

لازمه توجه به جغرافیای سیاسی دریاها در سند الگوی پیشرفت

وحید باشی املشی

کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی

یوسف زین العابدین عموقین

استاد گروه جغرافیای سیاسی دانشگاه آزاد رشت

چکیده

جغرافیای سیاسی دریاها موضوع جدیدی در جغرافیای سیاسی است. دریاها نقش‌های سیاسی یافته‌اند و در سیاست دولت‌ها و حکومت‌ها و مسائل بین‌المللی وارد شده‌اند. از نیمه دوم قرن بیستم کشمکش‌ها بر سر دریاها بیشتر شده است. جغرافیای سیاسی دریاها شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است که رفتار و حدود حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی و همچنین نقش عوامل و عناصر دریایی در سیاست دولت‌ها و روابط بین‌الملل را مورد مطالعه قرار می‌دهد. هدف از پژوهش حاضر تحلیل توانمندی‌های جغرافیای سیاسی قلمرو دریایی جمهوری اسلامی ایران است. طبق بررسی‌های به عمل آمده نقش پراکندگی و وسعت جزایر و همچنین نقش ژئوپلیتیک انرژی در مسائل دریایی سنجیده شده است. روش تحقیق جهت تبیین وضع موجود و یافتن پاسخی به سوالات تحقیق، روش توصیفی - تحلیلی است که در یک کلیت منطقی در قالب فرایند علمی تحقیق صورت می‌پذیرد. روش گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و اسنادی است؛ نتایج تحقیق حاکی از آن است که منطقه خلیج فارس و جزایر استراتژیک آن در ابعاد اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی، ارتباطی و نظامی نقش بسیار مهمی را در سرنوشت سیاسی، نظامی (افندی و پدافندی) کشورهای ساحلی دارند.

واژگان کلیدی: جغرافیای سیاسی، ژئوپلیتیک انرژی، جزایر، موقعیت نظامی، دریا، خلیج فارس، دریای خزر

بیان مسئله

جغرافیای سیاسی دریاها موضوع جدیدی در جغرافیای سیاسی است. دریاها نقش‌های سیاسی یافته‌اند و در سیاست دولت‌ها و حکومت‌ها و مسائل بین‌المللی وارد شده‌اند. از نیمه دوم قرن بیستم کشمکش‌ها بر سر دریاها بیشتر شده است. جغرافیای سیاسی دریاها شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است که رفتار و حدود حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی و همچنین نقش عوامل و عناصر دریایی در سیاست دولت‌ها و روابط بین‌الملل را مورد مطالعه قرار می‌دهد (حافظ نیا، ۱۳۸۳: ۱۳۷). جغرافیای سیاسی دریاها، بخش مهمی از جغرافیای سیاسی را شامل می‌شود که درباره منازعه و کشمکش بر سر حاکمیت و مالکیت قلمروهای دریایی است. زمانی که این منازعه در مرزهای بین‌المللی قرار می‌گیرد، بحث ژئوپلیتیک دریاها مطرح است و پس از تفاهم میان دولت‌ها بر سر مرز که تثبیت مرز را در پی دارد، مطالعه در قالب جغرافیای سیاسی دریا صورت می‌گیرد (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۴: ۹). جغرافیای سیاسی دریاها، تأثیرات متقابل جغرافیا و چگونگی تدوین حقوق بین‌الملل دریاها و نقش فرایند‌های سیاسی و اقتصادی در شکل‌گیری قلمروهای دریایی را شامل می‌گردد (میر حیدر، ۱۳۸۴: ۶۵).

دریا همواره به واسطه منابع و فوایدش از اهمیت بالایی برخوردار بوده است و البته با شناخت بیشتر نسبت به آن و پیشرفت تکنولوژی که بهره‌برداری از منابع کف و بستر دریا را فراهم ساخته اهمیتش نیز بیشتر گشته است. دریا دارای اهمیت نظامی، ژئوپلیتیکی و استراتژیکی نیز می‌باشد. ماهان در نظریه ژئوپلیتیکی خود دریا و نیروی دریایی قوی را منبع قدرت معرفی می‌کند. برخی کشورها به علت واقع شدن در کنار بیش از یک نیروی دریایی عمده از موقعیت ژئوپلیتیک برخوردارند (Drysedale and Blake, 1994: 147). امروزه نیز ارزیابان قدرت ملی در کشورها، دسترسی به دریا را در زمره

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

منابع قدرت کشورها به حساب می‌آوردند (راستی و اشرفی، ۱۳۹۵: ۱۱۴). در ایران نیز دریاها و مرزهای دریایی از اهمیت و جایگاه والایی برخوردار است به گونه‌ای که به نظر بررسی سایکس ایرانیان به واسطه‌ی سدهای سلسله جبال از دریا محروم شده‌اند و همیشه از خود نوعی ناسازگاری و عدم تمایل نسبت به دریا نشان می‌دهند، اما به همان اندازه در مقاطع مختلف تاریخ، ایرانیان میل به ادعای حاکمیت و سرکردگی بر دریاها و مجاور خود را نیز داشته‌اند، این مسائل به دلایلی چون دسترسی و امکاناتی که در این دریاها وجود دارد (زین‌العابدین، ۱۳۹۴: ۲۳۵). ایران در مرکز بیضی انرژی جهان قرار دارد و وجود منابع متعدد، بسیاری از کشورها را متوجه ایران می‌کند. در شمال و جنوب ۳۰۰۰ کیلومتر مرز دریایی و ۵۰۰۰ کیلومتر ساحل در اختیار ایران است و ساحل مکران مهم‌ترین ساحل کشور که مستقیم به آب‌های جهان وصل می‌کند در این حوزه است. دسترسی به دریا در شمال و جنوب از نکات مهمی است که باید مورد توجه قرار گیرد چرا که بیشتر منافع کشور در دریا بحث تجارت است. چیزی حدود ۹۰ درصد از صادرات و واردات از طریق دریا انجام می‌شود، همچنین در بحث انرژی و مواد غذایی موجود در دریا، یکی دیگر از موضوعات مهم مورد بررسی در دریاها است، بحث گردشگری، فناوری، عمق دادن به دفاع و غیره از منافع کشورهای برخوردار از دریا نیز از دیگر موارد مورد اهمیت توجه به دریاها است. در تمام نظریه‌های ژئوپولیتکی دنیا، جایگاه ایران در بحث دریا در جایگاه نخست قرار دارد و مورد توجه کسانی است که می‌خواهند منافع نامشروعی در کشور داشته باشند (سیاری، ۱۳۹۵).

مرزهای جنوبی در دریای آزاد واقع است و مرزهای شمالی در یک دریاچه. دریاها و آزاد در جنوب را خلیج فارس و بخشی از دریای عمان و مرزهای شمالی را دریاچه خزر شامل می‌گردد. در جنوب خلیج فارس (شاخاب فارس یا دریای پارس)، آبراهی است که در امتداد دریای عمان و در میان ایران و شبه جزیره عربستان قرار دارد. و پس از خلیج مکزیک و خلیج هادسون سومین خلیج بزرگ جهان بشمار می‌آید. خلیج فارس از شرق از طریق تنگه هرمز و دریای عمان به اقیانوس هند و دریای عرب راه دارد، و از غرب به دلتای رودخانه اروندرود، که حاصل پیوند دو رودخانه دجله و فرات و پیوستن رود کارون به آن است، ختم می‌شود. از اهمیت این دریا می‌توان به واقع شدن در محور ارتباط بین اروپا، آفریقا، آسیای جنوبی و جنوب شرقی دانست. از نظر راهبردی در منطقه خاورمیانه، به عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین مرکز ارتباطی بین این سه قاره است و بخشی از یک سیستم ارتباطی شامل اقیانوس اطلس، دریای مدیترانه، دریای سرخ و اقیانوس هند می‌باشد. به همین دلیل از دیرباز مورد توجه قدرت‌های جهانی و هم چنین بازرگانان و تجار دنیا بوده است. هم چنین این منطقه منبع مهم انرژی جهان می‌باشد. در مجموع خلیج فارس از نظر جغرافیای سیاسی، استراتژیک، انرژی و تاریخ و تمدن یک پهنه آبی مهم و حساس در دنیا محسوب می‌شود. از طرفی بزرگترین عامل اهمیت خلیج فارس وجود معادن سرشار نفت و گاز در کف بستر و سواحل آن است به طوری که این منطقه را «مخزن نفت جهان» نام نهاده‌اند. خلیج فارس مسیر انتقال نفت کشورهای ایران، عراق، کویت، عربستان و امارات متحده عربی است، و به همین سبب، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید. در حدود ۳۰ درصد نفت جهان از منطقه خلیج فارس تأمین می‌شود. از منظر نظامی، وجود پایگاه‌های نظامی متعدد اعم از دریایی، هوایی و زمینی در منطقه خلیج فارس که به طور عمده متعلق به کشورهای آمریکا و انگلستان هستند و هم چنین حضور ناوهای جنگی کشورهای غربی به ویژه آمریکا در آب‌های خلیج فارس، اهمیت نظامی و راهبردی خلیج فارس را نمایان می‌سازد. جنگ نفت‌کش‌ها که در جریان جنگ ایران و عراق رخ داد یکی از عوامل حضور نظامی کشورهای غربی به ویژه آمریکا در خلیج فارس شد. اهمیت نظامی-راهبردی خلیج فارس به طور ویژه در جریان جنگ ایران و عراق، جنگ خلیج فارس و جنگ عراق آشکار شد. دریای مورد اهمیت دیگر در جنوب دریای عمان است. در جغرافیای امروز به پهنه‌ای آبی گفته می‌شود که خلیج فارس را از طریق خاور تنگه هرمز به دریای عرب یا دریای مکران وصل می‌کند. سواحل خاوری ایران در شمال این دریا و سواحل شمال عمان و بخش کوچکی از امارات در جنوب آن جای دارند. به طور رسمی در سازمان‌های بین‌المللی و زبان‌های دیگر آن را خلیج عمان می‌نامند. اما در جغرافیای اسلامی دریای عمان نام دارد که در قدیم شامل

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

منطقه فعلی دریای عرب نیز می‌شده است و گاهی به آن دریای مکران و دریای اخضر نیز می‌گفته‌اند. بندر راهبردی چابهار که تنها بندر اقیانوسی ایران است نیز در شمال این دریا قرار دارد و نزدیک‌ترین و آسان‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه (که محصور در خشکی اند) به آبهای آزاد است. خورهای دریای عمان کمتر از خورهای خلیج فارس است. قرار است کریدور شمال-جنوب ایجاد و راه آهنی از بندر چابهار تازاهدان و از آنجا به افغانستان و همچنین به راه آهن مشهد بافق وصل شود (کولونیل و ویلسون، ۱۹۹۸: ۲۱۲).

در شمال دریای خزر یا دریاچه خزر مورد اهمیت است. این دریاچه پهنه‌ای آبی است که از جنوب به ایران، از شمال به روسیه، از غرب به روسیه و جمهوری آذربایجان و از شرق به جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان محدود می‌شود. این دریاچه، محیط زیست گرانبهارترین ماهی‌های دنیا است. در بخش جنوبی دریاچه‌ی مازندران و رودخانه‌هایی که به آن می‌ریزند یعنی سواحل مربوط به ایران، ۷۸ گونه و زیرگونه ماهی یافت می‌شود. از مهمترین رودخانه‌هایی که به این دریای می‌ریزد می‌توان از سپید رود و پیلرود (رود بزرگ) و هراز نام برد. دریای مازندران یکی از بوم‌شناختی‌های آبی جهان است که محیطی مناسب برای زندگی و رشد مرغوب‌ترین ماهی‌های خاویاری جهان است. ۹۰ درصد صید ماهیان خاویاری مختص به این دریای است. دریاچه خزر جز دریاچه‌های آب نسبتاً شیرین محسوب می‌شود. دریای خزر دارای ذخایر عظیمی از سوخت‌های هیدروکربنی می‌باشد. کشور جمهوری آذربایجان، عمده برداشت‌کننده منابع انرژی این دریا می‌باشد. در سال ۲۰۱۲، جمهوری آذربایجان روزانه ۸۹۰ هزار بشکه نفت از حوزه جغرافیایی خود در دریای خزر استخراج می‌کرد. رتبه‌های بعدی را ترکمنستان با ۴۶ هزار بشکه، روسیه با ۶ هزار بشکه و قزاقستان با ۳ هزار بشکه نفت، به خود اختصاص می‌دهند. این در حالی است که کشور ایران، در این منطقه هیچگونه برنامه عملی در خصوص برداشت نفت و گاز تدوین نکرده است و تنها به مطالعه و نقشه‌برداری اکتفا کرده است که دلیل آن را می‌توان در اتکای ایران به منابع عظیم و قابل اتکای نفت و گاز موجود در خلیج فارس عنوان کرد. در این پژوهش سعی بر آن شده است تا با شناختی دقیق از توانمندی‌های موجود در حوزه قلمروهای دریایی در جنوب و شمال گامی جهت رسیدن به توسعه پایدار دریامحور فراهم گردد.

پیشینه تحقیق

۱- پیری (۱۳۹۴) در پژوهشی تحت عنوان ژئوپولیتیک خلیج فارس: تهدیدها و فرصت‌های فراروی جمهوری مشاهده شده، حتی کشتی‌هایی که کالایی به ایران می‌آوردند، به صورت خالی یا اسلامی ایران به بررسی تهدیدها و فرصت‌های پیش روی ایران با توجه به موقعیت ژئوپولیتیک خلیج فارس می‌پردازد. چرا که موقعیت حساس و استراتژیک ایران در منطقه خاورمیانه و وجود بحران‌ها و عدم ثبات سیاسی در کشورهای مجاور و وجود چالش‌های سیاسی با همسایگان استراتژیک باعث به وجود آمدن تهدیدهایی برای امنیت جمهوری اسلامی ایران می‌شود. از بزرگ‌ترین تهدیدات فرامنطقه‌ای که حوزه نفوذ آن به این منطقه حساس و استراتژیک وارد شده است. در این پژوهش با بهره‌گیری از اسناد معتبر بر این نتیجه است که منطقه خلیج فارس با پشت سر گذاردن یک صد سال از اهمیت یافتن تاریخی به علت وجود ذخایر گسترده انرژی و هم‌چنین تحولات در نظام‌های سیاسی، اقتصادی و بالطبع امنیتی در منطقه، در کانون توجه بسیاری از قدرتها بوده است. به طوری که می‌توان ادعا کرد که به صورت مهمترین کانون توجه نگرشها و محاسبات استراتژیک درآید و به تعبیر کلاسیک ژئوپولیتیک، هارتلند یا قلب زمین نام گیرد.

۲- ودادی (۱۳۹۳) در مقاله‌ای تحت عنوان شناخت نقش و اثر قوانین حمایتی-فراهمی و فرهنگ از محیط زیست در توسعه پایدار دریایی کشور به بررسی جنبه‌های زیست محیطی در امر توسعه پایدار دریایی پرداخته است و معتقد است که به پشتوانه‌ی وضع قوانین حمایتی-فراهمی می‌توان به خوبی رابطه کنشگران صنعتی-اقتصادی حوزه‌ی دریا و فعالان صنعت کشتیرانی، بندری، دریایی، صنایع دریایی، فراساحل و معدن را با محیط زیست ایجاد نمود.

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

۳- احمدی دهکا (۱۳۹۲) در پژوهشی تحت عنوان تحلیل ژئوپولیتیکی حاکمیت دریایی ج.ا.ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز به بررسی وضعیت مرزهای دریایی مهم در جغرافیای سیاسی پرداخته است. نتایج تحقیق نشان داد که برای بررسی بایستی کنوانسیونهای حقوقی بین الملل را مورد تحلیل محتوا قرار داده و سپس به تحلیل محتوای قوانین داخلی در باب حاکمیت ایران در خلیج فارس پرداخت. سپس به تحلیل و شناخت چالشهای حاکمیتی فراروی ج.ا.ایران پرداخته می شود.

۴- منفرد (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با موضوع نقش راهبرد دریایی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، پس از تشریح موقعیت دریایی جمهوری اسلامی ایران به بررسی نقش راهبرد دریامحور در توسعه قدرت دریایی و تاثیر آن بر سیاستهای کلان کشور پرداخته است.

۵- عریضی و مولایی (۱۳۹۱) در پژوهشی تحت عنوان تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه جانبه سواحل دریای مکران یکی از دلایل توسعه نیافتگی منطقه مورد نظر را، عقب ماندگی های سنواتی و بی توجهی به زیرساختهای فرهنگی و اجتماعی سواحل مکران دانسته است وی تدوین راهبردهای موثر و کارآمد را به عنوان راه حلی برای سطح توسعه نیافتگی پیشنهاد داده است.

۶- آلفرد تایرماهان (۱۸۴۰-۱۹۱۴) فارغ التحصیل آکادمی دریایی آمریکا که (از سال ۱۸۶۶ تا ۱۹۰۶) چهل سال از عمر خود را در نیروی دریایی این کشور گذرانید و با درجه دریاسالاری (آدمیرال) بازنشسته و مسئولیت دانشگاه جنگ نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا را برعهده داشت، بیش از هر فرد دیگری به تئوری قدرت دریایی و استراتژی آن اهمیت داد و در خط مشی نیروی دریایی امریکا تغییرات مهمی ایجاد کرد و بر تفکر دریایی نسه، ایتالیا، روسیه، ژاپن و دیگر کشورهای نسبتاً پر قدرت تأثیر نهاد (عزتی، ۱۳۸۸: ۵۴).

اهمیت دریا و دریانوردی

همانگونه که می دانیم، بیش از ۷۵ درصد سطح کره زمین از آب پوشیده شده و در حال حاضر دریا ارزانترین راه حمل و نقل کالا و مسافر است و صدها هزار فروند کشتی با میلیونها دریا نورد در روی کشتیها فعال اند. و سالانه حدود ده میلیارد تن کالا را با حدود ۶۰۰ میلیون کانتینر را، در سراسر جهان جابجا می کنند و به طور کلی ۹۰ درصد مبادلات کالا در جهان از طریق دریا انجام می شود و سایر شبکه های حمل و نقل از قبیل ریلی، جاده ای و هوایی تنها ده درصد حمل و نقل کالا را بر عهده دارند. با توجه به اهمیت فوق العاده دریا در سرنوشت یک کشور، کشورها را از لحاظ ژئوپلیتیکی به سه نوع، که در مدیریت کشورها تأثیرگذار است، تقسیم بندی کرده اند: ۱- کشورهای برّی. کشورهایی هستند که به دریا دسترسی ندارند مانند کشور افغانستان؛ ۲- کشورهای بحری. کشورهایی که در محاصره کامل دریا و آب قرار دارند مانند کشور ژاپن؛ ۳- کشورهای ساحلی: یک ضلع و بخشی از اراضی آن به دریا متصل می شوند مانند ایران. اگر به کشورهای پیشرفته و قدرتمند فعلی توجه داشته باشیم متوجه می شویم که یکی از عوامل اصلی پیشرفت این کشورها توسعه صنعت دریایی خودشان بوده است. شاید تعبیر مقام معظم رهبری در همین راستا بهترین و گویاترین بیان در ضرورت و اهمیت قدرت و سیادت دریایی باشد که می فرمایند: وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریا می گذارد و حرکت می کند اما نه ما وقتی به دریا رسیدیم، همانجا متوقف شدیم؛ ماندیم تا آنهایی که دریاها را تصرف کردند بیایند و دریای ما را هم تصرف کنند و وارد خشکی ما هم بشوند. دقیقاً زمانی که رویکرد کشورهای توسعه یافته نسبت به دریا آغاز شده و به اصطلاح دریاگرا شده اند و «سرزمین محوری» را کنار زده اند و به عبارتی دیگر «استراتژی بحری» را بر «استراتژی بری» برتری دادند، دوران پیشرفت و برتری در رقابت با سایر کشورها را تجربه کرده اند و دارای قدرت دریایی قوی شده اند. اما جدای از اهمیت تاریخیچه دریانوردی از قرار زیر است (سازمان بنادر دریایی ایران، ۱۳۹۵).

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

ناوبری عبارت است از به کارگیری روشی برای هدایت کشتی یا شناوری از یک نقطه به نقطه دیگر. آشنایی انسان با دریانوردی از زمانی شروع شد که وی دریافت اجسامی می توانند روی آب شناور شوند و در اثر دقت و هوشیاری آموخت که اجسام بزرگ تر مانند تنه درخت نیز در آب شناور شده و انسان می تواند از آن برای مقاصد خود استفاده نماید. بنابراین با استفاده از تنه درخت، از یک طرف رودخانه به طرف دیگر عبور می کرد و از آن برای حمل لوازم مورد نیاز بهره می برد. از زمانی که بشر توانست اجسام شناور روی آب را کنترل نماید و آن را به سمت مشخص و مورد نظر هدایت نماید، دریانوردی نخستین آغاز گردید. اولین دریانوردی، به صورت ساحلی و چشمی انجام می شد، به این طریق که شخص برای هدایت شناور از نقطه ای به نقطه دیگر از علائم مشخص موجود در خشکی به عنوان راهنما برای رسیدن به هدف خاص، استفاده می کرد. احتمالا موقعیت یابی پس از آن به وجود آمد که بشر می توانست با استفاده از آن، موقعیت آینده خود را پیش بینی نماید و بعد انسان ماجراجو، جسورانه از علائم خشکی فاصله می گرفت. به نحوی که هیچ علامتی از خشکی دیده نمی شد. پس از آن دریانوردی به خوبی رواج یافت و انسان با استفاده از اجرام سماوی که با نظم خاصی در حرکت بودند توانست موقعیت خود را شناخته و مسیر بعدی خود را تعیین نماید. در اثر پیشرفت فن آوری و اختراع وسایل جدید و با استفاده از انرژی های مختلف موجود، موقعیت یابی الکترونیکی ابداع شد که به عبارت دیگر شکل تکامل یافته دریانوردی ساحلی است. همانطور که گفتیم انجام صحیح دریانوردی به ویژه به علت نداشتن وسایل ناوبری، یک هنر بود. شاید ۶۰۰۰ سال و بنا به نوشته برخی از نویسندگان ۸۰۰۰ سال قبل، انسان این هنر را به علم نزدیک نمود و در اثر تجربه و پیشرفت، دریانوردی علمی تر گردید و تقریباً می توان گفت دریانوردی، امروزه به صورت کاملاً علمی انجام می شود. تاریخ، تعدادی از دریانوردی های رزمی و حماسه ای را ثبت نموده است. انسان هایی که بر ترس خود غلبه نموده، شجاعانه دور از ساحل و در دریاها و اقیانوس ها به نقاط مختلف دنیا سفر کرده و آثاری از خود باقی گذاشته اند. یکی از دریانوردی های ثبت شده قبل از میلاد مسیح، مربوط به حضرت نوح (علیه السلام) است که به فرمان پروردگار شروع به ساختن کشتی نمود. انسان ها در دریانوردی نخستین خود بدون همراه داشتن ابزاری مانند قطب نما، سکستانت، کرومومتر و دستگاه های الکترونیکی که امروز شناخته شده است و تنها با استفاده از روشیابی روز و در هوای آرام، فقط آموخته بودند که چگونه از یک نقطه ساحلی به نقطه ای دیگر رفته سپس به مکان اولیه نخست خود بازگردند و حتی گاهی از حوزه دید علائم خشکی دور می شدند، ولی به خوبی می دانستند که در کدام نقطه قرار دارند. آنها در روز با استفاده از خورشید و در شب، در صورت مساعد بودن هوا با استفاده از ستارگان و سیارات دریانوردی می کردند و این که آیا آنان نقشه ای هم در اختیار داشتند، در تاریخ ثبت نشده است. آنان به تدریج برای اندازه گیری زمان از شیشه ای که درون آن شن قرار داشت و از سوراخ کوچکی وارد محفظه دیگر می شد، استفاده کردند و از تعداد ضربه های پارو در مدت زمان مشخص توانستند فاصله طی شده شناور خود را محاسبه نمایند. به تدریج در هنر دریانوردی پیشرفت هایی حاصل شد و از امکانات بیشتری نیز بهره گیری گردید. ابزار دریانوردی در آن هنگام بسیار کم و ناقص بوده و دریانوردان ماجراجویانه خود را به دریاها و اقیانوس های ناشناخته می زدند و غالباً نیز سالم به وطن خود باز می گشتند. علم دریانوردی بسیار ابتدایی، ولی هنر آن رو به رشد بود. در میان دریانوردان آن زمان، نام کلمبوس، ماژلان و دریک، که هنر دریانوردی را به اوج رسانده اند، همیشه در اذهان دریانوردان زنده می ماند و وجودشان پیوسته مشوق پیشرفت آینده دریانوردی می باشد. اطلاعات به دست آمده نشان می دهد که چند سال قبل از میلاد مسیح نوشته ای در مورد طریقه دریانوردی وجود داشته و همچنین نقشه ای روی پوست و به صورت ابتدایی مورد استفاده قرار گرفته است. این نقشه سواحل و بنادر مختلف خشکی و علائم کمک ناوبری موجود را نشان می داد، دریانورد را از خطرات موجود دریا آگاه می ساخت. همچنین یک سفر دریایی در حدود ۳۲۵ سال قبل از میلاد مسیح ثبت شده است که توسط پیتیز منجم و دریانورد یونانی، انجام گرفته است. وی از دریای مدیترانه راهی انگلستان شد و از آنجا به کشف سواحل اسکاتلند پرداخت، از آنجا نیز راهی مناطق دیگر از قبیل نروژ و سواحل آلمان در امتداد دریای شمال گردید و پس

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

از وی هم افراد دیگر بارها این مسیر را طی کردند. پیتیزی و افرادی مانند او نیز از وسایل کمک ناوبری خوبی برخوردار نبودند، ولی حرکت خورشید و ستارگان را به خوبی می شناختند و از طریق اجرام سماوی، مسیر خود را طی می کردند. پیتیزی کتابی در مورد بنادر مختلف دنیا نوشته که براساس مشاهداتش در طول سفر دریایی بوده است. هر چند با استانداردهای امروزی توصیف خطوط سواحل و فاصله آنها کاری ابتدایی و ناقص است، ولی در آن کتاب اطلاعات ارزشمندی در مورد آبهای ناشناخته آن روز ارایه شده است. تا ۱۵۰ سال بعد، دریانوردی پیشرفت چندانی نداشت، تا اینکه از راهنماهای کشتیرانی و نقشه های بهتری بهره گرفته شد و با وارد شدن اروپا به سالهای طلایی پیشرفت و اکتشاف، دریانوردی نیز وارد مرحله جدیدی گردید. در قرن شانزدهم که ماژلان (سال ۱۹۱۹) در اقیانوس کبیر دریانوردی کرد، لئوناردو داوینچی نیز در همان سالها نقشه‌ای از کره زمین طراحی کرد. وسایل کمک ناوبری ماژلان در آن زمان عبارت بود از نقشه هایی از کره زمین که بر روی پوست ترسیم شده بود و همچنین قطب نما و زاویه سنج و ساعت شیشه ای که در آن از شن استفاده می شد. او همچنین سرعت سنجی داشت که از پاشنه یدک می شد و سرعت کشتی را نسبت به سطح آب تعیین می نمود. جداول و مسیرهایی نیز مشخص گردیده بود، ولی هنوز تا آن زمان دریانوردان قادر به محاسبه عرض جغرافیایی دقیق نبودند. چند سال بعد، در قرن هجدهم کرونومتر اختراع گردید و دریانوردان برای اولین بار قادر شدند، عرض جغرافیایی را دقیقاً محاسبه نموده و موقعیت خود را در دریا مشخص نمایند. سفر دریایی جیمز کوک از نیروی دریایی انگلستان در اقیانوس کبیر بین سال های ۱۷۶۸ و ۱۷۷۹ انجام شد. او از دریانوردی نسبتاً جدید و نقشه های دقیق تر و وسایل پیشرفته تر استفاده کرده بود. دریانوردان از قطب نما استفاده نموده و می توانستند اختلاف آن را تصحیح نمایند و نیز وسایلی ساختند که می توانستند سرعت کشتی را نسبت به کف دریا محاسبه نمایند. در این قرن مدارس دریانوردی خوبی ایجاد شد و ریاضیات نیز در خدمت دریانوردی قرار گرفت. در قرن بیستم، جاپرو یا قطب نمای الکتریکی اختراع گردید که شمال حقیقی را با اختلافی ناچیز نشان می داد. سالنمای نجومی که برای محاسبه مدارهای مختلف اجرام سماوی با دقت بسیار زیاد تهیه شده بود، حاوی جداول بیشتری بوده و نقشه های دقیق تری را در بر می گرفت. وسایل کمک ناوبری همانند چراغ های دریایی و بویه ها ساخته شد. تعداد زیادی وسایل الکترونیکی به وجود آمد و روش های مختلف علائم رادیویی و تلفنی به کار گرفته شد. عمق یاب صوتی تهیه گردید و رادار برای اندازه گیری سمت و فاصله اشیاء به خصوص در هوای مه آلود و در تاریکی شب اختراع گردید و دیگر وسایل همانند لورن، دکا و غیره. .. ساخته و به کار گرفته شدند. امروزه نیز رایانه در خدمت دریانوردی قرار گرفته و دیگر نیازی به محاسبات پیچیده و طولانی نیست و بسیاری از عملیات هدایت کشتی به کمک ماهواره و رایانه انجام می شوند. اما با تمام این پیشرفت ها، انسان هنوز با دریا بیگانه است و از آن وحشت دارد. هنوز انسان به دریا عادت نکرده است، درک این مسئله که چرا انسان تاکنون نتوانسته است به دریا عادت کند چندان مشکل نیست، چون انسان موجودی است بری، نه بحری (سازمان بنادر دریایی ایران، ۱۳۹۵).

کشورها و دریاها

قدرت های بزرگ دریایی توسعه طلب غالباً ترجیح می دادند که در جزیره ی کوچک در نزدیکی سواحل قاره ای مستقر شوند و به این ترتیب، نفوذ خود را بر سواحل اعمال کنند. موقعیت جزیره ای امکان دفاع در برابر حملات قدرت های حاکم در سواحل قاره ای را فراهم می کند. این جزیره های کوچک در حکم قلعه هایی بودند که با خندقی احاطه شده اند که طبیعت، خود آن را ساخته است، یعنی دریا. ام.ج. لومیر کارشناس بزرگ اقتصاد بندری معتقد است که « حمل و نقل در خشکی در واقع ادامه ی حمل و نقل دریایی است ». به نظر او، این مسأله امتیاز دایمی و اساسی موقعیت دریایی است از این رو دریا می تواند عنصر مفیدی در توسعه ی سیاست دولت ها باشد. به همین دلیل بود که پطر کبیر، یکی از اهداف امپراطوری روسیه را گشودن « پنجره ای به سوی دریا » قرار داده بود. در عصر حاضر، علایق دولت های ساحلی و حتی غیر ساحلی به دریا در مقایسه با زمانی که تجارت و راه های کشتیرانی دو هدف عمده به شمار می رفتند به طور قابل ملاحظه ای گسترش یافته است و اعمال

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دومین وبسایت و سومین خردادماه ۱۳۹۸

حاکمیت و صلاحیت بر دریا ضرورت حفظ امنیت و مدیریت محیط زیست به شمار می‌رود. از طرفی اهمیت فزاینده‌ی تولیدات نفت و گاز طبیعی بستر دریاها و همچنین وجود سایر منابع معدنی و اقتصادی، ماهی‌گیری، بهره‌دهی نظامی و مسائل زیست محیطی، نیاز به تعیین دقیق مرزهای دریایی بین‌المللی را آشکار کرده است. به همین دلیل صلاحیت دولت‌ها بر دریاها اهمیت خاصی یافته و جنبه‌ی بین‌المللی پیدا کرده است. از سوی دیگر، قلمرو و قلمرو خواهی از مفاهیم مهم جغرافیای سیاسی هستند که رابطه‌ی قدرت و مکان در آن متجلی می‌شود قلمرو به عنوان مکان در مقابل ادعاها و اظهارات دیگران تعریف، انکار و ادعا می‌شود و توسط یک دولت، دارای قابلیت دفاع و کنترل مدیریت می‌باشد (Cox, 2002, 2-3).

بنابراین اصل قلمرو و قلمرو خواهی است که ابتدا دولت‌های دارای تکنولوژی پیشرفته را به تصاحب بستر دریاها ترغیب می‌نمود. دولت‌های قدرتمند اروپایی از سال‌های پایانی سده‌های میانه به بعد از نیروی دریایی به عنوان ابزار اصلی اعمال قدرت و تحقق سیاست خارجی خود گوشه و کنار جهان و حفظ تجارت دریایی و پشتیبانی از ایمنی خطوط مواصلات دریایی استفاده کردند. در این راستا، ابتدا اسپانیا، پرتغال، سپس هلند و فرانسه و بعد انگلیس و آلمان و بالاخره پس از جنگ جهانی دوم که به تدریج ستاره‌ی قدرت و سیادت دریایی بریتانیا افول کرد، نیروی دریایی امریکا و شوروی (سابق) سر از افق قدرت برآوردند و حاکم دریاها شدند. صرف نظر از اعمال سیاست خارجی در پناه قدرت دریایی و نقش مهم آن در درجه نخست حفاظت از مناطق دریایی و پشتیبانی از ناوگان بازرگانی کشورها در مواقع حساس و بحرانی همچنین، کشف نفت، گاز، اورانیوم و کانی‌های ارزشمند دیگر در منطقه‌ی فلات قاره و استخراج آن‌ها از اعماق دریا مبادلات دریایی بیشتر رنگ استراتژیک به خود گرفت (زین‌العابدین عموقین، ۱۳۹۴: ۱۱۵).

دریا و راهبرد کشورها

«استراتژی دریایی در حقیقت راهی برای استفاده‌ی هدفدار از قدرت دریایی است» (ازغندی و روشندل، ۱۳۷۴، ۱۶۰) و برای نیل به اهداف سیاسی، نظامی و اقتصادی و نیز هدایت دارایی‌های بستر و زیر بستر دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین جغرافیدانان، حقوقدانان، زیست‌شناسان و به خصوص نظامیان و... در مورد استراتژی دریایی تعاریفی را ارائه دادند. پیتیر کریتون: به کارگیری نیروهای دریایی متناسب با نیروهای زمینی و فضایی جهت انهدام نیروهای دریایی دشمن هربرت ریچموند: هدایت جنگ در دریا که استفاده از آن طرف پیروز را قادر می‌سازد ارتباطات دشمن را در دریا تحت سیطره‌ی خود قرار دهد. سرجولیان کوربت: سلطه بر دریاها از رهگذر سلطه بر خطوط ارتباطی ممکن می‌شود. راهبرد دریایی، پشتیبان و لجستیک راهبرد خشکی و هوا است چرا که در عصر ژئواکونومیک راهبرد دریایی متناسب با اولویت معیارهای اقتصادی برمعیارهای سیاسی و نظامی گری مولفه‌ای تأثیرگذار بر قدرت ملت‌ها و کشورها بوده است.

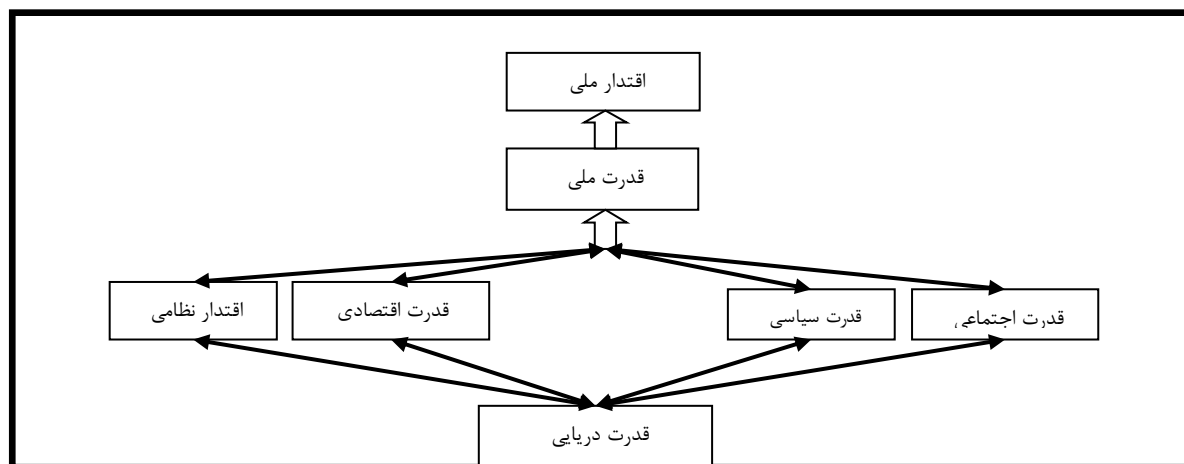
حقوق بین‌الملل دریاها

قدرت دریایی

لازمه دستیابی به استراتژی دریایی، در اختیار داشتن یک قدرت دریایی برای برقراری کنترل لازم در منطقه مورد نظر می‌باشد که هسته مرکزی این قدرت را نیروی دریایی هر کشور تشکیل می‌دهد (کوچکی، ۱۳۸۵: ۴). استراتژی دریایی مبتنی بر قدرت دریایی است. قدرت دریایی در مفهوم محدود و نسبی آن توان یک ملت در دریا در شرایط ناحیه خاصی است اما در مفهوم وسیع‌تر به معنای توانایی اعمال نفوذ و در مسائل دولت‌های بزرگ جهان می‌باشد. گاهی قدرت دریایی یا قدرت بحری به دولتی اشاره دارد که قدرتش در دریا از چنین ماهیتی برخوردار است (ازغندی، ۱۳۸۷: ۱۶۱). سهم کشتی‌های یک کشور در قدرت دریایی آن، به کشتی‌های رزمی محدود نمی‌شود. برای دولت‌هایی که قدرت دریایی طبیعی محسوب می‌شوند و به علت موقعیت جغرافیایی خود به نیروی دریایی متکی هستند، این نیرو شاخه‌ای از تجارت و منبع درآمد است. کشتی‌های تجاری به جای آن که منبع قدرت دریایی محسوب شوند، اگر ناوگان تجاری قابل تبدیل به ناوگان جنگی باشد، می‌تواند عنصری در قدرت دریایی تلقی شود. وجود ناوگان تجاری به معنای داشتن ذخیره‌ای از پرسنل دریایی اعم از افسر و ملوان

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دومین وبسایت و سومین خردادماه ۱۳۹۸

است. هیچ دولتی نمی تواند در دوران صلح آن میزان نیرویی را که برای یک جنگ بزرگ لازم است، در اختیار داشته باشد. در عین حال به لحاظ فنی بیشتر کشتی‌ها را نمی توان به کشتی جنگی با همان ظرفیت تبدیل کرد. به علاوه یک رمزناو با ظرفیت خیلی کمتر می تواند آن را منهدم کند. به لحاظ استراتژیک نیز یک کشور دریایی طبیعی در زمان جنگ هم به ناوگان تجاری خود با هدف تداوم تجارت نیاز دارد. کشتی‌های رزمی در حقیقت اعمال‌کنندگان اصلی قدرت دریایی هستند. کارکرد اصلی و خاص نیروهای رزمی در تحلیل نهایی تسلط بر ارتباطات در دریاست (همان منبع، ۱۶۶-۱۶۷). در اکثر نوشته‌های کلاسیک، قدرت دریایی مبین نظر و هدف، جغرافیا و اقلیم مورد نظر خاص نویسنده است (کازمی، ۱۳۶۹: ۱۸۴). امروزه تنها کسب موقعیت تجاری و کنترل خطوط مواصلات دریایی مطرح نیست، بلکه منابع عظیم بستر دریاها است، که از پایه‌های قدرت بازدارنده استراتژیکی محسوب می‌شود. تئوری سنتی قدرت دریایی با تحولات شگرف در تکنولوژی به ویژه پیدایش سلاح‌های هسته‌ای دست‌خوش تغییراتی گردیده است، لیکن هنوز زیربنای تعالیم نویسندگان کلاسیک دریایی مانند ماهان و کوربت مفید و قابل بهره‌برداری است. اتحاد جماهیر شوروی با همان وضعیت جغرافیایی قدیم و تنگناها که مشخصه ویژه یک قدرت قاره‌ای است، در حال حاضر دومین قدرت دریایی جهان را تشکیل می‌دهد. ماهان اصطلاح برتری دریایی را مترادف با کنترل دریا بکار برده و آن را به عنوان شرطی برای دستیابی به قدرت دریایی به شمار آورده است. لیکن امروزه کنترل یک شرط نیست بلکه فعالیتی است که در جوار سایر اقدامات و فعالیت‌ها کمک به تشکیل قدرت دریایی می‌کند. در عمل هنگامی که قدرت دریایی به حد مطلوب خود در یک منطقه استراتژیکی برسد می‌تواند تبدیل به کنترل و حضور سیاسی و نهایتاً یک بازوی قدرت سیاسی دولت گردد. کنترل یک هدف است، در حالی که قدرت دریایی یک وسیله نیل به هدف در جنگ. قدرت دریایی وسیله رقابت برای دستیابی به برتری دریایی و حفظ سیادت دریایی است. ماهان عناصری تشکیل دهنده قوای دریایی را بجای قدرت دریایی بکار گرفته است. در این رابطه لازم است که از قوای دریایی به عنوان یک عامل قدرت دریایی یاد کنیم و نباید این عنصر را خود قدرت دریایی اشتباه کرد. لازم به تذکر است که همه قوای دریایی ارزش یکسانی برای دستیابی به برتری دریایی را ندارند. مثلاً در اقیانوس و دریاهای آزاد، اهمیت یک ناوچه توپدار ساحلی به مراتب کمتر از یک ناو هواپیمابر است و لیکن در خلیج فارس کاربرد یک کشتی کوچک از یک ناو عظیم که مانند تابوت شناوری در معرض تهدیدات موشکی ساحل است، بیشتر می‌باشد. توسعه و ایفای نقش مقتدرانه در راستای تأمین و سیانت از منافع و منابع حساس در محیط ملی و منطقه‌ای و جهانی مستلزم توسعه و پیشرفت‌های جهشی در ابعاد و مولفه‌های تأثیرگذار در ارتقای قدرت دریایی است که در ارتباط مستقیم با قدرت که همان اقتدار ملی است می‌باشد (نمودار ۱).



نمودار ۱- نقش قدرت دریایی در عناصر قدرت ملی منبع: (اخگر، ۱۳۹۱: ۲).

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

برای نویسندگان استراتژی دریایی بین دو نوع قدرت دریایی (SEA POWER) و (MARITIME POWER) تفاوت قائل شده‌اند. بدین مفهوم که اصطلاح (MARITIME POWER) برای زمان صلح و یا حالت غیر جنگی استعمال می‌گردد و (SEA POWER) برای زمان جنگ، تفاوت این دو اصطلاح را تنها در کاربرد عملی قدرت خالص دریایی در زمان جنگ و صلح می‌توان ادراک نمود. در حالت غیرجنگی حضور جای خود را به کنترل می‌دهد. در این رابطه ذکر دوباره این نکته ضروری است که ناوگان و قوای دریایی یک کشور به خودی خود دارای ارزش مطلق نیستند، آن‌ها از جمله عناصر تشکیل دهنده قدرت دریایی می‌باشند و نیروی دریایی می‌تواند به عنوان اساس و طلایه‌دار قدرت در دریا مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. هیچ نیروی جنگنده‌ای نمی‌تواند بدون وجود پایگاه، دارای عملکرد مناسب باشد. حتی یک ناوگان مدرن با کشتی‌های بزرگ و استحکام فراوان نمی‌تواند بدون وجود پایگاه به جنگ و مبارزه مداوم در آب بپردازد. وجود پایگاه برای عملیات دریایی، به دلایل لجستیکی و استراتژیک اجتناب‌ناپذیر است. از پایگاه‌ها برای سوخت‌گیری، تعمیر، حفظ ناوگان و نگاهداشتن ناوگان در راه‌های مهم ارتباطی استفاده می‌شود. (حافظنیا، ۱۳۸۵: ۲۰۵).

عوامل توسعه قدرت دریایی از دیدگاه گرو

الف- عوامل موثر درجه اول

۱- قدرت اقتصادی

۲- قدرت تکنولوژی

۳- قدرت اقتصادی- سیاسی

ب- عوامل موثر درجه دوم

۱- موقعیت جغرافیایی

۲- وابستگی به دریا بر مبنای تجارت دریابرد، دریانوردی تجاری، کشتی‌سازی و منطقه.

پ- سیاست‌ها و دیدگاه‌ها (از غندی، ۱۳۸۷: ۱۶۵).

✓ کلیدهای قدرت دریایی

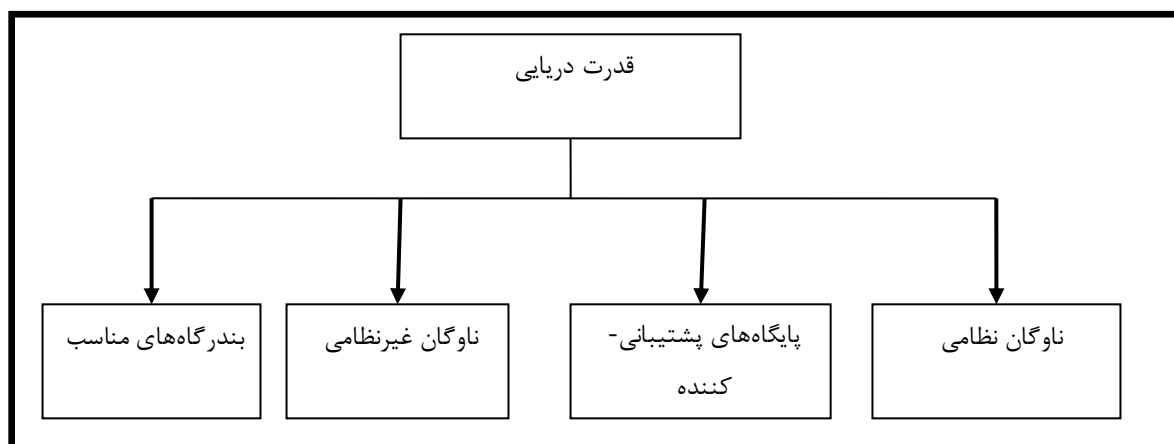
نظریه پردازان معاصر عموماً در مورد وسایل قدرت دریایی به شرح زیر اتفاق نظر دارند (۲-۲):

۱- ناوگان نظامی

۲- پایگاه‌های پشتیبانی کننده

۳- ناوگان غیر نظامی

۴- بندرگاه مناسب

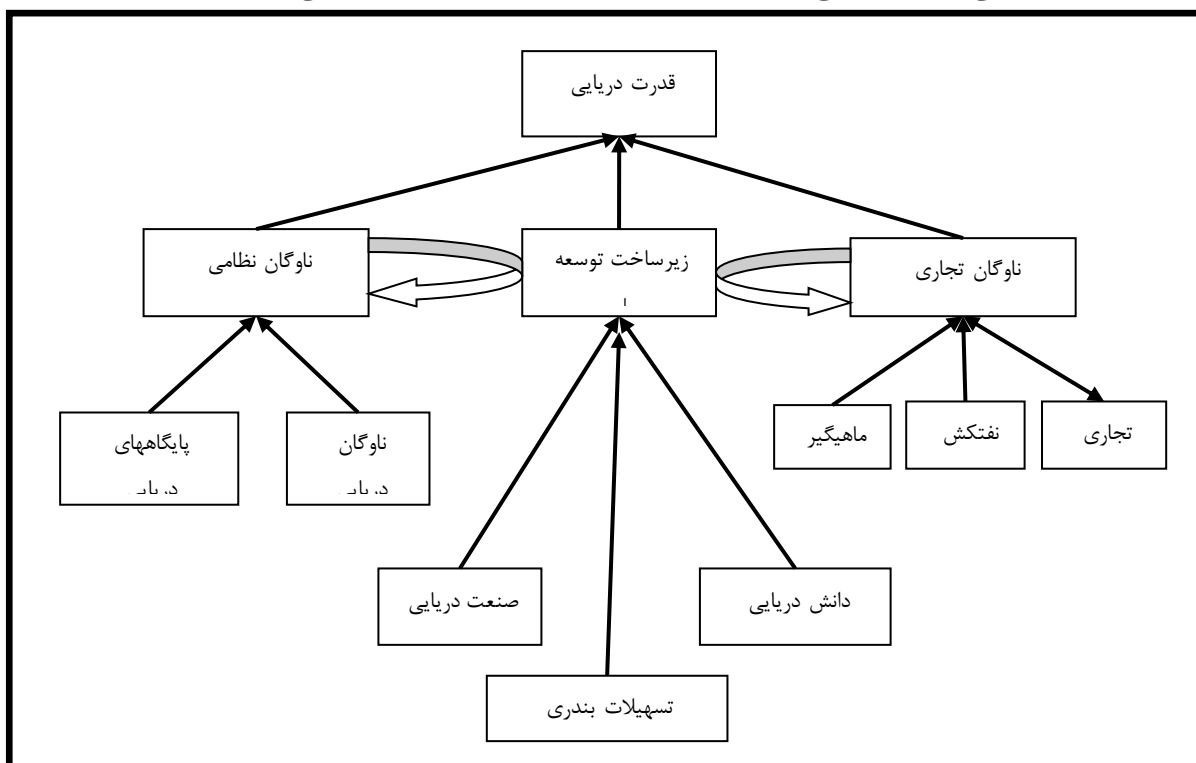


هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

نمودار ۲- عناصر قدرت دریایی منبع: (زرقانی، ۱۳۹۱: ۳).

کاربرد عناصر و فاکتورهای قدرت دریایی در زمان جنگ و صلح متفاوت است. بدین ترتیب مهم‌ترین عناصر قدرت دریایی و کارکرد آن در زمان صلح بدین قرار است (نمودار ۲).

- ۱- یگان‌های شناور و پروازی به تعداد کافی جهت محافظت از جابه‌جایی ایمن کالاهای تجاری به منظور تضمین ادامه حیات مجموعه‌های صنعتی.
- ۲- پایگاه‌های کافی برای پشتیبانی از عملیات دریایی.
- ۳- نیروهای کافی برای پشتیبانی و تضمین آزادی دریانوردی در آب‌های بین‌المللی.



نمودار ۲- نقش عوامل موثر پایگاه‌های دریایی منبع: (اخگر، ۱۳۹۱: ۳)

دریا و تعیین خط مشی سیاسی ملی

بیشتر کارشناسان و جغرافی‌دانان سیاسی نقش دریاها را در سیاست‌های ملی و بین‌المللی مورد مطالعه قرار می‌دهند. در این مورد، آن‌چه مطالعات ماهان، راتزل، مکیندر، ویتلسی، اسپایکمن و کوهن را به هم مرتبط می‌سازد این است که همه‌ی آن‌ها بر اهمیت عوامل مکانی که ایجاد جنگ‌های دایمی میان قدرتهای جهانی برای دستیابی به برتری می‌کنند اتفاق نظر دارند. ماهان بیش از دیگران این برتری را که در اهمیت قدرت دریایی دولت‌ها تأثیر گذار است این‌گونه تشریح می‌کند: موقعیت مکانی سرزمین، طبیعت و طول نواحی ساحلی آن، جمعیت موجود مشخصه‌ی همگانی و خصوصیت حکومت حاکم در آن سرزمین، شش شرطی بودند که ماهان آن‌ها را بر قدرت دریایی دولت‌ها تأثیر گذار می‌دانست. موقعیت مکانی هر کشور تعداد دریا‌های قابل دسترسی را تعیین می‌کند که تأثیر به‌سزایی در کنترل خطوط راهبردی و اهمیت ذخایر دریایی دارد. طبیعت و تعداد نواحی ساحلی مهم‌ترین درگیری سیاسی است که به پدافند دولتی و عملکرد ناوگان تجاری فعال مربوط می‌شود. میزان جمعیت و رابطه‌ی آن با منابع زیر زمینی در انگاشتن ارزش دریا به عنوان ذخایر اولیه، منابع مواد غذایی و وسیله‌ای برای برقراری ارتباط تجاری با دیگر ممالک بسیار موثر است. ماهان صراحتاً مدافع مالکیت مستعمره‌ها

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

نیست، اما تأکید او بر اعتبار و ارزشی که بریتانیا با تسلط بر مستعمره‌هایش به دست آورده در نزد خوانندگان، بیانگر آن است که از دید او این سیاست، سیاستی خردمندانه در نزد قدرت‌های بزرگ دریایی است. ماهان برخی از امتیازات را به سیاست‌هایی که منجر شد تا امریکا امنیت بنیان هواپیما، گوام، پورتوریکو، مجمع الجزایر فیلیپین، جزایر ویرجین پاناما را تأمین کند، داده است. پیشرفت‌های تخصصی در زمینه‌ی سلاح‌های اتمی سوخت‌های هسته‌ای زیر دریایی‌ها و فضاپیماها باعث از بین رفتن کاربرد عملی نظریات ماهان شد و عقاید او در این زمینه به تاریخ پیوسته است. مکندیز، نیز در نهایت طی تحقیقات مختلف متوجه قدرت‌های دریایی و تعارضات بین آنها شد. پوند در این مورد به اشتباه بودن دوگانگی در قدرت‌های دریایی و زمینی پی برد. او بر این عقیده بود که قدرت‌هایی که از لحاظ دریایی و نظامی قادر بوده‌اند، هم اکنون نیروهای هوایی قدری نیز دارند. اما از آن جا که مشغولیت ذهنی مکنندر بیشتر متوجه آسیای مرکزی به عنوان ناحیه‌ی مرکزی بود موجب شد تا او نظرات و عقاید ساده لوحانه‌ای راجع به توان و تهدیدهای قدرت دریایی داشته باشد. او به قابلیت کشتی‌رانی رودخانه‌هایی که در شرایط بحرانی در تعیین صحنه‌های داخلی قدرت‌های دریایی و زمینی تأثیر داشته‌اند، توجه کرد. در آن زمان هم به وضوح در این خصوص ناهماهنگی‌هایی به چشم می‌خورد. در سال ۱۹۴۰ مکنندر اظهار داشت که به دلیل وجود دریا - خلیج‌ها و رودخانه‌های اقیانوسی در خاورمیانه این مناطق در معرض اعمال قدرت‌های دریایی قرار می‌گیرند. طی سال ۱۹۱۹، عقیده‌ی او بر این اساس بود که حضور قدرت‌های دریایی به استثنای خلیج فارس و دریای سرخ که جزء حوزه‌ی کشورهای عربی است در نواحی دیگر وجود ندارد. بعد از سی سال که او عقیده‌اش را در این زمینه تغییر داد، بسیاری از قدرت‌های ذی‌نفوذ خاور میانه مانند بریتانیا و فرانسه به کشورهای قدرتمند دریایی معروف شدند و در حال حاضر، این موضوع از عناوین تاریخی به شمار می‌رود. بریتانیا و فرانسه تأثیر خاصی در سیاست و استراتژی خاورمیانه داشتند و همچنین امریکا از نظر اقتصادی، به عنوان مهم‌ترین سرمایه‌گذار خارجی در منطقه به حساب می‌آید. کشش مکنندر به سمت ناحیه‌ی مرکزی آسیای مرکزی او را تا نیمی از صحرای آفریقا به عنوان کانون جنوبی پیش برد و هم اکنون علی‌رغم این که این سرزمین فاقد رودخانه‌هایی با قابلیت کشتی‌رانی است توسط کشورهای فرانسه و بریتانیا جزء حوزه‌ی دریایی تعیین شده است و این رویداد در زمانی که مکنندر اولین مقاله‌اش را راجع به این موضوع نوشت به وقوع پیوست. این در حالی بود که اسپایکمن نظریات مکنندر را کاملاً زیر و رو کرد. به این معنا که او ایلات متحده امریکا را در مرکز نقشه جای داد و عنوان کرد که باید کشورش درصدد احتراز وحدت کشورهای حوزه اقیانوس اطلس و آرام تحت رهبری یک یا دو قدرت متخاصم، برآید. از دید او بسیار واضح و مبرهن بود که نیروی دریایی امریکا و راهبرد کلی، هم نیازمند نزاع و درگیری در حومه ناحیه مرکزی تحت محاصره اتحاد جماهیر شوروی و هم نیازمند حفاظت از اصول استراتژیکی اقیانوس‌های جهان بود. سرانجام این موضوع به نگرش جهانی اخیر کوهن ارجاع داده شد. او معرف «دیدگاه جغرافیایی تفکر سیاسی بین‌المللی معاصر» است. زیرا تقسیم بندی جهان به مناطق استراتژیک و مناطق سیاسی و توصیف کانون‌های قدرتمند دنیا و مناطق مرتبط بین قدرت‌های اصلی را پیشنهاد کرده است مرزهای منطقه‌ای طراحی شده که کوهن مشخص کرد تا میان اقیانوس‌ها گسترده شده است و هرگز پایه و اساسی که این تقسیم‌بندی بر مبنای آن انجام گرفته باشد معلوم نیست (زین العابدین عموقین، ۱۳۹۴: ۱۲۱-۱۲۵).

دریا تعیین مشخصه‌های ملی

برخی از مطالعات پیشین تأثیر سرزمین‌های مجاور آب و خطوط ساحلی را بر ویژگی‌های عمومی ملت‌های بررسی کرده‌اند. سمپل به عنوان یکی از طرفداران راتزل، توجه خاصی به این مقوله دارد: عدم دسترسی به خشکی، مجاورت با دریا و کمبود ذخایر محلی، عواملی است که موجب شدند، ساکنین برخی سواحل و جزایر به ماهیگیری دریانوردی و شغل‌هایی از این قبیل بپردازند. آب و هوای معتدل به قایقرانان امکان سفر دریایی را می‌دهد. البته، در پهنه‌ی دریاها و اقیانوس‌ها، هر دیدار سیاسی، اقدام جنگی یا جستجو و کنکاش به نوعی سفر دریایی محسوب می‌شود که به دور از جزیره‌ی محل سکونت انجام

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دومین و سومین خردادماه ۱۳۹۸

می‌پذیرد با ورزش‌های آبی ساکنین این مناطق عضلات بازو و سینه‌شان را تقویت می‌کنند به واقع برای آن‌ها ساحل زیستگاه طبیعی به شمار می‌رود. (Semple, 1911, 282) به واسطه‌ی معاملات تجاری که در نواحی ساحلی صورت می‌گیرد این حوزه‌ها در تمامی نقاط جهان به نوعی باعث ایجاد زبان میانجی می‌شود و به همین دلیل تجار، این سواحل را به عنوان زیستگاه‌های مطلوب برای کسب درآمد و زندگی انتخاب می‌کنند. کلی‌گویی‌هایی سمپل و نویسندگان از جمله فیگرگیو همواره به دوران پیش از تاریخ یعنی زمانی که پیرشفت‌های تخصصی از حیث دریانوردی تیر اندازی با توپ و ماهیگیری صورت نگرفته بود، مربوط می‌شود. جغرافیدانان معاصر نیز به این مسأله کم‌تر توجه کرده‌اند (Prescott, 1911: 15).

✓ افزایش اهمیت دریاها

همانطور که پیش‌تر به توضیح آن پرداخته شد؛ دولت‌های قدرتمند اروپایی از سال‌های پایانی سده‌های میانه به بعد از نیروی دریایی به عنوان ابزار اصلی اعمال قدرت و تحقق سیاست خارجی خود در گوشه و کنار جهان و حفظ تجارت دریایی و پشتیبانی از ایمنی خطوط مواصلات دریایی استفاده کردند. علاوه بر این، بر اثر پیشرفت تکنولوژی، در جهت کشف منابع حیاتی صنعتی از جمله نفت در اعماق دریا و نیز امکان صید منابع سرشار و آبریان دریاها واجد اهمیت شدند. ثروت دریا در اواخر قرن بیستم اهمیت خاصی یافته است، چرا که در صخره‌های رسوبی، نفت و گاز طبیعی یافت می‌شود. لایه‌های این صخره‌ها در زرفا شیب جنوب و جنوب شرقی آسیا، خلیج فارس و شمال غربی اروپا، خلیج مکزیک، دریای بارتس، دریای عمان کارا و قطب شمال قرار دارد (عزتی ۱۳۸۱، ۱۷۰).

بنابراین اکنون نمی‌توان نقش دریاها را در زندگی اقتصادی، اجتماعی و سیاسی ملت‌ها نادیده گرفت. چرا که دریا فقط برای حمل کالا و مسافر از یک نقطه به نقطه‌ی دیگر مورد استفاده قرار نمی‌گیرد و منابع آن منحصر به مقدار ناچیزی ماهی برای امرار معاش افراد بنادر نشین نیست، بلکه جمعیت رو به تزاید کره‌ی خاکی نلچار برای بقای خود چشم بر پهنه‌ی دریاها دوخته و به این قسمت از طبیعت امیدوار است. زیرا، تحقیقات علمی حاکی از وجود منابع فراوان در بستر و زیر بستر دریاهاست که کم و بیش جوابگوی نیازهای آتی بشر خواهد بود (زین‌العابدین عموقین، ۱۳۹۴: ۱۳۸).

✓ تاریخچه تدوین حقوق دریاها

حقوق دریاها که یکی از قدیمیترین بخش حقوق بین‌الملل است از زمان یونانی‌ها و رومی‌ها مورد توجه قرار گرفت در دوران قرون وسطی در اروپا به آن توجه چندانی نشد ولی در قرن‌های هفدهم و هجدهم با اهمیت بیشتر مورد توجه واقع شد و در این دو قرن بود که کوشش می‌شد حق حاکمیت ملت‌ها بر بخش‌هایی از دریا برای هدف‌های خاصی به رسمیت شناخته شود (امیر حیدر، ۱۳۶۵، ۶۸، به نقل از زین‌العابدین عموقین، ۱۳۹۴: ۱۳۹).

گرچه برخی از مورخان و محققان نخستین تلاش در جهت تدوین قواعد حقوق بین‌الملل دریاها را در کنگره‌ی پاریس سال ۱۸۵۶ که به دنبال جنگ کریمه تشکیل شده بود جستجو می‌کنند. اما در عمل باید اذعان داشت که نخستین کنوانسیون‌هایی که در مورد حقوق دریاها واقعاً جنبه‌ی بین‌المللی داشته در قرن بیستم منعقد شدند. اولین و مهمترین هدف حقوق بین‌الملل دریاها بیشتر جنبه‌ی دفاعی داشت و به همین دلیل معیار تیررس توپ به عنوان ضابطه‌ای برای تعیین عرض دریای سرزمینی حدود ۳ مایل دریایی مورد استفاده قرار گرفت و بعد از آن حق قانونی برای ماهیگیری و حق آزادی کشتیرانی و سایر استفاده‌های خاص مورد توجه واقع شد. مهم‌ترین مراحل تدوین قواعد حقوق دریاها را می‌توان خلاصه وار به قرار زیر تقسیم کرد:

۱- جامعه‌ی ملل لاهه - ۱۹۳۰

۲- اولین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها ژنو - ۱۹۸۵

۳- دومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها ژنو - ۱۹۶۰

۴- سومین کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها مونتنگویی - ۱۹۸۲

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

حقوق بین الملل دریاها یکی از شاخه های بسیار مهم و در حال توسعه ای حقوق بین الملل است که در سال های اخیر به موجب افزایش اهمیت روز افزون دریاها و بالارفتن سطح آگاهی کشورهای جهان در این زمینه، در حال تکوین از حقوق بین الملل می باشد. به همین دلیل، تحولات حقوق بین الملل دریاها در مقایسه با شاخه های دیگر حقوق بین الملل بسیار مشخص و روشن می باشد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مهمترین و بارزترین جلوه آن بوده و برای کشورهای جهان سوم به عنوان قدومی در راه ایجاد نظام نوین حقوق بین المللی تلقی می شود. این کنوانسیون که حاصل یک دهه فعالیت صدها حقوق دان و دانشمند از کشورهای جهان می باشد در نهایت، توسط سازمان ملل متحد برای همه کشورهای جهان به صورت یک امر لازم الاجرا درآمد. زیرا مقوله ای حاکمیت ملی و صلاحیت قانونگذاری و تصمیم گیری و اجرای قوانین دولت ساحلی بر مناطق مختلف دریایی مجاور سرزمین آن از دیرباز فکر حقوق دانان، اقتصاد دانان، سیاست مداران و متخصصان استراتژی را به خود معطوف کرده است. این حاکمیت که به درجات مختلف در مناطق دریایی اعمال می شود، تمام جنبه ها و ابعاد استفاده از دریا اعم از کشتیرانی، بهره برداری از منابع جاندار و بی جان بستر و زیر بستر دریا، آلودگی محیط زیست، انجام تحقیقات و پژوهش های علمی، انجام آزمایش ها و مانورهای نظامی... را در بر می گیرد.

مهم ترین مفاد قانون اساسی حقوق دریاها عبارتند از :

- ۱- محدود کردن مناطق مختلف قلمرو دریایی : شامل دریای سرزمینی، منطقه ای نظارت، منطقه ای انحصاری اقتصادی، منطقه ای فلات قاره؛
- ۲- حقوق کشتیرانی؛
- ۳- تامین صلح و امنیت در دریاها و اقیانوس ها؛
- ۴- حفاظت و مدیریت موجودات زنده دریا؛
- ۵- حمایت و حفاظت از محیط دریا؛
- ۶- تحقیقات علمی در دریا؛
- ۷- تدوین قوانین خاص جهت حل اختلافات مرزهای دریایی میان کشورها؛

نواقص کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها

وراد بروز اختلافات در مسایل مرزهای دریایی بسیار زیاد هستند دولت های مجاور و مقابل در دریاها ممکن است در مرود مرزهای مناطق دریایی با یکدیگر توافق نداشته باشند، زیرا « در اعمال حاکمیت بر پهنه ای از دریا، عوامل عدیده ای در تعامل مستمر از قبلی حقوق، دیپلماسی، سیاست، اقتصاد، امنیت، استقلال و بالاتر از همه منافع ملی هستند. در این قلمروی مغشوش عرف و سنت، مذاکره و مجادله، ادعا همه دست به دست هم می دهند تا به اصطلاح حقوق دانان آنچه که باید باشد را تبدیل به آنچه که هست کنند» (کاظمی، ۱۳۷۴: ۲۱) در این میان، نقش قدرت و ادعا بسیاری از اوقات تعیین کننده است. زیرا جستجوی قدرت اساس و زیربنای هنجار بازیگران ژئوپلیتیک است. همین جستجوی قدرت است که بر روابط بازیگران صحنه ای بین الملل حاکمیت دارد به طوری که، ساموئل هانتنگتون در یکی از مقاله های خود می نویسد: در سیاست بین المللی قدرت را ظرفیت یک بازیگر و نفوذ آن را رفتار دیگران تعیین می نماید (Huntington, 1993). ریمون آرون نیز در کتاب صلح و جنگ بین ملت ها ۱۹۶۲ می نویسد: قدرت در صحنه ای بین المللی، توالن واحد سیاسی در تحمیل اراده ای خود بر دیگر واحدها است. به علاوه گرچه حقوق بین الملل دریاها در سومین کنوانسیون، مونته گوبی ۱۹۸۲ تا حدودی تکمیل شد، اما برخی از مسایل هنوز به صورت نواقص این کنوانسیون مطرح می گردند این موارد عبارتند از :

- ۱- وضعیت حقوقی و حاکمیت دولت ها رادر اقیانوس منجمد جنوب اصلاً تعیین نکرده است. در واقع هیچ محدودیتی برای نواحی بین المللی، بستر دریاها و دریاها آزاد مشخص نشده است و آن ها را رها کرده است. بنابراین، کشورهای ساحلی در این منطقه می توانند هر میزان از دریا را که خواسته اند اشغال کنند، زیرا این کشورها آزادی

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دومین و بیست و سومین خردادماه ۱۳۹۸

قابل توجهی در تعیین خط مبدأ مستقیم خود دارند. به طوری که شیلی آرژانتین قبلاً در مورد یک منطقه انحصاری اقتصادی در قطب جنوب ادعایی کرده اند، اما اکنون اعتبار هیچ یک از آنها مشخص نیست. به همین دلیل انتظار می‌رود مشکلات و منازعات زیادی در این منطقه به وجود آید. زیرا کشورهای ساحلی شروع به بهره برداری بیش از حد منابع آن کرده اند.

۲- همچنین این کنوانسیون استفاده های نظامی از دریا را تعیین نکرده است. در صورتی که، عبارت « صرفاً برای مقاصد صلح آمیز » در کنوانسیون به طور مکرر تکرار می‌شود. ولی هیچ تعریفی از آن ارائه نشده است.

۳- ایراد دیگر کنوانسیون مذکور این بود که: اگرچه حاکمیت ملی گرایي در کنوانسیون مونته‌گویی ۱۹۸۲ قابل درک بوده، اما مرجعی جهت تحقق آن حاکمیت در مناطق مختلف دریاها مشخص نشده است.

۴- بعضی از کشورها از رعایت تعهدات در برابر حفاظت و مدیریت منابع حیاتی در منطقه‌ی انحصاری - اقتصادی از مفاد حقوق قضایی دریاها کنوانسیون مونته‌گویی ۱۹۸۲ است، سر باز می‌زنند.

۵- مشکل بالقوه‌ی دیگر کنوانسویں فوق این است که هیچ اعتراضی نیست به برقراری تدسیس محیط های حفاظت شده‌ی پارک های دریایی توسط ایلات متحده امریکا نشده است. اگر دیگر کشورها نیز از این اقدام پیروی کنند، شاید به طور جدی اصل آزادی دریاها تهدید خواهد شد. زیرا عبور کلیه‌ی کشتی ها به جز کشتی‌های توریستی و تحقیقاتی به این منطقه ممنوع می‌باشد.

۶- حاکمیت جزایری که به طور طبیعی و به تازگی به وجود آمده اند و یا به وجود می‌آیند و می‌توانند مورد ادعای چند کشور باشند.

۷- در کنوانسیون فوق هیچ تذکر و اخطاری به کشورهای ابر قدرت و سایر کشورها که سلاح ها و موشک های دوربرد و کروز خود را در سطح دریاها و اقیانوس ها آزمایش می‌کنند و به صورت آشکار اصل آزادی دریاها را نقص می‌کنند، داده نشده است.

۸- در این کنوانسویں حاکمیت توده‌های یخی که در مجاورت قطب جنوب هستند مشخص نشده است.

به این سبب نقش قدرت در مسایل جغرافیای سیاسی دریاها از قبیل منازعه، اعتراض، ادعا، مذاکره، توافق، مدیریت، دولت‌ها بر قلمرو دریایی خود و .. به طور کامل احساس می‌شود، چرا که هر یک از دولت ها موضع گیری خاص خود را نسبت به مسایل فوق بر اساس قدرتی که از آن برخوردارند. در صحنه‌ی بین المللی اتخاذ می‌کنند از این رو، تعیین قلمروهای دریایی میان کشورها نمی‌تواند صرفاً در چهار چوب حقوق بین الملل دریاها باشد، بلکه قوت و ضعف دولت های ساحلی است که بر آن تأثیر می‌گذارد و با توجه به موضع گیری های مزبور، حقوق بین‌المللی دریاها تدوین و تکامل می‌یابد.

بنابراین، انعکاس دولت‌ها نسبت به کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها متفاوت است برخی از کشورهای قدرتمند از توسعه‌ی حقوق بین الملل دریاها به دلیل این که عملیات بهره برداری و اکتشافات آن‌ها در ماورای دریاها و اقیانوس ها محدود می‌شود، نگران هستند و در مقابل کشورهای در حال توسعه از این که حقوق بین المللی دریاها بر سهم عادلانه‌ی همه‌ی کشورها از منابع دریاها تاکید دارد، به ان امیدوار هستند (Christe, 1999, 7). از طرف دیگر، نابرابری های نظامی، تکنولوژی و اقتصادی میان کشورها همواره در فعالیت‌های دریایی آنان موثر بوده و باعث انحرافات بر روند شکل گیری حقوق دریاها نیز شده است البته بهره برداری زیاد از دریاها و اقیانوس ها توسط کشورهای پیشرفته، تنها مربوط به زمان کنونی نیست، بلکه همواره انسان های اولیه در جزایر هاوایی زندگی می‌کردند و هر جزیره را بر اساس سیستمی به نام آهوپا بین خودشان به قسمت‌های مختلف تقسیم کرده بودند، گروه‌های قدرتمند بیشترین سهم را از جزیره و اقیانوس می‌بردند. از این رو علاوه بر وجود نواقص در کنوانسویں حقوق بین الملل دریاها که به بعضی از مسایل جغرافیایی توجه نشده است، موضع گیری دولت‌ها نیز نسبت به آن متفاوت می‌باشد.

✓ موضع گیری کشورهای در حال توسعه

آن چه که کشورهای در حال توسعه را در تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ترغیب می نمود این بود که کشورهای پیشرفته صنعتی را از استفاده ی یک جانبه و تملک ثروت های واقع در اعماق دریاها و اقیانوس ها باز دارند. از این رو، کشورهای در حال توسعه به واسطه ی حقوق دریاها می خواستند کشورهای معدودی را که به این ثروت ها چنگ انداخته بودند، متوجه نمایند که چنان چه خود را عضوی از اعضای جامعه ی بین الملل می دانند، به این اعتبار باید مصالح ملی خود را با مصالح جامعه ی بین الملل وفق دهند و این قاعده را بپذیرند که ثروت های موجود در دریاها و اقیانوس ها تنها متعلق به آنها نبوده، بلکه متعلق به کلیه ی اعضای جامعه ی بین الملل است. بنابراین، اکثریت قرب به اتفاق کشورهای جهان با تصویب اعلامیه ی اصولی به دولت های قدرتمند، اعلام کردند که استمرار کاوش و بهره برداری انحصاری از منابع دریاها و اقیانوس ها با روح منشور مغایرت دارد. اعلام کردند که رعایت کنوانسیون حقوق دریاها برای کلیه ی کشورهای جهان الزام آور است. علاوه بر این، چون اکثر کشورهای در حال توسعه فاقد تکنولوژی پیشرفته صیادی بودند، می گفتند که طبع حقوق بین الملل اقتضا دارد که قواعد خود را از عدالت و انصاف منطبق نماید. آن ها منابع ماهی واقع در مجاور سواحلشان را برای رهایی از پدیده ی شوم توسعه نیافتگی ضروری می دانستند و می خواستند خود، از آن بهره مند شوند. به این ترتیب تلاش می کردند که صلاحیت ملی خود را بر پهنه گسترده تری از دریای ساحلی خود اعمال نمایند تا از ورود ناوگان های صیادی پیشرفته به این آب های جلوگیری کرده باشند. بنابراین، کشورهای در حال توسعه قاعده ی سه مایل دریایی را مظهر استعمار محسوب و گسترش حاکمیت ملی در آب های مجاور سواحل خود را مظهر اهلیت بین المللی خود قلمداد می کردند (زین - العابدین عموقین، ۱۳۹۴: ۱۴۶-۱۴۷).

✓ موضع گیری کشورهای قدرتمند (توسعه یافته)

دولت های قدرتمند اعلامیه ی اصولی مزبور را فاقد هر گونه آثار حقوقی تلقی نمودند و آن را فاقد هر گونه ضرورت الزام آور که بتواند کاوش و بهره برداری از معادن را در اعماق اقیانوس ها و دریاها به زیر سؤال ببرد. از جمله کشورهایی که در مقابل اعلامیه ی اصولی کشورهای در حال توسعه، اعتراض داشتند، عبارت بودند از: ایالات متحده امریکا، آلمان و به خصوص کشور انگلیس که خود روزگاری معتقد بود که دولت ساحلی می تواند بخش عظیمی از دریای مجاور سواحل خود را تملک نماید این بار با مواضع دولت های در حال توسعه که درصد گسترش صلاحیت خود بر دریای سرزمینی شان بودند، به شدت مخالفت می کرد (همان منبع: ۱۴۸).

✓ نقش طبیعت و قانون در تعیین موقعیت جغرافیای سیاسی کشورها

میان طبیعت و قانون روابط ظرفی وجود دارد، به طوری که این روابط از یک سو، این دو را به هم پیوند می زند و از سوی دیگر آن ها را از هم می گسلد (Well- prosper , 1989 , 85) آن ها پدیده هایی متعلق به دو دسته ی متفاوت هستند: دسته ی اول عوامل ژئوپلیتیکی شامل حقایق، پیش آمدها و موقعیت ها به صورت اموری مقدر، همیشگی و ناملموس و خارج از اراده ی انسان هستند. دسته ی دوم عوامل جغرافیای سیاسی شامل تصمیم گیری ها، مقررات و ضوابطی هستند که از اراده و خواست انسان سرچشمه می گیرند ف همواره به صورت اموری محتمل هستند و دستخوش تغییر می شوند، هر چند طبیعت و و قانون از یکدیگر مستقل هستند، اما از آن جایی که قوانین از جهت محتوا می توانند بر واقعیت طبیعت متکی باشند این دو همواره به هم پیوند خورده اند. حتی اگر قانونی واقعیت طبیعت در نظر گرفته شود. قانون به طور اجتناب ناپذیری از طبیعت فراتر می رود و چون پدیده ای است که از فرهنگ نشأت می گیرد هرگز نمی توان آن را به عنوان واقعیتی از طبیعت دانست (Well- prosper , 1989 , 86). به طوری که بر اساس حقوق بین الملل دریاها، اکنون دولت ها هر یک تلاش می کنند که قلمروی دریایی خود را نسبت به کشورهای دیگر، بسط و گسترش دهند و این عملکرد بر خلاف ویژگی های واقعیت طبیعی و در جهت جامه ی عمل پوشاندن به خواسته و تصمیم گیری های کاملاً سیاسی، تحقق می پذیرد حتی

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

در مسایل طویل طبیعی مرزها، مانند تعیین حدود منطقه‌ی فلات قاره را به عنوان مبنایی برای طرح حقوق دولت‌های ساحلی نسبت به نواحی زیر بستر دریا در نظر می‌گیرد. از این رو، تعیین حدود مرزهای دریایی بر دو اصل زیر متکی است:

۱- مرزبندی دریایی که به وسیله‌ی قانون شکل گرفته است (مسایل حقوقی)؛

۲- مرزبندی دریایی که متکی به جغرافیای سیاسی و طبیعی است (مسایل جغرافیای سیاسی دریاها)؛

بنابراین، حقوق بین‌الملل دریاها، کشورها را از لحاظ دسترسی یا عدم دسترسی آن‌ها به دریاها مورد مطالعه قرار می‌دهد که بر اساس آن ممکن است بعضی از کشورها به طور کلی از دسترس به دریاها محروم باشند و بعضی از کشورهای دیگر ساحل بسیار اندکی در کنار دریا داشته باشند و یا این که تعدادی از کشورها سواحل طولانی در اختیار داشته باشند، در همه‌ی موارد فوق هدف قانون بین‌الملل دریاها در تعیین حدود مناطق دریایی و ایجاد مرزهای دریایی میان دولت‌ها، در واقع برابر کردن این نابرابری‌های موجود در طبیعت نیست. چراکه دادگاه بین‌الملل در مورد تعیین حدود دریاها معتقد است که اصل برابر دولت‌ها هیچ‌گونه نقش به خصوصی را در قانون حاکم بر دریاها ندارد و اذعان می‌کند طبیعتی که ما ملزم به حفظ و احترام آن هستیم و جغرافیایی که به آن وابسته می‌باشیم این دو صورت واقعی هستند. اما با وجود این مرزهای دریایی محصول تاریخ سیاسی هستند و بر اساس همین تاریخ سیاسی است که دولتی امتیاز دسترسی به دریا را پیدا کرده و دولت دیگری از آن محروم شده و یا این که دولتی از شکل ساحلی مناسبی بهره‌مند شده و یا دولتی دارای شکلی نامناسب است از این رو موقعیت کشورها را بر اساس جغرافیای سیاسی دریایی می‌توان به سه دسته تقسیم کرد:

کشورهای ساحلی

کشورهای همجوار دریاها را از نظر جغرافیایی سیاسی دریاها در سه گروه زیر می‌توان مورد مطالعه قرار داد:

۱- کشورهایی که دارای سواحل بسیار کوتاهی نسبت به قلمرو زمینی خود بوده و بیشترین وسعت آن‌ها در خشکی

محاصره شده است عراق، اردن، زنجبار

۲- کشورهایی که موقعیت ژئوپلیتیک همسایگانیشان به شکلی است که از اختصاص مناطق دریایی به ویژه فلات قاره و

منطقه‌ی انحصاری - اقتصادی به آن‌ها جلوگیری کرده است آلمان، توگو، سنگاپور

۳- کشورهایی که منطقه انحصاری - اقتصادی آن‌ها از نظر منابع طبیعی فقیر است این کشورها عبارتند از:»

باربادوس، جمهوری دومینیکن، گابون، گراند، هائیتی، جامائیکا، نائورو، تانزانیا، ساموآ. (Alexander and

565, 1916, Hodgson). بنابراین این گونه کشورها، کشورهایی هستند که در شرایط نامساعد جغرافیایی قرار

گرفته و توسعه صلاحیت‌های آن‌ها در قلمروی دریایی چیزی جز تلاش برای جبران موقعیت نامساعد ژئوپلیتیکی و

ژئواکونوموکی نیست.

نتیجه‌گیری

منطقه خلیج فارس و جزایر استراتژیک آن در ابعاد اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی، ارتباطی و نظامی نقش بسیار مهمی را در سرنوشت سیاسی، نظامی (افندی و پدافندی) کشورهای ساحلی دارند. بین کاربری جزایر و قدرت دولت ساحلی رابطه مستقیم وجود دارد. هر قدر دولت ساحلی قوی و قدرتمند باشد امکان اعمال قدرت بر تنگه هرمز و خلیج فارس بیشتر برایش فراهم خواهد شد و نقش مؤثرتری در اعمال سیاست‌های منطقه‌ای و بازی در صحنه بین‌المللی خواهد داشت. به طوری که از نظر کارکرد بسان قلب جهان عمل می‌کند از این رو، در ژئوپلیتیک انرژی جهان، ایران از دو جهت در کانون توجه و مرکز تعاملات بین‌المللی قرار دارد: بدین گونه که ایران در مرکز بیضی استراتژیک انرژی (هم نفت و هم گاز) قرار دارد. مضافاً اینکه این سرزمین قلب، محل اتصال قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا نیز می‌باشد. به عبارتی از نظر جغرافیایی نیز می‌توان آن را منطقه‌ای مرکزی و کانونی برای خشکی‌های جهان به حساب آورد. طبق برآوردها، اقتصاد جهانی تا آینده قابل پیش‌بینی همچنان به

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

انرژی نفت وابسته خواهد ماند. این در حالی است که میزان تقاضای جهانی برای نفت از سال ۲۰۱۰ تا سال ۲۰۲۵ سالانه ۱/۹ درصد افزایش خواهد یافت که بیشترین رشد طی این دوره به ترتیب مربوط به کشور چین، هند، روسیه، آمریکای شمالی و کشورهای اروپایی و پائسیفیک خواهد بود. اما همچنان کشورهای آمریکای شمالی، بیشترین میزان تقاضای جهانی انرژی را به خود اختصاص خواهند داد به طوری که در سال ۲۰۳۰، تقاضای این کشورها حدود ۳۰/۶ میلیون بشکه در روز خواهد بود که رقمی حدود ۲۷ درصد تقاضای نفت می‌باشد. این در حالی است که ایران به عنوان یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان انرژی در سطوح امنیت جهانی انرژی نقش تعیین کننده‌ای را برعهده دارد و با داشتن ۱۳۷/۶ میلیارد بشکه نفت، ۱۰/۹ درصد از ذخایر جهانی نفت را به خود اختصاص داده است. سه حوضه بزرگ ذخایر گازی جهان یعنی خلیج فارس، سیبری غربی و آسیای مرکزی (ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان) و در یک محدوده بیضی شکل، ۷۰/۲ درصد گاز دنیا را در خود جای داده‌اند. که از آن تحت عنوان «بیضی استراتژیک ذخایر گازی جهان» یاد می‌شود. این ذخایر عظیم گازی در میان دو بازار بزرگ مصرف اتحادیه اروپا و جنوب شرق آسیا قرار گرفته است. ایران با توجه به این قابلیت‌های ژئواکونومیکی خود و با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیکی و همچنین منابع انرژی فراوانش می‌تواند پاسخگوی نیاز به این کشورها باشد. آنچه مسلم است اینکه در دهه‌های آتی در ژئوپلیتیک گاز، ایران نقش تعیین کننده و کلیدی را بر عهده خواهد داشت و منابع گاز ایران می‌تواند نقش راهبردی در امنیت انرژی داشته باشد، که این امر نشان دهنده تأیید فرضیه دوم پژوهش می‌باشد به این صورت که ایران با موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ویژه‌ای که برای منطقه محصور در خشکی آسیای مرکزی دارد، یک کشور ترانزیتی مطلوب است و می‌تواند تولیدات نفت و گاز قزاقستان و ترکمنستان را را به بهترین شکل به دریای آزاد و حتی از طریق ترکیه به اروپا برساند. با وجود تلاش دولت آمریکا برای نادیده گرفتن این ویژگی و سیاسی کردن راه انتقال نفت و گاز، هنوز ایران به عنوان امن‌ترین، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر برای انتقال منابع انرژی به آب‌های آزاد مطرح است.

پیشنهادها

- ۱- مسأله حد دریای سرزمینی برای جزایر ایران هما نگونه که در موافقتنامه‌های قبلی انجام شد، باید با ترسیم خط منصف با حد جزایر و سرزمین کشورهای حاشیه جنوبی حل و فصل شود. این کار در هر دو مورد جزیره فارسی با عربی (عربستان) و ابوموسی و ام القوین (امارات دومی) انجام شده است.
- ۲- گسترش مصنوعی جزیره فارسی از طریق وصل نمودن صخره‌ها، با این کار شرایط را برای پهلو گرفتن کشتی‌های بزرگ تر می‌توان فراهم نمود.
- ۳- با توجه به محیط جذاب و دیدنی اطراف جزیره مانند صخره‌های زیر آب می‌توان شرایط را برای علاقه‌مندان به طبیعت جهت تفریحات ورزشی دریایی و ساحلی پژوهشگران علوم جغرافیایی، زمین شناسان و محققان علوم جانورشناسی (جذب توریست) مهیا نمود.
- ۴- استفاده ابزاری از عوامل قدرت سخت خود: یعنی بهره‌گیری از سواحل طولانی در سه دریای خزر، فارس و عمان و تسلط بر نقاط استراتژیک آن - بهره بردن از واقع شدن در دو حوزه بزرگ انرژی خلیج فارس و دریای خزر - بهره بردن از قرار گیری اتصال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد جنوب.
- ۵- تدوین همه برنامه‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و امنیتی نظامی ایران بر پایه استراتژی هوشمند با تأکید ویژه به ژئوپلیتیک انرژی (نفت و گاز) ایران، چون اصلیت‌ترین اهداف کوتاه و بلندمدت قدرتهای بزرگ و صنعتی جهان تسلط بر منابع نفت و گاز و انتقال سریع و آسان آن به بازار مصرف می‌باشد و ایران نقش اساسی در همه استراتژیها آنها دارد.

منابع

هشتمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت؛ الگوی پیشرفت؛ پیشرانها، چالشها و الزامات تحقق؛ بیست و دوم و بیست و سوم خردادماه ۱۳۹۸

- ۱- احمدی دهکا، فریبرز (۱۳۹۲)، تحلیل ژئوپلیتیکی حاکمیت دریایی ج.ا.ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال دهم، شماره ۴۰.
 - ۲- ازغندی، غلیبضا، روشندل، جلیل (۱۳۷۴)، مسایل نظامی و استراتژیک معاصر، تهران، انتشارات سمت.
 - ۳- پیری سارمانلو، اژدر (۱۳۹۴)، ژئوپلیتیک خلیج فارس: تهدیدها و فرصت‌های فراروی جمهوری اسلامی ایران، ماهنامه پژوهش سال، دوره اول، شماره دوم.
 - ۴- پیشگاهی فرد، زهرا (۱۳۸۶)، فرهنگ جغرافیای سیاسی، تهران، انتشارات نشر انتخاب.
 - ۵- زرقانی، سید هادی، قلی زاده، معصومه (۱۳۹۱)، بررسی و تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک سواحل مکران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
 - ۶- زین‌العابدین عموقین، یوسف (۱۳۹۴)، پیشینه و چشم‌انداز مرزهای سیاسی با تأکید بر جغرافیای سیاسی دریایی و مرزهای ایران، رشت، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی.
 - ۷- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح (۱۳۸۳)، جغرافیای جزایر ایرانی خلیج فارس (جزایر کیش و هندورابی)، تهران، انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
 - ۸- سیاری، حبیب‌الله (۱۳۹۵)، خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، کد خبر: ۹۵۰۶۱۱۰۷۴۱۶، <http://www.isna.ir>
 - ۹- عریضی، فرشید، مولایی، سید یوسف (۱۳۹۱)، تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه جانبه سواحل دریای مکران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
 - ۱۰- عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۸)، جغرافیای استراتژیک ایران، تهران، نشر سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
 - ۱۱- کاظم‌بیگی، محمدعلی (۱۳۸۴)، دریای خزر و قدرت‌های بزرگ، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
 - ۱۲- کولونیل، لفتنانت، ویلسون، آرنولد (۱۹۸۸)، تاریخ عمان و الخلیج، انتشارات دارالعرب للطباعة والنشر والتوزیع.
 - ۱۳- منفرد، هاشم (۱۳۹۱)، نقش راهبرد دریایی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
 - ۱۴- میر حیدر، دره (۱۳۸۳). «سیری در تحولات ژئوپلیتیک». مجموعه مقالات کنگره علمی انجمن ژئوپلیتیک ایران.
 - ۱۵- ودادی، آذین (۱۳۹۳)، شناخت نقش و اثر قوانین حمایتی - فراهمی و فرهنگ از محیط زیست در توسعه پایدار دریایی کشور، فصلنامه دیدگاه، شماره بهار.
- 16- Well-Prosper, (1989). The Law of mari me Delimina on Refelections, Translated from theFrench by Maureen Mac Glashan, Cambridge Grotius publication limited.