

## تبیین نقش عوامل جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها

دکتر رضا الهویردی زاده\* - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۵/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۱/۳۰

### چکیده

قدرت دریایی کشورها از مؤلفه‌هایی همانند: مؤلفه جغرافیایی - سرزمینی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، دیپلماتیک و نظامی شکل یافته است. وضعیت جغرافیایی و سرزمینی کشور دریایی، مؤلفه مهم در قدرت دریایی است. این تحقیق با هدف بنیادی و ماهیتی توصیفی - تحلیلی، نقش مؤلفه جغرافیایی و سرزمینی را در قدرت دریایی کشورها بررسی کرده است. ابزار گردآوری اطلاعات از طریق مراجعه به منابع کتابخانه‌ای، مقالات و اسناد است. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از روش کیفی و استنباطی انجام شده است. دسترسی دریایی؛ خصوصیات منطقه ساحلی؛ گستره سرزمینی کشور دریایی؛ مناطق دریایی؛ تماس با شبکه‌های ارتباطی دریایی (تنگه‌ها، کانال و...) و جزایر مهمترین عناصر مؤلفه جغرافیایی و سرزمینی کشور است که بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد. عناصر جغرافیایی و سرزمینی قدرت دریایی در تحقیق حاضر مورد بحث قرار گرفته است. بر اساس یافته‌های تحقیق، دسترسی دریایی و ویژگی‌های منطقه ساحلی بر سایر عناصر جغرافیایی و سرزمینی قدرت دریایی برتری دارند.

واژه‌های کلیدی: عوامل جغرافیایی و سرزمینی، دسترسی دریایی، منطقه ساحلی، قدرت دریایی.

## ۱. مقدمه

در جغرافیای سیاسی سنتی، جغرافیدانان سیاسی و ژئوپلیتیسین‌ها، متأثر از رویکرد جهانی، عوارض جغرافیایی همانند دریا، خشکی و هوارا عامل قدرت‌یابی و هژمونی قدرت‌ها و کشورها می‌دانستند و نگاه تک‌بعدی و ترکیبی بر این عوامل، رویکردی غالب در اندیشه اسلاف جغرافیدانان سیاسی بود. محیط‌های دریایی و اقیانوسی در مقایسه با محیط‌های خشکی از ویژگی‌های منحصربفردی برخوردار هستند. وسعت پهنه‌های اقیانوسی سه برابر خشکی‌ها است، پهنه‌های آبی از پیوستگی کروی برخوردار است، در حالیکه خشکی‌ها دچار گسستگی فضایی هستند. پهنه‌های آبی از موقعیت محیطی و پهنه‌های خشکی از موقعیت محاطی برخوردار هستند. بنابراین کنترل‌کننده پهنه‌های آبی جهان، ابتکار عمل و توان به چالش کشیدن پهنه‌های خشکی را خواهد داشت.

در مطالعات جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، نظریه‌های قدرت دریایی ماهان (تسلط بر دریاها)، هارتلند مکیندر (قدرت بری)، ریملند اسپایکمن (سرزمین‌های حاشیه اوراسیا) و نظریه ژئوپلیتیک نظام جهانی کوهن (مناطق ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک جهانی)، متأثر از رویکرد نظام جهانی در علم جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک است (Glassner & Fahrner, 2004: 270). در نظریه‌های جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک مذکور، عنصر دریا و اقیانوس رکن اصلی در شکل‌گیری نظریه است.

قدرت دریایی تنها بعدی از قدرت ملی کشورها است که به دارنده آن امکان تحرک حقوقی، قانونی و حضور فیزیکی در تمامی نقاط دنیا را می‌دهد. قدرت دریایی از ابعاد جغرافیایی - سرزمینی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، دیپلماتیک و نظامی شکل یافته است. با توجه به تغییر تکنولوژی و استراتژی کشورها، عناصر و شاخص‌های قدرت دریایی در طول یکصد سال اخیر تغییر یافته است. مقاله حاضر نقش عوامل جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها را تبیین کرده است.

## ۲. روش تحقیق

این تحقیق از لحاظ هدف، بنیادی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی است. هدف از نگارش مقاله، تبیین نقش عوامل جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها است. ابزار گردآوری اطلاعات از طریق مراجعه به منابع کتابخانه‌ای، مقالات و اسناد است. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از روش کیفی و استنباطی است.

## ۳. مبانی نظری

عوامل جغرافیایی از عوامل مهم در قدرت دریایی کشورها است. در تمامی نظریه‌های قدرت دریایی از گذشته تا امروزه، عوامل جغرافیایی و سرزمینی کشور از مؤلفه‌های اساسی در شکل‌گیری نظریه قدرت دریایی است. ملاحظات جغرافیایی، دیدگاه کشورها در مورد دریا و رویکرد استراتژیک آنان را تعیین می‌کند (Till, 2004: 83; Till, 2005: 73; Till, 2009: 89). دریاسالار ماهان نظریه قدرت دریایی کلاسیک را ارائه کرده است. ماهان توانست شش عامل را که قدرت دریایی تا حد زیادی به آنان بستگی دارد، تشخیص دهد. این عوامل عبارتند از:

۱) موقعیت جغرافیایی (کشور)؛ ۲) ویژگی‌های طبیعی (سواحل)؛ ۳) وسعت سرزمین (طول ساحل)؛ ۴) تعداد جمعیت؛ ۵) خصوصیات ملی؛ ۶) خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی (Mahan, 1889: 34-79). در نظریه ماهان، دسترسی به یک یا چند دریا و اقیانوس؛ ارتباط این آب‌ها با یکدیگر؛ حدود مرزهای زمینی و خشکی؛ توانایی کشور برای نگهداری پایگاه‌های استراتژیک ماوراء دریاها؛ تسلط بر مسیرهای تجاری؛ طول خط ساحلی؛ وضعیت زمین و ناهمواری‌های ساحل؛ قابلیت دفاع از ساحل در مقابل تهاجم خارجی؛ گذرگاه‌های ساحلی؛ بندر طبیعی؛ خورها؛ مسیرهای ورودی و خروجی و رودخانه‌های قابل کشتیرانی، عواملی هستند که در موقعیت جغرافیایی کشور و ویژگی‌های طبیعی منطقه ساحلی باید مورد ملاحظه قرار گیرند (Glassner & Fahrer, 2004: 272; Dikshit, 1995: 100-101).

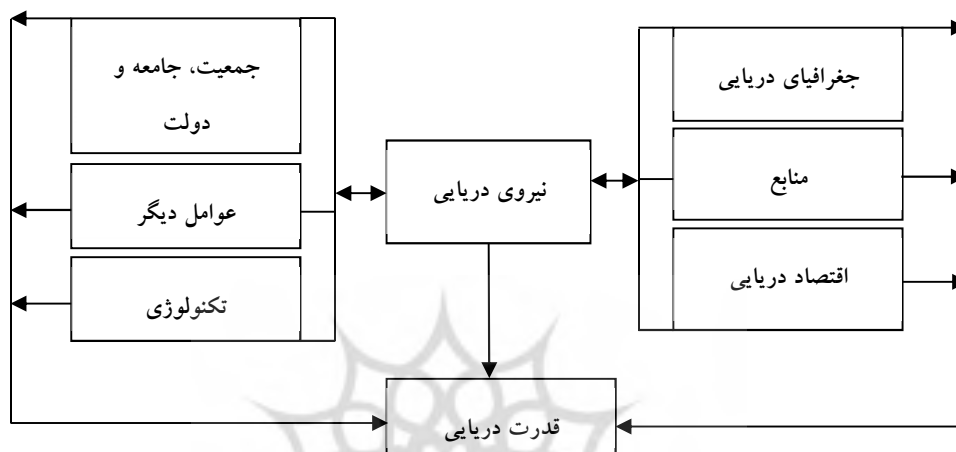
نظریه کلاسیک ماهان در یکصد سال اخیر مورد نقد قرار گرفته است و برخی عناصر تازه با تغییرات و تحولات جدید در تکنولوژی، استراتژی و نظام سیاسی کشورها به آن اضافه شده

است. «کرزلی<sup>۱</sup>»، قدرت دریایی را منوط به داشتن «منابع<sup>۲</sup>» و «عناصری<sup>۳</sup>» می‌داند که هر قدرت دریایی باید از آن برخوردار باشد. منابع عبارت است از: (۱) اجتماع دریایی؛ (۲) منابع<sup>۴</sup> [طبیعی و معدنی و ...]؛ (۳) نوع دولت و حکومت؛ (۴) جغرافیا؛ (۵) صنایع تکنولوژیکی پیشرفته و (۶) نظام سیاسی بین‌المللی. عناصر قدرت دریایی عبارت است از: (۱) کشتیرانی تجاری؛ (۲) پایگاه‌ها؛ (۳) ابزارهای جنگی (Falk, 2000:16-17; Sakhuja, 2011: 19).

«اریک گروو<sup>۵</sup>» عوامل مؤثر بر قدرت دریایی را به این ترتیب طبقه‌بندی می‌کند: عوامل مؤثر درجه اول: (۱) قدرت اقتصادی، (۲) قدرت تکنولوژیک و (۳) فرهنگ اقتصادی - سیاسی. عوامل مؤثر درجه دوم: (۱) موقعیت جغرافیایی کشورها؛ (۲) وابستگی به دریا بر مبنای: تجارت دریابرد، دریانوردی تجاری، کشتی‌سازی، ماهیگیری، منطقه؛ (۳) سیاست‌ها و دیدگاه‌های حکومت (Azgandi and Roshandel, 1995: 165). گروو موقعیت جغرافیایی کشورها را جزء عوامل مؤثر درجه دوم طبقه‌بندی می‌کند. موقعیت دریایی کشورها و سطح تماس با دریا، مهمترین عامل در تبیین قدرت دریایی کشورها است. موقعیت دریایی، کشورهای دریایی و بری را از هم جدا می‌نماید؛ در واقع سایر عوامل قدرت دریایی متکی به موقعیت دریایی است. از استراتژیست‌های دریایی معاصر «ژئوفری تیل<sup>۶</sup>» در نظریه قدرت دریایی خود به نحوی بر موقعیت دریایی تأکید دارد. در نظریه ساختار قدرت دریایی تیل، عوامل قدرت دریایی عبارتند از: (۱) مردم، جامعه و دولت دریایی (فرهنگ دریایی، نیروی انسانی کافی، 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

- 
1. Kearsley
  2. Sources
  3. Elements
  4. Resources
  5. Eric J. Grove
  6. Geoffrey Till

برای حمایت از ناوگان‌های تجاری، مستلزم برخورداری از اقتصاد دریایی است؛ (۵) حمایت و پیوند بین قدرت دریایی با قدرت زمینی و هوایی (Till, 2009: 83-113). (نمودار شماره ۱).



نمودار شماره ۱) ترکیب قدرت دریایی

منبع: (Till, 2009: 84)

«گری گیل<sup>۱</sup>» 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<sup>۲</sup> دوردست؛ (۵) ذهنیت و فرهنگ استراتژیک (Grygiel, 2012: 18-41). عوامل جغرافیایی که گری گیل ذکر کرده است از چند نظر ابهام دارد. اولاً این عوامل جغرافیایی، موقعیت دریایی کشور دارنده قدرت دریایی و کشورهای ماوراء دریاها (کشور ثالث) را دربر می‌گیرد، پایگاه‌های نظامی - لجستیکی و نقاط کنترل (تنگه‌ها و کانال‌های بین‌المللی) ممکن است مربوط به کشوری ثالث باشد و کشور قدرت دریایی از متغیرهای جغرافیایی کشور ثالث استفاده نماید. در نتیجه این عامل جغرافیایی نقشی «عَرَضی» و نه «ذاتی» برای کشور قدرت دریایی دارد. ثانیاً: برخی از این عوامل جغرافیایی مذکور،

1. Grygiel  
2. Chokepoints

از جمله ذهنیت و فرهنگ دریایی مردم و رهبران سیاسی را نمی‌توان در مقام متغیری جغرافیایی یاد کرد، کشوری ممکن است موقعیت دریایی خوبی داشته باشد، اما تفکر استراتژیک حکومت، معیشت و فرهنگ مردم، خشکی محور باشد. «جولیان کوربت<sup>۱</sup>» از استراتژیست‌های معاصر ماهان، در رویکرد استراتژی دریایی خود به شبکه‌های ارتباطی دریایی توجه داشت و تسلط بر دریا<sup>۲</sup> را منوط بر تسلط بر راه‌های ارتباطی دریایی می‌دانست (Corbett, 1911; McComas, 1988: xx; Widen, 2012). «ساکوجا<sup>۳</sup>» در تبیین مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده قدرت دریایی نگاه کلانی به موضوع داشته است. از دیدگاه ساکوجا پنج مؤلفه جغرافیایی، اقتصادی، نظامی، تکنولوژیکی و سیاسی (هدف استراتژیک از قدرت دریایی و اراده تعقیب استراتژی دریایی) در تعیین قدرت دریایی کشورها دخیل هستند. در تقسیم‌بندی ساکوجا عوامل جغرافیایی عبارتند از: ۱) طول خط ساحلی؛ ۲) سرزمین‌های جزیره‌ای؛ ۳) حجم جمعیت و اجتماع دریایی؛ ۴) وسعت مناطق دریایی؛ ۵) تعداد بنادر دریایی؛ ۶) وسعت کشور؛ ۷) جمعیت کشور؛ ۸) موقعیت کشور در رابطه با نقاط کنترل؛ ۹) مسیرهای دریایی بین‌المللی؛ ۱۰) منابع مواد خام و بازارها؛ (Sakhuja, 2011: 21-22). ساکوجا به متغیرهایی همانند شکل و وضعیت ناهمواری و ژئومورفولوژی نوار ساحلی، تعداد دریاها، مجاور و اضلاع دریایی کشورها اشاره‌ای نکرده است. قدرت دریایی از متغیرهای پیچیده و هم‌پیوند جغرافیایی، اقتصادی، سیاسی، نظامی، نیروی انسانی، تکنولوژی، شرایط بین‌المللی و... برخوردار است. وضعیت جغرافیایی و ساحلی کشورها در تمامی مدل‌های قدرت دریایی حضور دارد. در نظریه‌های بالا، عوامل جغرافیایی و سرزمینی هم‌ارزش با سایر مؤلفه‌های قدرت دریایی مطرح‌نظر بوده‌اند؛ اما مؤلفه‌های جغرافیایی در قدرت دریایی کشورها، عامل زیربنایی و ذاتی است و بقیه عوامل نقشی عَرَضی در قدرت دریایی کشورها ایفاء می‌کنند. مؤلفه‌های جغرافیایی و سرزمینی، قدرت دریایی و برّی را از هم تفکیک می‌کند. کشورهای برّی با داشتن ناوگان تجاری و برخی مؤلفه‌های قدرت دریایی، نمی‌توانند

- 
1. Julian Stafford Corbett
  2. Command of the Sea
  3. Sakhuja

قدرت دریایی منطقه‌ای یا جهانی گردند، دلیل آن عدم تحرک‌پذیری و دسترسی دریایی و وابستگی آن به کشورهای ترانزیت است.

در نظریه‌های قدرت دریایی مذکور، به برخی از ویژگی‌های جغرافیایی و سرزمینی کشور همانند: پهنه جغرافیایی و سرزمینی کشور، اضلاع دریایی کشور، تماس با دریاها و اقیانوس‌های مجاور (از حیث تعداد و تنوع) و مناطق دریایی اشاره نشده است؛ در حالی که این ویژگی‌ها بر قدرت دریایی کشورها تأثیری مضاعف می‌گذارند. بویژه نقش سیاسی و حقوقی مناطق دریایی و گذرگاه‌های دریایی (شبکه‌های ارتباطی دریایی) در قدرت دریایی کشورها اهمیت جدیدی پیدا کرده است. با توضیحات بالا، عوامل جغرافیایی و سرزمینی که بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند، عبارتند از: ۱- دسترسی دریایی؛ ۲- ماهیت و خصوصیات طبیعی منطقه ساحلی (طول ساحل، ناهمواری و شکل منطقه ساحلی، اقلیم منطقه ساحلی، اضلاع دریایی و تماس با دریاها و اقیانوس‌های مجاور)؛ ۳- گستره سرزمینی کشور دریایی؛ ۴- مناطق دریایی؛ ۵- تماس با شبکه‌های ارتباطی دریایی (تنگه‌ها، کانال و...) و ۶- جزایر (مسکونی و غیرمسکونی). تحقیق حاضر مطابق مدل ذیل به شش مؤلفه سرزمینی قدرت دریایی کشورها تأکید می‌نماید. عناصر جغرافیای انسانی به دلیل محدودیت حجمی مقاله، نیاز به بحث در نوشته مستقل است.



نمودار شماره ۲. مدل مفهومی عوامل جغرافیایی و سرزمینی مؤثر بر قدرت دریایی کشور

#### ۴. یافته‌های تحقیق

##### ۴-۱. دسترسی دریایی

تمامی امپراتوری‌هایی که در عرصه گیتی حضور یافته‌اند، عمدتاً در حاشیه دریا بودند و از طریق دریا با دنیای بیرون از خود و کشورهای دیگر در ارتباط بودند. به غیر از امپراتوری مغول و قدرت‌هایی که از آسیای مرکزی سربر آوردند، دیگر امپراتوری‌ها، در حاشیه دریا مستقر بوده و وابسته به دریا و شبکه‌های دریایی برای ارتباط با مناطق پیرامون بودند.<sup>۱</sup>

بررسی نظام بین‌المللی در دوره گذشته و حال بیانگر آن است که شکل‌گیری و محدوده سیستم بین‌المللی در اطراف شبکه‌های ارتباطی آبی و رودخانه‌ای آسیا، خاورمیانه، دریای مدیترانه (پیش از دوره مدرن)، اقیانوس آرام و اطلس (دوره مدرن) بوده است (به منظور تسهیل ارتباطات) (Gilpin, 1981: 39-59). حتی شکل‌یابی استعمار، قلمروهای مستعمراتی و اکتشافات جغرافیایی در آسیا، آفریقا و آمریکای لاتین ریشه در تسلط اروپا بر دریا دارد. تاریخ جهان از نگاه تسلط انسان بر عوامل جغرافیایی، به دو مرحله «قبل و بعد از تسلط انسان بر دریا» تقسیم می‌گردد. دوره‌ی زمانی اواخر قرن پانزدهم و اوایل قرن شانزدهم، دوره‌ی تاریخی جدید در روابط بین‌الملل و شکوفایی عصر اکتشافات جغرافیایی است. محیط دریایی و اقیانوسی همراه با انقلاب فرهنگی و صنعتی در اروپا، در شکل‌گیری عصر حاضر جایگاه بی‌بدیلی دارد. بررسی نقش دریا در روابط ملت‌ها بیانگر آن است که این متغیر جغرافیایی تا قبل از قرن پانزدهم بیشتر تأثیر منطقه‌ای داشته است. نقش دریا در روابط بین‌الملل و عرصه جهانی از قرن پانزدهم و شانزدهم به بعد پررنگ شد. تسلط امپراتوری عثمانی بر آسیای صغیر، آناتولی و انقراض امپراتوری روم شرقی، موجب قطع شبکه‌های ارتباطی زمینی کشورهای اروپایی با آسیا گردید. توجه به راه‌های جایگزین برای ارتباط با دنیای مشرق زمین، منجر به توسعه دریایی در کشورهای اروپایی گردید. نقش دریا در روابط بین‌الملل، این درک جغرافیایی را فراهم می‌نماید که مقطع زمانی اواخر قرن پانزدهم و ابتدای قرن شانزدهم، شروع نقش‌آفرینی جهانی دریا در روابط بین‌الملل است و هژمونی قدرت‌ها

۱. گسترش اسلام هم عمدتاً مبتنی بر قدرت خشکی پایه بوده است.



نه در عرصه منطقه‌ای بلکه در پهنه جهانی خودنمایی می‌کند و تعبیر «نظام جهانی»<sup>۱</sup> و یا روابط قدرت‌ها در عرصه جهانی، رویکردی در مطالعات روابط بین‌الملل است که به این مقطع زمانی اشاره دارد.

دسترسی دریایی بر توانمندی قوای نظامی یک کشور تأثیرگذار است. هر ملتی [کشوری] که به اقیانوس [آب‌های آزاد] دسترسی نداشته باشد، هرگز نتوانسته است نیروهای نظامی خود را در سطح جهان گسترش دهد. ایالات متحده از سال ۱۸۴۸ به یمن داشتن بنادر پناهگاهی<sup>۲</sup> در سواحل بدون یخبندان و دسترسی به اقیانوس‌های اطلس و آرام، توانسته است نیروی نظامی خود را به سرعت از یک صحنه درگیری به صحنه دیگر منتقل نماید. این در حالی است که هیچ قدرت جهانی دیگری در حال حاضر چنین آزادی عملی ندارد (Collins, 1998). کشورهای جزیره‌ای همانند بریتانیا وابسته به محیط دریایی بودند و لذا برپایی ناوگان نظامی برای دفع تهدیدات، پشتیبانی از تجارت دریایی و تأمین مواد غذایی از بیرون کشور (به دلیل عدم خودکفایی در تولید محصولات غذایی)، سیاستی کلی در طول تاریخ این کشور بود. امروزه این سیاست دریایی را ایالات متحده در مقام قدرت دریایی ادامه می‌دهد. در مطالعات استراتژیک از کشور روسیه به رغم تماس با آب‌های شمال در مقام کشوری محصور و قاره‌ای یاد می‌گردد. عدم استفاده از آب‌های شمال در تمامی طول سال و تماس محدود با آب‌های گرم اروپا متناسب با وسعت سرزمینی (دریای بالتیک و دریای سیاه) و عدم امنیت این آبراه‌ها، موجب دسترسی محدود روسیه به آب‌های آزاد شده است. یکی از اهداف تحرکات نظامی روسیه و فشار به کشورهای همسایه در چند قرن اخیر به منظور دسترسی به آب‌های گرم است تا در تمامی سال از مزیت کشتیرانی استفاده نماید (Weigert, et al., 1956: 182-184). بیشتر مورخان ادعا کردند که دسترسی به دریا و آب‌های آزاد، هدف اصلی سیاست خارجی روسیه در زمان پتر اول در اوایل قرن هیجدهم بود. ملاحظات اقتصادی روسیه دسترسی به آب‌های آزاد را دیکته می‌کرد؛ این ملاحظات اقتصادی ایجاب می‌کرد شبکه گسترده تجاری از سواحل بالتیک تا آسیای مرکزی مستقر گردد. لذا روسیه جنگ‌های متعددی در زمان پتر اول به منظور دسترسی به دریای بالتیک

---

1. The World System

2. Sheltered Ports

انجام داد. بدون دسترسی به دریای بالتیک، توسعه اقتصادی بیشتر امکان‌پذیر نبود؛ بنابراین توسعه سرزمینی روسیه به طرف دریای بالتیک و درگیری با کشور سوئد را توجیه می‌کردند (Kamenskii, 1997: 60-61; Donaldson and Noguee, 2009:19). یکی از دلایل تحرکات نظامی روسیه در دریای سیاه، دریای بالتیک، آسیای مرکزی و منطقه منچوری، بنا به ملاحظات ژئواستراتژیک به منظور دسترسی به آب‌های آزاد برای بهره‌برداری در تمامی طول سال بوده است.

## ۴-۲. خصوصیات و ماهیت طبیعی منطقه ساحلی

### ۴-۲-۱. طول ساحل

طول سواحل بر روند گسترش قدرت دریایی و زمینی تأثیرگذار است. روند گسترش قدرت زمینی را خط ساحلی و مرزهای زمینی کشورهای همسایه که روابط دوستانه دارند، محدود می‌نماید. قدرت دریایی در مقایسه با قدرت زمینی و هوایی از این مزیت برخوردار است که به نقاط بیشتری از جهان دسترسی داشته باشد. قدرت دریایی با حضور در نقاط و خطوط مواصلاتی بر مناطق وسیعی تسلط می‌یابد و روند گسترش قدرت دریایی سریع است. قدرت زمینی باید به آرامی گسترش نماید؛ گسترش آن به دور مرکز ثقل و بصورت دوایر متحدالمرکز است (Spykman, 1938: 224).

کشورهای دریایی که از موقعیت کامل دریایی و یا جزیره‌ای برخوردار هستند، باید از ناوگان دریایی مجهز بهره‌مند باشند و نیروی زمینی و هوایی نقش مکمل و تابع برای نیروی دریایی را ایفاء می‌کنند و چنین کشورهایی مشکل پراکندگی نیروی نظامی را ندارند. کشورهایی که سواحل طولانی و مرزهای خشکی دارند از لحاظ نظری مسأله دفاع سرزمینی آنها مشکل است و باید همزمان نیروی زمینی و ناوگان دریایی مجهز داشته باشند (Spykman, 1938: 220) و این موجب پراکندگی نیروی نظامی می‌گردد و حفظ وحدت فرماندهی نظامی را با مشکل رو به رو می‌نماید؛ مسأله‌ای که چین، روسیه و هند با مرزهای طولانی آبی و خشکی با آن مواجه هستند. این کشورها با مرزهای طولانی و وسعت سرزمینی زیاد، همسایگان مرزی پرشمار، تنش‌های سرزمینی و مرزی با همسایگان، مسأله جدایی‌طلبی برخی واحدهای سرزمینی داخلی و همچنین

رقابت‌های ژئواستراتژیک و نظامی منطقه‌ای و جهانی مواجه هستند و لذا وحدت فرماندهی میان نیروهای دریایی، خشکی و هوایی اهمیت بیشتری دارد. این کشورها نمی‌توانند همیشه بر دریا و قدرت دریایی متمرکز باشند. ویژگی‌های سرزمینی و سیاسی مذکور در کشور ایالات متحده کمتر است؛ با دو همسایه در خشکی هم مرز است و چالش عمده ایالات متحده با مکزیک و در مورد مهاجرین و قاچاق است.

## ۲-۲-۴. ناهمواری و شکل منطقه ساحلی

ناهمواری و ارتفاع منطقه ساحلی را از دیدگاه‌های متعددی می‌توان در قدرت دریایی کشورها تبیین کرد. اهمیت ناهمواری ساحلی در استقرار جمعیت، سازه‌های انسانی، تأسیسات دریایی و ... خود را نشان می‌دهد. ناهمواری و ویژگی ژئومورفولوژی منطقه ساحلی، یکی از عوامل مؤثر در پخش جمعیت و استقرار سازه‌های انسانی در منطقه ساحلی است. مناطق هموار ساحلی از جمعیت انسانی بیشتری برخوردار هستند. حضور جمعیت در مناطق هموار ساحلی و یا به عبارتی دشت‌های ساحلی، توأم با فرصت‌ها و تهدیدهایی برای جامعه ساکن در ساحل و محیط دریایی ساحل است. ارتفاع و ناهمواری ساحلی، نقشی مهم در بهره‌برداری کشورهای دریایی از پتانسیل دریایی خود دارد. کشورهایی که از مناطق ساحلی هموار و بریدگی‌های ساحلی مناسب برخوردارند با کمترین هزینه، سازه‌های انسانی را در مناطق ساحلی مستقر می‌کنند. بریدگی‌های ساحلی به دلیل برخوردار از امنیت، از مکان‌های مناسب برای جذب جمعیت و استقرار سازه‌های انسانی است. در مقابل، ارتفاعات صخره‌ای و بلند ساحلی، فاقد پتانسیل لازم به منظور جذب جمعیت است و استقرار سازه‌های دریایی از جمله بنادر توأم با مشکل تأمین مکان مناسب و هموار است. وضعیت سواحل پست و بلند از نظر ژئواستراتژیک و نظامی متفاوت از هم هستند. بهترین وضعیت ساحل برای اجرای عملیات نظامی سواحل است که دارای سه ویژگی: پستی (ارتفاع کم)، شنی بودن و تضرس ساحلی باشند. سواحل بلند، سنگی و صاف برای عملیات نظامی مناسب نیستند (Ezzati, 1989: 20-21). سواحل بلند و صخره‌ای هر چند عامل دفاعی خوبی برای کشور ساحلی است؛ گسترش تأسیسات دفاعی و نظامی در سواحل را با محدودیت مواجه می‌کند و لذا بر قدرت دریایی کشور ساحلی تأثیری منفی می‌گذارد. در کنار سه ویژگی

مذکور، باید به ویژگی محدب بودن سواحل دریایی (شکل هندسی ساحل) اشاره کرد. محدب بودن سواحل دریایی، ابتکار عمل نظامی را در اختیار کشور ساحلی قرار می‌دهد و در صورت وسعت سرزمینی بیشتر کشور، عمق استراتژیک و عقبه دفاعی کشور ساحلی را مستحکم می‌کند. محدب بودن سواحل دریایی، موجب گسترش حوزه صلاحیت حقوقی کشور ساحلی در مناطق دریایی می‌شود و لذا از لحاظ حقوقی موجب گسترش حوزه عملیاتی کشور ساحلی در آب‌های منطقه انحصاری - اقتصادی می‌گردد. در سواحل محدب، به دلیل پیشرفتگی خشکی در آب، ایجاد بنادر دریایی به دلیل مزیت سرعت جابجایی، عمق زیاد آب و امکان پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت زیاد (Derruau, 1992)، اهمیت بیشتری از بنادر مناطق ساحلی مقعری شکل و خلیج‌ها دارد. سواحل محدب به شبکه‌های ارتباطی دریایی نزدیک خواهند بود. در صورتی که سواحل محدب از شکستگی، بریدگی و تضرس ساحلی برخوردار باشند، بنادر از امنیت انسانی و طبیعی برخوردار خواهند بود؛ هر چند که باید گستره پهلوگیری کشتی‌های بزرگ فراهم گردد.

### ۳-۲-۴. اقلیم منطقه ساحلی

وضعیت اقلیم منطقه ساحلی مؤلفه طبیعی دیگر در منطقه ساحلی است که بر رشد و شکوفایی و توسعه نوار ساحلی و قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد. بارندگی، دما، تغییرات کوتاه مدت و بلندمدت آب و هوایی، باد و... مهم‌ترین مؤلفه‌های اقلیمی هستند که بر خشکی و یا مرطوب بودن منطقه ساحلی تأثیر می‌گذارند. اقلیم مناطق ساحلی بر پخش جمعیت انسانی تأثیرگذار است. هر چند محدودیت اقلیم منطقه، تحت تأثیر تکنولوژی تا حدودی مهار شده است؛ لکن این مؤلفه تأثیر خود را بر توسعه نوار ساحلی می‌گذارد. یکی از دلایل عدم توسعه-یافتگی سواحل آفریقای شرقی به رغم داشتن سواحل طولانی، خشکی و کویری بودن مناطق ساحلی است. خشکی و اقلیم نامساعد منطقه دریایی مزبور، نه تنها زندگی را برای انسان‌ها سخت می‌کند، بلکه موجب فقر منابع طبیعی و پوشش جنگلی و گیاهی منطقه شده است. برای برپایی ناوگان تجاری و نظامی، فراهم کردن چوب و سایر ملزومات از محیط پیرامون خیلی مهم است. در حالی که این منطقه فاقد ملزومات لازم برای برپایی ناوگان تجاری - نظامی و قدرت دریایی است. مزیت ارتفاع پست و هموار ساحلی در قاره آفریقا تحت تأثیر اقلیم منطقه ساحلی

است. این قاره با داشتن سواحل صاف به دلیل وجود بیابان‌های خشک و سوزان، سال‌های دراز از صحنه مبادلات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی دور ماند. همین مسأله یکی از عوامل مهم عقب‌ماندگی قاره آفریقا در مقایسه با سایر مناطق جهان است (Sanjabi, 2001: 176). در عصر کشتی‌های بادبانی، جغرافیای باد اهمیت استراتژیک داشت. جغرافیای باد، نقطه شروع برای هر کسی بود که عملیات نظامی در اقیانوس هند را طرح‌ریزی می‌کرد. به طور مشابه، بادهای جنوب غربی که در سراسر بریتانیا غالب بودند، پیامدهای استراتژیک قابل توجهی داشتند و مزیتی پایدار برای نیروی دریایی سلطنتی داشت. بطوری که جریان باد برای بریتانیا موقعیت محاصره‌کنندگی<sup>۱</sup> می‌بخشید و فرانسه را در بنادرش مسدود می‌کرد (Till, 1984: 84). یکی از دلایلی که موجب گردید، کشور پرتغال پیشرو در عرصه اکتشافات دریایی شود، قرار گرفتن این کشور در سواحل آتلانتیک و سیستم بادی اقیانوسی بود. در حالی که بریتانیا با داشتن سواحل تقریباً هفت برابر پرتغال و استقرار بنادر اصلی در قسمت شرقی جزیره، از مزیت پرتغال برخوردار نبود. روسیه از سواحل طولانی برخوردار است؛ اما بیشتر سواحل یخبندان هستند و یا به دریاها نیمه بسته محدود شده است (Grygiel, 2012: 21). اقلیم منطقه ساحلی بر پخش جمعیت و سازه‌های انسانی تأثیر قابل توجهی می‌گذارد.

#### ۴-۲-۴. اضلاع دریایی و تماس با دریاها و اقیانوس‌های مجاور

اضلاع دریایی کشورها، مؤلفه دیگر قدرت دریایی کشورها است. موقعیت دریایی کشورها در قالب کشورهای ساحلی (ارتباط با ۱ و یا ۲ ضلع دریایی)، کشورهای شبه‌جزیره‌ای (ارتباط با ۳ ضلع دریایی) و کشورهای جزیره‌ای (ارتباط با ۴ ضلع دریایی) جای می‌گیرد؛ این موقعیت‌ها، معلول اضلاع دریایی کشورها است. اشکال متفاوت موقعیت دریایی کشورها، نقشی مهم در تفکر ژئواستراتژیک و رفتار سیاسی کشورها دارد. هر چند که بین متغیر طول مرز آبی و متغیر اضلاع دریایی کشور، رابطه‌ای نزدیک وجود دارد، لکن ارزش سیاسی و رفتاری هر کدام از این متغیرها متفاوت است. کشورهایی که از دو یا سه ضلع با محیط‌های دریایی در ارتباط هستند، گزینه‌های احتمالی کشورها برای ارتباطات و استفاده از محیط‌های دریایی، زیاد خواهد بود. طول

مرز آبی، مساحت کشور و اضلاع دریایی کشور، سطح چسبندگی، دسترسی دریایی و کشیدگی کشور را به سمت دریا نشان می‌دهد. کشور چین با داشتن مرزهای آبی طولانی از یک ضلع سرزمینی با دریا ارتباط دارد. این کشور اکنون خود را در محاصره ایالات متحده و ائتلاف منطقه‌ای آن در آسیای شرقی و جنوب شرقی می‌بیند. سرمایه‌گذاری چین بر روی بندر گوادر پاکستان و حضور در اقیانوس هند برای رهایی از موقعیت محاصره دریایی است. در مقابل، ایالات متحده با داشتن دو ضلع دریایی در اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام، بازیگری فعال در صحنه ژئواستراتژیک دو اقیانوس (آتلانتیک و آسیای شرقی و اقیانوسیه) است.

### ۳-۴. گستره سرزمینی کشور دریایی

مساحت سرزمینی کشور، مؤلفه دیگر در قدرت دریایی کشورها است. کشورهای دریایی کوچک با مساحت محدود، موقعیت دریایی بهتری در مقایسه با کشورهایی با مساحت بیشتر دارند. مناطق داخلی کشورهای کوچک، دسترسی بیشتر و آسان‌تری به مناطق ساحلی خواهند داشت. مناطق داخلی کشورهایی با مساحت بزرگ، به دلیل بعد فاصله بیشتر با منطقه ساحلی، تماس و دسترسی دریایی کمتری خواهند داشت. در صورتی که این کشورها دارای یک ضلع دریایی باشند و یا اینکه طول مرز آبی و یا سواحل محدودی در اختیار داشته باشند، دسترسی مناطق دیگر به منطقه ساحلی محدودتر خواهد شد (مانند ایران). با این حال کشورهایی با مساحت بیشتر، از پتانسیل و توان بیشتری در تأمین ملزومات مربوط به فعالیت دریایی برخوردار هستند. تأمین مواد اولیه به منظور برپایی ناوگان دریایی در کشورهایی با مساحت بزرگتر بیشتر از کشورهایی با مساحت کوچک است. کشورهایی با مساحت بزرگتر، عقبه دفاع سرزمینی گسترده‌ای در اختیار دارند. در حالی که کشور کوچکی همانند ژاپن به دلیل مساحت کوچک سرزمینی همواره در مقابل قدرت خشکی روسیه و چین، عقبه دفاعی و عمق استراتژیک محدودی داشت. قدرت‌های دریایی همانند چین، ایالات متحده و روسیه به دلیل وسعت سرزمینی بیشتر همواره از عمق استراتژیک برخوردار بوده‌اند. مساحت بیشتر سرزمینی امکان ترکیب استراتژی بحری و بری را فراهم می‌کند. وسعت سرزمینی چین بر استراتژی این کشور تأثیر گذاشته است و به دنبال استفاده از استراتژی و قدرت دریایی و قاره‌ای است. به عبارت

دیگر، شرایط جغرافیایی و اقتصادی چین، توجه همزمان به قدرت دریایی و خشکی را برای این کشور الزامی کرده است. وسعت بیشتر کشور چین این امکان را میسر می‌کند که برای مقابله با قدرت‌های متحد دریایی غرب در سواحل جنوب شرق آسیا که همانند حلقه‌های زنجیر، چین را دربر گرفته‌اند، به توسعه بندر گوادر در ساحل کشور پاکستان روی آورد. حضور چین در آب‌های دریای عمان و اقیانوس هند از طریق بندر گوادر جدا از مزایای ژئواکونومیک که برای آن کشور فراهم می‌کند، موجب حضور ژئواستراتژیک چین در این بخش از آب‌های اقیانوس هند می‌گردد و لذا با قدرت‌های متحد غرب در آسیای جنوب شرق روبه رو نخواهد شد و وسعت بیشتر چین، قدرت مانور این کشور را افزایش داده است. هر چند وسعت بیشتر چین و مرزهای زمینی (خشکی) طولانی در قسمت‌های غربی، شمالی و جنوبی آن، موجب پراکندگی نیرو، سختی فرماندهی همزمان نیروهای دریایی و زمینی و تحمیل هزینه‌های نظامی بیشتر می‌گردد.

وسعت بیشتر سرزمینی، ممکن است برای قدرت دریایی عامل محدود کننده باشد. وسعت بیشتر سرزمینی جدا از اینکه موجب وفور همسایگان خشکی و افزایش تنش‌های بین‌المللی با کشورهای همسایه می‌گردد، موجب ضعف در وحدت فرماندهی برای قوای دریایی می‌گردد (همانند چین، هند، روسیه و ایران). وسعت سرزمینی ممکن است موجب شکاف و جدایی سرزمینی، بین سواحل کشور گردد و جابجایی نیروی دریایی از یک بخش به بخش دیگر توأم با اتلاف زمان خواهد بود. مشکلی که همواره روسیه برای جابجایی نیرو بین دو بخش شرقی (منچوری) و غربی (بالتیک) داشت. ایالات متحده در مقام قدرت دریایی، مشکل وحدت نیروی دریایی داشت. حفر و تسلط بر کانال پاناما به منظور جابجایی نیروی دریایی بین سواحل شرقی (اقیانوس اطلس) و سواحل غربی (اقیانوس آرام) ایالات متحده انجام گردید.

#### ۴-۴. جزایر

موقعیت جزیره‌ای در مقام واحد سیاسی - جغرافیای مستقل و یا کشور<sup>۱</sup> (کشورهای جزیره‌ای اقیانوسی) بر قدرت دریایی و رفتار سیاسی کشورها تأثیر می‌گذارد. رابرت هولت<sup>۲</sup> و جان ترنر<sup>۳</sup> به منظور بررسی تأثیر موقعیت دریایی جزیره‌ای کشورها بر رفتار سیاسی آنها، به مطالعه تطبیقی سیاست‌های جزیره‌ای بریتانیا، سریلانکا و ژاپن با یکدیگر پرداخته‌اند. یافته‌های این دو محقق بیانگر آن است که کشورهای جزیره‌ای در مقایسه با کشورهای غیرجزیره‌ای، درگیری بیشتری با سایر کشورها داشتند و کشورهای غیرجزیره‌ای از ارتباطات سیاسی بیشتری در عرصه سیاست خارجی، در مقایسه با کشورهای جزیره‌ای برخوردار بوده‌اند.

بریتانیا و ژاپن سعی کردند تا قسمت‌هایی از «سرزمین اصلی»<sup>۴</sup> اوراسیا، به ویژه برخی نواحی را که احتمال داشت از آنجا مورد حمله قرار گیرند، به تصرف خود درآورند. دو کشور سعی نموده‌اند تا با حمایت از ائتلاف‌های ضعیف‌تر، توازن قدرت بین کشورهای سرزمین اصلی را حفظ نمایند و در پی اتحاد با قدرت‌های خارج از منطقه بودند تا موقعیت خود را در مقایسه با کشورهای قاره‌ای تقویت کنند (Dougherty and Pfaltzgraff, 2014). ادعای هولت و ترنر مبنی بر درگیری بیشتر کشورهای جزیره‌ای بریتانیا و ژاپن در مقایسه با کشورهای غیرجزیره‌ای، به نظر می‌آید دوره خاصی از قرن بیستم را دربر می‌گیرد و یا اینکه تعریف آنان از درگیری و محدوده جغرافیایی درگیری متفاوت باشد. در بررسی آنان شاید محدوده جغرافیایی درگیری بیرون از مرزهای کشور باشد. موقعیت جزیره‌ای بریتانیا موجب شد این کشور به استثنای سال ۱۶۱۸ و نیز دوران تهاجم آلمان در جنگ جهانی دوم، برای مدتی بیش از نهمصد سال مورد تهاجم دشمنان قرار نگیرد. همچنین ژاپن به سبب برخورداری از مرزهای آبی موقعیت مناسب از این حیث داشت (Ghavam, 2010: 89-90).

- 
1. State
  2. Robert Holt
  3. John Turner
  4. Mainland



اسپایکمن در تحلیلی جالب از موقعیت دریایی دو کشور جزیره‌ای بریتانیا و ژاپن در دهه ۴۰ بر این اعتقاد است که موقعیت جغرافیایی بریتانیا و ژاپن در دو سوی اوراسیا شبیه هم است و هر دو کشور بندرت مورد حمله قرار گرفته‌اند (تا دهه ۴۰). هر دو کشور فاصله کمی از ساحل و خشکی در قاره اروپا و آسیا دارند؛ موقعیت‌شان طوری است که با استفاده از برتری نیروی دریایی خود می‌توانند دسترسی اقیانوسی و دریایی ساحل مقابل را تحت کنترل قرار دهند. دو کشور از جانب ساحل مقابل در معرض تهدید دائم هستند؛ لذا باید نیروی دریایی خود را تقویت نموده و واحدهای نظامی قدرتمند را در سواحل خود مستقر نمایند و یا ساحل مقابل را کنترل کنند. بریتانیا به منظور حفظ امنیت سرزمینی خود ابتدا به دنبال اشغال قسمت‌های وسیعی از خشکی [در اروپا] و ایجاد سرپل‌های نظامی<sup>۱</sup> بود؛ در نهایت مشکل خود را با ایجاد و حفظ کشورهای حائل کوچک هلند و بلژیک و اعمال سیاست توازن قوا بین کشورهای قدرتمند خشکی حل نمود. ژاپن در ابتدا دغدغه امنیتی از جانب خشکی مقابل خود نداشت؛ چین و روسیه هنوز در نوار ساحلی شرقی آسیا حضور لازم نداشتند. با تحولات منطقه‌ای که با پیشروی روسیه به منچوری و چین به مناطق ساحلی همراه بود، در ابتدا به نظر می‌رسید که ژاپن با پشتیبانی از تشکیل دو کشور حائل منچوری (مانند هلند) و چین شمالی (مانند بلژیک) مشکل امنیتی خود را حل نماید. کشورهای حائل بلژیک و هلند قبل از رشد ناسیونالیسم مدرن در اروپا شکل یافته بودند؛ اما در آسیای شرقی، تشکیل واحد سیاسی چین بعد از آگاهی از وحدت ملی (ملت‌سازی) در حال شکل‌گیری بود. تشکیل کشور مستقل مجزا از هویت چینی، هزینه‌های نظامی و اقتصادی بیشتری بر ژاپن تحمیل می‌نمود (Spykman, 1938: 215-216). اسپایکمن تاکید دارد که ژاپن، مانند بریتانیا، برای حفظ امنیت خود باید سیاست حفظ توازن با قدرت‌های قاره‌ای (چین و روسیه) را پی‌گیری نماید و این کشور در مقام مهمترین قدرت دریایی آسیا، نیاز است اتحاد طبیعی با ایالات متحده داشته باشد. وقایع جنگ جهانی دوم، خلاف مدعای اسپایکمن را نشان داد. ژاپن نه تنها سیاست حفظ تعادل با قدرت‌های قاره‌ای و یا اتحاد با یکی از قدرت‌های قاره‌ای در مقابل قدرت قاره‌ای دیگر را نشان نداد، بلکه همزمان با چین، روسیه و ایالات متحده

درگیر بود (Woolley, 2005: 19). ژاپن بعد از جنگ دوم جهانی، در جنگ سرد و متعاقب فروپاشی نظام دو قطبی، نشان داد که به دنبال متحدین استراتژیک فرامنطقه‌ای از جمله ایالات متحده است و سعی در گسترش پیوندهای اقتصادی با کشورهای ساحلی از جمله چین دارد. به نظر می‌آید یافته‌های هولت و ترنر در مورد سیاست ژاپن، مبنی بر حمایت از ائتلاف‌های ضعیف و یا اتحاد با قدرت‌های خارج از منطقه مربوط به دوره بعد از جنگ دوم جهانی باشد.

از لحاظ نظامی، کشورهای جزیره‌ای و کشورهای محصور در خشکی، هر دو تحت محاصره محیط آبی و خشکی خود هستند و در رویارویی با کشورهای ساحلی و قاره‌ای از این بابت شکننده هستند و هر دو معمولاً از لحاظ عقبه دفاعی - عمق استراتژیک - و یا فضای مانور دچار مشکل هستند. ژاپن چنین مشکلی را در تقابل با روسیه و چین دارد و لذا به دنبال متحدان فرامنطقه‌ای است. هر چند باید اذعان کرد کشورهای جزیره‌ای و قدرتمند که از امکان مانور در عرصه جهانی برخوردار هستند، از حیث نظامی کمتر شکننده هستند (مانند بریتانیا). در رویکردهای تجاری و ارتباطی وضعیت کاملاً متفاوت است؛ کشورهای جزیره‌ای اولویت‌های بیشتری برای تجارت و ارتباط در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی دارند. کشورهای جزیره‌ای برای مقابله با کشورهای دیگر و کشورهای محصور در خشکی به منظور رویارویی با کشورهای خشکی مجاور (کشورهای معبر)، به دنبال شرکای استراتژیک از مناطق پیرامون و کشورهای فرامنطقه‌ای هستند (همانند ژاپن و آذربایجان).

از میان کشورهای جزیره‌ای، زلاندنو، ایسلند، استرالیا، بریتانیا و ژاپن جزء کشورهای مرفه محسوب می‌گردند و بریتانیا و ژاپن از قدرت‌های دریایی سنتی هستند. این کشورها در مقایسه با دیگر کشورهای جزیره‌ای از لحاظ عوامل جغرافیایی مورد نیاز برای توسعه، وضعیت مناسبی دارند. با این حال کشورهای جزیره‌ای ژاپن و بریتانیا در مقایسه با کشورهای همانند ایالات متحده و روسیه از لحاظ تأمین معیشت مردم و بهره‌مندی از منابع طبیعی و معدنی - برای برپایی ناوگان تجاری و نظامی - خودکفا نیستند. کشورهای مجمع‌الجزایر علاوه بر مشکل کشور جزیره‌ای، از لحاظ وحدت سیاسی بین جزایر مختلف و ایجاد شبکه‌های ارتباطی دریایی منسجم برای ارتباط جزایر در مضیقه هستند. در صورتی که کشورهای جزیره‌ای و مجمع‌الجزایر از تنوع

فرهنگی و انسانی برخوردار باشند، وحدت ملی و یکپارچگی سرزمینی، دغدغه اصلی کشور را شکل می‌دهد. هر چند که باید اذعان کرد کشورهای جزیره‌ای و مجمع‌الجزایر به دلیل دسترسی دریایی بیشتر، از قدرت مانور بالاتر، حاکمیت و صلاحیت دریایی گسترده و پشتوانه‌ی قانونی بالایی در مناطق دریایی برخوردار هستند.

#### ۴-۵. شبکه‌های ارتباطی دریایی (نقاط کنترل<sup>۱</sup> در دریا و خطوط ارتباطی دریایی)

تنگه‌ها از دید نظامی و استراتژیک برای کشورها اهمیت خاصی دارند. تنگه‌ها از مکان‌های استراتژیک هستند که امکان ترکیب استراتژی بری و بحری کشورها در آنجا فراهم است. کشورهای مجاور شبکه‌های ارتباطی از جمله تنگه‌های بین‌المللی، با استقرار نیروی رزمی خود در ساحل تنگه، امکان کنترل بر رفت و آمد و ارتباطات دریایی را پیدا می‌کنند. نیروی دفاعی حاضر در تنگه، به منظور حفظ امنیت منطقه ساحلی و تأمین عقبه دفاعی کشور، اهمیت ژئواستراتژیک دارد. تسلط بر تنگه‌ها، اهرم فشار بر کشورهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای است که به آزادی رفت و آمد معابر دریایی نیاز مبرم دارند. قدرت‌های نظامی دریایی به منظور جابجایی لجستیک و ناوگان نظامی خود به تنگه‌ها وابستگی دارند. با تسلط بر تنگه‌ها، می‌توان جابجایی نیرو بین دو قسمت تنگه را کنترل نمود و در موارد لازم از حرکت واحدهای عملیاتی و نظامی گسترده ممانعت کرد. تنگه‌ها کوتاه‌ترین مسیر برای ارتباط نقاط مبدأ و مقصد عملیات نظامی هستند و جابجایی نیروهای نظامی از این مناطق ارزش ژئواستراتژیک و راهبردی دارد (جدول شماره ۱ و ۲). مزایای ارتباطی، اقتصادی و ژئواستراتژیکی تنگه‌ها و شبکه‌های ارتباطی دریایی موجب شده است که کشورهای فرمانطقه‌ای که قدرت مانور در عرصه منطقه‌ای و جهانی دارند، بدنبال تسلط و کنترل بر شبکه‌های ارتباطی و جریان انرژی و تجارت جهانی باشند. کنترل خطوط دریایی توسط کشورهای دریایی به منظور تجارت دریایی لازم است.

تجارت دریایی با ۹۰ درصد حجم (IMO, 2006: 5; IMO, 2012: 7) و ۷۱/۱ درصد ارزش کالای جابجایی، بیشتر مقادیر تجاری را در مقایسه با خطوط ارتباطی خشکی و هوایی، دربر

می‌گیرد (Hoffmann & Kumar, 2010: 36-37). امروزه خطوط ارتباطی دریایی بیشتر برای حمل و نقل مورد استناد قرار می‌گیرد.

جدول شماره ۱: مهمترین کانال‌های جهان

ردیف	نام کانال	موقعیت جغرافیایی	طول به کیلومتر
۱	کانال سنت لورنس	مونترال را به دریاچه اونتاریو وصل می‌کند.	۳۰۴
۲	کانال دریای سفید	دریای سفید را به دریاچه اوگدا وصل می‌کند.	۲۲۷
۳	کانال سوئز	دریای مدیترانه را به دریای سرخ وصل می‌کند.	۱۶۲
۴	کانال مسکو	مسکو را به رود ولگا وصل می‌کند.	۱۴۸
۵	کانال ولگا - دن	دریای سیاه را به دریای خزر وصل می‌کند.	۱۰۰
۶	کانال هوستون	دریای هوستون را به خلیج مکزیک وصل می‌کند.	۹۸
۷	کانال پاناما	اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام وصل می‌کند.	۸۲
۸	کانال دریای شمال	آمستردام را به دریای شمال وصل می‌کند.	۳۱

منبع (Special Report of the Payam-e-darya Monthly, 2004: 12).

جدول شماره ۲: مهمترین تنگه‌های جهان

ردیف	نام تنگه	حداقل عرض به کیلومتر	حداکثر گودی به متر	موقعیت خشکی	موقعیت دریایی
۱	اسکاژراک	۱۱۰	۶۹۰	بین نروژ - دانمارک	دریای بالتیک را به دریای شمال متصل می‌کند
۲	باب المندب	۱۷	۳۲۰	بین یمن و جیبوتی	دریای سرخ را به اقیانوس هند (خلیج عدن) متصل می‌کند
۳	برینگ	۳۵	۵۷	بین آمریکای شمالی - آسیا (سبیری)	اقیانوس منجمد شمالی را به اقیانوس آرام متصل می‌کند.
۴	بسفر	۰/۶	۱۲۰	بین ترکیه آسیا - ترکیه اروپا	دریای سیاه را به دریای مرمره متصل می‌کند.
۵	پادوکاله دور (مانش)	۳۳	۶۳	بین فرانسه - انگلیس	دریای شمال را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند.
۶	جبل الطارق	۱۴	۹۸۰	بین اروپا - آفریقا	اقیانوس اطلس را به دریای مدیترانه متصل می‌کند.
۷	داردائل	۱/۳	۱۰۵	بین ترکیه آسیا - ترکیه اروپا	دریای مرمره را به دریای اژه (مدیترانه) متصل می‌کند.
۸	فلوریدا	۸۰	۱۸۳۰	بین شبه جزیره فلوریدا و کوبا	خلیج مکزیک را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند.
۹	ماژلان	۴	۳۲۰	بین آمریکای جنوبی و تیردال فونگو	اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می‌کند.
۱۰	مالاکا	۴۰	۱۳۵	بین شبه جزیره مالاکا - جزیره سوماترا	اقیانوس آرام (دریای جنوبی چین) را به اقیانوس هند (دریای آندمان) متصل می‌کند.
۱۱	موزامبیک	۴۰	۳۵۲۶	بین آفریقا - جزیره ماداگاسکار	اقیانوس هند از شمال را به جنوب و بالعکس متصل می‌کند.
۱۲	هرمز	۵۶	۱۱۵	بین ایران و عمان	خلیج فارس را به دریای عمان متصل می‌کند.
۱۳	اوترانتو	۷۵	۹۷۸	بین شبه جزیره بالکان و شبه جزیره ایتالیا	دریای آدریاتیک را به دریای ایونی (یونان) متصل می‌کند.
۱۴	باس	۱۷	۱۲۸	بین استرالیا و جزیره تاسمانی	اقیانوس آرام (دریای تاسمانی) را به اقیانوس هند متصل می‌کند.
۱۵	تایوان	۱۳۰	۱۳۷	بین جزیره فرمز - چین	دریای شرقی چین را به دریای جنوبی چین متصل می‌کند.
۱۶	دانمارک	۲۶۰	تقریباً ۳۰۰۸	بین جزیره گرینلند - جزیره ایسلند	اقیانوس اطلس دریای گرینلند را به اقیانوس منجمد شمالی متصل می‌کند.
۱۷	دریک	۹۰۰	۴۵۰۰	بین آمریکای جنوبی - اراضی قطب جنوب	اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می‌کند.
۱۸	کوک	۲۵	۴۵۷	بین جزیره شمالی - جزیره جنوبی زلاندنو	اقیانوس آرام را به دریای تاسمانی متصل می‌کند.
۱۹	مسینا	۳/۵	۲۵۸	بین شبه جزیره ایتالیا و جزیره سیسیل	دریای تیرنی را به دریای ایونی متصل می‌کند.
۲۰	هودسن	۱۰۰	۹۴۲	بین جزیره یافین - ایالت کبک (کانادا)	خلیج هودسن را به اقیانوس اطلس متصل می‌کند.

منبع: (Special Report of the Payam-e-darya Monthly, 2004: 13)

موفقیت دولت‌های دریایی در تجارت دریایی، منوط بر امنیت و کنترل نقاط گره‌گاهی و تنگه‌های بین‌المللی است. نقاط کنترل و گذرگاه‌های بین‌المللی موجب پیوند مراکز مهم اقتصادی و صنعتی همانند آمریکای شمالی، اروپای غربی و آسیای شرقی و جنوب شرق به همدیگر می‌شود. جابجایی حجم بیشتر کالا در دریا و اقیانوس منوط به عبور آسان و امن از نقاط کنترل است. بر اساس آمار اداره اطلاعات انرژی آمریکا، نقاط کنترل قسمت مهمی از امنیت انرژی جهانی هستند. حجم بیشتر نفت و دیگر میعانات از طریق تنگه‌های باریک حمل می‌گردند. در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶، تولید نفت جهانی و سایر میعانات، بترتیب ۹۶/۷ و ۹۷/۲ میلیون بشکه در روز بود. بر اساس برآورد اداره اطلاعات انرژی آمریکا، در سال ۲۰۱۵، ۵۸/۹ میلیون بشکه نفت از طریق دریا و نقاط کنترل جابه‌جا شده است (جدول شماره ۳) (EIA, 2017). بازارهای بین-المللی انرژی به مسیرهای حمل و نقل مطمئن، وابستگی دارد. مسدود کردن نقاط کنترل، حتی بطور موقت، می‌تواند منجر به افزایش قابل توجهی در هزینه‌های انرژی و قیمت انرژی جهانی گردد. نقاط کنترل در مقابل حملات تروریستی و به سرقت رفتن تانکرهای نفتی توسط دزدان دریایی، آسیب‌پذیر هستند. برخورد نفتکش‌ها در مسیرهای دریایی نقاط کنترل، منجر به نشت نفت در محیط دریایی و ناآرامی سیاسی در قالب جنگ و خصومت می‌گردد. هفت مورد از نقاط کنترل در تجارت دریایی نفت از نقشی مهمی برخوردار هستند (نقشه شماره ۱ و ۲) و انسداد عبور نفت از این نقاط، علاوه بر اینکه منجر به افزایش قیمت جهانی نفت می‌شود، باید مسیرهای جانشین با هزاران مایل را پیمود که در این میان تنگه هرمز و تنگه مالاکا اهمیت بیشتری دارند (EIA, 2017). جنگ شش روزه اعراب و اسرائیل در سال ۱۹۶۷ و تصرف شبه جزیره سینا توسط اسرائیل، موجب بسته شدن کانال سوئز تا سال ۱۹۷۵ گردید. این رویداد، حمل و نقل بین‌المللی را بطور معناداری بی‌ثبات کرد و در این دوره توسعه تانکرهای بزرگ برای دور زدن آفریقا مورد توجه قرار گرفت (Rodrigue, 2013: 36). وقفه در خطوط ارتباطی موجب تأخیر در رسیدن مواد صادراتی و خام و افزایش قیمت جهانی اجناس و کالاهای تولید شده می‌گردد.

تبیین نقش عوامل جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها... ۱۴۳

تنگه‌ها در عرصه تجارت دریایی، محدودیت‌هایی دارند و این محدودیت‌ها موجب ایجاد تنش و مناقشه در عرصه بین‌المللی می‌شود (جدول شماره ۴).

جدول شماره ۳: حجم عبور نفت و فرآورده‌های نفتی از طریق نقاط کنترل جهان در طی سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۱۶ (به میلیون بشکه)

تنگه ها	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
هرمز	۱۷	۱۶/۸	۱۶/۶	۱۶/۹	۱۷	۱۸/۵
مالاکا	۱۴/۵	۱۵/۱	۱۵/۴	۱۵/۵	۱۵/۵	۱۶
کانال سوئز	۳/۸	۴/۵	۴/۶	۵/۲	۵/۴	۵/۵
باب المندب	۳/۳	۳/۶	۳/۸	۴/۳	۴/۷	۴/۸
تنگه های دانمارک	۳	۳/۳	۳/۱	۳	۳/۲	۳/۲
تنگه‌های ترکیه	۲/۹	۲/۷	۲/۶	۲/۶	۲/۴	۲/۴
کانال پاناما	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۰/۹	۱	۰/۹
دماغه امید نیک	۴/۷	۵/۴	۵/۱	۴/۹	۵/۱	۵/۸
تجارت دریایی نفت جهانی	۵۵/۵	۵۶/۴	۵۶/۵	۵۶/۴	۵۸/۹	...
عرضه نفت جهانی و سایر میعانات	۸۸/۸	۹۰/۸	۹۱/۳	۹۳/۸	۹۶/۷	۹۷/۲

منبع (EIA, 2017)

جدول شماره ۴: میزان عبور کشتی‌ها و محدودیت در تنگه‌های مهم جهان

ردیف	تنگه	تعداد کشتی‌های عبوری در روز	ظرفیت مازاد	محدودیت	تهدید
۱	هرمز	۵۰	محدود	کریذورهای باریک	مناقشات منطقه‌ای
۲	بسفر و داردانل	۱۳۵	بسیار محدود	عمق محدود و حرکت کاروانی کشتی‌ها	محدودیت‌ها از طرف دولت ترکیه، خطر تصادف کشتی‌ها
۳	باب‌المندب و سوئز	۳۸	بسیار محدود	عمق محدود و اندازه کشتی	تروریسم
۴	جبل الطارق	۴۰۰	محدود	عرض کم	قاجاق مواد مخدر و انسان
۵	مالاکا	۶۰۰	محدود	عمق محدود	تروریسم، دزدی دریایی، خطر تصادف کشتی‌ها
۶	دوور	۴۰۰	محدود	عمق محدود	خطر تصادف کشتی‌ها
۷	تنگه‌های دانمارک	۱۴۰	محدود	عمق محدود و عرض کم	بدون اهمیت
۸	پاناما	۳۵	بسیار محدود	عمق بسیار کم	بدون اهمیت

منبع (Khaniha and Ghorchi, 2009: 240)



نقشه شماره ۱: موقعیت جغرافیایی برخی از نقاط کنترل در دنیا

منبع (EIA, 2012)



نقشه شماره ۲: موقعیت تنگه‌های بین‌المللی و مسیرهای کشتیرانی دریایی

منبع (Rodrigue, 2015)

با توجه به رقابت اقتصادی کشورها و پررنگ شدن تجارت بین‌الملل، امروزه تنگه‌های بین‌المللی، نقاط گره‌گاهی هستند که موجب اتصال بازارهای تولید و مصرف جهانی به همدیگر می‌شوند. هر گونه اختلال در این گره‌گاه‌های ارتباطی بر اقتصاد ملی و جهانی تأثیر قابل ملاحظه‌ای می‌گذارد. وزن ژئوپلیتیک و اهمیت ژئواستراتژیک هر یک از نقاط کنترل، بر اساس میزان عبور انرژی، کالا و نقش آنها در اقتصاد جهانی است. کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی با

توجه به نیاز کشورهای دیگر به امنیت تنگه برای عبور و مرور کالا و سوخت، از جایگاه و منزلت ژئواستراتژیک بالایی برخوردار خواهند بود. نیاز به حفظ امنیت در چنین تنگه‌هایی، بر امنیت کشورهای ساحلی تنگه تأثیری مثبت می‌گذارد. سازه‌های انسانی و بنادر موجود در سواحل چنین تنگه‌هایی نه تنها از توسعه لازم برخوردار خواهند بود، به منزله تکیه‌گاه دفاعی و امنیتی تنگه ایفای نقش می‌کنند. بنادر موجود در تنگه‌های بین‌المللی بخاطر ملاحظات امنیتی تنگه از امنیت بالایی برخوردار خواهند بود و لذا امنیت منطقه‌ای بر توسعه بنادر دریایی تأثیری مهم می‌گذارد. گذشته از تأثیر تنگه‌های بین‌المللی بر توسعه نوار ساحلی کشورهای ساحلی، بقاء و حفظ امنیت داخلی کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی، برای کشورهای قدرتمند منطقه‌ای و جهانی اصلی راهبردی است. هر گونه ناامنی در کشورهای ساحلی تنگه، بر امنیت تنگه تأثیری مستقیم می‌گذارد و هر گونه ناامنی در تنگه بر عبور و مرور کشتی‌ها و ناوگان تجاری تأثیری ناخوشایند می‌گذارد. حفظ ثبات سیاسی در کشورهای ساحلی تنگه‌های بین‌المللی، اصلی مهم در سیاست خارجی کشورهای ثالث است. ثبات سیاسی کشورهای ساحلی تنگه، بر توسعه اقتصادی این کشورها تأثیر می‌گذارد. تشویق به سرمایه‌گذاری خارجی در کشورهای ساحلی تنگه بین‌المللی، در حفظ امنیت و توسعه کشور ساحلی تأثیری مضاعف می‌گذارد. مسدود کردن نقاط کنترل در موارد نادر صورت می‌گیرد که در آن یکی از کشورها مانع استفاده و دسترسی دیگر طرف‌ها به نقاط کنترل می‌گردد (برای مثال تنگه جبل الطارق و کانال سوئز در جنگ جهانی دوم) (Rodrigue, 2013: 32).

تنگه هرمز و تنگه مالاکا بیشتر حجم عبور نفت و میعانات دیگر را به خود اختصاص دادند. این دو تنگه به منزله شریان ارتباطی مکان‌های تولیدکننده (خاورمیانه و آفریقا) و مکان‌های مصرف‌کننده انرژی (شرق و جنوب شرق آسیا، اقیانوسیه، اروپا و ایالات متحده) عمل می‌نمایند (جدول شماره ۳). قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی بخاطر ملاحظات اقتصادی و ژئواستراتژیک، همواره خود را بر حفظ امنیت این گذرگاه‌ها متعهد می‌نمایند. حضور نظامی در منطقه، برپایی پایگاه‌های نظامی و انعقاد پیمان‌های نظامی با کشورهای ساحلی تنگه از جمله تاکتیک‌های اعمالی قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی برای حفظ امنیت منطقه‌ای است. یکی از دلایل حمایت قدرت‌های



منطقه‌ای (ایران) و جهانی (ایالات متحده) از دولت عمان در برابر شورشیان ظفار در سال ۱۹۷۴، برای تأمین امنیت منطقه‌ای، حفظ امنیت تنگه هرمز، امکان تولید و صدور مطمئن نفت بود. کشورهای ساحلی تنگه هرمز و مالاکا یعنی عمان، اندونزی، مالزی، سنگاپور و حتی تایلند بیشتر تعامل سیاسی، اقتصادی و امنیتی را با کشورهای قدرتمند منطقه‌ای و جهانی دارند.

فارغ از استفاده تنگه‌ها برای کشتیرانی بین‌المللی و اهمیت اقتصادی آنها که در بالا مورد بحث قرار گرفت، آنچه به تنگه‌ها و نقاط کنترل ماهیت بین‌المللی می‌بخشد، وضعیت جغرافیایی و حقوقی آب‌های تنگه در کنار مؤلفه‌های کارکردی (استفاده تنگه‌ها برای کشتیرانی بین‌المللی) است. لویز مارتین<sup>۱</sup>، معتقد است که تنگه بین‌المللی، باریکه‌ای از آب است که دو دریای مجاور را بصورت طبیعی به هم پیوند داده و دو خشکی را از هم جدا می‌نماید<sup>۲</sup> (وضعیت جغرافیایی). جدایی طبیعی دو خشکی، دو منطقه آبی دریای آزاد را با سایر دریاهای آزاد و یا آب‌های منطقه انحصاری - اقتصادی مرتبط می‌کند و یا اینکه دریای آزاد و آب‌های منطقه انحصاری - اقتصادی را به دریای سرزمینی متصل می‌کند.

فاصله دو خشکی مقابل در باریک‌ترین قسمت - از خط مبدأ - نباید بیش از ۲۴ مایل دریایی باشد (وضعیت حقوقی). در عین حال، این تنگه برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد (وضعیت کارکردی) (López Martín, 2010: 41- 64). با اعمال محدوده دریای سرزمینی از ۳ مایل به ۱۲ مایل در کنوانسیون ۱۹۸۲، بیش از ۱۰۰ تنگه در محدوده دریای سرزمینی کشورهای مقابل قرار گرفته‌اند. تنگه‌هایی که بیش از ۲۴ مایل پهنا از خط مبدأ ترسیم دو طرف ساحل دارند (در باریک‌ترین قسمت)، ممکن است تنگه بین‌المللی از حیث جغرافیایی باشند، اما تنگه بین‌المللی حقوقی نیستند (Kraska and Pedrozo, 2013: 219- 224). عبور

### 1. Ana G. Lo'pez Marti'n

۲. (۱) ارتباط طبیعی دو بدنه آبی، (۲) جدایی طبیعی دو خشکی، (۳) شرایط فیزیکی تنگه از لحاظ عمق و پهنای کم و (۴) انقباض آب دریا در محدوده تنگه، چهار خصوصیت جغرافیایی است که در تعریف تنگه‌های بین‌المللی، باید لحاظ گردد (López Martín, 2010: 45- 49). این شرایط جغرافیایی، چهارچوبی هستند که بر اساس آن وضعیت حقوقی تنگه تعیین می‌گردد.

ترانزیت، آزادی عمل کشور ساحلی را برای اعمال کنترل بر ناوگان‌های تجاری و نظامی در مقایسه با عبور بی‌ضرر<sup>۱</sup> محدود کرده است. بیشتر تنگه‌هایی که در اقتصاد جهانی، ژئوپلیتیک انرژی و حمل و نقل دریایی نقشی کلیدی ایفاء می‌کنند، جزء تنگه‌های بین‌المللی هستند (همانند تنگه هرمز) و در صورت احراز شرایط جغرافیایی و حقوقی، عبور ترانزیت در آنها اعمال می‌گردد. برخی کشورهای ساحلی با ۲۴ مایل پهنای دریای سرزمینی در مجاورت تنگه، ادعای دریای سرزمینی کمتر از ۱۲ مایل دریایی را در محدوده تنگه دارند. ادعای دریای سرزمینی کمتر از ۱۲ مایل دریایی از سوی کشورهای ساحلی تنگه، در صورتی که مسیر قابل قبولی را در میانه تنگه برای کشتیرانی و پرواز باقی گذارد، منجر به کاربرد دو نظام حقوقی عبور آزاد در میانه تنگه و عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی کشور ساحلی تنگه می‌گردد. دانمارک، سوئد، ژاپن و کره جنوبی از جمله کشورهایی هستند که با به کار بردن پهنای کمتر از ۱۲ مایل دریایی برای دریای سرزمینی مجاور تنگه، منجر به ایجاد دریای آزاد (یا منطقه انحصاری - اقتصادی) در تنگه‌ها گردیدند. بدین ترتیب ضمن آنکه کشتیرانی آزاد را در تنگه‌های مزبور به رسمیت شناخته‌اند، عبور از دریای سرزمینی خود در تنگه‌های مزبور را تابع عبور بی‌ضرر نموده‌اند. تنگه سویا<sup>۲</sup>، تنگه تسوگارو<sup>۳</sup>، تنگه اسومی<sup>۴</sup> (در ژاپن) و گذرگاه‌های شرقی و غربی تنگه تسوشیما<sup>۵</sup> (بین ژاپن و کره جنوبی)، تنگه‌هایی هستند که ژاپن و کره جنوبی، پهنای ۳ مایل دریایی را برای دریای سرزمینی خود به رسمیت شناخته‌اند (Talaie, 2002: 36-38).

با توجه به توضیحات فوق، تنگه‌ها و معابر بین‌المللی در اقتصاد جهانی، استراتژی نظامی و دریایی کشورها، ارتباطات بین‌المللی و حقوق بین‌الملل دریاها از اهمیت خاصی برخوردار هستند.

1. Innocent Passage
2. Soya Strait
3. Tsugaru Strait
4. Osumi Strait
5. Tsushima Strait

#### ۴-۶. قلمروها (مناطق) دریایی کشور

طی کنوانسیون ۱۹۸۲ مانتی گوبی، با عنوان کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها، شالوده صلاحیت و حاکمیت کشورها بر مناطق دریایی تحت قواعد عرفی و قراردادی به رسمیت شناخته شده است. این قوانین برای کشورهای هم‌مرز با آب‌های آزاد کاربرد دارد و دریاچه‌های داخلی قاره‌ها در زمره قوانین این کنوانسیون جای نمی‌گیرد. کشورهای ساحلی بر اساس مقررات بین‌المللی جدید که حاصل کنوانسیون ۱۹۸۲ است، تملک مناطق دریایی را عهده‌دار شده‌اند که این مناطق و یا قلمروهای دریایی از لحاظ ساختاری و کارکردی تا حدودی همپوشانی داشته و در عین حال متفاوت از هم هستند. به غیر از آب‌های داخلی که در حاکمیت مطلق کشور ساحلی قرار دارد و آب‌های آزاد که بیرون از حاکمیت و صلاحیت دولت‌های ساحلی است؛ کشورهای ساحلی دارای چهار منطقه دریایی هستند که صلاحیت حقوقی برای بهره‌برداری و اکتشاف از منابع و تنظیم فعالیت‌های کشورهای ثالث را دارند. کشورهای ثالث در فعالیت‌های مربوط به تحقیقات علمی، شیلات، ناوبری و ... از صلاحیت لازم مطابق با مقررات کنوانسیون برخوردار هستند. دریای سرزمینی<sup>۱</sup>، منطقه نظارت<sup>۲</sup>، منطقه انحصاری - اقتصادی<sup>۳</sup> و فلات قاره<sup>۴</sup> چهار محدوده کشور ساحلی در عرصه دریایی است که مهمترین آنها از لحاظ وسعت و کارکرد، منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره است.

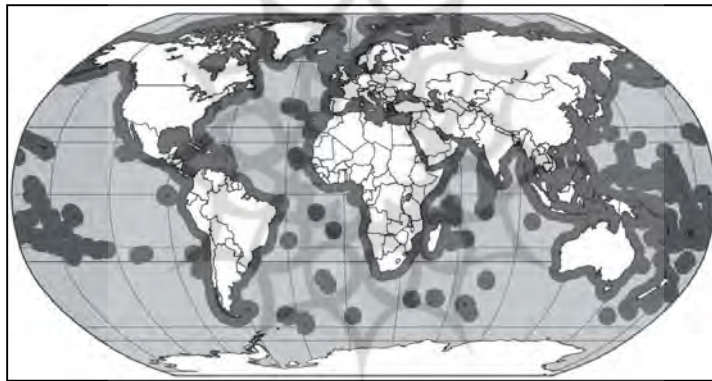
کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به دلیل تعریض وسعت منطقه دریای سرزمین (۱۲ مایل دریایی)، منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره (۲۰۰ مایل دریایی) (UNCLS, 1982)، این فرصت را برای کشورهای دریایی فراهم کرده است که از مزیت‌ها، حقوق و امتیازهای مصرح در این مناطق دریایی استفاده نمایند. با تدوین قواعد بین‌المللی، کشورهای کوچک دریایی به اندازه چندین برابر وسعت سرزمینی خود مالک مناطق دریایی شده‌اند. رسمیت یافتن منطقه انحصاری - اقتصادی در سطح و عمق آب و منطقه فلات قاره در بستر و زیر بستر دریا، موجب

- 
1. Territorial Sea
  2. Contiguous Zone
  3. Exclusive Economic Zone (EEZ)
  4. Continental Shelf

قلمروسازی کشورها در عرصه دریایی گردید. علاوه بر اینکه این مناطق دریایی، منبع بالقوه قدرت و توسعه برای کشورها هستند، در عین حال منشاء تنش و تهدید در عرصه بین‌المللی هستند. وسعت منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره در حد معمول خود تا ۲۰۰ مایل دریایی در سطح، بستر و زیر بستر دریا امتداد دارد. البته فواصل یاد شده بنا به موقعیت جغرافیایی کشورها، متغیر است.

مناطق فلات قاره بیشتر از ۱۰ درصد سطح کره زمین را دربر می‌گیرد (Kelletat, 1999: 212). برقراری محدوده ۲۰۰ مایلی برای منطقه انحصاری - اقتصادی موجب گردید که حدود ۳۶ درصد از کل مساحت دریاها به صورت منطقه انحصاری - اقتصادی درآید (نقشه شماره ۴) (Kraska, 2011:4; Pirtle, 2000). این محدوده مزایای خاص اقتصادی، امنیتی و ارتباطی دارد. منطقه انحصاری - اقتصادی، منطقه‌ای وسیعی را دربر می‌گیرد که از حیث امنیتی و تحرک نظامی برای کشورهای ساحلی اهمیت خاصی دارد. با توجه به فعالیت‌های گسترده‌ای که در داخل محدوده دویست مایلی ساحل صورت می‌گیرد (اعم از فعالیت‌های نظامی، امنیتی، ارتباطی، اقتصادی و...)، نظام حقوقی منطقه انحصاری - اقتصادی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها منعکس شده است، دارای اهمیت بسزایی است. کشورهای ثالث در استفاده از نیروی نظامی (جایجایی نیرو و ادوات، مانور نظامی و...) در محدوده دریای سرزمینی و منطقه انحصاری - اقتصادی کشور ساحلی، محدودیت قانونی دارند. کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها و سایر قوانین بین‌المللی، چهارچوب فعالیت‌های غیرنظامی کشورها در مناطق دریایی را مشخص کرده است، لکن اختلاف نظر در رفتار کشورها در زمینه فعالیت‌های نظامی و مسائل امنیتی همچنان وجود است. مهمترین کارکرد مناطق دریایی برای کشورهای ساحلی، تأمین امنیت ساحلی است که از پشتوانه حقوقی و اجرایی برخوردار است. مناطق دریایی این امکان را برای کشورهای ساحلی فراهم نموده است که به شکل قانونی و بدون دخالت کشورهای ثالث، در مناطق دریایی خود بویژه منطقه انحصاری - اقتصادی، مانور نظامی و آزمایش تسلیحات داشته باشند و یا اینکه با احداث تأسیسات نظامی و جزایر مصنوعی، فعالیت‌های نظامی و رفت و آمد سایر نیروها را کنترل نمایند. در مورد فعالیت‌ها و تمرینات نظامی در منطقه انحصاری - اقتصادی تصریحی در

کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها (۱۹۸۲) نشده است (Churchill and Lowe, 2008: 238)؛ لذا بین کشورهای ساحلی و کشورهای ثالث در رابطه با استفاده نظامی از منطقه انحصاری اقتصادی اختلاف دیدگاه وجود دارد (Valencia and Garmendia, 2003). برخی از کشورهای ساحلی استدلال می‌کنند که بخاطر حفاظت از منابع ساحلی، محیط زیست دریایی و جمعیت ساحلی نیاز است که قوانینی بر فعالیتهای نظامی کشورهای ثالث در منطقه انحصاری اقتصادی اعمال گردد؛ همچنین این کشورهای ساحلی مدعی هستند که تحقیقات علمی دریایی در این قسمت از دریا باید با رضایت دولت ساحلی انجام گیرد. محدودیت در انجام فعالیت نظامی کشور ثالث به دلیل ماهیت سیاسی منطقه، حفظ صلح و امنیت دولت ساحلی، ماهیت اقتصادی منطقه و حفظ منابع دولت ساحلی، لازم است (Hayashi, 2005; Van Dyke, 2004).



نقشه شماره ۴: محدوده منطقه انحصاری - اقتصادی کشورها در دنیا

منبع (Kraska, 2011:5)

## ۵. تحلیل و نتیجه‌گیری

موقعیت دریایی گزینه‌های انتخابی متعدد برای کشورها در تمامی ابعاد اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی قائل است؛ گزینه‌هایی که کشورهای قاره‌ای و محصور در خشکی فاقد آن هستند. توان نظامی کشورها از این موقعیت دریایی تأثیر می‌پذیرد. کشورهای قاره‌ای که قدرت نظامی در سطح جهانی و قاره‌ای بوده‌اند، عمدتاً موقعیت ساحلی و دریایی داشته‌اند؛ قدرت‌های نظامی قاره‌ای و خشکی جدا از آنکه تعدادشان محدود بود، توان نظامی‌شان زودگذر بود. کشورهای قاره‌ای که جزء قدرت‌های دریایی سنتی و جدید هستند، بخاطر ویژگی محیط‌های دریایی، عملکرد کروی دارند. این

کشورها همواره رویکرد تجارت دریایی داشته‌اند و از سیاست‌های باز در عرصه اقتصادی حمایت و پشتیبانی می‌کردند. توان نظامی این کشورها به دلیل رویکرد دریایی آنان، ماهیت دریایی داشت. حضور گسترده این کشورها در دریا در قالب اقتصادی، نظامی، دیپلماسی، سیاسی، حقوقی و ... در مجموع توان و قدرت دریایی این کشورها را مشخص می‌کند. متغیرها و عناصر زیادی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند. عوامل انسانی، جغرافیایی - سرزمینی، تکنولوژی، اقتصادی، سیاسی و ... قدرت دریایی کشورها را شکل می‌دهد. این عوامل در تعامل با یکدیگر عمل می‌کنند. عوامل جغرافیایی و سرزمینی بدون داشتن نیروی انسانی متخصص و یا رهبری دوران‌دیش، متغیری بی‌ارزش خواهد بود. بهره‌مندی کشور از تمامی مؤلفه‌های انسانی، تکنولوژی، اراده سیاسی و اقتصادی، بدون آنکه واجد شرایط و پتانسیل‌های زیربنایی جغرافیایی و سرزمینی باشد، عملکردی ضعیف در گسترش قدرت دریایی خواهد داشت. مقاله حاضر با توجه به اهمیت زیربنایی عامل جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها، نقش هر یک از عناصر محیط جغرافیایی و سرزمینی را تبیین کرد. دسترس دریایی؛ خصوصیات و ماهیت منطقه ساحلی؛ گستره سرزمینی کشور دریایی؛ مناطق دریایی؛ تماس با شبکه‌های ارتباطی دریایی (تنگه‌ها، کانال و...) و جزایر (مسکونی و غیرمسکونی) عناصر محیط جغرافیایی و سرزمینی هستند که نقش هر کدام در قدرت دریایی مورد بحث و مذاقه قرار گرفت. نقش تمامی عناصر محیط جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها به عناصر دسترس دریایی و ماهیت منطقه ساحلی وابسته هستند. به عبارت دیگر، عناصر دسترس دریایی و ماهیت منطقه ساحلی جدا از اینکه بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند، در عین حال بر کارکرد بقیه عناصر تأثیر می‌گذارد. دسترسی به دریا و داشتن مرزهای ساحلی طولانی، بر تفکر و اندیشه رهبران سیاسی و حتی نوع نظام سیاسی کشورها تأثیر می‌گذارد. دسترسی به دریا بر اندیشه رهبران سیاسی به منظور فعالیت دریایی، تجارت دریایی و یا حضور در پهنه دریاها و اقیانوس‌ها تأثیر می‌گذارد، بنابراین تلاش بیشتری برای توسعه منطقه ساحلی در چهارچوب: صنعت‌گرایی، تأسیس و گسترش شهرهای ساحلی، ایجاد مناطق آزاد تجاری - صنعتی، تمرکز نهادهای مالی و گسترش مراکز تفریحی - گردشگری در مناطق ساحلی می‌نمایند. کشورهایی که خطوط ساحلی طولانی دارند از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار خواهند بود. برخورداری از خطوط مبدأ طویل و مناطق دریایی عریض، منابع دریایی (نفت و گاز فلات قاره و شیلات و...)، ارتباط اقتصادی بیشتر با کشورهای دیگر، باز بودن تجارت بین‌المللی و

مزایای ژئواستراتژیک و نظامی دریا از جمله ظرفیت‌هایی هستند که کشورهای دریایی از آن بهره خواهند برد. با این توضیحات، نیاز کشور دریایی به تجارت و اقتصاد دریایی و حفظ امنیت خطوط مواصلاتی، شکل‌گیری قدرت دریایی و برپایی ناوگان نظامی را در دوره جنگ و صلح توجیه می‌کند.

#### ۶. قدرتانی

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 تاکید بر ایران)» است. بدینوسیله از حمایت‌های صندوق حمایت از پژوهشگران و فن‌آوران تشکر و قدر دانی به عمل می‌آید.

#### References

1. Azgandi, A. Roshandel, J. (1995). Current Military and Strategic Issues [In Persian]. Tehran, SAMT Publication.
2. Churchill, R. R. Lowe, A. V. The Law of the Sea. Translated [In Persian], Aghai, B. (2008), Tehran, Ganj-e-Danesh Publication.
3. Collins J. M. (1998). Military Geography. Translated [In Persian], Heydari, A. Yekanifard, A. R. Soleimani Moghadam, P. Tagha, A. R. (2004). Tehran, Islamic Revolutionary Guard Corps publishing house, AJA University of Command and Staff, Islamic Revolutionary Guard Corps Publications.
4. Corbett, J. S. (1911). Some Principles of Maritime Strategy. London, Longman- Green and Co.
5. Derruau. M. Human Geography. Translated [In Persian], Sahami, S. (1992). Tehran, Rayzan publication.
6. Dikshit, R. D. (1995). Political Geography: The Discipline and Its Dimensions (second edition). New Delhi, Tata McGraw-Hill Publication.
7. Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations "United Nations Convention on the Law of the Sea" (UNCLOS) (1982). Retrieved from [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (Last access: 08/10/2013).
8. Donaldson, R. H. Noguee, J. S. (2009). The Foreign Policy of Russia: Changing Systems, Enduring Interests. New York, Sharpe, M. E. Inc.

9. Dougherty, J. E. Pfaltzgraff, R. L. Contending Theories of International Relations: A Comprehensive Survey. Translated [**In Persian**], Bozorgi, V. Tayyeb, A. (2014). Tehran, Ghoomes Publishing Company Ltd.
10. Ezzati, E. (1989). Military geography of Iran [**In Persian**]. Tehran, Amir Kabir Publications.
11. Falk, K. L. (2000). Why Nations Put to Sea: Technology and the Changing Character of Sea Power in the Twenty-First Century (Studies on Industrial Productivity). London and New York, Routledge Publication.
12. Ghavam, A. (2010). Principles of Foreign Policy and International Politics [**In Persian**], SAMT Publication.
13. Gilpin, R. (1981). War and Change in World Politics. New York, Cambridge University Press.
14. Glassner, M. I. Fahrer, C. (2004). Political Geography (Third Edition). New York, John Wiley & Sons Publication.
15. 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, London and New York, Routledge Publication.
16. Hayashi, M. (2005). Military and intelligence gathering activities in the EEZ: definition of key terms. Marine Policy, Vol 29, No 2, pp 123-137.
17. Hoffmann, J. Kumar, Sh. (2010). Globalization- The Maritime Nexus, In Costas Th. Grammenos (Ed.). The Handbook of Maritime Economics and Business (The Grammenos Library), (pp 35-65). London, Routledge publication.
18. International Maritime Organization (IMO). (2006). International Shipping and World Trade Facts and figures, Retrieved from <http://treeofideas.files.wordpress.com/2010/01/books-international-shipping-and-world-trade-facts-and-figures.pdf> (Last access: 5/23/2014).
19. International Maritime Organization (IMO). (2012). International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, Maritime Knowledge Centre, Retrieved from <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf> (Last access 5/23/2014).
20. Kamenskii, A. B. (1997). The Russian Empire in the Eighteenth Century: Searching for a Place in the World. Translated and Edited by: Griffiths, D. New York, Sharpe, M. E. Inc.
21. Kelletat, D. Physische Geographie der Meere und kusten. Translated [**In Persian**], Servati, M. R. (1999). Tehran, SAMT Publication.



22. Khaniha, N. Ghorchi, M. (2009). Globalization, the post-Fordism economy and international straits **[In Persian]**. Quarterly Foreign Relations, Year 1, Issue 1, pp. 227-256.
23. Kraska, J. (2011). Maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics. New York, Oxford University Press.
24. Kraska, J. Pedrozo. R. (2013). International Maritime Security Law. Leiden and Boston, Martinus Nijhoff Publishers.
25. López Martín, A. G. (2010). International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage, New York, Springer Publication.
26. Mahan, A. T. (1889). The Influence of Sea Power upon History 1660-1783. Boston, Dover Publications.
27. McComas, L. A. (1988). Some Principles of Maritime Strategy (Classics of Sea Power Series). Maryland, Naval Institute Press.
28. Modelski, G. (1978). The Long Cycle of Global Politics and the nation-State. Comparative Studies in Society and History. Vol 20, No 2, pp. 214-235, DOI: 10.1017/S0010417500008914
29. Modelski, G. (2000). The Long Cycle of Global Politics and the nation-State. In Linklater, A. (Eds.). International Relations: Critical Concepts in Political Science (Vol 3, pp 1340-1360), Routledge Press.
30. Modelski, G. Thompson, W. R. (1996). Leading Sectors and World Powers: The Coevolution of Global Economics and Politics (Studies in International Relations). Columbia, University of South Carolina Press.
31. Pirtle, C. E. (2000). Military Uses of Ocean Space and the Law of the Sea in the New Millennium. Ocean Development & International Law, Vol 31, No 1-2, pp 7- 45, DOI: 10.1080/009083200276058
32. Rodrigue, J. P. (2013). The Geography of Transport Systems. (Third Edition). London and New York, Routledge Publication.
33. Rodrigue, J. P. (2015). The Geography of Transport Systems. Retrieved from [http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map\\_Maritime%20Circulation.pdf](http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map_Maritime%20Circulation.pdf) (Last access: 2/5/2015).
34. 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.
35. Sanjabi, A. (2001). Strategy & military power (Current military and strategic issues) **[In Persian]**. Tehran, Pazhang Publishing Company Ltd.
36. Special Report of the Payam-e-darya Monthly (2004). Strategic Straits of the World **[In Persian]**. Payam-e-darya Monthly, No.127, pp. 4-13.
37. Spykman, N. J. (1938). Geography and Foreign Policy II. The American Political Science Review, Vol 32, No 2, pp 213-236, DOI: 10.2307/1948667

38. Talaie, F (2002), Applied International Law **[In Persian]**. Tehran, Majd Publication.
39. The World Factbook -CIA, (2014). Retrieved from <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (Last access: 7/7/2014).
40. Till, G. (1984). Maritime Strategy and the Nuclear Age (second edition). London and Basingstoke, Palgrave Macmillan Publication.
41. Till, G. (2004). Seapower: A Guide for the Twenty-first Century. London, FRANK CASS Publishers.
42. Till, G. (2005). Seapower: A Guide for the Twenty-first Century. Taylor & Francis e-Library.
43. Till, G. (2009). Seapower: A Guide for the Twenty-first Century (second edition). London and New York, Routledge Publication.
44. U.S. Energy Information Administration (EIA). (2012). World Oil Transit Chokepoints (Last Updated: August 22, 2012). Retrieved from <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3> (Last access: 17/3/2014).
45. U.S. Energy Information Administration (EIA). (2017). World Oil Transit Chokepoints (Last Updated: July 25, 2017). Retrieved from <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> (Last access: 29/05/2019).
46. Valencia, M. J. Garmendia, J. M. Ship & Ocean Foundation (SOF) and the East-West Center (EWC). (2003). the Regime of the Exclusive Economic Zone: Issues and Responses A Report of the Tokyo Meeting. Honolulu: East-West Center.
47. Van Dyke, J. M. (2004). Military ships and planes operating in the exclusive economic zone of another country. Maritime Policy, Vol 28, No 1, pp 29-39, Doi: 10.1016/j.marpol.2003.10.009
48. Weigert, H. W. Brodie, H. Donerty, E. W. Fernstrom, J. R. Fischer, E. and Kirk, D. (1956). Principles of Political Geography. New York, Appleton- Century-Crofts Inc.
49. Widen, J. J. (2012). Theorist of Maritime Strategy: Sir Julian Corbett and His Contribution to Military and Naval Thought (Corbett Centre for Maritime Policy Studies). Farnham and Burlington, Ashgate Publication Co.
50. Woolley, P. J. (2005). Geography and Japan's Strategic Choices: From Seclusion to Internationalization. Washington D.C, Potomac Books Inc.