، نیرویی است که حتی در زمان  
صلح و بدون درگیری نظامی با کشور تهدیدکننده منافع ملی، سعی در اشاعه و گسترش تسلط خود بر وی و رفع  
هرگونه تهدیدی در این خصوص دارد. از این رو، مأموریت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از  
تیین آن به عنوان یک نیروی راهبردی و همچنین از آنجا که علاوه بر تأمین اهداف نظامی (منافع ملی)، مسئولیت  
بسیاری از مسائل در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و تبلیغاتی در صحنه‌های داخلی و خارجی به این نیرو  
واگذار شد، بسیار دشوارتر و حساس‌تر از گذشته شده است.

در پی رهنمودهای فرماندهی کل قوا، با ابلاغ طرح ولایت در تاریخ ۱۳۸۸/۲/۲ و به ویژه پس از تبیین نداجا به‌عنوان  
یک نیروی دریایی راهبردی توسط ایشان در ۱۳۸۸/۷/۱۴، منطقه مأموریت نداجا تغییر کرده و شامل محدوده‌ای

وسیع تر شده است. منطقه‌ای که ابتدا شامل ۳۰۶ هزار کیلومتر مربع از آب‌های خلیج فارس و دریای عمان بود، از سواحل جنوب شرقی کشور تا شمال اقیانوس هند و مدار ۱۰ درجه عرض شمالی جغرافیایی گسترش یافت و منطقه‌ای به وسعت ۲ میلیون و ۷۰ هزار کیلومترمربع، از دریای عمان تا خلیج عدن و بخشی از اقیانوس هند را شامل شد و براساس ماموریت‌های ابلاغی حتی (به صورت موردی) تا دریای مدیترانه نیز گسترش یافته است؛ منطقه‌ای که از نظر ژئوپلیتیکی، بازیگران، رویدادهای اثرگذار در ابعاد جهانی و... کاملاً متفاوت با منطقه مأموریتی قبلی (خلیج فارس) است و نداجا با توجه به تبدیل شدن به یک نیروی راهبردی علاوه بر درگیر بودن در مسائل نظامی با مسائل اقتصادی، سیاسی، تبلیغاتی نیز روبه‌رو شد و لازم بود که به‌عنوان نماینده‌ای شایسته، موجبات ارتقای جایگاه نظام جمهوری اسلامی را در صحنه بین‌الملل فراهم آورد؛ علاوه بر این رشد و توسعه اقتصادی و سیاسی ایران و افزایش مبادلات آن و نیز چالش‌های جهانی همانند حفاظت از محیط‌زیست در عرصه دریاها، قاچاق مواد مخدر و پدیده دزدان دریایی این نیاز را به‌وجود آورده است که کشور ما در عرصه دریایی در محدوده بسیار پهناورتری نسبت به قبل عمل کند تا علاوه بر حفاظت از منافع خود با مشارکت در مواجهه و حل مشکلات، توانایی و ظرفیت خود را در ایفای نقش به‌عنوان یک قدرت جهانی و مسئول به نمایش گذاشته و بر وجهه ملی، اقتدار و عزت خود در مجامع بین‌المللی بیفزاید (آل احمد و منفرد، ۱۳۹۱: ۲۱).

البته باید توجه داشت که فعالیت در عرصه‌ای به این گستردگی، در چنین فاصله‌ای نسبت به سرزمین اصلی، با شرایط هوایی کاملاً متفاوت و رقیبانی قدرتمند نیاز به تغییر کامل دید مسئولین و نحوه و میزان پشتیبانی از قدرت دریایی کشور، به خصوص بخش نظامی آن دارد و حضور و عمل در چنین عرصه‌ای مستلزم در اختیار داشتن و به‌کارگیری ناوگان قدرتمند و سنگین سطحی، زیرسطحی و یگان‌های هوایی با تکنولوژی روز، افزایش سطح همکاری‌های سیاسی و نظامی با کشورهای واقع در سواحل دریای جنوب و اقیانوس هند و استفاده از تسهیلات بندری آنها جهت یگان‌های نظامی و نیز تغییر دید کامل نسبت به صنایع دریایی در داخل کشور است؛ به نحوی که این صنایع بتوانند نیازمندی‌های ناوگان‌های نظامی و غیرنظامی کشور را مطابق با استانداردهای روز دنیا تأمین کنند. در چنین شرایطی است که می‌توان با تغییر قدرت نظامی دریایی کشور از یک قدرت محلی به منطقه‌ای و سپس فرمانطقه‌ای و راهبردی، از منافع کشور در سطح جهان دفاع کرد، خطوط مواصلاتی و تدارکاتی کشور را همیشه باز و از تهدید دشمن مصون نگه داشت، از تأمین نیازمندی‌های کشور در تمام شرایط اطمینان یافت، با تهدیدات دشمن در فواصل دور مقابله کرد و با ایجاد توان تهدید متقابل منافع دشمنان در سطح اقیانوس‌ها و دریاها، از یک بازدارندگی مطمئن برای کشور برخوردار شد و موجبات ارتقای امنیت ملی را فراهم آورد لیکن از آنجایی که توسعه قدرت نظامی دریایی در ارتباط مستقیم با استقرار یگان‌ها و پایگاه‌های دریایی در سواحل است لذا توجه به آمایش ساحلی و مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی نقش بسزایی در استقرار نیروی نظامی دریایی در مناطق ساحلی دارد. از سوی دیگر یکی مولفه‌های قدرت دریایی کشورها، ناوگان تجاری است که نقش ویژه‌ای در حمل و نقل کالا و تجارت دریایی بر عهده دارد. تحولات نظام بین‌الملل، در آغاز قرن ۲۱ بیانگر آمیزش قدرت کشورها، توزیع ثروت، نهادها و مکانیزم‌های بین‌المللی است. بعد از جنگ سرد، دنیا وارد عصری شده است که یکپارچگی اقتصادی نشانه اصلی و بنیادین آن می‌باشد. این مسئله تبعات متفاوتی بر واقعیت‌های داخلی و خارجی کشورها داشته و بر محیط

امنیتی و روابط میان کشورها تأثیرات متفاوتی می‌گذارد. به بیانی دیگر جهانی شدن را می‌توان به عنوان فرایندی چند بعدی و چند وجهی تعریف کرد که سرشت روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی را تغییر می‌دهد. این فرایند، به روندها، عوامل و نیروهایی که سرشتی فراملی دارند و به همه سطوح روابط بین‌المللی رسوخ می‌کنند، نسبت داده می‌شود (Held and others, 2001, 135).

از این رو جهانی شدن در همه اشکال خود به فرایندهایی اشاره می‌کند که به طور فزاینده فراتر از قدرت دولت‌ها عمل می‌کنند و متضمن افزایش فعالیت‌های فراملی و تعاملات در چندین زمینه است که می‌توانند به حوزه‌های مختلف از جمله اقتصادی، سیاسی، زیست محیطی، تکنولوژیکی و امنیتی تقسیم شوند. در واقع این ویژگی‌هاست که رابطه جهانی شدن با تجارت جهانی و آنچه به ویژه مورد نظر ماست، رابطه آن با تجارت دریایی را تعریف می‌کند.

به بیانی دیگر چون جهانی شدن به معنای روند گسترش جریان‌ها و شبکه‌های ارتباطی است، براین اساس قدرت دریایی وظیفه حیاتی و ممانعتی در جهانی شدن را برعهده دارد. در حقیقت شاید اطلاعات و سرمایه از طریق سیستم‌های الکترونیکی منتقل می‌گردند، اما انتقال اطلاعات معمولاً حاصل محصولاتی است که از مواد خام تهیه شده‌اند که حمل آنها از طریق تجارت بین‌المللی کالاهاست که عمدتاً از طریق دریا صورت می‌گیرد (بلیس و دیگران، ۱۳۸۳: ۱۸۴).

این مسئله وقتی خود را نشان می‌دهد که بدانیم (سهم حمل‌ونقل دریایی در جابجایی کالا تقریباً ۹۰ درصد کل کالاهای حمل شده در عرصه تجارت بین‌المللی است). این میزان در حدود ۶ میلیارد تن می‌باشد که ثلث آن را مواد نفتی، ثلث دوم آن را کالاهای خشک و فله و ثلث آخر را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند (عابدیان، ۱۳۶۸: ۴۲). با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا به حمل‌ونقل دریایی اهمیت ارتباط بین جهانی شدن تجارت بین‌المللی و حمل‌ونقل دریایی، به عنوان دو بخش غیر قابل انفکاک روشن می‌شود. از این رو می‌توان ادعا کرد که تجارت دریایی از عوامل لازم و تأثیرگذار در توسعه تجارت جهانی و ابزار اصلی تأمین نیازهای گوناگون اقتصادی جهانی است. بنظر می‌رسد که ارائه خدمات کارآمد در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تأثیرگذار در انجام تجارت موفق بین‌المللی باشد. بررسی روند توسعه تجارت نمایانگر توسعه همزمان چنین حمل و نقلی است، حمل و نقل کارآمد بطور یقین باعث افزایش تجارت بین‌المللی خواهد شد. بنابر این حمل و نقل را می‌توان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین‌المللی و تأمین کننده نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی نمود.

حمل و نقل دریایی ستون فقرات تجارت جهانی و جهانی‌سازی است. کشتی‌ها در ۲۴ ساعت روز و ۱۲ ماه سال به حمل بار به چهار گوشه جهان می‌پردازند. با افزایش پیش‌بینی شده در حجم تجارت جهانی در سال‌های آینده که موجب دسترسی مستقیم مردم به مواد، کالاها و محصولات اساسی و در نتیجه فقرزدایی از میلیون‌ها نفر خواهد شد، این نقش هم چنان ادامه پیدا خواهد کرد. بنابراین، تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی اصل اساسی رشد اقتصادی پایدار و شکوفایی اقتصادی در سراسر جهان هستند و در نتیجه نقش اجتماعی و اقتصادی حیاتی و مهمی را ایفا می‌نمایند و علاوه بر این، حمل و نقل دریایی برای برخورداری از یک اقتصاد جهانی پایدار در آینده ضروری خواهد بود، چرا که هم از لحاظ بهره‌وری انرژی و هم از نظر پیشگیری از آلودگی نسبت به سایر حالات حمل و نقل با محیط زیست سازگارتر است (UNCTAD, 2013). ماهیت سیستم حمل و نقل

دریایی، جهانی است و با اتصال دادن بازارها در نقاط مختلف جهان و جابه‌جایی ۹۰ درصد از محموله‌ها و کالاها به گوشه گوشه جهان با هزینه‌های به نسبت پایین در مقایسه با ارزش کالاهای حمل شده را بر عهده دارد. سیستم حمل و نقل دریایی یک پلت فرم منحصر به فرد نیز برای همکاری میان دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، فعالان صنعتی و بسیاری از ذینفعان حوزه دریایی فراهم می‌آورد.

آنچه در توسعه سیستم حمل و نقل دریایی نقش ویژه‌ای بر عهده دارد برخورداری کشورهای از بنادر و سواحل مناسب جهت استقرار صنایع دریایی است. در واقع امروزه در عصر جدید، جهانی شدن برخی بنادر، که فصل مشترک سنتی میان دریا و خشکی‌اند، آن‌ها را به دلیل کانتینری شدن، به مهم‌ترین ارائه دهندگان خدمات لجستیک تبدیل کرده است. کانتینری کردن باعث شده که کشتی‌های کانتینری عظیم‌الجثه امکان حمل کالا از یک بندر کانونی به بندر کانونی دیگر را بدون باز شدن آن تا رسیدن به نقطه فروش یا مقصد نهایی، داشته باشند. این‌گونه بنادر به خاطر توانایی‌شان برای پذیرش آخرین نسل کشتی‌های حمل کانتینری از دیگر بنادر متمایز می‌شود. ارائه خدمات لجستیک کامل و توانایی برای پذیرش کشتی‌های کانتینری بزرگ، توسط این‌گونه بنادر به این معناست که تجارت پرحجم جهانی فقط بر چند مگابندر متمرکز خواهد شد و این بنادر را گره‌گاه‌های حیاتی تجارت دریایی جهان می‌سازد. بنادر مرکزی چنان در سیستم تجارت جهانی مهم‌اند که برآورد شده، خسارتی که بستن بندر مرکزی سنگاپور به چرخه‌های تولید و موجودی جهان وارد می‌سازد به حدی است که به تنهایی از ۲۰۰ میلیارد دلار فراتر رود (Ho, 2005, 2). جمهوری اسلامی ایران به دلیل برخورداری از موقعیت ویژه دریایی و سواحل مناسب، از ظرفیت‌های بالایی جهت توسعه ناوگان تجاری دریایی برخوردار است. از آنجا که توسعه ناوگان تجاری دریایی در ارتباط مستقیم با احداث بنادر و تاسیسات دریایی در سواحل است، لذا مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ضمن هماهنگ‌سازی فعالیت‌های ارگان‌های دریایی و جلوگیری از عملکرد بخشی هر یک از ارگان‌ها، به مکان‌یابی بهینه فعالیت‌ها و تاسیسات دریایی یاری رسانده و تأثیر بسزایی بر توسعه بنادر (که پاشنه آشیل گسترش حمل و نقل دریایی هستند) خواهد گذاشت. در واقع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ضمن تأثیرگذاری بر توسعه پایدار و یکپارچه بنادر و مناطق ساحلی زمینه‌ساز گسترش فعالیت‌های دریایی و حمل و نقل دریایی خواهد شد که این مهم نقش بسزایی در تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران در ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و ... خواهد داشت.

##### ۵- نتیجه‌گیری

از مجموع مباحث فوق می‌توان چنین نتیجه‌گیری نمود که یکی از بنیان‌های اساسی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران توجه به توسعه سواحل و مناطق ساحلی است. و از آنجا که در حوزه مدیریت سواحل، مهم‌ترین مسئله‌ای که سواحل را تهدید می‌کند، سازمان‌دهی و عملکردهای جدا از هم و بخشی دستگاه‌ها و ذینفعان مختلف در سواحل است لذا مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی با رویکرد توسعه پایدار در صدد است که حفاظت از محیط زیست را با توسعه اقتصادی، از طریق به کارگیری ابزار مناسب ترکیب کند. به واسطه توسعه سواحل، بسترهای توسعه قدرت دریایی فراهم آمده و زمینه ارتقای قدرت ملی هموار خواهد شد و ارتقای قدرت ملی زمینه ساز ارتقای امنیت ملی خواهد بود.

## ۶-منابع

- بیلیس، جان و ویرتر جیمز، کوهن، الیوت گری اس، استراتژی در جهان معاصر، مترجم کابک خبیری، تهران، انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی، ۱۳۸۳
- پیشگاهی فرد، زهرا و قالیباف، محمدباقر و پور طاهری، مهدی و صادقی، علی، جایگاه قدرت نرم در قدرت ملی با تاکید بر جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه راهبرد، سال بیستم، شماره ۶۳، ۱۳۹۰
- حافظ نیا، محمد رضا و کاویانی راد، مراد، افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۳
- حافظ نیا، محمد رضا، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد، انتشارات پایلی، ۱۳۸۵
- روشندل، جلیل، امنیت ملی و نظام بین الملل، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۸
- سیاری، حبیب الله وطحانی، غلامرضا، راهبردهای قدرت دریایی، تهران، انتشارات دافوس آجا، ۱۳۹۰
- سیاری، حبیب الله و آل احمد، مهرداد و پروانه، ابولفضل، ۱۳۹۱، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیروی دریایی راهبردی، تهران، انتشارات دفتر پژوهشهای نظری و مطالعات راهبردی نداجا
- سیاری، حبیب الله و خانزادی، حسین، ۱۳۹۱، تنگه‌های راهبردی جهان، تهران، انتشارات دفتر پژوهشهای نظری و مطالعات راهبردی نداجا
- عزتی، عزت الله، ژئواستراتژی، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۴
- عزتی، عزت الله، جغرافیای استراتژیک ایران، تهران، نشر سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۸
- مجتهدزاده، پیروز، جغرافیای سیاسی و سیاست‌های جغرافیایی، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۶
- مراغه‌ای، علیرضا و نیسی، محمد فرید، طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، سومین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، ۱۳۷۷
- معاونت فنی و مهندسی اداره کل مهندسی سواحل و بنادر، خلاصه گزارش طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ۱۳۸۸
- ملکوتیان، مصطفی، مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی و اهمیت استراتژیک ایران، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۳، بهار ۱۳۸۳
- منفرد، هاشم، نقش راهبرد دریایی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، اولین همایش سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۱
- آل‌احمد، سیدمهرداد و منفرد، هاشم، واکاوی تدابیر و رهنمودهای مقام معظم رهبری و فرماندهی معظم کل قوا و تأثیر آن بر ارتقای قدرت دریایی و تحقق دفاع همه جانبه، اولین همایش دفاع ملی دفاع همه جانبه، دانشگاه عالی دفاع ملی، ۱۳۹۱
- مینایی، مهدی، درآمدی بر ژئواستراتژی، تهران، انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی، ۱۳۸۶

BR 1806, (British Maritime Doctrine), 3rd Edition, 2006

Thayer Mahan- Alfred, "The Influence of Sea Power upon History", www. gutenberg. org- September 26, 2004-[eBook #13529]