

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال نوزدهم، شماره سوم، پاییز ۱۴۰۲ Scopus

صص ۱۱۶ - ۱۵۴

بررسی و ارزیابی نظریه‌های قدرت دریایی و ارائه مدل نظری

دکتر رضا الهویردی‌زاده* - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۸/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۰۷

DOR:20.1001.1.17354331.1402.19.71.5.0

چکیده

در دو دهه اول قرن بیست و یکم، شاهد تغییرات و تحولات عظیمی در استراتژی دریایی کشورها، محیط ژئوپلیتیکی دریاها و نظام بین‌المللی هستیم. قدرت دریایی کشورها باید با این تحولات هماهنگ باشد. امروزه دیدگاه صرف نظامی از قدرت دریایی، با اهداف چندگانه و استراتژی دریایی و ملی کشورها هم‌خوانی ندارد. بررسی پیشینه نظریه‌های قدرت دریایی بیانگر آن است که این نظریه‌ها در قالب تشریح ماهیت قدرت دریایی، عوامل و عناصر آن و یا ارائه مدل بوده است. این تحقیق با بهره‌گیری از روش توصیفی - تحلیلی، نظریه‌های قدرت دریایی را از لحاظ ساختار و محتوا، ارزیابی و عوامل و عناصر قدرت دریایی را در قالب مدل نظری پیشنهاد کرده است. یافته‌های تحقیق و مدل نظری حاصل از آن، نشان می‌دهد که قدرت دریایی از ۷ عامل یا مؤلفه: جغرافیایی و سرزمینی؛ ژئوپلیتیکی؛ انسانی و اجتماعی؛ اقتصادی و صنعتی؛ نظامی؛ سیاسی و نهادی (داخلی و بین‌المللی)؛ تکنولوژیک و فن‌آوری اطلاعات، شکل یافته است. هر یک از این عوامل به تعدادی نماگر یا عناصر تقسیم می‌گردد. عوامل ۷ گانه قدرت دریایی با یکدیگر تعامل دارند و تفکیک آنان از یکدیگر سخت است؛ به عبارت دیگر قدرت دریایی محصول ترکیبی از اجزاء به هم پیوسته و خروجی عوامل ۷ گانه است.

واژه‌های کلیدی: قدرت دریایی، نظریه قدرت دریایی، عوامل و عناصر قدرت دریایی، مدل نظری.

۱. مقدمه

خصوصیات محیط دریایی و اقیانوسی موجب شده است که دیدگاهی متناقض درباره این محیط شکل گیرد. از یک طرف از دریاها با مفاهیم مثبت همانند عظمت فریبنده^۱، آزادی نامحدود، فضای غنی از منابع و از شجاعت و همبستگی ملوانان یاد می‌گردد؛ از طرف دیگر از محیط‌های دریایی با مفاهیم منفی همانند غیرقابل پیش‌بینی، ناشناخته، نامهربان^۲، نامحدود (بیکران) و بی‌قانون (بی‌نظم)^۳ تعبیر می‌گردد. محیط دریایی، فضایی تهی از آزادی و در عین حال فضایی بی‌نظم قلمداد می‌شود که مستعد گسترش بازیگران غیردولتی است. این بازنمایی به طور مکرر از دوران باستان در ادبیات [دریایی] وجود داشته است (Germond, 2015: 26). هر چند با قوانین بین‌المللی که در سده اخیر برای ایجاد نظم قانونی برای محیط دریاها تدوین شده است، دریاها در مقایسه با گذشته، نظم‌پذیر شده و ماهیت حقوقی دارند. قدرت دریایی در مقام بُعدی از قدرت ملی کشورها، پیشینه‌ای کهن در تاریخ نوشته شده، اقتصاد، سیاست و روابط بین‌المللی دارد. معمولاً از منطقه مدیترانه به عنوان کانون تمدن و قدرت دریایی یاد می‌گردد (Bradford, 2016: 1; Stevens and Westcott, 1920: 15). تمدن‌های یونان، کارتاژ، فینیقی و مصر در منطقه دریایی مدیترانه به پیشرفت‌های زیادی رسیده بودند. دستاوردهای فکری یونان باستان پایه و اساس هرگونه تحقیق در مورد مفهوم قدرت دریایی به عنوان استراتژی، فرهنگ، هویت یا امپراتوری است و یونان اولین قدرت بزرگ دریایی را ایجاد کرده بود^۴ (Lambert, 2018: 53). تا قرن شانزدهم میلادی، دریاها در مقایسه با خشکی‌ها نقشی محدود در سیاست، زندگی بشر و نظام ژئوپلیتیک داشتند. کشورهای اروپای غربی بعد از قرن شانزدهم در مرکز نظام سیاسی بین‌المللی قرار گرفتند؛ این موقعیت مسلط با قدرت دریایی این کشورها ارتباط مستقیمی داشت.

1. Fascinating Immensity

2. Inhospitable

3. Unregulated

۴. مورخان دریایی به یونان باستان اشاره می‌کنند تا بتوانند شواهدی از کاربرد نظامی دریا را پیدا کنند؛ اما این قطعاً یک پدیده قدیمی است. طبق نظر مصرشناسان، قدیمی‌ترین جنگ دریایی شناخته شده به قرن ۱۲ قبل از میلاد می‌رسد؛ اما مصر قبلاً درگیر نوعی جنگ دریایی از حدود سال‌های ۳۰۰۰-۳۵۰۰ قبل از میلاد بوده است. اهمیت اقتصادی دریا (بویژه برای ماهی‌گیری و حمل و نقل ساحلی) قطعاً خیلی قدیمی است (Germond, 2015: 2-3).

بعد از قرن شانزدهم، توسعه کشتی‌های جنگی، پیشرفت اساسی موقعیت قاره اروپا در جهان را به ارمغان آورد. قدرت‌های نظامی دریایی^۱ غربی با استفاده از این شناورهای دریایی و کشتی‌های اقیانوس‌پیما، کنترل مسیرهای تجارت دریایی را بدست آوردند و همه کشورهای که در مقابل قدرت دریایی آسیب‌پذیر بودند، در معرض خطر قرار دادند (Kennedy, 1988:26). امروزه گستره نفوذ قدرت‌های دریایی، صرفاً در مقیاس منطقه‌ی نیست، بلکه گستره قدرت دریایی در عرصه کروی است. کشوری که دسترسی به هیچ اقیانوسی ندارد، هرگز نتوانسته است قدرت نظامی خود را در سطح جهانی نشان دهد^۲ (Collins, 1998:11). حتی برخی بر این نظر هستند که داشتن نیروی دریایی قدرتمند و احراز قدرت دریایی از عوامل مهم در تحولات بین‌المللی و رقابت قدرت‌ها برای دستیابی به قدرت جهانی در قرن بیست و یکم خواهد بود (نقل به مضمون) (Friedman, 2009).

ماهیت قدرت دریایی در قرن بیستم و ابتدای قرن بیست و یکم با توجه به تحولات در نظام سیاسی بین‌المللی، ماهیت چند بعدی دریاها و کارکردهای متنوع آن و همچنین پیشرفت تکنولوژی، تغییرات قابل توجهی داشته است. در دهه‌های اخیر، ساختار قدرت جهانی، بحران‌های اقتصاد جهانی (بوئزه در سال ۲۰۰۸ میلادی)، اقتصاد یکپارچه جهانی (جهانی شدن اقتصادی)، اقتصاد ملی کشورها و همچنین ائتلاف‌های بین‌المللی بر میزان قدرت دریایی کشورها اثرات عمیقی گذاشته است. در شرایط حال حاضر جهانی، محیط استراتژیک دریاها تغییر پیدا کرده است. ابزارها و تاکتیک‌های متنوع نظامی دریایی؛ ماهیت متغیر رقابت‌های استراتژیک در محیط دریایی؛ نقش اقتصادی روزافزون محیط دریایی در تأمین انرژی، امنیت غذایی و ارتباطات جهانی و ... موجب شده است رویکرد سنتی به قدرت دریایی با شرایط حاضر همخوانی نداشته باشد و نیاز به رویکرد جامعی است تا ابعاد متفاوت قدرت دریایی لحاظ گردد. اگر تا نیمه قرن بیستم بر بعد نظامی قدرت دریایی تأکید می‌گردید، امروزه قدرت دریایی ابعاد و جنبه‌های نظامی و غیرنظامی دارد؛ جنبه‌های غیرنظامی در ارزیابی قدرت دریایی کشورها نقش و جایگاه عظیمی

1. Naval Power or Naval Military Power

۲. قدرت‌هایی که از آسیای مرکزی برخوردارند، قدرت‌های خشکی پایه و محصور در خشکی بودند. معمولاً چنین قدرت‌هایی پایداری و مداومت لازم را نداشتند.

دارد. تاکید بر بعد نظامی قدرت دریایی باید با عنایت به ابعاد دیگر قدرت دریایی باشد. به عبارت دیگر توجه صرف به قدرت نظامی دریایی با تحولات امروزی همخوانی ندارد. با این توضیحات، بررسی و بازبینی قدرت دریایی کشورها و عوامل (عناصر و مؤلفه‌ها) مؤثر بر آن اهمیت بیشتری دارد. هدف تحقیق حاضر بررسی عناصر و مؤلفه‌های قدرت دریایی و توجه به نقصان‌های موجود در این زمینه است و با عنایت به تحولاتی که در محیط دریایی شاهد هستیم به دنبال ارزیابی و نقد نظریه‌ها و مدل‌های قدرت دریایی (ساختاری و محتوایی) و ارائه مدل نظری (پیشنهادی) مناسب از عوامل و عناصر قدرت دریایی کشورها است.

۲. روش تحقیق

تحقیق حاضر از نظر هدف، بنیادی و کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی است. ابزار گردآوری اطلاعات از طریق مراجعه به منابع کتابخانه‌ای، مقالات و اسناد است. برای این منظور نوشته‌های قدیمی و جدید ادبیات حوزه دریایی بررسی شده است؛ همچنین ساختار و محتوای نظریه‌ها و مدل‌های قدرت دریایی مورد بازبینی قرار گرفته است که با تحولات و شرایط امروزی ژئوپلیتیک جهانی هماهنگی داشته باشند. نوشته حاضر به تدوین و گسترش مبانی نظری نظریه‌های قدرت دریایی (عوامل و عناصر قدرت دریایی) پرداخته است و با نقد و ارزیابی نظریه‌های قدرت دریایی به ارائه مدل نظری و مفهومی (مدل پیشنهادی) می‌انجامد. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از روش کیفی و استنباطی است. مدل مفهومی مستخرج از این تحقیق برای ارزیابی و سنجش قدرت دریایی کشورها در مناطق جغرافیایی مختلف کاربرد دارد.

۳. قدرت دریایی^۱

از میان محیط‌های طبیعی، محیط‌های دریایی و اقیانوسی به دلیل ویژگی محیطی، پهنا و وسعت زیادی که دارند، مورد توجه استراتژیست‌ها و محققان قرار گرفته است. در سال ۱۹۰۰، جهان استراتژیک از نظر ژئوفیزیکی^۲ کاملاً دو بعدی بود؛ خشکی و دریا را دربر می‌گرفت. با پایان قرن

1. Seapower; (Other terms: Sea power and Maritime Power)

2. Geophysically

بیستم، جهان استراتژیک اکنون پنج بعدی است؛ هوا، فضا، طیف الکترومغناطیسی^۱ به ابعاد خشکی و دریا افزوده شده است (Gray, 1992: 2).

در یونان باستان استفاده از منابع دریایی برای اهداف سیاسی با اصطلاح «تالاسوکراسی»^۲ شناخته می‌شد که معنی لغوی آن «برتری دریایی»^۳ یا «حاکمیت دریایی»^۴ است (Modelski and Thompson, 1988: 4-5). در نوشته‌های مزبور، بر رقابت دریایی و اهمیت اقتصاد بر شکل‌گیری تالاسوکراسی اشاره شده است و در قسمتی از این نوشته‌ها بیان می‌شود که هیچ شهری وجود ندارد که نیازی به صادرات یا واردات نداشته باشد و تجارت را نمی‌تواند انجام دهد مگر اینکه حاکمیت و کنترل دریایی داشته باشد (Gresh, 2020: 1). تقسیم دنیا به قدرت دریایی و قدرت خشکی برای اولین بار در یونان باستان، توسط توسیدیدس^۵ در روایت جنگ پلوپونزی مورد توجه قرار گرفت (Agnew, 1998: 28). در دوره باستان، رقابت قدرت‌های خشکی و دریایی بیشتر در دریای مدیترانه بوده است (شکل ۱). رویکرد دریایی در متون و رفتار سیاسی قدرت‌های حاضر در منطقه دریایی مدیترانه، بویژه یونان، بیان‌گر نقش دریا در سرنوشت و قدرت ملی کشورهای آن دوره بوده است.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

-
1. Electromagnetic Spectrum
 2. Thalassocracy
 3. Maritime Supremacy
 4. Rule of the Sea
 5. Thucydides



شکل (۱): نقشه موقعیت قدرت‌های دریایی و خشکی منطقه دریایی مدیترانه در دوره باستان

(Source: Mahan, 1898:14)

محیط دریا از نظر استراتژیک، زمانی اهمیت یافت که امکان ساخت کشتی‌ها برای عملیات ناوبری^۱ (کشتی‌رانی) و جنگی^۲ فراهم گردید. در مجموع، به محض اینکه امکان استفاده از دریا برای اهداف تجاری و نظامی فراهم گردید، قدرت دریایی شروع به تأثیر بر تاریخ کرد؛ تجارت دریایی به طور کلی و جنبه‌های جنگ در دریا به طور خاص تا پایان قرون وسطی محدود بود (Germond, 2015:2-3). از زمان‌های قدیم تا قبل از قرن شانزدهم میلادی، محدوده عملکرد قدرت‌های دریایی، منطقه‌ای بود. با شروع دوره رنسانس و اکتشافات دریایی بزرگ، قدرت‌های دریایی مقیاس و محدوده عملکرد جهانی داشتند. از قرن شانزدهم به بعد، پرتغال، هلند، بریتانیا و ایالات متحده، هر کدام برای یکصد سال رهبری دنیا را بر عهده داشتند؛ بریتانیا برای دو قرن (قرن ۱۸ و ۱۹) بر دنیا تسلط داشت. این قدرت‌ها از ویژگی‌های مشترکی همانند: موقعیت جزیره‌ای یا شبه جزیره‌ای، دارا بودن شرکت‌های صنعتی - تجاری، ظرفیت ائتلاف و مهم‌تر از همه [از قدرت] سازماندهی برای دسترسی جهانی از طریق قدرت دریایی برخوردار بودند

1. Navigating
2. Fighting

(Modelski and Thompson, 1988:15-16). در طول قرن بیستم و ابتدای قرن بیست و یکم، ایالات متحده در مقام قدرت دریایی مسلط بر دنیا، نفوذی بیشتر و عملکردی به مراتب متنوع و پیچیده‌ای دارد.

اغلب کشورها در بیشتر دوره‌ها، به دلایل اساساً جغرافیای طبیعی و سیاسی، دارای گرایش مشخص خشکی یا دریایی در جهت‌گیری استراتژیکی و فرهنگی بوده‌اند [تمدن دریایی یا خشکی]. قدرت‌های دریایی و قدرت‌های خشکی بندرت فقط قدرت‌های دریایی یا خشکی هستند؛ قدرت‌های دریایی باید به دنبال دستیابی به قدرت خشکی و قدرت‌های خشکی نیز باید به دنبال به دست آوردن قدرت دریایی باشند؛ اما هویت ژئوپلیتیک آنها اغلب مورد تردید نیست (Gray, 1992:2). قدرت دریایی با قدرت خشکی و هوایی همواره در تعامل نظامی و استراتژیک بوده است. در قرن بیستم، قدرت دریایی در برخی مواقع نقشی تعیین‌کننده در جنگ داشت (مانند نبرد اقیانوسیه بر علیه ژاپن) و در برخی اوقات پیروزی در جنگ را توسط قدرت خشکی و هوایی امکان‌پذیر می‌کرد (مانند جنگ جهانی اول و دوم) (Till, 2009:22). به عبارت دیگر، قدرت دریایی با کمک به قدرت خشکی و هوایی، تسهیل‌گر امور نظامی و جنگی بوده است. قدرت دریایی بعدی از قدرت ملی کشورها است که به دارنده آن امکان تحرک حقوقی، قانونی و حضور فیزیکی در تمامی نقاط دنیا را می‌دهد (Allahverdzadeh, 2019:123).

اصطلاح قدرت دریایی توسط «ماهان»، به عنوان مفهوم استراتژیک مطرح شد (سال ۱۸۹۰). آن زمان قدرت دریایی به مفهوم مجموع نیروی نظامی دریایی و قابلیت‌های حمل و نقل دریایی بود (Sekine, 2011:17). ماهان تأکید داشت که قدرت نظامی دریایی، عنصر اصلی و مهم در قدرت دریایی و موفقیت در سیاست بین‌المللی است. ملتی که دریاها را کنترل می‌کند، می‌توانست از منافع تجاری خود حمایت نماید و اقتصاد عامل تعیین‌کننده در جنگ‌ها بود. ایده‌های ماهان، تفکر استراتژیست‌ها را برانگیخت و به توجیه برنامه‌های توسعه دریایی در سراسر جهان، حداقل برای نیم قرن آینده کمک کرد (Stubbs and Truver, 2011:4). دیدگاه‌های ماهان در مورد قدرت دریایی، فقط عوامل نظامی دریایی را دربر نمی‌گرفت و عوامل اقتصادی بنیه اساسی در تفکرات ماهان بوده است. به زعم ماهان، قدرت دریایی مربوط به کنترل بزرگراه دریایی است که این

امر حضور گسترده نیروی دریایی، ناوگان تجاری بزرگ و همچنین پایگاه‌ها و مستعمرات خارج از کشور را می‌طلبد. از نظر وی، عوامل مزبور نه تنها عناصر قدرت دریایی بلکه قدرت جهانی بودند؛ بنابراین عظمت ملی با قدرت دریایی مرتبط است (Cuyvers, 1993: xiii). ماهان در زمان خود ثابت کرد که قدرت دریایی برای موفقیت تجاری در صلح و موفقیت نظامی در جنگ لازم بوده است (Fiske, 1916).

از دید «ریچموند» (1947)، «قدرت دریایی نوعی قدرت ملی است که صاحب آن را قادر می‌سازد تا ارتش و تجارت خود را از دریاها و اقیانوس‌ها به کشورهای متحد و یا سرزمین‌هایی که در زمان جنگ به آن نیاز دارد، بفرستد و در عین حال مانع از انجام این کار توسط دشمن گردد.» (ix). به نظر ریچموند (Ibid)، وظیفه دولت‌مرد، حفظ قدرت دریایی در زمان صلح و استفاده از آن در زمان جنگ بعنوان سلاح ملی است. حفظ قدرت دریایی در زمان صلح شامل: تعیین نقش نیروی دریایی در سیاست دفاع ملی؛ تصمیم‌گیری در مورد استاندارد نیروی نظامی دریایی در مقایسه با سایر نیروها؛ تأمین و نگهداری ابزارهای جنگی و پایگاه‌های لازم برای استفاده از آنان؛ کشتی‌رانی و دریانوردانی که ارتش (نیروی نظامی) و تجارت را حمل می‌کنند، است (ix).

«تیل» (2009) در تعریف مفهوم قدرت دریایی بر این دیدگاه است که مفهوم «قدرت» هم به عنوان ورودی¹ بر ویژگی‌هایی که یک کشور و مردم را قدرتمند می‌کند، تأکید دارد (همانند داشتن قدرت نظامی و اقتصادی) و همچنین به عنوان خروجی²، تأثیری که بر رفتار و کنش کشورهای دیگر و سایر بازیگران می‌گذارد، تعریف می‌گردد. خروجی قدرت دریایی، صرفاً قدرت مستقر در دریا و یا استفاده از دریا نیست، بلکه توانایی تأثیرگذاری بر رفتار دیگران و بازیگران عرصه دریایی، خشکی و هوایی است (20-23). در داکترین دریایی بریتانیا، قدرت دریایی «توانایی اجرای قدرت در دریا و از دریا برای تأثیرگذاری بر رفتار مردم یا روند حوادث» تعریف شده است (British Ministry of Defense, 2017a). قدرت دریایی یک مفهوم گسترده است که بر

1. Inputs
2. Outputs

اساس سنت و وابستگی دریایی یک کشور بنا شده است. قدرت دریایی شامل تعدادی از عناصر اقتصادی، سیاسی، نظامی و نفوذ است که از طریق توانایی یک کشور برای استفاده از دریا تحقق یافته است (British Ministry of Defense, 2017b:3). بنابراین منظور از قدرت دریایی، «سطحی از توانایی و قابلیت کشورها در محیط‌های دریایی و اقیانوسی به منظور تأمین منافع ملی خود و اعمال اراده خود بر دیگران و تغییر رفتار سایر بازیگران سیاسی، منطبق با اهداف و استراتژی ملی و نظامی کشور صاحب قدرت دریایی است». در قرن جدید، کشورها حتی قدرتمندترین کشور دریایی، نمی‌توانند صرفاً با رویکرد ملی بر محیط دریاها حکمرانی کنند. دلایلی که این رویکرد فراملی را الزامی و یا توجیه می‌کند، زیاد است. گسترش تهدیدات جدید و معضلات زیست‌محیطی در محیط دریاها؛ نیاز کشورها به فعالیت‌های اقتصادی و ارتباطات امن از طریق دریاها؛ تغییر محیط دریا از فضای ناآرام و خشن (به تعبیر گذشتگان) به محیطی با کارکردهای متنوع؛ تسلط کشورها بر محیط دریاها (قلمروسازی دریایی) بر اساس قوانین بین‌المللی؛ گسترش دزدی دریایی و انواع گروه‌های جنایت‌کار بین‌المللی؛ کاربری تسلیحات جدید دریایی توسط انواع بازیگران؛ تعدد بازیگران دولتی و غیردولتی در فضای آبی؛ تکرر منابع قدرت دریایی و بطور کلی تغییر محیط ژئوپلیتیکی دریاها؛ دلایلی هستند که کشورها را مجاب کرده است در کنار رویکرد ملی، نگاه فراملی به حوزه دریاها و قدرت دریایی داشته باشند (Allahverdizadeh and Karimi, 2023:406-407).

۴. یافته‌های تحقیق

۴-۱. نظریه‌ها و مدل‌های قدرت دریایی

۴-۱-۱. ماهان

ماهان (1898) در فصل اول کتاب «تأثیر قدرت دریایی بر تاریخ، ۱۶۶۰ - ۱۷۸۳»، در قالب عناصر شش‌گانه قدرت دریایی^۱، ساختار قدرت دریایی کشورها را به شکل منسجم مطرح کرد. این عناصر عبارتند از: ۱. موقعیت جغرافیایی (داشتن موقعیت دریایی)؛ ۲. پیکربندی فیزیکی^۲

1. Elements of Sea Power

2. Physical Conformation

(ویژگی‌های طبیعی و اقلیم منطقه ساحلی)؛ ۳. وسعت سرزمین (طول ساحل)؛ ۴. تعداد جمعیت؛ ۵. خصوصیات ملی؛ ۶. خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی و نهادهای ملی (79-34). ماهان به نقش عوامل جغرافیایی در قدرت دریایی و استراتژی ملی کشورها اهمیت زیادی قائل بود. وضعیت جغرافیایی و ساحلی کشورها در تمامی مدل‌های قدرت دریایی حضور دارد (Allahverdizadeh and et al, 2017:30). به زعم ماهان عوامل غیرجغرافیایی، همانند: قدرت رهبری در کشور، قدرت رهبری دریایی کشور، نقش نیروی انسانی، تکنولوژی حمل و نقل خشکی و دریایی و شرایط نظام بین‌المللی (همانند: ائتلاف‌های دریایی) بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد. عوامل مذکور نقش قاطع عوامل جغرافیایی برای تأثیرگذاری بر استراتژی و قدرت دریایی کشورها را تعدیل می‌کند (Sumida, 1999).

۴-۱-۲. کوربت

«کوربت»، بدنبال یک نظریه عمومی درباره قدرت دریایی نبود. کوربت بر این دیدگاه بود که مکاتب استراتژی قاره‌ای و دریایی در کشور [شرایط بریتانیا] باید به عنوان گزینه‌های تقویت‌کننده متقابل دیده شوند (Hunt, 1989:111). از نظر کوربت (1911)، شبکه‌های ارتباطی دریایی، گذرگاه‌های دریایی و اقتصاد دریاپایه، عناصر قدرت دریایی کشورها بودند. کوربت، فرماندهی دریایی^۱ را منوط به تسلط بر راه‌های ارتباطی^۲ دریایی می‌دانست. وی معتقد بود زندگی مردم یک کشور وابسته به وجود امنیت در شبکه‌های ارتباطی است؛ چرا که تجارت بیشتر کشورها وابسته به حضور در دریاها است (Klein, 2004a:62-64). بنابراین ناوگان جنگی عمدتاً مشغول حفاظت از خطوط ارتباطی دریایی خود و تصرف خطوط ارتباطی دشمن است (Klein, 2004b:40). کوربت از اندیشه مطلق‌گرایی قدرت نظامی دریایی یعنی اعزام ناوگان نظامی عظیم، نبرد بزرگ و همه‌جانبه انتقاد می‌کرد [برخلاف دیدگاه ماهان] و به کاربرد نرم نیروی

1. Command of the Sea
2. Lines of Communications

دریایی، همانند: ارتباطات دریایی، آزادی تجارت، حرکت بدون محدودیت^۱، عملیات آبی - خاکی^۲ و روابط نیروی دریایی و ارتش [نیروی زمینی] تأکید داشت (McLennan, 2006: 24).

۴-۱-۳. ریچموند

از دیدگاه ریچموند (1947)، قدرت دریایی از سه عنصر که ماهیت مادی دارند، شکل یافته است. عناصری دیگری وجود دارند که ماهیت غیرمادی دارند. عناصر مادی عبارتند از: ۱. ابزارهای جنگی که بر مقاومت دشمن غلبه می‌کنند و موجب جابجایی مطلوب سربازها و تجارت در دریاها می‌گردد و مسیر دشمن در دریا را مسدود می‌کند. ۲. موقعیت‌هایی که ابزارهای جنگی را می‌توان به طور مداوم نگهداری کرد و از آنجا، ابزارهای جنگی به آسانی و بدون اینکه قدرت استقامتی‌شان کاهش یابد، می‌توانند به صحنه عملیات خود برسند و تا زمانی که برای تحقق اهداف خود لازم باشد، باقی بمانند (برای مثال: سواحل کشور و پایگاه‌های ساحلی و دریایی). ۳. ابزارهای حمل و نقل که با آن تسلیحات و تجارت را می‌توان حمل کرد. عناصر غیرمادی قدرت دریایی همانند: استعدادها، شخصیت‌ها و شجاعت‌ها که تأثیر آنان در جنگ‌های امروزی بسیار مشهود است؛ این عوامل بیرون از اختیارات دولت‌مردها^۳ است (ix-x). عناصر غیرمادی به تعبیر هاتندروف «ماهیت اخلاقی» دارند و جنبه‌های ضروری برای موفقیت یک دریانورد^۴ است. به زعم ریچموند، هدف اصلی قدرت دریایی استفاده از دریا برای حمله و سرمایه‌گذاری^۵ بود. در بخش حمله، نیروی دریایی دارای کارکرد و نقش تهاجمی و دفاعی است. سرمایه‌گذاری، اصطلاحی بود که ریچموند به شکل مختصر^۶ برای ابعاد اقتصادی و لجستیکی^۷ جنگ دریایی استفاده کرده بود (Hattendorf, 2016: 153-155).

-
1. Unfettered Movement
 2. Amphibious Operations
 3. Statesmen
 4. Seaman
 5. Assault and Investment
 6. Shorthand
 7. Logistical

۴-۱-۴. وگنر^۱

در فرمول «وگنر»، قدرت دریایی کشورها برآیند هم‌افزایی ناوگان دریایی، پایگاه‌ها و اندیشه دریایی است (Bruns, 2014: 34) (فرمول ۱).

قدرت دریایی = (ناوگان دریایی) (پایگاه‌ها [موقعیت جغرافیایی و استراتژیک]) (اندیشه دریایی)

فرمول (۱): معادله قدرت دریایی

(Source: Bruns, 2014: 34)

وگنر (1989) در کتاب «استراتژی دریایی جنگ جهانی» بیان می‌کند که قدرت دریایی حاصل: ۱. موقعیت (پایگاه‌ها و موقعیت جغرافیایی و استراتژیک)، ۲. ناوگان (عامل تاکتیکی) و ۳. تمایل استراتژیک^۲ (اندیشه دریایی) یک جامعه به دریا است (XV-IV). وی استدلال می‌کند که داشتن ناوگان دریایی، اگر همراه با موقعیت استراتژیکی مناسب ناوگان برای تأثیرگذاری بر تجارت دشمن نباشد، مفهومی ندارد.

۴-۱-۵. گورشکوف

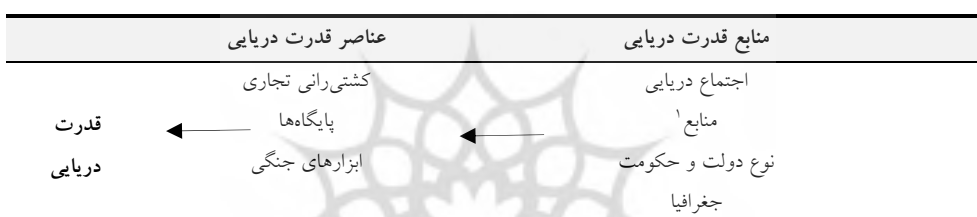
گورشکوف در کتاب «قدرت دریایی کشور» بیشتر بر استراتژی دریایی شوروی تمرکز کرده بود و در مورد عناصر قدرت دریایی و ماهیت آن بحث‌های محدودی داشته است. گورشکوف به ناوگان جنگی^۳ در استراتژی و قدرت دریایی اهمیت زیادی می‌داد. از نظر گورشکوف وظیفه اصلی ناوگان دریایی دفاع استراتژیک از کشور بود که با قرار دادن ناوگان در رابطه با مجموعه پیچیده‌ای متشکل از میادین مین و توپخانه ساحلی محقق می‌شود (Menon, 1998: 35)؛ با این حال گورشکوف به دنبال برپایی ناوگان آب‌های آزاد^۴ برای شوروی بود. گورشکوف مؤلفه اقتصادی قدرت دریایی را مورد توجه قرار داده بود؛ بطوری که مفهوم قدرت دریایی از دید گورشکوف (1979)، شامل ناوگان جنگی، ناوگان تجاری و ماهی‌گیری و ناوگان تحقیقاتی

1. Edward Wegener
2. Strategic will
3. Fleet
4. Blue- water Navy

(علمی) بود (1-6). از دید گورشکوف، نیروی دریایی قوی ضامن امنیت کشور بود. همچنین از نظر وی، دریا منبع مهم غذا، هیدروکربن‌ها، انرژی و مواد معدنی بود (Sakhuja, 2011: 11).

۴-۱-۶. مدل مفهومی تیل

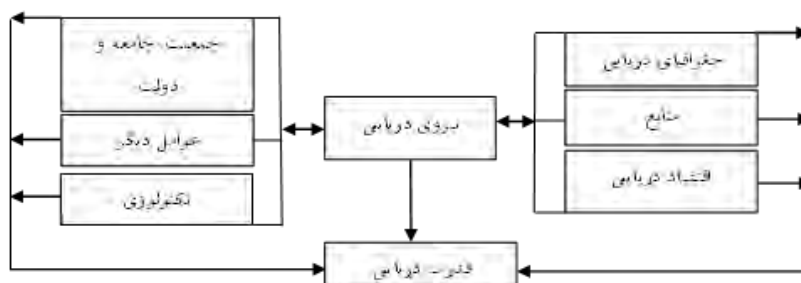
تیل (1984) قدرت دریایی را منوط به داشتن «منابع» و «عناصری» می‌داند که هر قدرت دریایی باید از آن برخوردار باشد. منابع عبارت است از: ۱. اجتماع دریایی؛ ۲. منابع [طبیعی و معدنی و ...]؛ ۳. نوع دولت و حکومت؛ ۴. جغرافیا. عناصر قدرت دریایی عبارت است از: ۱. کشتی‌رانی تجاری؛ ۲. پایگاه‌ها؛ ۳. ابزارهای جنگی (11-14) (شکل ۲).



شکل (۲): نمودار مدل منابع و عناصر قدرت دریایی

(Source: Till, 1984: 13)

تیل (2009) در نظریه ساختار قدرت دریایی خود تغییراتی اعمال نمود. در نظریه ساختار قدرت دریایی تیل، عوامل قدرت دریایی عبارتند از: ۱. مردم، جامعه و دولت دریایی (فرهنگ دریایی، نیروی انسانی کافی و دولت لیبرال و دموکراتیک)؛ ۲. جغرافیای دریایی (موقعیت دریایی ساحلی، وضعیت جغرافیایی و عوارض ساحل، نزدیکی به شبکه‌های ارتباطی دریایی و...)؛ ۳. منابع (اعم از تکنولوژی و یا منابع لازم برای تجهیز ناوگان تجاری و نظامی)؛ ۴. اقتصاد دریایی (حضور قدرت دریایی در پهنه دریا برای حمایت از ناوگان‌های تجاری، مستلزم برخورداری از اقتصاد دریایی است)؛ ۵. حمایت، پشتیبانی و پیوند بین قدرت دریایی با قدرت خشکی و هوایی (83-113) (شکل ۳).



شکل (۳): نمودار اجزاء قدرت دریایی

(Source: Till, 2009:84; 2004:68)

۴-۱-۷. بوث

«بوث» (2014) در کتاب «نیروی دریایی و سیاست خارجی»، بر قدرت نظامی دریایی، ابزار اجرایی آن یعنی نیروی دریایی و سطح‌بندی نیروی دریایی تأکید کرده بود. بوث رویکرد خود را بر اساس کاربردهای سه گانه دریا بنا نهاد: ۱. برای عبور و مرور کالا و مردم؛ ۲. برای عبور نیروی نظامی برای اهداف دیپلماتیک یا برای استفاده از نیروی نظامی در مقابل اهدافی در خشکی و دریا و ۳. بهره‌برداری از منابع دریایی (45). بوث (1977) بر اساس این کارکردها برای نیروی دریایی سه نقش قائل بود: نقش نظامی^۱، نقش دیپلماتیک^۲ و نقش پلیسی (محافظتی یا انتظامی)^۳ (15-25). نقش نظامی نیروی دریایی و توانایی آن، به سایر نقش‌ها معنا می‌بخشد. در نقش پلیسی، نیروی دریایی می‌تواند حاکمیت را گسترش دهد (بیشتر در قلمروهای دریایی) و از منابع دریایی دفاع نماید و این نیرو در نقش دیپلماتیک، اعتبار کشورها را ارتقاء داده و موجب تغییر محاسبات سیاسی سایر کشورهای دریایی می‌گردد (Booth, 1977:15-25; Hattendorf, 1989:141). بوث (Ibid) یادآوری می‌کرد که چگونه جغرافیا بر شکل نیازهای لجستیکی دریایی کشور و در نهایت بر قدرت دریایی تأثیر می‌گذارد (172-174). بوث (Ibid) استدلال می‌کرد که قدرت نظامی یک کشور اساساً توسط عوامل اقتصادی همانند: نیروی کار، مواد اولیه، منابع مالی و فن‌آوری آن تعیین می‌شود. بوث بر **ظرفیت اقتصادی** (تمامی ظرفیت‌های طبیعی و

1. Military Role
2. Diplomatic Role
3. Policing or Constabulary Role

انسانی) و بیمه؛ عوامل اقتصادی (صرف هزینه برای نیروی دریایی)؛ هزینه فرصت^۱ (هزینه‌های اقتصادی در بخش ویژه دریایی اعم از بخش نظامی، غیرنظامی و سیاست خارجی حوزه دریایی و فرصتهایی که ممکن است از دیگر بخش‌ها گرفته شود)؛ جنبه داخلی هزینه‌های دریایی^۲ (سیاست دریایی ممکن است گاهی تابعی از سیاست داخلی باشد تا مردم را در مناطق خاص و با مهارت‌های کاری و حرفه خاص، چه در دریا^۳ و چه در ساحل نگه دارد)؛ قدرت اقتصادی و پتانسیل دریایی (تفاوت در قدرت اقتصادی کشورها به این معناست که با گذشت زمان تعداد کمتری از کشورها قادر به رقابت در تولید پیشرفته‌ترین تجهیزات خواهند بود). اشاره کرده است. بوث استدلال می‌کند که نوع نظام سیاسی و شخصیت دولت بر دیدگاه‌های سیاسی و اجتماعی، علایق و تهدیدات آن و منابع صرف شده برای اهداف و تهدیدات تأثیر می‌گذارد (197-202, 206).

۸-۱-۴ گرو

«گرو» (1990) عوامل مؤثر بر قدرت دریایی کشورها را به دو درجه تقسیم‌بندی کرده بود. عوامل مؤثر درجه اول: قدرت اقتصادی، قدرت تکنولوژیک، فرهنگ اقتصادی - سیاسی؛ عوامل مؤثر درجه دوم: موقعیت جغرافیایی، وابستگی به دریا بر مبنای: تجارت دریاپایه، دریانوردی تجاری، کشتی‌سازی، ماهی‌گیری، منطقه، سیاست‌ها و دیدگاه‌های حکومت (231). گرو استدلال می‌کند که قدرت اقتصادی، عامل اصلی تعیین‌کننده قدرت دریایی کشورها است.

۹-۱-۴ موریس

«موریس» (1987) در کتاب خود با عنوان «گسترش نیروی دریایی کشورهای جهان سوم» رابطه بین وضعیت نیروی دریایی و پایگاه قدرت ملی را تجزیه و تحلیل کرده است. موریس از میان سی و هشت شاخص قدرت ملی از هشت شاخص یاد می‌کند که به شدت با رتبه نیروی دریایی^۴ کشورهای جهان سوم مرتبط است. این هشت عنصر عبارتند از: حجم جمعیت، مساحت

-
1. Opportunity Costs
 2. The Domestic aspect of Naval Spending
 3. Afloat
 4. Naval Ranking

سرزمین، تولید نفت ساحلی، حجم تولید ناخالص ملی، حجم نیروهای مسلح، صنعت تسلیحات داخلی، تولید تسلیحات مجاز و سطح فن‌آوری دریایی. از دید موريس، ده شاخص ديگر وجود دارد که قابل توجه هستند، اگرچه کمتر قوی هستند. این شاخص‌ها عبارتند از: مساحت منطقه ۲۰۰ مایلی دریا، حجم ماهی‌گیری، هزینه‌های دفاعی به عنوان بخشی از هزینه‌های دولت، نسبت بین نیروهای مسلح و جمعیت، حجم تجارت اسلحه و چند مورد از شاخص‌های تسلیحات دریایی جهان سوم (همانند: داشتن زیردریایی دیزلی یا الکتریکی) (85-87).

۱-۴-۱۰. مدل مفهومی گامبل و کرزلی

«گامبل» و «کرزلی»، قدرت دریایی را به فرآیند ورودی و خروجی تشبیه کردند که در مجموع، قدرت دریایی کشورها را می‌سازند (شکل ۴ و ۵). مدل گامبل (1977) با عنوان «مدل سیاست-گذاری دریایی»^۱ بوده است و بحث مستقیمی در مورد قدرت دریایی نداشته است (8-6). کرزلی (1990) بر «خصوصیات دریایی ملی»^۲ تأکید داشت و در مدل خود از عنوان قدرت دریایی برای تشریح عناصر مدل استفاده کرده بود (140-138).

ورودی (عوامل عینی و کمی)	فرآیند کنترلی و انسدادی	خروجی (اهداف سیاسی، دستورالعمل‌ها و تصمیمات)
مساحت سرزمینی (خشکی)	سیستم‌های ارزشی	جمعیت
طول خط ساحلی	ساختار بوروکراتیک	تولید ناخالص ملی
منطقه انحصاری و اقتصادی	فرآیند تصمیم‌سازی	کشتی‌سازی
منابع شیلات		ماهی‌گیری
مکان ژئوپلیتیکی ^۳		وضعیت معاهدات دریایی
نفت فلات قاره		

شکل (۴): نمودار مدل «سیاست‌گذاری دریایی» گامبل (8-6: 1977)

1. Model of Marine Policy Making
2. National Maritime Characteristics (NMCS)
3. Geopolitical Locale



شکل (۵): نمودار مدل «اجزاء قدرت دریایی» کرزلی (197: 1992)

کرزلی (1992) آنچه را که «ورودی اقتصادی» برای قدرت دریایی می‌نامد، توسعه می‌دهد و استدلال می‌کند که شاخص‌های اقتصادی بر تصمیمات دولت در به دست آوردن و نگهداری از توانایی و دارایی‌های دریایی تأثیر می‌گذارد (139-57). از دید کرزلی (Ibid)، مهمترین عنصر در شکل‌گیری قدرت دریایی کشورهای در حال توسعه، تعامل بخش‌های غیرنظامی و نظامی^۳ و میزان متمرکز یا استبدادی بودن دولت است. از دید او هر گونه تجزیه و تحلیل در مورد قدرت دریایی، باید مدنی یا غیرنظامی بودن دولت را مورد توجه قرار دهد؛ زیرا این امر می‌تواند بر سطح هزینه‌های دفاعی و تمایل به ساخت و پایداری قدرت دریایی تأثیر بگذارد. کرزلی استدلال

1. Naval Force
2. Geographic Locale
3. Civilian/Military Interaction

می‌کند که سنت دریایی ممکن است نقشی در تبیین قدرت دریایی داشته باشد، اما رابطه آن مشخص نیست. وی با استفاده از کشور برزیل به عنوان نمونه، بحث می‌کند که تاریخ دریایی گسترده، در ساخت یک نیروی دریایی قدرتمند ضروری نیست. در مقابل، تعدادی از کشورها، نیروی دریایی [قدرتمند] بدون هیچ سنت دریایی بومی تولید کرده‌اند. در واقع، کرزلی اعتقاد دارد که نداشتن سابقه دریایی می‌تواند مزایایی داشته باشد، زیرا این امر به کشورها آزادی قابل توجهی در توسعه توانایی‌ها و دارایی‌های دریایی خود بدون اینکه از گذشته متأثر گردند، می‌بخشد. کرزلی لیستی از عوامل فیزیکی مربوط به جغرافیای یک کشور و حوزه دریایی آن را ارائه می‌دهد که به گفته وی «عینی و کمی» است و وی را قادر می‌سازد تا نظریه کلی قدرت دریایی را تدوین نماید. این لیست شامل اندازه یا مساحت خشکی و یا دریایی کشور، همچنین تناژ صید سالانه ماهی و تعداد چاه‌های نفتی موجود است (117,158,161-165).

۴-۱-۱۱. مور

از دیدگاه «مور»، اهداف کشور و ساختار ائتلاف‌های آن (منطقه‌ای و جهانی)، مزایا و معایب جغرافیایی، تاریخ و سنت دریایی و ثبات اقتصادی یک کشور بر قدرت دریایی آن تأثیر می‌گذارد (Kearsley, 1992: 147-148).

۴-۱-۱۲. لیندبرگ

«لیندبرگ» (1998) رویکردی نظامی از قدرت دریایی را مدنظر داشته است و عناصر نظامی قدرت دریایی را تبیین کرده است. از منظر لیندبرگ، عناصر قدرت دریایی عبارتند از: ۱. ساختار مناسب نیروی دریایی که می‌توان با آن مأموریت‌های محوله را انجام داد؛ ۲. سطح کافی پایداری؛ ۳. انعطاف‌پذیری کافی؛ ۴. تأمین مؤثر نیروی انسانی شایسته و ۵. زیرساخت پشتیبانی ملی و نظامی مناسب (15-31).

۴-۱-۱۳. هیل

از نگاه «هیل» (1986) عناصر قدرت دریایی عبارتند از: ۱. تجارت و دسترسی (تجارت دریایی شکوفا، دسترسی به بازارها و مسیرها، ناوگان تجاری دریایی)؛ ۲. کشتی‌سازی؛ ۳. بهره‌برداری

از منابع طبیعی و ۴. قدرت نظامی دریایی. از دید هیل، عواملی که بر دریایی بودن^۱ و وابستگی کشوری به دریا تأثیر می‌گذارند عبارتند از: تجارت دریایی، ناوگان تجارت دریایی، صنعت کشتی‌سازی، حجم صید ماهی، وسعت مناطق دریایی. در بررسی هیل، عوامل وابستگی دریایی برای هر کشور با استفاده از دو مبنا یعنی: تولید ناخالص داخلی و حجم جمعیت، مورد مقایسه قرار گرفته بود. هیل، دارایی‌های نظامی مورد نیاز نیروی دریایی متوسط را بررسی کرده بود. وی استدلال می‌کند که لیست یا الزامات ناوگان متوسط شامل: کشتی‌های سطح بالاتر، پشتیبانی هوایی، زیردریایی‌ها، پدافند هوایی، سیستم‌های تسلیحاتی ضد زیردریایی و ضد کشتی است (30-50).

۴-۱-۱۴. گری گیل

«گری گیل» (2012) از پنج عامل جغرافیایی یاد می‌کند که در شکل‌یابی قدرت دریایی دخیل هستند. این عوامل عبارتند از: ۱. ماهیت خط ساحلی و دسترسی به دریا؛ ۲. وضعیت سیاسی مرزهای زمینی؛ ۳. تکنولوژی؛ ۴. کنترل بر روی پایگاه‌ها و نقاط کنترل دوردست؛ ۵. ذهنیت و فرهنگ استراتژیک (18-41).

۴-۱-۱۵. مدل ریاضی ساخوجا

«ساخوجا» (2011) از پنج مؤلفه جغرافیایی، اقتصادی، نظامی، فن‌آوری و سیاسی یاد می‌کند که در قالب معادله‌ای برای تعیین قدرت دریایی کشورها دخیل هستند (21-23) (فرمول ۲).

$$P_{MP}^2 = (G+E+M+T) (S+W)$$

فرمول (۲): قدرت دریایی درک شده = (عوامل جغرافیایی + توانایی اقتصادی + توانایی نظامی + توانایی فن‌آوری)

(مؤلفه سیاسی: هدف استراتژیک از قدرت دریایی^۳ + اراده و انگیزه برای پی‌گیری استراتژی دریایی^۴)

در تقسیم‌بندی ساخوجا (Ibid)، عوامل جغرافیایی قدرت دریایی عبارتند از: طول خط ساحلی؛ سرزمین‌های جزیره‌ای؛ تعداد جمعیت و اجتماع دریایی؛ وسعت مناطق دریایی؛ تعداد بنادر

1. Maritimeness
2. Perceived Maritime Power
3. Strategic Purpose of Maritime Power (S)
4. Will to Pursue Maritime Strategy (W)

دریایی؛ وسعت کشور؛ جمعیت کشور؛ موقعیت کشور در رابطه با نقاط کنترل^۱؛ مسیرهای دریایی بین‌المللی؛ منابع مواد خام و بازارها و موقعیت متحدان. **قدرت اقتصادی** یک دولت بر اساس در دسترس بودن منابع طبیعی، تولید کالا و خدمات و قابلیت‌های تجاری و تکنولوژیکی است که رفاه جامعه، مردم و قدرت نظامی دولت را تأمین می‌کند. در این زمینه، قدرت دریایی یک کشور بستگی به کشتی‌رانی تجاری، ناوگان ماهی‌گیری، سطح توسعه بنادر، تولید ناخالص داخلی، منابع معدنی حیاتی، کشتی‌سازی، تعمیر کشتی، تجارت دریایی، تولید انرژی، ذخایر هیدروکربوری، اندازه صنعت دریایی و منابع غذایی دریایی دارد. **توانایی‌های نظامی**، به دو بخش تسلیحات هسته‌ای و متعارف تقسیم می‌شود. قدرت دریایی درک شده از یک کشور در صورتی افزایش می‌یابد که نیروهای دریایی مجهز به سلاح هسته‌ای باشند. برآورد قدرت نظامی متعارف دریایی بر اساس آمار نیروی انسانی، تعداد رزمندگان و برد سلاح‌ها امکان‌پذیر است. عناصر قدرت نظامی ناملموس همانند: مهارت نیروهای نظامی؛ روحیه؛ کیفیت رهبری نظامی؛ انسجام استراتژی‌های نظامی؛ انعطاف‌پذیری؛ تحرک و دسترسی نیروها را نمی‌توان نادیده گرفت. تغییرات در **فن‌آوری** نیز تأثیر زیادی بر مسائل دریایی داشته است. ظهور رایانه‌ها، اکتشاف فضایی^۲، ارتباطات دیجیتالی و فن‌آوری اطلاعات در تغییر ماهیت روابط دریایی مؤثر بوده است. تقریباً همه عناصر قدرت دریایی تحت تأثیر فن‌آوری قرار گرفته‌اند. دو عامل مهم سیاسی (ناملموس) در ارزیابی قدرت دریایی، **هدف استراتژیک از قدرت دریایی و قدرت اراده برای پی‌گیری استراتژی دریایی** است. هدف استراتژیک از قدرت دریایی، شامل یک داکترین استراتژیک دریایی مشخص با برنامه‌هایی برای اعمال قدرت دریایی، افزایش نفوذ و فرهنگ استراتژیک دریایی است. اراده ملی برای پی‌گیری استراتژی دریایی، بر اساس رهبری ملی و ارتباط استراتژی دریایی با منافع ملی است (21-23).

1. Choke Points

2. Space-Based Reconnaissance

۴-۱-۱۶. پالمار

«پالمار» (1999) استدلال می‌کند که فن‌آوری، برای اندازه‌گیری اثربخشی نیروی دریایی مورد نیاز است. وی استدلال می‌کند که شش عامل اصلی: فضایی، «فرماندهی، کنترل، ارتباطات و اطلاعات^۱» و افراد، به جای تعداد اسلحه، موشک، هواپیما یا حتی کشتی‌های جنگی به شاخص‌های اصلی اندازه‌گیری قدرت نظامی دریایی تبدیل خواهند شد. بدون استفاده فعال از فضا برای به کارگیری ماهواره‌ها و سایر سیستم‌های فضایی و بدون فرماندهی، کنترل، ارتباطات و اطلاعات توسعه یافته و پرسنل خدماتی آموزش دیده و با انگیزه، بعید است که یک نیروی دریایی یک دارایی مؤثر باشد (128).

۴-۱-۱۷. جرموند

«جرموند» (2015)، در کتاب «ابعاد دریایی امنیت اروپایی»، بر این نظر است که عوامل جغرافیایی، تصمیمات سیاسی، زمینه اقتصادی گسترده‌تر و همچنین عوامل غیرجغرافیایی همانند عوامل ساختاری، سیستمی و اندیشه‌ای (ذهنی) بر قدرت دریایی کشورها تأثیر تعیین کننده‌ای دارند. جرموند از سه عامل جغرافیایی یاد می‌کند که تا حدودی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند (20) (جدول ۱).

جدول (۱): عوامل جغرافیایی تأثیرگذار بر قدرت دریایی

انواع عوامل جغرافیایی	ماهیت اثرگذاری (برای مثال)
عوامل زمین‌ساختی و جغرافیای طبیعی	شکل، ماهیت و طول خط ساحلی
عوامل ژئوپلیتیکی	دسترسی آسان به خطوط شبکه ارتباطی دریایی
عوامل اندیشه‌ای (ذهنی) متأثر از جغرافیا	امنیت و ثبات در مرزهای خشکی
	دسترسی و یا کنترل بر پایگاه‌های دریایی و نقاط کنترل
	فرهنگ استراتژیک قاره‌ای و دریایی

(Source: Germond, 2015:20)

1. C3I (Command, Control, Communications and Intelligence)
2. Geography-Informed Ideational Factors

۵. تجزیه و تحلیل

۵-۱. ارزیابی و نقد نظریات و مدل‌های قدرت دریایی

ماهان: اندیشه ماهان با توجه به شرایط سیاسی، توسعه حمل و نقل و وضعیت تکنولوژی قرن هجدهم، نوزدهم و اوایل قرن بیستم نوشته شده بود. بحث ماهان از «شرایط اصلی»^۱ جغرافیایی یا «اصول تغییرناپذیر»^۲ استراتژی، هر چند که نمونه‌های متفاوت را بررسی کرده بود، بیان‌گر دیدگاه مطلق‌گرایانه و ماهیت جبرگرایی به جغرافیا و تاریخ در آثارش بود. در واقع این انتقادات به ماهان وارد است که عوامل جغرافیایی که ساختار «عناصر قدرت دریایی» را می‌سازند، عواملی واضح و فرعی هستند به جای اینکه گزاره ژئوپلیتیکی عمیق باشند. به زعم ماهان، تاریخ ملت‌های حاشیه دریا، کمتر از هوشمندی و بصیرت دولت‌ها و بیشتر از شرایط جغرافیای طبیعی همانند: موقعیت جغرافیایی کشور، وسعت ساحل، پیکربندی فیزیکی ساحل، تعداد جمعیت و مثنی ملی کشورها تأثیر می‌پذیرد. اما این جبرگرایی جغرافیایی با ادعای دیگر ماهان تا حدودی رنگ می‌بازد (Sumida, 1999:44-48). در ضمن ماهان به خیلی از عناصر و مولفه‌های قدرت دریایی اشاره‌ای نکرده بود.

کوربت: کوربت اشاره‌های محدودی به قدرت دریایی و عوامل و عناصر آن داشته است و بیشتر بر استراتژی دریایی تأکید کرده بود.

ریچموند: ریچموند به خیلی از مؤلفه‌های جغرافیایی قدرت دریایی اشاره‌ای نکرده بود. در ضمن دیدگاه ریچموند از قدرت دریایی، قدرت نظامی دریایی بود و به خیلی از مؤلفه‌های اقتصادی، سیاسی، دیپلماتیک و استراتژیک قدرت دریایی توجهی نداشته است.

وگنر: فرمول وگنر از قدرت دریایی، مبتدی و ارزش کمی دارد. رسیدن به برآیند قدرت دریایی از هم‌افزایی سه متغیر مشکل است؛ همچنین متغیرهای ناوگان دریایی و پایگاه‌ها قابل اندازه‌گیری است ولی متغیر اندیشه دریایی مفهومی ذهنی و غیرقابل اندازه‌گیری است. موقعیت جغرافیایی

کشور(با تمامی عناصر)، توانایی اقتصادی دولت، نقش نیروی انسانی، سیاست‌گذاری دریایی و خیلی از عوامل قدرت دریایی در دیدگاه و گنر، لحاظ نشده بود.

گورشکوف: گورشکوف بیشتر بر بعد اقتصادی قدرت دریایی تأکید کرده بود و به متغیرهای محدودی از قدرت دریایی اشاره کرده بود که با مقتضیات اتحاد جماهیر شوروی برای مقابله با قدرت‌های دریایی همانند ایالات متحده، همخوانی داشته باشد.

تیل: عوامل قدرت دریایی که توسط تیل احصاء شده است از چند جهت قابل نقد است: الف. این عوامل بطور کلی بیان شده است و عناصر آن بطور دقیق بیان نشده است. برای مثال: منابع و اقتصاد دریایی باید با جزئیات بیشتری تبیین گردد. منابع اعم از منابع انسانی و غیرانسانی، منابع جغرافیایی، منابع زنده و غیرزنده دریایی و حتی منابع مادی باید بیشتر تبیین گردد. در اقتصاد دریایی باید عناصر زیرمجموعه آن بیان گردد. تولید ناخالص داخلی، کشتی‌سازی، حجم ناوگان تجاری، حجم تجارت دریایی (واردات و صادرات دریایی) و حتی ثروت دریایی (ذخایر معدنی و غیرمعدنی) باید در مؤلفه اقتصاد دریایی تبیین گردد. ب. در ضمن تیل نتوانسته است عناصر کمی و کیفی لازم برای قدرت دریایی کشورها را بطور کامل استخراج نماید. خیلی عناصر در ابعاد سیاسی، اقتصادی، نظامی، جغرافیایی، دیپلماتیک، تکنولوژی و فرهنگی - اجتماعی قدرت دریایی وجود دارد که از طرح بیشتر این عناصر غفلت شده است. ج. در ضمن باید ابعاد سیاسی، اقتصادی، نظامی، جغرافیایی، دیپلماتیک، تکنولوژیکی و فرهنگی - اجتماعی قدرت دریایی، بطور مشخص و منفک از یکدیگر بیان گردد.

بوث: بوث بطور مستقیم در مورد قدرت دریایی بحث نکرده است؛ مواردی که بوث به عنوان عوامل تأثیرگذار بر سیاست‌گذاری دریایی یاد می‌کند به نحوی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند. دیدگاه بوث در مورد قدرت دریایی محدود به قدرت نظامی دریایی و نیروی دریایی بوده است و بنابراین عناصر دیگر قدرت دریایی مورد توجه قرار نگرفته بود.

گرو: مؤلفه‌های مورد اشاره گرو از قدرت دریایی، از حیث جغرافیایی، اقتصادی، سیاسی، تکنولوژی و نظامی، محدود است. گرو در طبقه‌بندی عوامل مؤثر بر قدرت دریایی، موقعیت

جغرافیایی کشورها را جزء عوامل مؤثر درجه دوم طبقه‌بندی می‌کند؛ در حالی که موقعیت جغرافیایی دریایی کشورها، مهمترین عامل در قدرت دریایی است. موقعیت دریایی جدا از ویژگی‌های استراتژیک - نظامی که دارد؛ کشورهای دریایی و بری را از هم جدا می‌نماید. کشوری ممکن است از قدرت اقتصادی و تکنولوژیک خوبی برخوردار باشد، اما شرایط نامساعد جغرافیایی و محرومیت از دسترسی به دریا، مانع از حضور قوی آن در پهنه دریاها خواهد شد (برای مثال کشور سوئیس).

موریس: شاخص‌های اعلامی موریس مربوط به قدرت نظامی دریایی است که تنها یک بعد از ابعاد قدرت دریایی کشورها است. این شاخص‌ها برای تبیین قدرت نظامی دریایی و یا نیروی مسلح دریایی¹ از ارزش کاربردی بالایی برخوردار هستند؛ اما نمی‌تواند مبین قدرت دریایی کشورها باشد.

گامبل و کرزلی: با نگاهی به عناصر ورودی و خروجی مدل قدرت دریایی گامبل و کرزلی باید اشاره کرده که عناصر ورودی در مدل گامبل و کرزلی ناقص هستند و عناصر دیگر در مدل قدرت دریایی مورد توجه قرار نگرفته است. برای عوامل طبیعی و جغرافیایی، عناصری همانند: شهرها و بنادر ساحلی و جزایر را می‌توان ذکر کرد که در دو مدل اشاره نشده است؛ عناصر جغرافیای انسانی هم مغفول مانده است. عوامل «مأموریت دریایی» و «نیروی نظامی دریایی» در مدل کرزلی و «اهداف سیاست‌گذاری، دستورات و ملاحظات» در مدل گامبل که به عنوان خروجی قدرت دریایی در دو مدل یاد شده است، می‌توانند به عنوان ورودی قدرت دریایی جای گیرند. مقصود کرزلی از قدرت دریایی، بیشتر «قدرت نظامی دریایی» را شامل می‌گردد؛ هر چند مأموریت‌های دریایی مورد اشاره کرزلی، شرایط صلح و جنگ را دربر می‌گیرد و از این لحاظ به قدرت دریایی فقط رویکرد جنگی و نظامی ندارد. در مدل گامبل، از «سیستم‌های ارزشی»، «ساختار بوروکراتیک» و «فرآیند تصمیم‌سازی» به عنوان «فرآیند کنترلی و انسدادی» یاد شده است که مابین عوامل ورودی و خروجی قرار دارند؛ عناصر فرآیند کنترلی و انسدادی مبهم هستند و در عین حال این عناصر اصولاً باید به عنوان ورودی مدل قرار گیرند. همچنین در مدل

کرزلی به عوامل میانجی با عنوان «فرآیند تصمیم‌گیری» اشاره شده است، اما توضیحات کمی در مورد این فرآیندهای تصمیم‌گیری شده است. در مدل مزبور، متغیر جمعیت در زیرمجموعه عوامل اقتصادی آورده شده است، در حالی که اندازه و تعداد جمعیت قبل از اینکه متغیری اقتصادی باشد، متغیر جغرافیایی است. در مدل گامبل، عوامل خروجی قدرت دریایی باید به عنوان عوامل ورودی مطرح شوند. در مجموع، مدل گامبل و کرزلی از لحاظ ساختاری و عناصر استفاده شده، نیاز به شرح و بسط بیشتری دارند.

لیندبرگ: عناصر قدرت دریایی لیندبرگ، گذشته از اینکه مفهوم کلی قدرت دریایی را لحاظ نکرده است، در عین حال عناصر نظامی قدرت دریایی به شکل کامل احصاء نشده است. **هیل:** هیل به خیلی از عناصر جغرافیایی و غیرجغرافیایی قدرت دریایی اشاره‌ای نکرده است و بیشتر بر متغیر اقتصادی تأکید داشت.

گری گیل: گری گیل فقط بر عناصر جغرافیایی قدرت دریایی اشاره کرده است و در عین حال در این نظریه به خیلی از مؤلفه‌های جغرافیایی توجهی نشده است. عامل ذهنیت و فرهنگ استراتژیک، ذاتاً متغیری جغرافیایی نیست؛ هر چند شرایط جغرافیایی کشور بر ذهنیت و فرهنگ دریایی کشورها و سنت دریایی آنان تأثیر می‌گذارد.

ساخوجا: مؤلفه‌های جغرافیایی ذکر شده توسط ساخوجا در مقایسه با تعاریف کلاسیک تا حدودی جامع است؛ با این حال عناصر مؤلفه‌های اقتصادی، سیاسی، نظامی و استراتژیک در نظریه ایشان، بطور کامل بیان نشده است. هر چند ساخوجا سعی کرده است عناصر کمی و قابل اندازه‌گیری را در تبیین قدرت دریایی کشورها احصاء نماید، با این حال تعداد این عناصر کمی در نظریه او کمتر است و در عین حال برخی عناصر کیفی در نظریه ساخوجا وجود دارد که به آسانی قابل تبدیل به عناصر کمی نیستند (همانند عناصر مؤلفه سیاسی قدرت دریایی).

مور، پالمار و جرموند: در دیدگاه آنان عوامل دیگر قدرت دریایی همانند: عوامل جغرافیایی (تمامی ابعاد و مؤلفه‌ها)؛ عوامل اقتصادی؛ عوامل سیاسی؛ عوامل فرهنگی - اجتماعی مورد غفلت قرار گرفته است.

در مجموع، از نظریات و مدل‌های قدرت دریایی مشخص می‌گردد که این نظریات، بین مفهوم کلی قدرت دریایی (اعم از نظامی و غیرنظامی)، قدرت نظامی دریایی، نیروی دریایی و حتی سیاست‌گذاری دریایی دائماً در نوسان است؛ کمتر نظریه‌ای است که تمامی عناصر و ابعاد قدرت دریایی یعنی ابعاد نظامی، تکنولوژیک، اقتصادی، دیپلماتیک، سیاسی، استراتژیک، فرهنگی - هویتی و ... را توأم داشته باشد. قدرت دریایی بحثی بین علمی است و لذا علوم مختلف به فراخور زمینه خود، برخی از عوامل و ابعاد قدرت دریایی را بررسی کرده‌اند. حتی محققینی که سعی کردند رویکرد جامع در بررسی ابعاد قدرت دریایی داشته باشند، نتوانستند شناخت جامعی از قدرت دریایی ارائه دهند و این ناشی از چندبعدی بودن قدرت دریایی و تأثیر مؤلفه‌های ذهنی و کیفی در شکل‌گیری آن است. برخی از محققان همانند «کرزلی» و «گامبل» در بررسی «رابطه انسان با دریا»، بهره‌برداری و کنشی که انسان با محیط‌هایی دریایی می‌تواند داشته باشد، سعی کردند با شاخص‌های متعددی رابطه انسان با دریا را تبیین و احصاء نمایند که این شاخص‌ها هر چند برای بررسی رابطه انسان با دریا مناسب است، اما نمی‌تواند ابزار و سنجه‌ای از وابستگی دریایی کشورها را بطور کامل نشان دهد، سنجش قدرت دریایی که مقوله دیگری است. بنابراین عناصر و ابعاد قدرت دریایی باید مورد بازبینی دوباره قرار گیرد و باید برخی مؤلفه‌ها و ابعاد جدید به آن اضافه گردد.

در تحقیقات انجام شده مقوله قدرت دریایی در بیشتر موارد بصورت کیفی مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است؛ در عین حال باید از رویکرد کمی بهره برد و از روش‌های آماری به فراخور شرایط به منظور رتبه‌بندی قدرت دریایی کشورها استفاده نمود. رتبه‌بندی قدرت دریایی با رتبه‌بندی نیروی نظامی دریایی و یا قدرت نظامی دریایی که در تحقیقاتی همانند: موریس (1987)، گرو (1996)، تاد و لیندبرگ (1996)، لیندبرگ (1998)، هایدون (2011)، گلدریک و مک‌کافری (2013)، جرموند (2014) و کیرچبرگر (2015) که به منظور رتبه‌بندی و یا کلاس‌بندی نیروی نظامی دریایی کشورها انجام گرفته است، متفاوت است. توانایی نیروی نظامی در عرصه دریایی، بخشی از قدرت دریایی کشورها است.

۲-۵. قدرت دریایی با توجه به شرایط جدید ژئوپلیتیک دریاها

قدرت دریایی جنبه‌های مختلفی دارد و قدرت نظامی دریایی در ذیل قدرت دریایی قرار می‌گیرد. نگرش دریایی سنتی، عمدتاً بر جنبه‌های فنی، تاکتیکی، عملیاتی و استراتژیک جنگ دریایی تمرکز داشت و در این رویکرد، قدرت دریایی بیشتر شامل بُعد نظامی دریا بود. در زمان حاضر، قدرت دریایی از مفهوم صرف نظامی که مربوط به دوره پیش از جنگ سرد و جنگ‌های عالم‌گیر بود، رهایی یافته است. قدرت دریایی مفهومی فراگیر است که تمامی جنبه‌های استفاده از دریا و قدرت سخت و نرم دریایی را دربر می‌گیرد (قدرت ترکیبی). قدرت دریایی شامل ابعاد نظامی، اقتصادی، دفاعی - امنیتی، سیاسی و ... است. در عین حال احصاء قدرت دریایی به منزله ورود کشور به رهبری در عرصه منطقه‌ای و جهانی است. در سلسله مراتب قدرت منطقه‌ای و جهانی، قدرت دریایی ماهیتی ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی دارد. به عبارت دیگر قدرت دریایی ابزاری برای رسیدن کشورها به اهداف سیاسی است. کشوری نمی‌تواند از لحاظ نظامی رشد یابد مگر اینکه توجه به قدرت دریایی در اولویت استراتژی ملی و نظامی آن باشد. در عین حال احصاء قدرت اقتصادی برای کشورها و حفظ آن، نیاز به قدرت دریایی را الزامی می‌کند تا از منافع کشورها در محیط دریایی حمایت نماید. در واقع زنجیره اقتصادی کشورها از تولید و مبادله تا مصرف بر محیط‌های دریایی وابسته است. محیط ساحلی، بنادر، گره‌گاه‌ها و نقاط کنترل دریایی، مسیرها و شبکه‌های حمل و نقل دریایی، کشتی‌ها و ابزارهای حمل و نقل دریایی و نیروی انسانی ماهر (برای استفاده در زمان جنگ و صلح)، جملگی حلقه‌های زنجیر اقتصاد دریایی کشورها هستند. این اقتصاد دریایی برای رشد و شکوفایی و حفظ امنیت خود، نیاز به قدرت دریایی دارد. با عنایت به اینکه بیش از ۹۰ درصد تعاملات و حجم اقتصادی کشورها از طریق محیط دریایی انجام می‌گیرد، قدرت دریایی نقش اساسی در این تعاملات اقتصادی ایفاء می‌نماید. قدرت دریایی کشورها همانند قدرت ملی، ماهیتی «نسبی» دارد و بطور مطلق نمی‌توان کشورها را با یکدیگر مقایسه کرد. برخی کشورها همانند چین ممکن است در عرصه تجارت و حمل و نقل دریایی، بنادر دریایی، کانتینرها و ناوگان تجاری از قدرت بالایی برخوردار باشد، در مقابل کشور دیگری همانند ایالات متحده در حوزه ناوگان نظامی؛ ابزارهای نظامی دریایی (سطحی،

زیرسطحی و فضای بالای دریا؛ ایجاد ائتلاف‌های دریایی با شرکای بین‌المللی؛ پایداری دریایی و عملیات و رزمایش دریایی قدرت بالایی داشته باشد. حتی حضور قدرت دریایی در عرصه مکانی نیز نسبی است؛ با توجه به تغییر در تاکتیک‌ها و استراتژی‌های نظامی و غیرنظامی و پیشرفت تکنولوژی در سده بیستم، کشورها و سایر بازیگران دریایی (دولتی و غیردولتی)، در سطح، زیرسطح دریا و فضای بالایی دریا با انواع تسلیحات نظامی حضور دارند و همانند گذشته امکان فرماندهی مطلق دریایی وجود ندارد^۱. همچنین در قرن بیست و یکم، نیروی دریایی از فن‌آوری‌های مرتبط با انقلاب در امور نظامی^۲، استقبال کرده و از آنها بهره‌مند شده‌اند. پیشرفت‌های سریع در فن‌آوری نظامی، تأثیر قابل توجهی بر نیروی دریایی و توانمندی‌های دریایی کشورها گذاشته است.

نیروی دریایی ابزار اجرایی قدرت دریایی کشورها است. در سده گذشته کاربرد نیروی دریایی بیشتر در جنبه‌های نظامی و حمایت از ناوگان تجاری بود. تحولات اخیر در ژئوپلیتیک دریاهای، کشورها را مجاب کرده است که از نیروی دریایی با اهداف متفاوت نظامی، حفاظتی، سیاسی، اقتصادی و دیپلماتیک استفاده نمایند. در سده اخیر نیروی دریایی علاوه بر نقش نظامی می‌تواند در زمان صلح طیفی از نقش‌های پلیسی و دیپلماتیک از جمله برقراری نظم در دریا؛ حفظ امنیت دریایی؛ دیپلماسی نیروی دریایی؛ حفظ منابع دریایی؛ اطمینان از ترانزیت و عبور ایمن کالاها و مردم در دریا؛ محافظت از مرزها و قلمروهای دریایی؛ حمایت از حاکمیت دریایی؛ نجات افراد در معرض خطر و جلوگیری از سوء استفاده از اقیانوس‌ها را انجام دهد. قبل از جنگ سرد بدلیل تسلط رویکرد نظامی بر محیط دریا، ناوگان نظامی عمدتاً در مقیاس بزرگ و از نوع ناوگان آب‌های آزاد بودند. تمایل کشورها در دهه‌های اخیر به داشتن ناوگان نظامی کوچک در کنار ناوگان بزرگ، نشان از عزم کشورها به داشتن ناوگان دریایی کوچک با انعطاف‌پذیری بالا و بر عهده گرفتن نقش‌های متعدد برای انطباق با شرایط جدید است. ناوگان نظامی کوچک، آمادگی

۱. تکنولوژی نظامی دریایی بین بازیگران سیاسی (دولتی و غیردولتی) عرصه دریا عمومی شده است و در زمان کنونی معمولاً از حضور محدود دریایی در مکان و زمان صحبت می‌گردد؛ به عبارتی کنترل واقع بینانه که به مکان و زمان محدود در عرصه دریاها اشاره دارد (Cable, 1985:37).

بیشتری برای برخورد با تهدیدات جدید دارد. انواع تهدیدات جدید همانند: عملیات تروریستی، دزدی دریایی، بکارگیری تسلیحات مدرن توسط گروه‌های شبه‌نظامی و نبردهای نامتقارن در محیط دریایی، کشورها را مجاب کرده است که ناوگان نظامی کوچک با تحرک بالا و انعطاف‌پذیر داشته باشند تا با تهدیدات جدید مقابله نماید و در زمان صلح از این ناوگان در راستای سیاست‌های دریایی زمان صلح استفاده نمایند.

محیط‌های دریایی در مقایسه با محیط‌های خشکی، از نظر حقوقی و عملیاتی قابلیت کنترل پایینی داشته و از نظر امنیتی استحکام محیط‌های خشکی را ندارند. جریان حمل و نقل در محیط‌های دریایی با تهدیدات امنیتی زیادی مواجه است و گستره این تهدیدات در دوره بعد از جنگ سرد بیشتر شده است. ماهیت تهدیدات دریایی و نحوه مقابله با آن با دوره جنگ سرد متفاوت است. تهدیدات دریایی در عصر جدید چند بُعدی است؛ ماهیت طبیعی و انسانی تهدیدات دریایی موجب شده است که تنظیم فهرستی از آن با توجه به مناطق جغرافیایی، نیازی مبرم باشد. ماهیت تهدیدات جدید همانند دوران جنگ سرد، دولت محور نیست و صرفاً با دولت متخاصم و رقیب روبه‌رو نیستیم؛ بلکه تنوعی از بازیگران تهدیدکننده امنیت، از دولت‌ها تا سازمان‌های جنایی و گروه‌های نظامی و شبه نظامی در محیط دریایی مشاهده می‌گردد. رویاروی با تهدیدات امنیت دریایی، صرفاً دولت محور نیست؛ نیاز به ائتلاف و هم‌یاری در عرصه دریا باید بیش از پیش مورد توجه دولت‌ها قرار گیرد. در عین حال، محدود کردن تهدیدات دریایی فقط با ابزار نظامی مقدور نیست؛ اقدامات حقوقی و قانون‌گذاری مناسب در محیط‌های دریایی، اقدامات دیپلماتیک و بازدارنده، تشکیل ائتلاف‌های بین‌المللی دریایی، همکاری‌های علمی و حتی اعطای کمک مالی به کشورهای کمتر توسعه‌یافته ساحلی (همانند سومالی)، در کنار اقدامات پلیسی و حتی نظامی باید مورد امعان نظر دولت‌های ذی‌نفع قرار گیرد.

ملاحظات بین‌المللی، نقشی مهم در توانایی‌های دریایی کشورها دارد. ارتباطات بین‌المللی کشورها و قرار گرفتن آنان در ائتلاف‌های بین‌المللی و حمایت کشورهای دوست در قالب حمایت مالی، تکنولوژیکی و یا پشتیبانی سیاسی و دیپلماتیک، ساختار نظام بین‌المللی و

رقابت‌های مبتنی بر منافع ملی، اقتصاد به هم‌پیوسته جهانی و نیازهای امنیتی و دفاعی فردی و جمعی، بر تحرکات دریایی و کنش دولت‌ها در دریا تأثیر گذاشته است.

قدرت دریایی باید بر کارکردهای متنوع دریایی نگاه گسترده و ژرف داشته باشد. با توجه به محیط بالنسبه آزاد دریاها از لحاظ حقوقی، نقش دریاها در تولید ثروت و توسعه اقتصادی کشورها، احتیاج غذایی روزافزون مردمان به دریا، تعدد بازیگران دریایی، انعطاف‌پذیری جغرافیای دریایی و ملاحظات امنیت دریایی، موجب شده است که عرصه دریایی بمراتب پیچیده‌تر گردد. با اذعان به رقابت کشورها برای تسلط و حاکمیت بر ابعاد سرزمینی، اقتصادی و منابع دریا، نه تنها شاهد تنش‌های سیاسی و نظامی بین کشورها هستیم، بلکه مزیت دریاها در معرض نابودی قرار گرفته است و شاهد تخریب زیست‌گاه حیات جانوری و گیاهی دریا و اقیانوس هستیم. فعالیت‌های نظامی دریایی، متأثر از قلمروسازی دریایی کشورها، قراردادهای کنوانسیون‌های بین‌المللی شده است. مانورهای نظامی، تمرین دریایی و آزمایش تسلیحات نظامی در مناطق انحصاری - اقتصادی و دریاها آزاد انجام می‌گیرد و کنوانسیون بین‌المللی دریاها، با توجه به اینکه مربوط به شرایط صلح است، قوانین محدوده‌کننده زیادی بر فعالیت نظامی کشورها در نظر نگرفته است و خیلی از فعالیت‌های نظامی و شرایط اجرایی آن مبهم است و یکی از تنش‌ها و اختلاف کشورها مربوط به فعالیت‌های نظامی در دریاها و ماهیت این فعالیت‌ها است. بنابراین کارکرد نظامی دریا باید همراه با کارکرد اقتصادی، کارکرد سرزمینی (قلمروسازی دریایی)، کارکرد امنیتی و کارکرد ارتباطی آن، در ارزیابی قدرت دریایی کشورها مورد ملاحظه قرار گیرد.

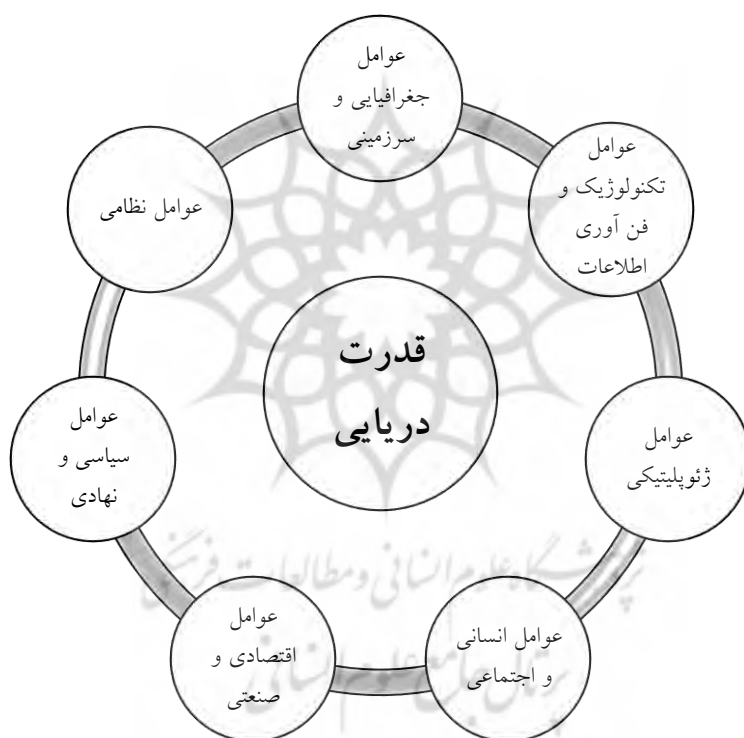
قدرت دریایی از عرصه دریا برای دستیابی به اهداف سیاسی و یا نظامی استفاده می‌کند؛ اما هیچ قدرت دریایی نمی‌تواند بدون ارتباط با عرصه خشکی به اهداف خود برسد. دلایلی بر این امر دایر است. قدرت دریایی برای همیشه نمی‌تواند بر روی آب و بدون ارتباط با خشکی دوام آورد. تأمین احتیاجات نیروی دریایی، دولت‌ها را ناگزیر می‌کند که به محیط خشکی وابسته باشند. تأمین نیازهای غذایی، سوخت، تعمیر و راه‌اندازی مجدد تسلیحات و ناوگان جنگی و همچنین نیازهای زیستی و فیزیولوژیک انسان برای ارتباط با خشکی، مواردی هستند که قدرت دریایی

را ملزم به ارتباط با عرصه خشکی می‌کند؛ در واقع تمامی منابع قدرت دریایی ناشی از خشکی است. اگر گفته شود که قدرت دریایی در ادامه قدرت خشکی کشورها است، سخن بیراهه‌ای نیست؛ این دو قدرت مکمل یکدیگر هستند. بنابراین قدرت دریایی فقط برای اعمال قدرت در محیط دریایی نیست؛ بلکه استفاده از محیط دریایی برای تأثیرگذاری بر تحولات خشکی و حتی هوایی (و فضایی) را شامل می‌گردد. قدرت دریایی با قدرت خشکی و هوایی (و قدرت فضایی) در ارتباط است؛ استراتژی و سیاست دفاعی کشور تعیین می‌کند که قدرت دریایی چه نقشی در رویداد نظامی و سیاسی و در ارتباط با قدرت خشکی، هوایی و فضایی ایفاء نماید. اثربخشی استراتژیک قدرت دریایی بستگی به نقاط قوت و ضعف بازیگرانی دارد که علیه آنها این قدرت اعمال می‌شود و این ناشی از ماهیت نسبی قدرت دریایی است. قدرت (یا قدرت‌های) دریایی در سطح جهانی باید با سایر قدرت‌های خشکی، هوایی و فضایی «پیوند استراتژیک» داشته باشد. این پیوند استراتژیک بنا به ارتباطات نظامی و تکنولوژیک این قدرت‌ها با یکدیگر و همچنین نیازهای استراتژیک کشورها است که در قالب استراتژی دریایی و استراتژی نظامی تجلی می‌یابد. همچنین در سطح داخل کشورها باید مدیریت هماهنگی بر نیروهای مسلح (دریایی، خشکی و هوایی) برقرار باشد.

قدرت دریایی در سطح استراتژیک از رویکرد صرفاً ملی به رویکرد فراملی تغییر یافته است. تغییر در رویکرد کشورها در دو دهه اخیر کاملاً مشخص است. همکاری کشورها برای مقابله با انواع تهدیدات دریایی؛ برگزاری رزمایش‌های مشترک چندجانبه؛ تشکیل ائتلاف‌های بین‌المللی در دریاها؛ تشکیل سازه‌های ژئوپلیتیکی دریاپایه؛ همکاری کشورها در امر محیط زیست دریاها؛ نقش‌های متفاوت نیروی دریایی در زمان صلح بویژه اسکورت ناوگان تجاری و حضور در دیپلماسی دریایی؛ تدوین قوانین جدید دریایی و اصلاح قوانین و کنوانسیون‌های قبلی بر اساس مقتضیات جدید و مشارکت کشورها در تحقیقات دریایی؛ فهرستی از اقدامات فراملی و چندجانبه‌گرایی در سیاست کشورها است که نتیجه آن منجر به افزایش امنیت بین‌المللی و توسعه اقتصادی برای همه کشورها می‌گردد.

۶. نتیجه‌گیری: ارائه مدل مفهومی و نظری تحقیق (مدل پیشنهادی از قدرت دریایی)

با توجه به توضیحات بالا، در دهه‌های اخیر شاهد تغییرات و دگرگونی در نظام سیاسی بین‌المللی، استراتژی نظامی کشورها، محیط ژئوپلیتیکی دریاها، توسعه تکنولوژیک و تحولات در اقتصاد جهانی هستیم. قدرت دریایی کشورها متأثر از تغییرات یاد شده است. با ارزیابی مدل‌ها و نظریه‌های قدرت دریایی و با توجه به تحولات ژئوپلیتیکی در محیط دریاها، مدلی از قدرت دریایی که پیشنهاد پژوهش حاضر است از ۷ مؤلفه اصلی تشکیل شده است (شکل ۶).



شکل (۶): نمودار مدل نظری قدرت دریایی

عوامل جغرافیایی و سرزمینی؛ ژئوپلیتیکی؛ انسانی و اجتماعی؛ اقتصادی و صنعتی؛ نظامی؛ سیاسی و نهادی (داخلی و بین‌المللی)؛ تکنولوژیک و فن آوری اطلاعات؛ عوامل و مؤلفه‌های اصلی

تشکیل دهنده ساختار قدرت دریایی کشورها است. هر یک از این عوامل به تعدادی نماگر تقسیم می‌گردد. در عوامل ۷ گانه قدرت دریایی، عوامل عینی و ذهنی حضور دارند.

عوامل و عناصر قدرت دریایی عبارتند از:

۱. عوامل جغرافیایی و سرزمینی: دسترسی به آب‌های آزاد؛ طول خط ساحلی؛ اضلاع دریایی کشور؛ ویژگی‌های اقلیمی و ژئومورفولوژیک خط ساحلی (وضعیت ناهمواری منطقه ساحلی)؛ وسعت سرزمین و گستره سرزمینی کشور؛ وسعت مناطق دریایی؛ جزایر؛ دسترسی به خطوط شبکه ارتباطی دریایی؛ بنادر و شهرهای ساحلی؛ پیوند شبکه‌های ارتباطی داخل کشور با منطقه ساحلی.

۲. عوامل ژئوپلیتیکی: فاصله و موقعیت جغرافیایی کشور نسبت به دشمنان، قدرت‌ها و مناطق بحرانی؛ تعداد همسایگان مرزی (خشکی و دریایی)؛ وضعیت صلح و جنگ با همسایگان (تنش‌های مرزی) و امنیت مرزهای آبی و خشکی؛ دسترسی به تنگه‌ها، گذرگاه‌های دریایی و نقاط کنترل؛ پیوند استراتژیک نیروی دریایی با نیروی خشکی، هوایی و فضایی.

۳. عوامل انسانی و اجتماعی: تعداد جمعیت کشور؛ جمعیت فعال کشور؛ تراکم جمعیت در منطقه ساحلی؛ پرسنل و نیروی انسانی فعال در عرصه دریایی (غیرنظامی)؛ روحیه و علاقه دریانوردی مردمان کشور؛ سنت دریایی یا قاره‌ای کشور (تمدن دریایی و یا خشکی).

۴. عوامل اقتصادی و صنعتی: درآمد سرانه؛ ثبات اقتصادی کشور؛ ثروت دریایی (ذخایر معدنی و غیرمعدنی)؛ حجم ناوگان تجاری (تعداد ناوگان و تناژ کشتی‌های تجاری و نفتی)؛ ناوگان ماهی‌گیری؛ صنایع دریایی (کشتی‌سازی، صنعت اکتشاف نفت و گاز و مواد معدنی، صنعت شیلات، تأمین تجهیزات و قطعات لازم برای ساحل، بنادر و کشتی‌ها و...)؛ حجم تجارت دریایی (صادرات و واردات دریایی)؛ بیمه دریایی؛ میزان سرمایه‌گذاری داخلی و بین‌المللی در حوزه دریایی؛ بودجه بخش‌های مرتبط با دریا و نیروی دریایی.

۵. عوامل نظامی کشور (سخت‌افزاری و نرم‌افزاری): تعداد نیروی مسلح دریایی (تعداد سرباز و پرسنل نظامی دریایی)؛ کشتی‌ها (تعداد و انواع)؛ زیردریایی‌ها (تعداد و انواع)؛ ناو هواپیمابر

(تعداد): شناورهای ساحلی (آبی - خاکی و گارد ساحلی)؛ تجهیزات نظامی (انواع و تعداد)؛ قدرت تسلیحات شناورهای نیروی دریایی؛ پایگاه‌های نظامی ساحلی، دریایی و فضایی (تعداد)؛ هواپیماها (تعداد: هواپیمایی دریایی)؛ ماهواره‌ها (انواع و تعداد)؛ کیفیت آموزش و میزان حرفه‌ای بودن نیروی نظامی دریایی؛ فرماندهی نیروی دریایی؛ ساختار نیروی دریایی و انعطاف‌پذیری آن؛ تاکتیک، عملیات و مأموریت دریایی.

۶. عوامل سیاسی و نهادی (داخلی و بین‌المللی)

عوامل سیاسی و نهادی داخلی: نوع نظام سیاسی کشور؛ استراتژی ملی (خط‌مشی و اراده سیاسی حکومت)، استراتژی نظامی کشور؛ استراتژی دریایی کشور؛ نظام اداری؛ مؤسسات و مراکز آموزش دریایی؛ نگرش دریایی رهبران سیاسی و نهادهای ملی؛ ثبات و یا عدم ثبات سیاسی داخلی.

عوامل سیاسی و نهادی بین‌المللی: ارتباطات بین‌المللی؛ عضویت در سازمان‌های دریایی؛ حضور در ائتلاف (ها)ی بین‌المللی؛ نظام ژئوپولیتیک منطقه‌ای و جهانی (نظام سیاسی بین‌المللی)؛ جهانی شدن؛ حقوق بین‌الملل؛ بحران‌های جهانی (همانند: بحران اقتصادی، انواع مخاطرات انسانی و طبیعی همه‌گیر).

۷. عوامل تکنولوژیک و فن‌آوری اطلاعات: سطح تکنولوژی کشور؛ سطح فن‌آوری و تکنولوژی در عرصه دریا، خشکی، هوا و فضا؛ زیرساخت ارتباطات و اطلاعات.

عوامل ۷ گانه قدرت دریایی با یکدیگر تعامل دارند و تفکیک آنان از یکدیگر مشکل است؛ به عبارت دیگر قدرت دریایی محصول ترکیبی از اجزاء به هم پیوسته و خروجی عوامل ۷ گانه است. عوامل جغرافیایی و ژئوپولیتیکی، نقش و تأثیر قاطع بر قدرت دریایی کشورها می‌گذارند؛ بطوری که متغیری مهم بر شکل‌گیری قدرت دریایی هستند و بر سرنوشت سیاسی و رفتار کشورها در محیط دریایی و خشکی تأثیر قابل توجهی می‌گذارند. این روابط تنگاتنگ بین عوامل دیگر قدرت دریایی نیز وجود دارد؛ شرایط اقتصادی و ظرفیت تولید و صنعت در هر کشور با

مقوله قدرت نظامی دریایی رابطه نزدیکی دارد. نوع رفتار کشورها در زمان جنگ و صلح در محیط دریایی و انجام انواع نقش‌های دریایی (نظامی و غیرنظامی)، نمایان‌گر قدرت دریایی کشورها است. این توانمندی و قدرت دریایی باید موجب تأمین منافع و اهداف کشور(یا کشورهای) قدرت دریایی و تغییر رفتار بازیگران عرصه دریایی و خشکی گردد و کشور(یا کشورهای) صاحب قدرت دریایی اراده سیاسی خود را از طریق دریا بر دیگر بازیگران سیاسی محیط دریایی و خشکی اعمال کند. در عین حال از همکاری کشورها و قدرت‌های دریایی باید معضلات جمعی حل و فصل گردد.

۷. قدرت‌دانی

این مقاله بخشی از طرح پژوهشی نویسنده مقاله در صندوق حمایت از پژوهشگران و فن‌آوران است. عنوان طرح پژوهشی «تبیین عوامل مؤثر بر قدرت دریایی و طراحی مدل سنجش قدرت دریایی کشورها (مطالعه موردی: کشورهای اقیانوس هند با تأکید بر ایران)» است. از حمایت‌های صندوق حمایت از پژوهشگران و فن‌آوران تشکر می‌کنم.

References

1. Agnew, J. (1998). *Geopolitics: re-visioning world politics*. London, Routledge Publication.
2. Allahverdizadeh, R. (2019). Explaining the role of geographic and territorial factors in sea power of the States. *Geopolitics Quarterly*, Vol 15, No 3, pp 122-155. [In Persian]
3. Allahverdizadeh, R. Hafeznia, M. Pourtaheri, M. (2017). Developing a Global Index for Maritime Location of Countries. *Geopolitics Quarterly*, Vol 13, No 47, pp 25-54. [In Persian]
4. Allahverdizadeh, R. Karimi, M. (2023). A New Approach to the Theory of Seapower in the 21st Century (In Times of War and Peace), *Geopolitics Quarterly*, Vol 18, No 4, pp 383-411. DOI:20.1001.1.17354331.1401.18.68.17.9
5. Booth, K. (1977). *Navies and Foreign Policy*. New York, Routledge Publication.
6. Booth, K. (2014). *Law, Force and Diplomacy at Sea*. New York, Routledge Publication.
7. Bradford, J. C. (2016). *America, Sea Power, and the World*. Chichester, Wiley-Blackwell Publication.
8. British Ministry of Defence. (2017a). *British Maritime Doctrine: JDP 0-10*. Retrieved from https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/649518/archive_doctrine_uk_maritime_jdp_0_10.pdf (Last access 29/5/2021).
9. British Ministry of Defence. (2017b). *UK Maritime power: JDP 0-10*. (Fifth edition). Retrieved from https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/662000/doctrine_uk_maritime_power_jdp_0_10.pdf (Last access 29/5/2021)©©
10. Bruce B. Stubbs and Scott C. Truver. (2011). Towards a new understanding of maritime power. In Tan, A. T. H. (Ed.). *The Politics of Maritime Power, A Survey* (pp 3-28). London, Routledge Publication.
11. Cable, J. (1985). *Diplomacy at Sea*. London, Macmillan Press LTD.
12. Collins, J. M. (1998). *Military Geography for Professionals and the Public*. Washington, D.C., National Defense University Press.
13. Corbett, J. S. (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. London, Longman-Green and Co.
14. Cuyvers, L. (1993). *Sea power: a global journey*. Annapolis, Maryland. Naval Institute Press.
15. Fiske, B. A. (1916). *Navy as a Fighting Machine*. Newport, U. S. naval war college press.
16. Friedman, G. (2009). *The next 100 years: a forecast for the 21st century*. New York, Knopf Doubleday Publishing Group.
17. Gamble, J. K. (1977). *Marine policy: A comparative approach (Studies in marine affairs)*. Lexington, Lexington Books.

18. Germond, B. (2014). "Small Navies in Perspective: Deconstructing the Hierarchy of Naval Forces". In Mulqueen, M. Sanders, D. Speller, I. (Eds.). *Small Navies: Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace* (pp. 33-50). Surrey, Ashgate Publishing Ltd.
19. Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security: Seapower and the European Union*. London, Palgrave Macmillan Publication.
20. Goldrick, J. McCaffrie, J. (2013). *Navies of South-East Asia: A Comparative Study*. London, Routledge Publication.
21. Gorshkov, S. G. (1979). *Sea power of the state*. London, Pergamon press (first published in Russia, 1976).
22. Gray, C. S. (1992). *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*. New York, The Free Press.
23. Gresh, G. F. (2020). *To Rule Eurasia's Waves: The New Great Power Competition at Sea*. New Haven, Yale University Press.
24. Grove, E. (1990). *The Future of Sea Power*. London, Routledge Publication.
25. Grygiel, J. J. (2012). "Geography and Seapower". In Dutton, P. Ross, R. and Tunsjø, Ø. (Eds.). *Twenty-First Century Seapower: Cooperation and Conflict at Sea* (pp 18-41). London and New York, Routledge Publication.
26. Hattendorf, J. B. (1989). "Recent Thinking on the Theory of Naval Strategy". In Hattendorf, J. B. Jordan, R. S. (Eds.). *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century* (pp 136-161). New York, Palgrave Macmillan Publication.
27. Hattendorf, J. B. (2016). *Statesmen and Sea Power -Reflections on Aspects of Admiral Sir Herbert Richmond's Thinking*. *Tidskrifti Sjöväsendet (TiS)*, No 2, pp 151- 164.
28. Haydon, P. T. (2011). "Naval Diplomacy: Is It Relevant in the 21st Century?" In Tan, A. T. H. (Ed.). *The Politics of Maritime Power, A Survey* (pp. 62-79). London, Routledge Publication.
29. Hill, J. R. (1986). *Maritime Strategy for Medium Powers*. London, Croom Helm Ltd Publication .
30. Hunt, B. D. (1989). *The Strategic Thought of Sir Julian S. Corbett*. In Hattendorf, J. B. Jordan, R. S. (Eds.). *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century* (pp 110-135). New York, Palgrave Macmillan Publication.
31. Kearsley, H. J. (1990). *A theory on maritime power for the not-aligned not-nuclear naval powers: with Sweden and Ireland as case studies*. PhD Thesis. Aberdeen, University of Aberdeen.
32. Kearsley, H. J. (1992). *Rethinking maritime power theory*. *Comparative Strategy*, Vol 11, No 2, pp 195-211. DOI:10.1080/01495939208402871
33. Kennedy, P. M. (1988). *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. London, Unwin Hyman Limited.

34. Kirchberger, S. (2015). *Assessing China's Naval Power: Technological Innovation, Economic Constraints, and Strategic Implications*. Heidelberg, Springer Publication.
35. Klein, J. J. (2004a). Corbett in Orbit: A Maritime Model for Strategic Space Theory. *Naval War College Review*, Vol 57, No 1, pp 59-74.
36. Klein, J. J. (2004b). Space warfare: a maritime-inspired spaces strategy. *Astropolitics: The International Journal of Space Politics & Policy*, Vol 2, No 1, pp 33-61. DOI: 10.1080/14777620490444740
37. Lambert, A. (2018). *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern*. New Haven and London, Yale University Press .
38. Lindberg, M. S. (1998). *Geographical Impact on Coastal Defence Navies: The Entwining of Force Structure, Technology and Operational Environment*. London, Macmillan Press LTD.
39. Mahan, A. T. (1898). *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston, Dover Publications.
40. McLennan, B. C. (2006). *Contemporary maritime pressures and their implications for naval force structure planning*. PhD Thesis. Centre for Maritime Policy, University of Wollongong. Retrieved from <http://ro.uow.edu.au/theses/604> (Last access 29/5/2021).
41. Menon, K. R. (1998). *Maritime Strategy and Continental Wars*. London, Frank Cass Publication.
42. Modelski, G. Thompson, W. R. (1988). *Seapower in Global Politics, 1494-1993*. London, Macmillan Press LTD.
43. Morris, M. A. (1987). *Expansion of Third World Navies*. London, Macmillan Press LTD.
44. Polmar, N. (1999). "The Measurement of Naval Strength in the Twenty-First Century". In Dorman, A. Smith, M. L. Uttley, M. R. H. (Eds.). *The Changing Face of Maritime Power* (pp 126-136). New York, Palgrave MacMillan .
45. Richmond, H. W. (1947). *Statesmen and Sea Power*. Oxford, Clarendon Press.
46. Sakhuja, V. (2011). *Asian Maritime Power in the 21st Century: Strategic Transactions China, India and Southeast Asia*. Singapore, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS) Press.
47. Sekine, D. (2011). *Seapower and Japan's maritime coalition building*. PhD thesis. Australian National Centre for Ocean Resources and Security (ANCORS), University of Wollongong.
48. Stevens, W. O. Westcott, A. (1920). *A history of sea power*. New York, George H. Doran Company Publication .
49. Sumida, J. (1999). "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician". In Gray, C. S. and Sloan, G. (Eds.). *Geopolitics, Geography and Strategy* (pp 39-62). New York, Routledge Publication.

50. Till, G. (1984). *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (Second edition). London and Basingstoke, Macmillan Press LTD.
51. Till, G. (2004). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. London, Frank Cass Publication.
52. Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century* (second edition). London and New York, Routledge Publication.
53. Todd, D. Lindberg, M. (1996). *Navies and Shipbuilding Industries: The Strained Symbiosis*. London, Praeger Publication.
54. Wegener, W. (1989). *The Naval Strategy of the World War*. Annapolis, Naval Institute Press.

COPYRIGHTS

©2023 by the authors. Published by the Iranian Association of Geopolitics. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی