

تبیین نقش عوامل جغرافیای انسانی در قدرت دریایی کشورها

رضا الهویردی زاده (استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران)

r.allahverdizadeh@maragheh.ac.ir

چکیده

قدرت دریایی کشورها از مؤلفه‌هایی همانند: مؤلفه جغرافیایی - سرزمینی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، دیپلماتیک و نظامی شکل یافته است. پدیده‌های جغرافیایی با ماهیت انسانی، مؤلفه مهم در ساختار قدرت دریایی کشورها است. تحقیق حاضر به تبیین نقش عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی در قدرت دریایی کشورها پرداخته است. وضعیت سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی کشور (داخل کشور و مرزهای آبی و خشکی)، جمعیت و اجتماع ساحلی، شهرها و بنادر ساحلی، پایگاه‌های نظامی ساحلی و دریایی، پیوند شبکه‌های ارتباطی داخل کشور با منطقه ساحلی، مهمترین عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی کشورها است. این تحقیق از لحاظ هدف بنیادی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی 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. عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی، بطور مصداقی در برخی کشورها مورد بحث قرار گرفته است. یافته‌های تحقیق مؤید آن است که تمامی عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی بنحوی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد. تنش‌های سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی و پایگاه‌های نظامی دریایی، مهمترین عناصر در بین عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی است. نقش تمامی عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی در قدرت دریایی کشورها، به استثنای وضعیت سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی، به عنصر ویژگی طبیعی منطقه ساحلی وابسته است. حتی پایگاه‌های نظامی دریایی که دور از ساحل هستند، بدون ارتباط با منطقه ساحلی و سرزمین اصلی، فاقد قدرت اثربخشی خواهند بود.

واژگان کلیدی: کشورهای دریایی، عوامل جغرافیای انسانی، قدرت دریایی.

مقدمه

قبل از قرن شانزدهم، قدرت دریایی امپراتوری‌های تاریخی ماهیت منطقه‌ای داشت؛ محدود به سواحل و برای برآورد نیازهای تجاری و برخی اقلام غذایی بود و خشکی اهمیت بیشتری در معادلات قدرت داشت. بنابراین برخی مورخین معتقدند که «امپراتوری مصر، یونان، روم، آزتک^۱، چین، زولو^۲، هون^۳، عثمانی و امپراتوری مقدس روم، نمونه‌های هستند که قدرت خود را اساساً از دریا نگرفته‌اند و خشکی اهمیت بیشتری در توسعه تمدن در مقایسه با دریا داشته است. اهمیت خشکی به این دلیل بود که بخش بزرگی از فعالیت‌های بشر بر روی خشکی متمرکز شده بود» (Kennedy, 1988: 6). نقش دریا در شکل‌گیری قدرت جهانی کشورها، بعد از قرن شانزدهم و مربوط به پنج قرن اخیر است. از قرن شانزدهم، به دلیل تحولات استراتژیک در روی خشکی‌ها، حضور قدرت نوظهور عثمانی و ناپیوستگی فضایی خشکی‌ها برای تعاملات تجاری، دریاها اهمیت شگرفی در قدرت کشورها و توسعه تمدن‌ها ایفاء کرده‌اند. از قرن شانزدهم، مقیاس جغرافیایی گسترش قدرت‌ها، مقیاس جهانی بود. قدرت‌هایی همانند هلند، پرتغال، بریتانیا و آمریکا در سایه قدرت دریایی، قدرت‌های جهانی در پنج قرن اخیر بوده‌اند. قدرت‌های دریایی از غرب برخوردارند؛ ژاپن در نیمه اول قرن بیستم استثناء است (Crisher and Souva, 2014: 604). نقش دریا بدلیل گستردگی و خاصیت محیطی آن از اهمیت بیشتری برخوردار است. در عصر حاضر، یکی از عوامل مهم در ارزیابی قدرت کشورها و توسعه ملی، حضور در پهنه دریاها و اقیانوس‌ها و قدرت دریایی است. در ارزیابی قدرت دریایی کشورها، عناصر و عوامل سیاسی، دیپلماتیک، اقتصادی، تکنولوژیکی، انسانی، نظامی، جغرافیایی و ... دخیل است؛ سهم و ارزش کاربردی هر یک از این عوامل، متفاوت است. عنصر جغرافیا نقشی مهم در تمامی نظریه‌ها و مدل‌های قدرت دریایی دارد. به قول گری^۴ «باید در مورد جغرافیا فکر کنیم تا بهتر بتوانیم، هر دو ماهیت پایدار و شخصیت همیشه متغیر سیاست و استراتژی» (Gray, 1999: 161). بویژه سیاست و استراتژی دریایی را درک کنیم. لیندبرگ تأکید داشت که جغرافیا، رابطه کشور با دریا، اهمیت دریایی کشور، آسیب‌پذیری آن در برابر تهدیدات ناشی از دریا و نیاز به نیروی دریایی را تعیین می‌کند (Lindberg, 1998: 38). بنابراین عنصر جغرافیا نقشی مهم در قدرت و استراتژی دریایی کشورها ایفاء می‌کند. عوامل جغرافیایی به دو بخش عوامل جغرافیای طبیعی و عوامل جغرافیای انسانی

-
1. Aztec
 2. Zulu
 3. Hun

تقسیم می‌گردد. تحلیل تمامی عوامل جغرافیایی در قدرت دریایی کشورها حجم گسترده‌ای می‌طلبد. مقاله حاضر نقش عوامل جغرافیای انسانی و پدیده‌های جغرافیایی با ماهیت انسانی، در شکل‌گیری و بقاء قدرت دریایی کشورها را بررسی کرده است. این تحقیق به دنبال پاسخگویی به این مسأله است که عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی که بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند، کدام‌اند؟ و نقش هر کدام از عناصر در شکل‌گیری قدرت دریایی کشورها به چه صورتی است؟ این تحقیق ماهیت نظری دارد و برای تبیین بهتر موضوع، مصداق‌های متفاوتی از قدرت‌های دریایی در دوره گذشته و حاضر را مطرح کرده است.

بحث نظری

تحلیلی بر نظریه‌ها و مدل‌های قدرت دریایی^۱ (با تأکید بر مؤلفه جغرافیا)

آلفرد تایر ماهان (۱۸۴۰ - ۱۹۱۴) مفهوم قدرت دریایی را موضوع مورد بحث سیاست‌های جهانی قرار داد (Modelski and Thompson, 1988: 8) و به نقش جغرافیا در قدرت دریایی کشورها تأکید داشت. «سومیدا^۲» استدلال ماهان از قدرت دریایی را در سه جنبه خلاصه کرد. اولاً، عناصر اقتصاد دریایی، به ویژه تولید، حمل و نقل و مستعمرات وجود داشت که ماهان آن را به عنوان کلید رشد و شکوفایی قلمداد کرده بود. دوماً، برتری قدرت (نیروی) نظامی دریایی^۳، برای حفاظت از عناصر اقتصاد دریایی ضروری است. سوماً، قدرت دریایی ترکیبی از قدرت نظامی دریایی و عناصر اقتصاد دریایی است (Hattendorf, 2003). ۸. محافظت از تجارت، اطمینان از مسیرهای تجاری در سراسر اقیانوس‌ها و استفاده از نیروی نظامی دریایی برای دستیابی به موقعیت‌های تجاری، مستعمرات و پایگاه‌ها در سرزمین‌های دوردست از اهداف نیروی دریایی است (Bull, 1976: 2). امروزه قدرت دریایی مؤلفه‌های متعددی دربر می‌گیرد. ماهان در نظریه قدرت دریایی خود تأکید نمود که جغرافیا، پتانسیل دریایی کشورها را تعیین می‌نماید؛ ماهان بر اساس تجزیه و تحلیل قدرت دریایی بریتانیا به این نتیجه رسیده بود که موفقیت و برتری متناوب نیروی دریایی بریتانیا با برتری اقتصادی و سیاسی بین‌المللی آن در ارتباط بوده است (Sumida, 1999: 46). ماهان از شش عنصر قدرت دریایی^۴ نام می‌برد که قدرت دریایی کشورها تا حدود زیادی به آنها بستگی دارد؛ چهار عنصر از این عناصر کاملاً جغرافیایی است. این عناصر عبارتند از: ۱) موقعیت جغرافیایی

1. Sea Power
2. Sumida
3. Naval Power
4. Elements of Sea Power

(داشتن موقعیت دریایی؛^۲) پیکربندی فیزیکی (ویژگی‌های طبیعی و اقلیم منطقه ساحلی)؛^۳ وسعت سرزمین (طول ساحل)؛^۴ تعداد جمعیت؛^۵ خصوصیات ملی؛^۶ خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی و نهادهای ملی (Mahan, 1889: 34-79). ماهان به وسعت سرزمینی کشورها اشاره‌ای نکرده است. استراتژی ماهان مانند دیگر تفکرات استراتژیک، با توجه به شرایط سیاسی و توسعه حمل و نقل زمان خود نوشته شده بود.

«کوربت^۱» برخی عناصر، بویژه جغرافیا [با تأکید بر شبکه‌های ارتباطی دریایی] و تجارت دریایی را مهم توصیف می‌کند. از نگاه دریاسالار «هیل^۲» عواملی که بر دریایی بودن^۳ و وابستگی کشوری به دریا تأثیر می‌گذارند عبارتند از: دسترسی به امکانات و موقعیت دریایی، اندازه تجارت دریایی، صنعت کشتی‌سازی و تجارت دریایی، حجم صید ماهی، وسعت مناطق دریایی، تولید ناخالص داخلی و اندازه و حجم جمعیت (Kearsley, 1992: 199). هیل به خیلی از عناصر جغرافیایی و غیرجغرافیایی قدرت دریایی اشاره‌ای نکرده است و بیشتر بر متغیر اقتصادی تأکید داشت. کاپیتان «مور^۴» عوامل مؤثر در دستیابی و استفاده از قدرت دریایی را بررسی کرده است. از دیدگاه مور، اهداف کشور و ساختار ائتلاف‌های آن (منطقه‌ای و جهانی)، مزایا و معایب جغرافیایی، تاریخ و سنت دریایی و ثبات اقتصادی یک کشور بر قدرت دریایی آن تأثیر می‌گذارد. «موریس^۵» از هشت شاخص قدرت ملی یاد می‌کند که به شدت با رتبه نیروی دریایی^۶ کشورهای جهان سوم مرتبط است. این هشت عنصر عبارتند از: حجم جمعیت، مساحت سرزمین، تولید نفت ساحلی، حجم تولید ناخالص ملی، حجم نیروهای مسلح، صنعت تسلیحات داخلی، تولید تسلیحات مجاز و سطح فن‌آوری دریایی. از دید موریس، ده شاخص دیگر وجود دارد که قابل توجه هستند، اگرچه کمتر قوی هستند. این شاخص‌ها عبارتند از: مساحت منطقه ۲۰۰ مایلی دریا، حجم ماهی‌گیری، هزینه‌های دفاعی به عنوان بخشی از هزینه‌های دولت، نسبت بین نیروهای مسلح و جمعیت، حجم تجارت اسلحه و چند مورد از شاخص‌های تسلیحات دریایی جهان سوم (Morris, 1987: 87). شاخص‌های اعلامی موریس مربوط به قدرت نظامی دریایی است که تنها یک بُعد از ابعاد قدرت دریایی کشورها است. این

-
1. Corbett
 2. Hill
 3. Maritimeness
 4. Moore
 5. Morris
 6. Naval Ranking

شاخص‌ها برای تبیین قدرت نظامی دریایی و یا نیروی مسلح دریایی^۱ از ارزش کاربردی بالایی برخوردار هستند. از دیدگاه «ریچموند»^۲، قدرت دریایی از سه عنصر که ماهیت مادی دارند، شکل یافته است. عناصری دیگری وجود دارند که ماهیت غیرمادی دارند. عناصر غیرمادی همانند: استعدادها، شخصیت‌ها و شجاعت‌ها که تأثیر آنان در جنگ‌های امروزی بسیار مشهود است. این عوامل بیرون از اختیارات دولتمردها است. عناصر مادی عبارتند از: ۱- ابزارهای جنگی که بر مقاومت دشمن غلبه می‌کنند و موجب جابجایی مطلوب سربازها و تجارت در دریاها می‌گردد و مسیر دشمن در دریا را مسدود می‌کند. ۲- موقعیت‌هایی که ابزارهای جنگی را می‌توان به طور مداوم نگهداری کرد و از آنجا، ابزارهای جنگی به آسانی و بدون اینکه قدرت استقامتی‌شان کاهش یابد، می‌توانند به صحنه عملیات خود برسند و تا زمانی که برای تحقق اهداف خود لازم باشد، باقی بمانند (برای مثال: سواحل دریایی کشور و پایگاه‌های ساحلی و دریایی). ۳- ابزارهای حمل و نقل که با آن تسلیحات و تجارت را می‌توان حمل کرد (Richmond, 1947: ix-x). در نظریه ریچموند به خیلی از مؤلفه‌های جغرافیایی اشاره‌ای نشده است.

«گامبل»^۳ و «کرزلی»^۴، در دو مدل متفاوت، قدرت دریایی را به فرایند ورودی و خروجی تشبیه کرده‌اند که در مجموع، قدرت دریایی کشورها را می‌سازند (نمودار شماره ۱ و ۲). با نگاهی به عناصر ورودی و خروجی مدل قدرت دریایی گامبل و کرزلی باید اشاره کرده که عناصر ورودی در مدل گامبل و کرزلی ناقص هستند و عناصر دیگر در مدل قدرت دریایی مورد توجه قرار نگرفته است. برای عوامل طبیعی و جغرافیایی، عناصری همانند: شهرها و بنادر ساحلی، جزایر، تنگه‌ها و گذرگاه‌های بین‌المللی را می‌توان ذکر کرد که در دو مدل اشاره نشده است. در واقع نه تنها عناصر سرزمینی و طبیعی بطور کامل در دو مدل ذکر نشده است، بلکه عناصر جغرافیای انسانی هم مغفول مانده است. عناصر «نیروی نظامی دریایی» در مدل کرزلی (کشتی‌ها، هواپیماها، پرسنل نظامی و پایگاه‌ها) و «اهداف سیاست‌گذاری، دستورات و ملاحظات» در مدل گامبل (جمعیت، تولید ناخالص ملی، کشتی‌های نظامی، کشتی‌سازی، ماهی‌گیری و ائتلاف‌های دریایی) که به عنوان خروجی قدرت دریایی در دو مدل یاد شده است، می‌توانند به عنوان ورودی قدرت دریایی جای گیرند. هر چند کرزلی بر این دیدگاه است که نیروی دریایی و دستورات عمل‌های آن با دیگر

1. Naval Forces
2. Richmond
3. Gamble
4. Kearsley

عواملی که بر روی خروجی نهایی تأثیر می‌گذارد، باید مطیع تصمیمات دولت باشند؛ برای آن که اجزاء نظامی قدرت دریایی معیاری (سنجه‌ای) از واکنش کشور به وابستگی دریایی است و خود معیاری از وابستگی دریایی نیست. از نظر کرزلی کاملاً توجیه‌پذیر است که اجزاء نظامی بعنوان یک خروجی جدا گردد و عوامل دیگر به عنوان ورودی در طرف دیگر معادله قرار گیرند. در مدل گامبل از عوامل میانجی همانند: سیستم‌های ارزشی، ساختار بوروکراتیک و فرایند تصمیم‌سازی به عنوان «فرایند کنترلی و انسدادی» یاد شده است که مابین عوامل ورودی و خروجی قرار دارند؛ عناصر فرایند کنترلی و انسدادی مبهم هستند و در عین حال این عناصر اصولاً باید به عنوان ورودی مدل قرار گیرند. هر چند که سیستم‌های حکومتی و نظام ارزشی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر مستقیم می‌گذارد. همچنین در مدل کرزلی به عوامل میانجی با عنوان «فرایند تصمیم‌گیری» اشاره شده است، اما توضیحی در مورد این فرایندهای تصمیم‌گیری ارائه نشده است. در مدل کرزلی، متغیر جمعیت در زیرمجموعه عوامل اقتصادی آورده شده است، در حالی که اندازه و تعداد جمعیت قبل از اینکه متغیری اقتصادی باشد، متغیری جغرافیایی است. بنابراین مطالعه آن ابتدا باید در زمره عوامل جغرافیایی جای گیرد. تبیین عوامل سیاسی و اقتصادی قدرت دریایی که در مدل کرزلی اشاره شده است، بحث دیگری است که در این مقاله جای نمی‌گیرد. در مجموع، مدل گامبل و کرزلی از لحاظ ساختاری و عناصر استفاده شده، نیاز به شرح و بسط بیشتری دارند (Kearsley, 1990: 138-140).

ورودی (عوامل عینی و کمی)	فرایند کنترلی و انسدادی	خروجی (اهداف سیاسی، دستورالعمل‌ها و تصمیمات)
مساحت سرزمینی (خشکی)		جمعیت
طول خط ساحلی	سیستم‌های ارزشی	تولید ناخالص ملی
منطقه انحصاری و اقتصادی	ساختار بوروکراتیک	کشتی‌سازی ←
منابع شیلات	فرایند تصمیم‌سازی	ماهی‌گیری
مکان ژئوپلیتیکی ^۱		معاهدات دریایی
نفت فلات قاره		

نمودار ۱. اجزا قدرت دریایی «گامبل»

منبع: (Kearsley, 1990: 139)

خروجی		فرایند تصمیم‌گیری	ورودی (عوامل عینی و ذهنی)	
عوامل عینی نیروی نظامی دریایی	عوامل ذهنی مأموریت‌ها		عوامل طبیعی و جغرافیایی	عوامل اقتصادی
			مکان جغرافیایی مساحت قلمرو دریایی نسبت خشکی به محیط دریایی	
			ثروت دریایی تولید ناخالص داخلی در هر مایل مربع از محیط دریایی	عوامل طبیعی و جغرافیایی
			دیپلماسی دریایی حفاظت از قلمرو کشتی‌ها هوایماها	
			تولید ناخالص داخلی تولید ناخالص داخلی در صنعت	
			حجم ناوگان تجاری کشتی‌سازی	عوامل اقتصادی
			استفاده از بنادر دریایی اندازه و حجم جمعیت	
			کنترل کننده و انسداد	
			سنت دریایی نوع حکومت ائتلاف شرقی و غربی ارتباطات سیاسی و نظامی	عوامل سیاسی
			انکار دریایی کنترل دریایی بازدارندگی دریایی سفر دریایی طرح ریزی قدرت دریایی	
			پرسنل نظامی تجهیزات پایگاه‌ها	

نمودار ۲. مدل اجزاء قدرت دریایی «کرزلی»

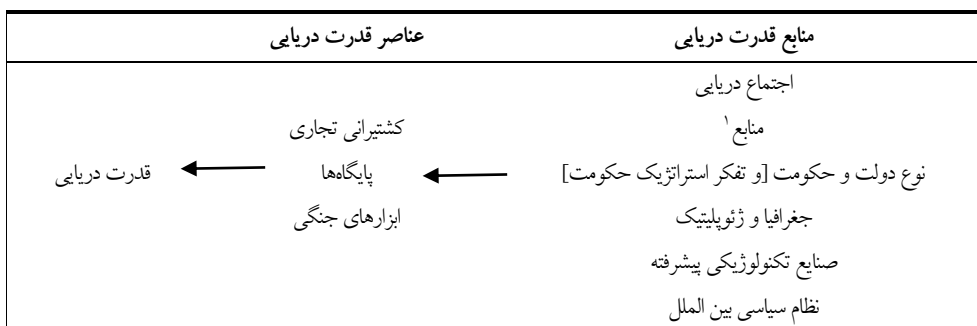
منبع: (Kearsley, 1990: 140; 1992: 197)

«گرو»^۱ در طبقه‌بندی عوامل مؤثر بر قدرت دریایی، موقعیت جغرافیایی کشورها را جزء عوامل مؤثر درجه دوم طبقه‌بندی می‌کند (Grove, 1990: 231). در حالی که موقعیت جغرافیایی دریایی کشورها، مهمترین عامل در قدرت دریایی است. موقعیت دریایی جدا از ویژگی‌های استراتژیک - نظامی که دارد؛ کشورهای دریایی و بری را از هم جدا می‌نماید. کشوری ممکن است از قدرت اقتصادی و تکنولوژیک خوبی برخوردار باشد، اما شرایط نامساعد جغرافیایی و محرومیت از دسترسی به دریا، مانع از حضور قوی آن در پهنه دریاها خواهد شد (برای مثال اتریش) و یا برای ارتباط با دریا مجبور به عبور از کشورهای

1. Grove

ترازیت و معبر خواهد شد (کشورهای محصور در خشکی اروپا). در واقع سایر عوامل قدرت دریایی متکی به موقعیت دریایی است.

«تیل» در نظریه قدرت دریایی خود به نحوی بر موقعیت دریایی تأکید دارد. تیل قدرت دریایی را منوط به داشتن «منابع» و «عناصری» می‌داند که هر قدرت دریایی باید از آن برخوردار باشد. منابع عبارت است از: ۱) اجتماع دریایی؛ ۲) منابع [طبیعی و معدنی و ...]؛ ۳) نوع دولت و حکومت؛ ۴) جغرافیا؛ ۵) صنایع تکنولوژیکی پیشرفته؛ ۶) نظام سیاسی بین‌المللی. عناصر قدرت دریایی عبارت است از: ۱) کشتیرانی تجاری؛ ۲) پایگاه‌ها؛ ۳) ابزارهای جنگی (نمودار شماره ۳) (Till, 1982: 11-14).



نمودار ۳. مدل منابع و عناصر قدرت دریایی

منبع: (Till, 1982: 13; Falk, 2019: 17)

تیل در نظریه ساختار قدرت دریایی تغییراتی اعمال نمود. در نظریه ساختار قدرت دریایی تیل، عوامل قدرت دریایی عبارتند از: ۱) مردم، جامعه و دولت دریایی (فرهنگ دریایی، نیروی انسانی کافی و دولت لیبرال و دموکراتیک)؛ ۲) جغرافیای دریایی (موقعیت دریایی ساحلی، وضعیت جغرافیایی و عوارض ساحل، نزدیکی به شبکه‌های ارتباطی دریایی و ...؛ ۳) منابع (اعم از تکنولوژی و یا منابع لازم برای تجهیز ناوگان تجاری و نظامی)؛ ۴) اقتصاد دریایی (حضور قدرت دریایی در پهنه دریا برای حمایت از ناوگان‌های تجاری، مستلزم برخورداری از اقتصاد دریایی است)؛ ۵) حمایت، پشتیبانی و پیوند بین قدرت دریایی با قدرت زمینی و هوایی (Till, 2009: 83-113; 2004: 66-97).

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

از دیدگاه «ساجوجا^۲» 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 ساجوجا عوامل جغرافیایی قدرت دریایی عبارتند از: (۱) طول خط ساحلی؛ (۲) سرزمین‌های جزیره‌ای؛ (۳) تعداد 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). مؤلفه‌های جغرافیایی ذکر شده توسط ساجوجا در مقایسه با تعاریف کلاسیک تا حدودی جامع است.

با توجه به توضیحات فوق، در تمامی نظریه‌های قدرت دریایی و مدل‌های مربوطه، در بحث‌های قدرت نظامی دریایی و نیروی دریایی، مؤلفه‌های جغرافیایی، نقشی مهم در ساختار قدرت دریایی کشورها دارد که به دو بخش عناصر سرزمینی (جغرافیای طبیعی) و عناصر انسانی (جغرافیای انسانی) تقسیم می‌گردد. نقش عناصر سرزمینی و جغرافیای طبیعی در قدرت دریایی کشورها، طبیعی و خالص است، همانند: ویژگی‌های سرزمینی منطقه ساحلی، مناطق دریایی، تنگه‌ها و کانال‌های دریایی، جزایر، منابع طبیعی دریایی، وسعت و پهنه جغرافیایی کشور و... این عناصر ذاتاً وابسته به طبیعت هستند و انسان و فعالیت‌های انسانی تأثیری در شکل‌گیری آنان ندارد و متأثر از رویکرد و رفتارهای سیاسی انسان، ارزش ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی به خود می‌گیرند (همانند تنگه‌های بین‌المللی). در مقابل، در شکل‌گیری عناصر جغرافیای انسانی در مقایسه با عناصر جغرافیای طبیعی، رویکرد و رفتار انسانی دخالت بیشتری دارد. این مقاله بر عناصر جغرافیای انسانی متمرکز شده است. با ملاحظه مدل‌ها و نظریه‌های قدرت دریایی، برخی از عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی مورد غفلت قرار گرفته است (جدول شماره ۱). وضعیت سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی و مرزهای آبی و خشکی کشور، شهرهای ساحلی و وضعیت شبکه‌های ارتباطی

1. Grygiel

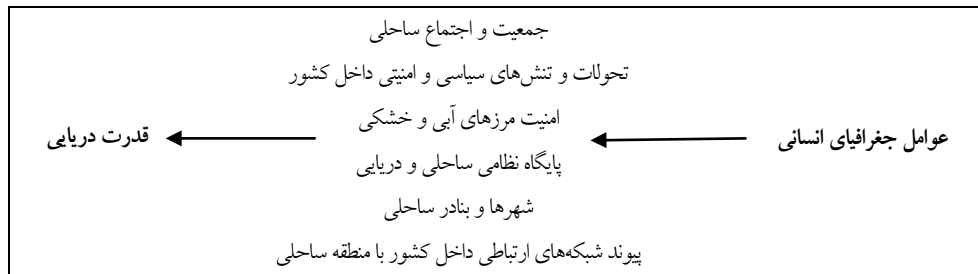
2. Sakhuja

منطقه ساحلی و پیوند آن با قسمت‌های داخلی کشور، عناصر جغرافیای انسانی قدرت دریایی هستند که توجه لازم به آنان نشده است.

جدول ۱. مؤلفه‌های جغرافیای انسانی در نظریه‌ها و مدل‌های قدرت دریایی کشورها

مؤلفه‌های جغرافیای انسانی در ساختار قدرت دریایی کشورها	نظریه‌های مربوط به قدرت دریایی
اندازه و حجم جمعیت	ماهان
تأکید بر جغرافیا و بیشتر بر شبکه‌های ارتباطی دریایی و گذرگاه‌های دریایی بود	کوریت
اندازه و حجم جمعیت، بنادر دریایی	هیل
تأکید بر مزایا و معایب جغرافیایی. عناصر جغرافیای انسانی مغفول است	مور
اندازه و حجم جمعیت	موریس
تأکید بر موقعیت جغرافیایی کشورها، عناصر جغرافیای انسانی مغفول است	گروو
اجتماع دریایی، پایگاه دریایی	تیل
وضعیت سیاسی مرزهای زمینی، پایگاه دریایی	گری گیل
جمعیت و اجتماع دریایی، بنادر دریایی، جمعیت کشور، جزایر [جزایر مصنوعی]	ساجوجا
پایگاه دریایی	ریچموند
اندازه و حجم جمعیت	گامبل
استفاده از بنادر دریایی، اندازه و حجم جمعیت، پایگاه دریایی	کرزلی

با این توضیحات، عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی عبارتند از: (۱) وضعیت سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی کشور (الف- تحولات و تنش‌های سیاسی و امنیتی داخل کشور، ب- امنیت مرزهای آبی و خشکی)؛ (۲) جمعیت و اجتماع ساحلی؛ (۳) شهرها و بنادر ساحلی؛ (۴) پیوند شبکه‌های ارتباطی داخل کشور با منطقه ساحلی و (۵) پایگاه نظامی ساحلی و دریایی. این عناصر در عین حال که وابسته به عناصر طبیعی و سرزمینی ساحل و دریا هستند، در عین حال نقش و رویکرد نظری و رفتار انسانی در شکل‌گیری آنان مؤثر بوده است و لذا از این عناصر به عنوان مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی یاد می‌کنیم (نمودار شماره ۴).



نمودار ۴. مدل نظری عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی مؤثر بر قدرت دریایی کشورها

مواد و روش

این تحقیق از لحاظ هدف، بنیادی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی است. هدف از نگارش مقاله، تبیین نقش عوامل جغرافیایی انسانی 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. مقاله حاضر، نظریه‌ها و مدل‌های مربوط به قدرت دریایی را بررسی و نقد نموده و با ارائه مدل نظری (مفهومی) تحقیق، نقش عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی بر قدرت دریایی کشورهایی همانند ایالات متحده، چین، روسیه، هند، ژاپن، پرتغال، بریتانیا و ... تحلیل کرده است.

یافته‌های تحقیق و تجزیه و تحلیل

تحولات و تنش‌های سیاسی و امنیتی داخل کشور

کشورهایی که ماهیت قاره‌ای داشته‌اند، نگرش بری همواره در سیاست‌های رهبران سیاسی این کشورها، رویکردی غالب بود (چین و روسیه در دوره‌های تاریخی). در عین حال ماهیت قاره‌ای کشورها، بر وضعیت سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی کشورها تأثیرگذار است. کشورهایی که همواره دچار تنش‌های مرزی و سرزمینی با همسایگان خشکی هستند، داشتن نیروی دریایی برای آنان ارزش نمادین دارد. به عبارت دیگر، بدون داشتن امنیت سرزمینی در مقابل تهاجم همسایگان خشکی، داشتن نیروی دریایی بی‌خاصیت خواهد بود. بدون امنیت سرزمینی و تهدید مداوم کشور، نیروی دریایی شامل تعدادی کشتی است که قادر نیست انسجام استراتژیک را در مقابل قدرت آتش دشمن اعمال کند (Grygiel, 2012: 23). تنش‌های سیاسی و امنیتی در قلمرو سرزمینی کشور، مانع شکل‌گیری قدرت دریایی است و موجب پراکندگی نیرو در قوای زمینی و دریایی می‌گردد؛ این وضعیت در بیشتر کشورهای دریایی در گذشته قابل

مشاهده است. ژاپن قدرت دریایی خود را بعد از انقلاب میجی^۱ و تحولات بنیادین اجتماعی، سیاسی و اندیشه‌ای شکل داد (Germond, 2015: 20). قبل از دوره میجی، با اینکه جنگ به طور مکرر در جزایر ژاپن انجام می‌شد، ژاپن فقط چند تجربه جنگ و درگیری در مقابل کشورهای دیگر در دریا داشت و ژاپنی‌ها به جنگ دریایی با دیگر ملت‌ها و شکست در جنگ عادت نداشتند (Sekine, 2011: 5). هند با داشتن مرزهای آبی طولانی، بدلیل استعمار (تا سال ۱۹۴۷)، کمبود منابع مالی و تکنولوژی (Germond, 2015: 20) و درگیری در مرزهای مورد اختلاف با پاکستان و چین، تا شروع قرن بیست و یکم نتوانست قدرت دریایی خود را توسعه دهد؛ مسائلی که امروز هم تمرکز دریایی هند را کاهش می‌دهد. چین منابع مالی و تکنولوژی قابل توجهی را صرف حوزه دریایی کرده است؛ با این حال تمرکز نظامی این کشور به دلیل درگیری در استان سین‌کیانگ و فلات تبت از انسجام کافی برخوردار نیست. رقابت‌های ژئواستراتژیک چین با هند و روسیه در سطح قاره آسیا، بطور غیرمستقیم بر امنیت مرزی و سرزمینی چین تأثیر می‌گذارد، با عنایت به اینکه هنوز مسائل مرزی چین با هند پابرجا است. چین در طول تاریخ بطور مستمر از حملات زمینی از آسیای مرکزی آسیب‌پذیر بود (Till, 2005: 75)؛ چین در قرن بیست و یکم در مقایسه با گذشته، کمتر با تهدیدات مرزی و سرزمینی دشمنان قاره‌ای مواجه است (Kaplan, 2009: 48). امروزه، چین بازیگر اصلی استراتژیک در قسمت قاره‌ای آسیای شرقی است و در مقابل آن، ایالات متحده، بر قسمت دریایی آسیای شرقی تسلط دارد (Howarth, 2006: 21). در حال حاضر، این کشور بیشتر می‌تواند توان و امکانات خود را در زمینه قدرت دریایی و نیروی نظامی دریایی به خدمت بگیرد (Kaplan, 2009: 48). چین با داشتن تعداد بیشتری بنادر تجاری با عملکردی در مقیاس جهانی، مالکیت بر کشتی‌ها، کانتینررها و نفت‌کش‌های بی‌شمار، در سال ۲۰۱۲، توانست اولین ناو هواپیمابر خود را روانه اقیانوس کند. تمرکز بر مسأله تایوان و حل آن با توجه به شرایط پکن، کنترل خطوط حمل و نقل دریایی، ممانعت از حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در دریای چین جنوبی و مناقشه بر سر جزایر و قلمروهای سرزمینی، بخشی از جاه‌طلبی چین برای گسترش نیروی دریایی است. ماهیت قاره‌ای کشور چین همراه با مزایای محیط دریایی و اقیانوسی بر اقتصاد چین، موجب شده است که این کشور هویت ترکیبی^۲ قدرت زمینی و دریایی را در پیش بگیرد (Nohara, 2017; Wei and Ahmed, 2015).

1. Meiji Revolution

2. Hybridized Identity

وضعیت سیاسی و امنیتی مرزهای آبی و خشکی

به منظور احراز قدرت دریایی و فراهم کردن نیروی دریایی مقتدر، تأمین امنیت سرزمینی، شرط مهم و حیاتی است. بدون امنیت سرزمینی کشور، نیروی دریایی فاقد قدرت رهبری خواهد بود. توسعه مناطق ساحلی و برقراری ناوگان و نیروی نظامی دریایی، با امنیت مناطق ساحلی ارتباط دارد. گسترش ناوگان دریایی و ظهور قدرت دریایی پرتغال در قرن پانزدهم از فقدان تنش‌های سرزمینی ساحلی متأثر بود. بریتانیا با اینکه طول ساحلی هفت برابر پرتغال داشت و بنادر اصلی در قسمت شرقی جزیره بود با این حال ناوگان دریایی بریتانیا، همواره برای عبور از خطوط دریایی، در معرض خطر از جانب بنادر هلند و فرانسه بود (Grygiel, 2012: 21). روسیه با داشتن مرزهای دریایی طولانی و یخبندان بودن بیشتر مرزهای دریایی خود، همواره به دریاها نیمه‌بسته بالتیک و سیاه‌آبسته بود و بنادر مهم روسیه در سواحل این دریاها مستقر شده بود. این دریاها و کانال‌های مرتبط با آن (بسفر و داردانل)، پتانسیل محاصره بالایی از جانب قدرت‌های متخاصم داشتند و لذا دغدغه روسیه ابتدا تأمین امنیت سواحل خود و سپس حضور در آب‌های آزاد بود.

تعاملات بیشتر مرزی، احتمال تنش و تهدید با همسایگان و مرزهای خشکی را بالا می‌برد. رویکرد بری در رهبران سیاسی کشورهای با مرزهای خشکی طولانی امری شایع است (برای نمونه چین، روسیه و ایران). یافته‌های میدلارسکی بیانگر آن است، کشورهای که برخوردار از مرزهای آبی و اضلاع دریایی بودند، به دلیل امنیت نسبی ناشی از مرزهای آبی، کمتر با کشورهای دیگر درگیر می‌شدند و لذا این امنیت در شکوفایی دموکراسی تأثیر داشت. در کشورهای با مرزهای خشکی طولانی، تعداد افراد نظامی و یا نیروی نظامی بیشتر از کشورهای با مرزهای آبی طولانی است. کشورهای بری به دلیل مرزهای بیشتر با همسایگان خشکی، احتمال اینکه درگیر تنش‌های سیاسی و نظامی با همسایگان شوند، زیاد است (Midlarsky, 1999 and 1995; Midlarsky & Midlarsky, 1997). در صورتی که کشورهای با مرز آبی طولانی، همسایگان مجاور و مقابل کمتری داشته باشند، قدرت مانور گسترده‌ای خواهند داشت. بررسی نقش مرزهای خشکی و آبی در شکل‌گیری جنگ از نگاه محققین دور نمانده است؛ یافته‌ها بیانگر آن است که بین تعداد مرزهای خشکی [همسایگان مرزی] قدرت‌های مرکزی (بریتانیا و ژاپن جزء تحلیل نبودند) و تعداد جنگ‌هایی که در آن مشارکت داشتند، همبستگی مثبتی وجود دارد (Midlarsky, 1974) ($r=0/84$).

مرزهای خشکی طولانی، فرصت مرزها را بیشتر با همسایگان را فراهم می‌نماید و این مراودات، احتمال وقوع جنگ و درگیری با همسایگان را بیشتر می‌کند (Starr & Most, 1978).

کشورهایی که مرزهای خشکی طولانی، توأم با همسایگان زیاد دارند به منظور تأمین امنیت سرزمینی خود همواره باید نیروهای نظامی دریایی و زمینی آماده داشته باشند. تأمین نیروی نظامی کافی برای عرصه خشکی و دریا، مسائل مالی، کیفیت سازمان‌دهی، وحدت قوا و فرماندهی واحد، همواره مشکل کشورهای با موقعیت برّی و دریایی همانند روسیه، چین، ایران و هند است. در مقابل، کشور بریتانیا با موقعیت جزیره‌ای، برای دو قرن، قدرت دریایی و جهانی بود و بر نیروی زمینی تمرکز کمتری داشت و بیشتر بر روی منابع و امکانات نیروی نظامی دریایی سرمایه‌گذاری کرده بود. فرانسه همواره با تهدیدات خشکی از مرزهای خود مواجه بود و لذا در مقایسه با بریتانیا در قرن ۱۸ و ۱۹ نتوانست از قدرت دریایی شایسته‌ای برخوردار باشد (Germond, 2015: 21). یکی از عوامل افزایش قدرت دریایی ایالات متحده به عنوان قدرت برتر دریایی از نیمه دوم قرن بیستم، امنیت مرزهای خشکی کشور ایالات متحده است. اگر وضعیت مرزهای مکزیک و کانادا تغییر کند، ممکن است بر ظرفیت ایالات متحده برای حفظ یک نیروی دریایی قدرتمند تأثیر بگذارد (Friedman, 2001: 5). به گفته گری، قدرت ایالات متحده در خارج از کشور به واقعیت‌های پایدار طبیعی، سیاسی و جغرافیای استراتژیک مربوط می‌گردد (Gray, 1994: 165).

پایگاه نظامی ساحلی و دریایی

کشورهای دریایی برای تأمین امنیت خطوط دریایی بین‌المللی و حفظ منافع ملی، به پایگاه دریایی خود و یا پایگاه دریایی کشورهای متحد و ثالث، نیاز دارند. هر چند تکنولوژی تا حدودی توانسته است ناوگان نظامی را بر روی آب (از طریق ناوها) برای مدت‌های طولانی بدون ارتباط با خشکی نگه دارد، اما تأمین سوخت، تجهیز و تدارک وسایل و ادوات نظامی، تعمیر کشتی، تأمین نیازهای غذایی و تجدید نیرو، هنوز ناوگان نظامی را به محیط‌های خشکی و پایگاه‌های دریایی، وابسته نگه داشته است. پایگاه‌های دریایی در محدوده سرزمینی ساحل، محدوده مناطق دریایی کشورها (تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ)، در آب‌های آزاد، پایگاه‌های ماوراء دریایی کشورها و کشورهای ثالث قابل احداث است. بنابراین پایگاه‌های دریایی بطور کلی از لحاظ دوری و نزدیکی به کشور، به پایگاه‌های سرزمینی یا داخلی^۱ و پایگاه‌های خارجی^۲

1. Home Bases

2. Distant Bases

تقسیم می‌گردد. ارزش پایگاه‌های داخلی اساساً مربوط به تأمین منابع^۱ و موقعیت آنان در مقایسه با مراکز بزرگ تجاری داخلی و دریای آزاد است و این پایگاه‌ها فاقد ارزش استراتژیک و عملیاتی بوده و بیشتر نقش پشتیبان و تأمین تدارکات جنگی دارند. برای مثال در ایالات متحده، نیویورک و فیلادلفیا بدلیل منابع عظیم آنان و نزدیک بودن به اقیانوس، می‌توانند یک پایگاه دریایی عالی باشند؛ هر چند که فیلادلفیا از آب‌های عمیق برای برپایی پایگاه‌های دریایی محروم است. در مقابل، پایگاه‌های خارجی ارزش استراتژیک و عملیاتی دارند. این پایگاه‌ها در عملیات تهاجمی و تدافعی و مبارزات طولانی کشور، نقش مهمی ایفاء می‌کنند (Fiske, 1988: 187-188). با توجه به پیشرفت تکنولوژیکی، افزایش ارتباطات و همکاری رو به گسترش کشورها، پایگاه‌های خارجی یا دور از سرزمین اصلی، می‌توانند بخشی مهمی از نیازهای تدارکاتی و خدماتی خود را تأمین نمایند. پایگاه‌های دریایی به شکل دائمی و موقت ایجاد می‌گردند و عملکردی تهاجمی، دفاعی و ترکیبی دارند و هدف از برپایی پایگاه دریایی، گسترش شعاع عملیاتی نیروهای خودی و خشی کردن عملیات و پایگاه اصلی دشمن در منطقه است (Vego, 2005: 62).

دسترسی و استفاده از پایگاه‌های نظامی ماوراء دریاها و دور از سرزمین، بستگی به اندیشه و تصمیمات استراتژیک کشورها و پیروزی‌های نظامی قبلی دارد که شرایط لازم برای استفاده از قدرت جغرافیایی پایگاه‌های نظامی را فراهم می‌کند. به عنوان مثال، خرید مجمع‌الجزایر چاگوس^۲ (از جمله دیه‌گو گارسیا) توسط بریتانیا در سال ۱۹۶۵، ناشی از تصمیم سیاسی و استراتژیک بود و نیاز ایالات متحده به پایگاه عملیاتی در اقیانوس هند را تأمین کرد. در اینجا جغرافیا مهم است، اما عامل انسانی در نهایت متغیر جغرافیایی را به عنوان تعیین کننده اصلی قدرت دریایی سوق می‌دهد (Germond, 2015: 21).

موفقیت کشورها در جنگ (در دوره گذشته و حاضر) وابسته به استفاده از پایگاه‌های دریایی است. کشورهای روسیه و بریتانیا مثال‌های عینی از این وضعیت هستند. در سال ۱۷۶۹ روسیه با رهبری ژنرال اسپریدوف^۳ وارد دریای مدیترانه گردید و بدلیل قطع ارتباط با سواحل روسیه و فقدان پایگاه دریایی ماوراء دریاها، موفقیت لازم بدست نیاورد (Till, 1982: 86). نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا در سال ۱۹۱۴، تعداد کافی پایگاه دریایی بزرگ در دریای شمال نداشت. تنها پایگاه دریایی درجه یک در رُسایس^۴ بود و

1. Resources
2. Chagos Archipelago
3. Admiral Grigory Spiridov
4. Rosyth

کرامارتی^۱ پایگاه دریایی درجه دوم محسوب می‌شد. تنها لنگرگاه دریایی مهم بریتانیا در هارویچ^۲ بود، در حالی که بقیه همانند گریمسبلی^۳، هارتلپول^۴ و آبردن^۵ از بنادر تجاری دفاع می‌کردند (Vego, 2005: 61-62). نیروی دریایی بریتانیا در جنگ جهانی دوم، بدلیل عدم صرف منابع اعتباری کافی در زمان صلح برای تنگه اسکاپا فلو^۶، مالت، جبل الطارق و فری‌تاون و ... متحمل خسارت زیادی شد. از دست دادن سنگاپور تأثیری شگرف بر امکانات دریایی بریتانیا گذاشت و اگر این اتفاق در پایگاه‌های دیگری همانند جبل الطارق و مالت پیش بیاید، قطعاً عواقب شدیدی برای قدرت دریایی بریتانیا خواهد گذاشت (Till, 1982: 86). داشتن تعداد زیادی از پایگاه‌های نظامی دریایی مزایای قابل توجهی برای استقرار، مانور و نقل و انتقال نیروهای ناوگان خودی دارد. استفاده از پایگاه دریایی منفرد در زمان جنگ مناسب نیست؛ بخاطر اینکه نیروهای خودی از خط عملیات واحد (پایگاه نظامی منفرد) برای حمله و عقب‌نشینی استفاده می‌نمایند و دشمن بسهولت می‌تواند با ناوگانی که از پایگاه دریایی منفرد در منطقه عملیاتی پشتیبانی می‌گردد، مقابله نماید. تجربه کشور آلمان در دریای شمال طی سال‌های ۱۹۱۴-۱۹۱۸ بر این امر صحه می‌گذارد (Vego, 2005: 61).

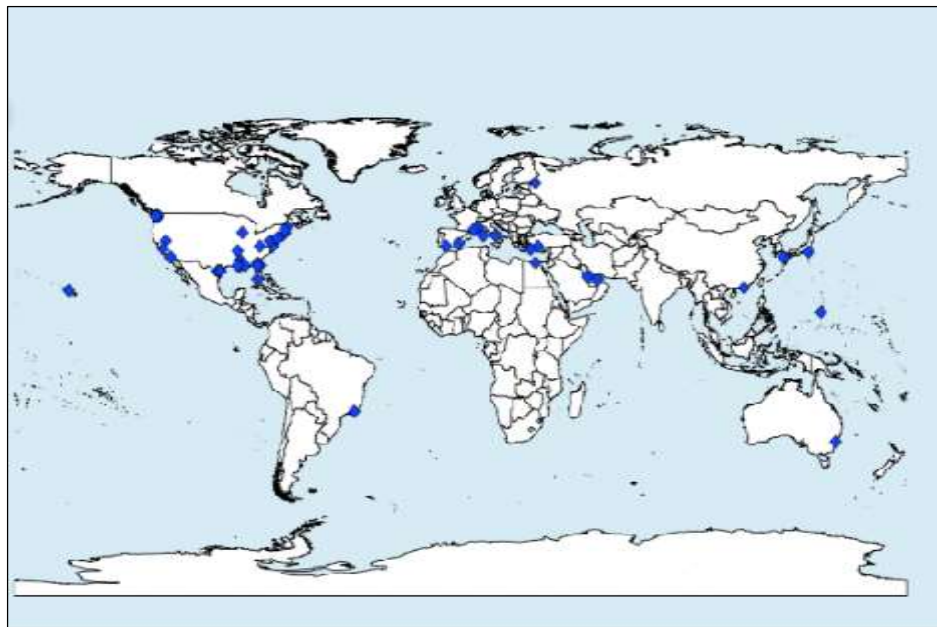
فقدان پایگاه‌های مناسب و یا مکان‌یابی و انتخاب اشتباه پایگاه دریایی، همیشه نقطه ضعفی برای استقرار نیروهای ناوگان نظامی است. در جنگ روسیه و ژاپن، فقدان پایگاه دریایی مناسب برای روسیه در خاور دور و انتخاب اشتباه بندر آرتور^۷ برای پایگاه دریایی، نقطه ضعفی بر ناوگان نظامی روسیه بود. بندر آرتور از مرکز قدرت روسیه در خاور دور جدا افتاده بود و با این کشور ارتباط زمینی و دریایی مناسبی نداشت (Vego, 2005: 62-64). ناوگان دریای بالتیک روسیه تلاش بیهوده‌ای کرد که قاره افریقا را دور بزند. بریتانیا در این جنگ از ژاپن حمایت نظامی، سیاسی و دیپلماتیک کرد. بریتانیا تعدادی پایگاه نظامی در دریای مدیترانه قرار داد و با کنترل کانال سوئز، روسیه را مجبور کرد بیست هزار مایل برای رسیدن به ژاپن، مسافت طی کند و لذا نظامیان و ملوانان روسیه روحیه جنگی خود را از دست دادند (Sekine, 2011: 7). دلیل اصلی عملکرد ضعیف ناوگان دریای بالتیک شوروی شوروی در جنگ جهانی دوم و در سال ۱۹۴۱،

1. Cromarty
2. Harwich
3. Grimsby
4. Hartlepool
5. Aberdeen
6. Scapa Flow
7. Port Arthur

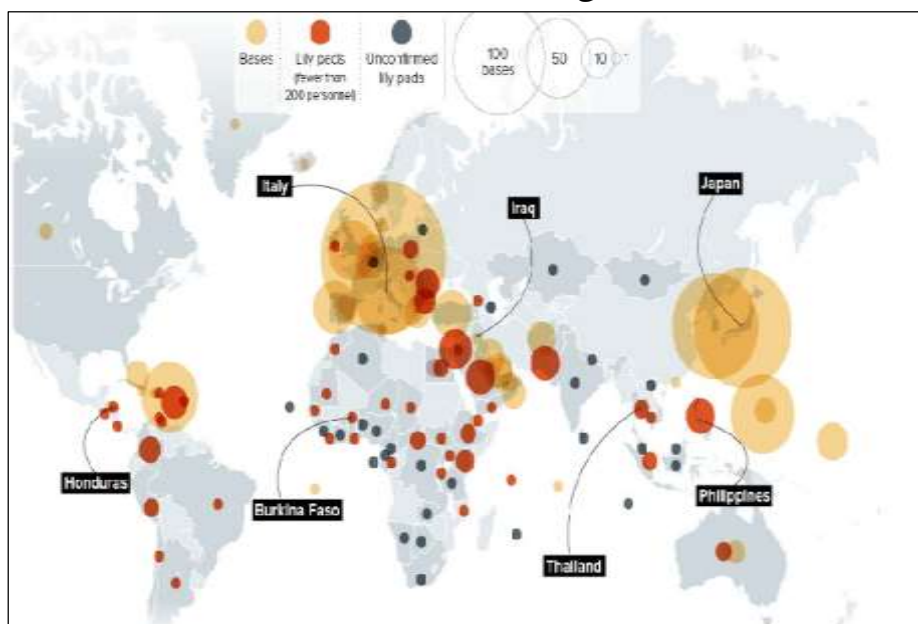
از دست دادن پایگاه‌ها و بنادر آن در دریای بالتیک بود که هر کدام به جزء لنینگراد و مجاور آن، ظرف ده هفته پس از جنگ، به دست آلمانی‌ها افتادند. به همین ترتیب، ناوگان دریای سیاه شوروی تا ژوئیه سال ۱۹۴۲، تمام پایگاه‌های خود را از دست داد. مدت کوتاهی پس از سقوط سواستوپول^۱، آلمانی‌ها نووروسیویک^۲ را تسخیر کردند، ناوگان شوروی در دریای سیاه، تنها پایگاه‌های کوچک دریایی توایس^۳، پوتی^۴ و باتومی^۵ در ساحل قفقاز بودند که قادر به حمایت از رزمندگان سطح آب و زیردریایی‌ها نبودند (Vego, 2005: 62).

پایگاه‌های دریایی، پشتیبان ناوگان تجاری و نظامی کشورها هستند و لذا قدرت‌های دریایی همواره به دنبال تسلط و برپایی پایگاه‌های نظامی ساحلی و دریایی در کشورهای ثالث متحد هستند. ایالات متحده در جنگ جهانی دوم در حوزه اقیانوس آرام، به غیر از پرل هاربر^۶، فاقد پایگاه دریایی مناسب بود و گفته می‌شود جنگ پاسیفیک تا حد زیادی جنگ برای برپایی و تصرف پایگاه‌ها بود (King, 1945: 81). بعد از جنگ جهانی دوم، ایالات متحده به منظور حضور در پهنه دریاها و اقیانوس‌ها، نیاز به پایگاه‌های ساحلی برای استقرار ناوگان نظامی داشت. بنابراین این کشور همواره سیاست اتحاد و دوستی با کشورهای دریایی یا کشورهای با موقعیت مناسب دریایی را سرلوحه استراتژی دریایی خود کرده است. ایالات متحده برای اعمال فشار بر چین به کشورهای متحد خود در آسیای شرقی و جنوب شرق وابسته است که هر کدام پایگاه نظامی برای ایالات متحده محسوب می‌گردند. اتحاد استراتژیک ایالات متحده با کره جنوبی، استرالیا، ژاپن، سنگاپور، بحرین و سایر کشورهای با موقعیت دریایی، همواره اصل کلی در استراتژی دریایی این کشور است (نقشه شماره ۱ و ۲). یکی از مهمترین مناطقی که برپایی پایگاه‌های نظامی را الزامی کرده است، نقاط کنترل، تنگه‌های بین‌المللی و شبکه‌های خطوط ارتباطی دریایی است. این مناطق، محل گذر ناوگان‌های تجاری و نظامی هستند و لذا همواره مکان‌های استراتژیک هستند و تسلط بر آن مناطق، موجب کنترل بر تمامی شبکه‌های ارتباطی دریایی می‌گردد (نقشه شماره ۱ و ۲).

-
1. Sevastopol
 2. Novorossiysk
 3. Tuapse
 4. Poti
 5. Batumi
 6. Pearl Harbor



نقشه ۱. مهمترین پایگاه‌های دریایی ایالات متحده در مناطق مختلف دنیا
منبع: (Worldwide Maps, 2019)



نقشه ۲. پایگاه‌های نظامی آمریکا در دنیا
منبع: (Vine, 2015)

جمعیت و اجتماع دریایی

امروزه داشتن تعداد زیادی از مردمانی که فعالیت دریایی دارند، ممکن است نسبتاً بی‌اهمیت باشد. ماهیت نیروی دریایی مدرن، با دیگر اشکال فعالیت‌های دریایی همپوشانی کمی دارد (برای مثال ماهی‌گیری و ناوگان دریایی) و تخصص‌گرایی بر فعالیت‌های دریایی حاکم است. این ایده مطرح است که بین دریانوردی مدرن و دریانوردی سنتی تناسب کمی است با این حال کشورهایی هستند که به منظور آموزش دریانوردی سنتی، هزینه مالی زیاد و زمان بیشتری را تخصیص می‌دهند (Kearsley, 1990: 179).

اجتماع دریایی، بیشتر بر نوع سبک زندگی مردم کشور و جامعه از لحاظ اجتماعی و اقتصادی تأکید دارد. سبک زندگی اجتماع دریایی با شاخص‌هایی همانند: دادوستد و تجارت دریایی، تعاملات اجتماعی ماوراء دریا، حضور نظامی و سیاسی در دریاها و ... مشخص می‌گردد. اجتماع دریایی، طبقه تجاری را از لحاظ سیاسی و اجتماعی تقویت می‌نماید و نظام ارزشی و سبک حکومتی که تجارت را تقویت کند، ترغیب می‌نماید. در عین حال اجتماع دریایی، توسعه بخشی از قدرت نیروی دریایی را تسهیل کرده و موجب افزایش کارایی منابع نیروی دریایی می‌گردد و این بخاطر آن است که طبقات تجاری (تاجران) به طور طبیعی نیروهای دریایی را به عنوان وسیله‌ای برای حفاظت از تجارت دریایی، به طور مستقیم یا غیرمستقیم، می‌نگرند (Till, 2009: 84-85). در مقابل، مردم دریایی بیشتر مفهومی زیستی و فنی است. حضور جمعیت در نوار ساحلی و پسرکانه دریایی کشور، فراهم کردن نیروی انسانی برای برپایی ناوگان تجاری و نظامی، تأمین نیروی دریایی و دریانوردان باتجربه، تحمل شرایط سخت و تجربه زندگی دریایی و ... مؤلفه‌های مربوط به مردمان دریایی است. برخی کشورها از نیروی انسانی کافی برای برپایی نیروی دریایی بهره‌مند نیستند. برای مثال: کشور کویت و کشورهای حوزه خلیج فارس بدلیل عدم تأمین نیروی کافی آموزش دیده از جمعیت خود، به مهاجران به عنوان منبع نیروی دریایی نیاز دارند. نیروی دریایی هند در ابتدای پیدایش با مشکلی مشابه مواجه بود؛ تنها دو فرمانده نیروی دریایی هندی داشت و بعداً توانست رشد یابد و بقاء خود را حفظ نماید (Till, 2009: 88). این پیش فرض دقیقی است که کشورهای پرجمعیت با اقتصاد قوی می‌توانند منابع گسترده‌ای به نیروی دریایی اختصاص نمایند و قابل پیش‌بینی است که یک کشور کوچک با جمعیت کم، قادر نخواهد بود نیروهای نظامی را به اندازه کافی آموزش و مجهز نماید تا بتواند فضای دریایی خود را به طور مؤثر حفظ کند. خط ساحلی طولانی برای دفاع کافی نیاز به جمعیت زیاد دارد؛ کشوری با خط ساحلی کوتاه می‌تواند با جمعیتی تا حدودی کم، تهدیدات امنیتی

را دفع نماید. کشور سوئد مثال عینی از کشوری با جمعیت کم و پهنه خط ساحلی طولانی است که موجب نگرانی‌های امنیتی برای این کشور می‌شود (Kearsley, 1990: 179-180). به گفته ماهان، جمعیت کمی که در یک سرزمین بزرگ با کرانه دریایی قابل توجهی قرار دارد، بیشتر تحت تأثیر محاصره نیروی دریایی^۱ قرار می‌گیرد. جمعیت گسترده در شرایط مشابه، بیشتر قادر به تولید نیروهای نظامی و نیروی دریایی است (Sumida, 1999: 46-47).

معمولاً قدرت‌های تاریخی که به تجارت بین‌المللی روی می‌آوردند از گسترش شهرنشینی و حضور جمعیت در مناطق ساحلی استقبال می‌کردند؛ این وضعیت در کشورهای معاصر قابل مشاهده است. در مقابل، کشورهایی که به محیط داخلی کشور و یا به منابع کشاورزی داخلی وابسته بودند، همواره رویکرد بری و قاره‌ای داشتند و سواحل چنین کشورهای از توسعه لازم برخوردار نبود. حضور اجتماعات انسانی در محیط ساحلی کشورهای دریایی، متأثر از اندیشه سیاسی رهبران کشورها است. نیروی انسانی متخصص و با کیفیت برای کشورهای دریایی به منظور برپایی ناوگان تجاری و نظامی حیاتی است و لذا حضور جمعیت گسترده در مناطق ساحلی کشورهای دریایی امری شایع است. باید اذعان کرد حضور جمعیت گسترده در سواحل به معنی فراهم بودن نیروی انسانی از لحاظ کمی و کیفی در بخش دریایی نیست. تراکم جمعیت در مناطق ساحلی کشورهای دریایی، با افزایش ساخت و ساز انسانی، تمرکز واحدهای تجاری - مالی و خدماتی همراه است. در کشورهایی که بیشتر حجم تجارت دریایی آنها از طریق دریا انجام می‌گیرد و از طریق دریا با اقتصاد جهانی پیوند دارند، حضور نهادهای صنعتی، خدماتی، مالی و تشکیل اجتماعات انسانی در منطقه ساحلی این کشورها امری طبیعی است.

شهرها و بنادر ساحلی

اقتصاد دریاپایه کشورها به همراه تسلط دریایی، مهمترین عواملی هستند که کشورها را ترغیب به توسعه ناوگان تجاری و نظامی می‌کند. اقتصاد دریایی کشورها را می‌توان با توجه به تناژ صادرات و واردات کالا از مسیر دریا، ناوگان تجاری و نظامی، شرکت‌ها و بیمه‌های دریایی، سازه‌های مالی و بانکی مستقر در منطقه ساحلی ارزیابی کرد. از مهمترین برون‌دادهای اقتصاد دریایی کشورها در مناطق ساحلی، شهرها و بنادر ساحلی است. شهرهای ساحلی در نزدیک‌ترین موقعیت جغرافیایی برای ارتباط با دیگر کشورها هستند و لذا حجم انبوه مرادفات کالا که از طریق دریا جابجا می‌گردد در شهرهای ساحلی تولید،

1. Naval Blockade

فرآوری، ذخیره و مصرف می‌گردد. در کشورهایی با اقتصاد دریاپایه، شهرها و بنادر ساحلی رشد کمی و کیفی بالایی دارند و جمعیت بیشتری جذب می‌نمایند. باید اذعان کرد که شهرها و بنادر ساحلی، جدا از هم ارزش اقتصادی زیادی ندارد و مهمترین شهرهای ساحلی، بنادر مهمی هستند که در مراودات کالا و خدمات داخلی و بین‌المللی نقش مهمی دارند. برای نمونه، در ایالات متحده بین توسعه شبکه شهری با دسترسی به خطوط دریایی و بنادر، ارتباط ناگسستگی وجود دارد. در این کشور سواحل در رشد و پیدایش شهرها از نقشی مهم برخوردار بودند. اولین مرحله رشد شهرنشینی آمریکا با رشد شهرهای ساحلی اقیانوس اطلس در قرن هجدهم آغاز می‌شود. این شهرها عموماً بنداری بودند در کنار آب‌های عمیق و مرکز ارتباطات و صادرات پسرانه‌های کشاورزی که مواد خام برای بازارهای دنیا فراهم می‌کردند (Haggett, 1996: 162-163). زمانی که ایالات متحده از قسمت‌های ساحلی به قسمت‌های داخلی گسترش می‌یافت، بزرگترین شهرهای آن در کنار رودخانه‌های اصلی و دریاچه‌های بزرگ توسعه پیدا کرده بودند. از ۲۰ شهر بزرگ آمریکا، به غیر از چهار شهر، بقیه از بنادر عمده برخوردار هستند (Till, 2009: 89). کشورهایی که به شبکه‌های آبی برای ارتباط با دیگر نقاط جهان وابستگی دارند و از بیشترین ارتباط دریایی برای فعالیت اقتصادی، تجارت دریایی، لجستیک - حمل و نقل بهره می‌برند، نه تنها پایتخت ساحلی، بلکه مراکز شهری بین‌المللی و جهانی ساحلی دارند. جهان‌شهرها و شهرهای جهانی که از ارتباطات بین‌المللی و جهانی در عرصه‌های اقتصادی، مالی، بانک‌داری، فناوری اطلاعات و رسانه‌های جمعی، فرهنگی - اجتماعی، علمی، دیپلماسی شهر و... برخوردار هستند، عمدتاً در مناطق ساحلی مستقر هستند (جدول شماره ۲). شهرهای جهانی نه تنها مرکز تراکم قدرت و سیاست (مانند نیویورک) است، بلکه در بخش‌های اقتصادی و فرهنگی به ایفای نقش در سطح جهانی می‌پردازد. شهرهای جهانی محل استقرار شرکت‌های بزرگ چند ملیتی بوده و از بیشترین تنوع انسانی و گروه‌های مهاجر برخوردار هستند و به منظور ارتباط با دیگر شهرهای جهانی و پایتخت‌های ملی، به شبکه‌های آبی و شریان‌های ارتباطی دریایی وابستگی دارند. شهرهای جهانی از امکانات بندری و لنگرگاهی بالایی برخوردار هستند. در واقع امکانات ارتباطی سریع، حجیم و کم‌هزینه محیط‌های دریایی، در استقرار شهرهای جهانی در نواحی ساحلی تأثیر عمده‌ای گذاشته است.

با مطالعه برخی شاخص‌های انتخابی که بیشتر شامل چهار حوزه اقتصاد، فرهنگ، امکانات زیربنایی و ارتباطات است، شهرهای جهانی در سه رده شهرهای جهانی آلفا (۱۰ شهر)، بتا (۱۰ شهر) و گاما (۳۴

شهر) طبقه‌بندی شده‌اند. بر اساس این مطالعات، شهرهایی همانند: لندن؛ مادرید؛ سائوپائولو؛ تورنتو؛ آمستردام؛ نیویورک؛ توکیو؛ هنگ‌کنگ؛ پاریس؛ فرانکفورت؛ سنگاپور؛ لس‌آنجلس؛ شیکاگو؛ میلان؛ میامی؛ بروکسل؛ ژوهانسبورگ؛ سیدنی و... جزء شهرهای جهانی شناخته شده‌اند. از شهرهای جهانی، ۱۰ شهر جهانی در رده آلفا، شهرهای جهانی برتر هستند. این شهرها عبارتند از: لندن؛ نیویورک؛ شیکاگو؛ لس‌آنجلس؛ سنگاپور؛ هنگ‌کنگ؛ توکیو؛ میلان؛ فرانکفورت و پاریس (Pourmousavi, Ghourchi and Ghahraman, 2011:53-54). بیشتر این شهرهای جهانی، موقعیت ساحلی دارند که پیشرو در عرصه اقتصادی (مالی، تجاری، بانک‌داری)، فرهنگی و ارتباطات هستند. ایالات متحده در مقام قدرت دریایی به شبکه‌های ارتباطی دریایی وابستگی دارد. این کشور نه تنها از لحاظ قدرت ملی و تحرک در جهان به دریا و شبکه‌های آبی آن وابسته است، بلکه رویکرد دریایی این کشور موجب گردیده است که بزرگترین سازه‌های شهری دنیا با تراکم جمعیتی بالا، فعالیت در عرصه جهانی و با کارکردهای متنوع اقتصادی، علمی، فناوری اطلاعات و... در سواحل شرقی (اقیانوس اطلس) و غربی (اقیانوس آرام) این کشور جای گیرند. آمریکا با ۱۱ شهر جهانی (آتلانتا؛ بستون؛ شیکاگو؛ دالاس؛ هوستون؛ لس‌آنجلس؛ میامی؛ مینیاپولیس؛ نیویورک؛ سان‌فرانسیسکو و واشنگتن‌دی‌سی) تعداد بیشتر شهر جهانی را دارد و چهل درصد از تولید ناخالص داخلی آمریکا مربوط به این شهرهای جهانی است. از این ۱۱ شهر، ۵ شهر در ساحل اقیانوس اطلس و خلیج مکزیک (هوستون؛ میامی؛ واشینگتن‌دی‌سی؛ بستون و نیویورک) و ۲ شهر در ساحل اقیانوس آرام (سان‌فرانسیسکو و لس‌آنجلس) قرار دارد. ژاپن با دو شهر جهانی توکیو و ازاکا توانسته است حدود ۳۷ درصد تولید ناخالص داخلی را در این دو شهر تولید کند (Pourmousavi, Mohammadian, Pouyandeh and Khorashadizadeh, 2012: 138-139). توکیو و ازاکا در ساحل اقیانوس آرام قرار دارند.

جدول ۲. رتبه بندی شهرهای جهانی (رتبه ۱ الی ۵) در فهرست‌های رتبه بندی

رتبه	فهرست یورستاک سال ۱۹۹۹	فهرست Foreign Policy سال ۲۰۰۷	فهرست ساسن ۲۰۰۷
رتبه اول	لندن (ساحلی)	نیویورک	لندن
رتبه دوم	پاریس	لندن	نیویورک
رتبه سوم	نیویورک (ساحلی)	پاریس	توکیو
رتبه چهارم	توکیو (ساحلی)	توکیو	شیکاگو
رتبه پنجم	شیکاگو (ساحلی)	هنگ کنگ (ساحلی)	هنگ کنگ

منبع (Pourahmad, Gharakhlou and Mousavi, 2011: 39)

مهمترین شهرهای ساحلی، واحدهای سیاسی - فضایی در سطح ملی، یعنی پایتخت‌ها هستند. پایتخت، سطح اتصال محیط داخل کشور با محیط خارجی است. فارغ از نظام‌های سیاسی متفاوت، پایتخت‌ها از نقشی مشابهی برخوردار هستند. مسائل کلان سیاست داخلی، سیاست خارجی، امور دفاعی - امنیتی، اقتصاد کلان کشور، سیاست و خط‌مشی کشور در پایتخت‌ها تصمیم‌گیری می‌شود. در استقرار پایتخت‌ها متغیرهای متفاوتی همانند: عامل سنت - تاریخ، عامل گروه ملی مسلط، عامل ارتباط خارجی، عامل دفاعی - استراتژیک، عامل مصالحه سیاسی و عامل موقعیت مرکزی تأثیرگذار است (Mirheydar; Rasti and Mirahmadi, 2013: 189-192). در بیشتر متغیرهای مؤثر بر استقرار پایتخت، مؤلفه‌های جغرافیایی و محیطی مستتر است. نزدیکی پایتخت با مناطق ساحلی، در ارتباط سریع و آسان با کشورهای دیگر مؤثر است. حضور پایتخت کشورهای دریایی در مناطق ساحلی، بیانگر اهمیت دریا در سرنوشت سیاسی و اقتصادی این کشورها است.

یکی از متغیرهای مهم در قدرت دریایی کشورها، وضعیت بنادر دریایی کشورها است. بیش از ۹۰ درصد تجارت بین کشورها از طریق دریا صورت می‌پذیرد (IMO, 2009: 7). ویژگی تجارت دریایی با حجم و وزن بیشتر کالای جابجایی، هزینه کم، انتقال بی‌خطر و سالم کالا، موجب توجه بیشتر به تجارت دریایی در جهانی شدن اقتصادی و ارتباطات شده است. مناطق جغرافیایی که در فرایند تولید تخصصی و رقابت در بازارهای جهانی قرار دارند به تجارت دریایی، مسیرهای دریایی و نقاط ثقل مسیر مبدأ و مقصد یعنی بنادر، نیاز حیاتی دارند. بنادر دریایی، نقاط مبدأ و مقصد در تمامی تحرکات دریایی از جمله تجارت دریایی و نظامی‌گری است. بنادر نقطه اتصال مسیرهای خشکی و دریایی به یکدیگر است و از ویژگی‌های هر دو محیط خشکی و دریایی تأثیر می‌پذیرد. با این ملاحظات، بنادر دریایی که فعالیت بین‌المللی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دارند، موجب پیوند اقتصاد ملی کشورها به اقتصاد جهانی می‌گردد. بنادر دریایی در ارتباط مستقیم با نظام اقتصادی بازار آزاد، جهانی شدن، تخصصی شدن فرایند تولید در مناطق جغرافیایی، خطوط ارتباطی دریایی و کشتیرانی دریایی است. نظام اقتصادی بازار آزاد همراه با جهانی شدن اقتصادی و ارتباطی، اهمیت تجارت دریایی و بنادر را فزونی بخشیده است.

در اقتصاد امروزی جهان، سه بخش آسیای شرق و جنوب شرق، اتحادیه اروپا (اروپای غربی) و آمریکای شمالی، سه قطب مطرح در زمینه تجارت جهانی و تجارت دریایی است. کشورهایی که در این مناطق قرار گرفته‌اند از جمله چین و ایالات متحده آمریکا، پیش‌تاز در زمینه تجارت دریایی هستند. یکی از

عوامل مهم در شکل‌گیری ناوگان نظامی در این دو کشور، حمایت و پشتیبانی از تجارت این کشورها در عرصه آبی است. در کشورهای آسیای جنوب شرقی همانند فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام، بنادر از نقشی مهم در رشد و توسعه اقتصادی و تولید ناخالص داخلی برخوردار هستند. برخی از بنادر این منطقه در مقام بندر واسطه برای مناطق مجاور و حوزه اقیانوسیه - آسیا نقش ایفاء می‌کنند و توسعه‌یافته‌ترین بندر دنیا در این منطقه قرار دارند. بندر شانگهای چین در صدر بنادر کانتینری دنیا قرار دارد و با فاصله بسیاری از بندر اروپایی، بزرگترین بندر کانونی جهان محسوب می‌گردد. بندر سنگاپور که دومین بندر کانتینری جهان است، منطقه جنوب‌شرق آسیا و اقیانوس هند را پوشش می‌دهد و بوسان در شمال چین و بندر کاوه سیونگ آسیای مرکزی را تحت پوشش دارد (Saffarzadeh, Azizabadi, Hamidi and Shahba, 2009: 367).

تأمین امنیت خطوط ارتباطی دریایی در مقابل تروریسم، دزدی دریایی و یا سایر قدرت‌ها، گسترش و توسعه ناوگان نظامی را برای کشورهای وابسته به دریا الزامی کرده است. کشورهایایی که تمایل به کسب قدرت دریایی دارند، بدون داشتن اقتصاد و تجارت دریایی، کسب این قدرت دریایی بی‌خاصیت خواهد بود.

پیوند شبکه‌های ارتباطی داخلی کشور با منطقه ساحلی

مناطق ساحلی، سطح تماس شبکه‌های ارتباطی دریایی با شبکه ارتباطی زمینی و هوایی است. کارایی تمامی سازه‌های انسانی از جمله بنادر در ارتباط مستقیم با شبکه‌های ارتباطی است. کارایی بنادر منوط به آرامش مسیرهای دریایی و فراهم بودن شبکه توسعه‌یافته مسیرهای زمینی و هوایی در مجاورت بنادر است. با توجه به اهمیت ارتباطات در تجارت جهانی و جهانی شدن اقتصاد، کشورهایی می‌توانند در عرصه تجارت بین‌الملل رقابت نمایند که به شبکه‌های ارتباطی منسجم و پیوسته دسترسی داشته باشند. مناطق ساحلی تنها مکانی است که پیوند شبکه ارتباطی دریایی، زمینی و هوایی به سهولت امکان‌پذیر است. هر گونه ضعف در این شبکه‌های ارتباطی، کارایی تجارت بین‌الملل کشورهای ساحلی را مختل می‌نماید. به عبارت دیگر، صادرات کشورها از طریق مسیرهای دریایی، منوط به تجهیز کشورها به شبکه‌های ارتباطی زمینی (جاده‌ای، ریلی)، هوایی و رودخانه‌ای است. واردات دریایی این کشورها هم به نوعی متأثر از شبکه‌های ارتباطی است. پنخس کالاها و اجناس وارداتی از دریا در فضای کشور در ارتباط مستقیم با

شبکه‌های ارتباطی داخلی کشور است. یکی از عوامل مهم و تأثیرگذار بر عملکرد مناطق ساحلی، پیوند و ارتباط این مناطق با مناطق داخلی کشور است. از عوامل مهم عقب‌ماندگی قاره آفریقا در مقایسه با سایر مناطق جهان وضعیت شبکه‌های ارتباطی داخل کشور است (Sanjabi, 2001: 176). سواحل شرقی قاره آفریقا با وجود داشتن سواحل پست و صاف، به دلیل وجود بیابان‌های خشک و محدودیت راه‌های ارتباطی به داخل کشور از بکرترین مناطق ساحلی دنیا است که خیلی کمتر دستخوش تغییر توسط فعالیت‌های انسانی شده است. فقر و توسعه‌نیافتگی در بیشتر کشورهای آفریقای شرقی و فقدان امنیت لازم با حضور جرایم سازمان‌یافته‌ای همانند دزدی دریایی در توسعه‌نیافتگی بنادر این منطقه تأثیری مهم دارد. در ایران و سواحل دریای عمان شاهد این وضعیت هستیم. سواحل دریای عمان ایران به دلیل در حاشیه بودن و دورافتادگی و نیز ضعف زیربنای سیستم حمل و نقل، نتوانسته است نقشی مهم در اقتصاد ملی ایران ایفاء نماید (Karimipour, 2009: 136).

استفاده کشورهای محصور در خشکی از مسیرهای ترانزیت و بنادر کشورهای دریایی، منوط به برخورداری کشورهای دریایی از شبکه ارتباطی زمینی پیشرفته است. تسهیل ارتباطات از حیث فراهم کردن تأسیسات و سازه‌های ارتباطی و یا از لحاظ اداری و قوانین گمرکی، امری مهم برای کشورهای دریایی است. پیوند شبکه‌های ارتباطی داخل کشور با مسیرهای دریایی در صورتی که مورد بی‌توجهی قرار گیرد، منجر به ضایع شدن مزیت جغرافیایی کشورهای دریایی می‌گردد. شبکه‌های ارتباطی، پیونددهنده پهنه خشکی کشور به محیط ساحلی، در جابجایی نیروی نظامی، تأمین مواد اولیه، جابجایی تسلیحات نظامی، ارتباطات تجاری مناسب و توسعه سازه‌های انسانی ساحلی، نقشی مهم و اثربخش دارند. بدون شبکه‌های ارتباطی زمینی - ساحلی، امکان برپایی و توسعه هیچ یک از سازه‌های انسانی همانند شهر، بندر، پایگاه ساحلی، تسهیل و تأمین امکانات لجستیک و پشتیبانی ساحلی فراهم نمی‌شود.

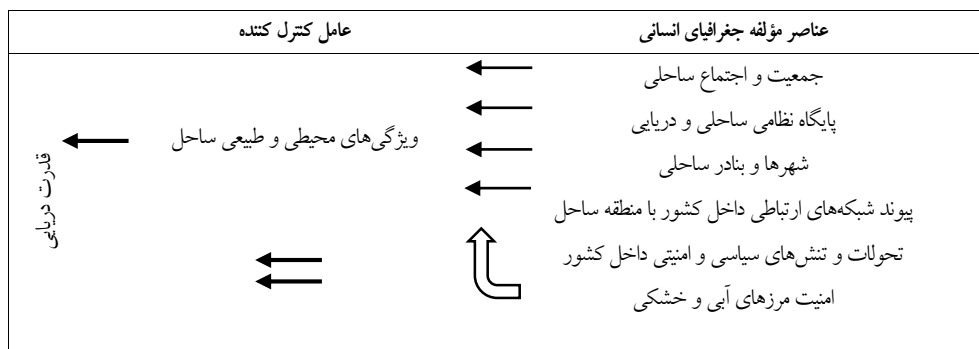
نتیجه‌گیری

بیشتر قدرت‌های دنیا (در گذشته و در عصر حاضر) موقعیت جغرافیایی ساحلی و دریایی دارند. موقعیت دریایی گزینه‌های متعدد برای کشورها در تمامی ابعاد اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی فراهم می‌کند؛ گزینه‌هایی که کشورهای قاره‌ای، فاقد آن هستند. توان نظامی کشورها از موقعیت دریایی تأثیر می‌پذیرد. قدرت‌های نظامی قاره‌ای و خشکی جدا از آنکه تعدادشان محدود بود، توان نظامی‌شان زودگذر بود. کشورهایایی که جزء قدرت‌هایی دریایی سستی و جدید هستند، با توجه به ویژگی محیط

دریایی، عملکرد کروی دارند. بیشتر 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، سیاسی و حقوقی، قدرت دریایی این کشورها را مشخص می‌کند. متغیرها و عناصر زیادی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند. عوامل مختلفی همانند: عوامل انسانی، جغرافیایی - سرزمینی، تکنولوژی، اقتصادی، سیاسی و... قدرت دریایی کشورها را شکل می‌دهد. این عوامل در تعامل با یکدیگر عمل می‌کنند. مقاله حاضر با توجه به اهمیت زیربنایی مؤلفه جغرافیای انسانی در قدرت دریایی کشورها، نقش هر یک از عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی را تبیین کرد. وضعیت سیاسی و امنیتی قلمرو سرزمینی کشور و مرزهای خشکی و آبی؛ جمعیت و اجتماع ساحلی؛ شهرها و بنادر ساحلی؛ پایگاه‌های دریایی و پیوند شبکه‌های ارتباطی داخل کشور با منطقه ساحلی، عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی قدرت دریایی است که در این تحقیق، نقش هر یک از عناصر در قدرت دریایی برخی از کشورها همانند: ایالات متحده، روسیه، چین، هند، بریتانیا و... مورد بحث و مذاقه قرار گرفت.

با توجه به یافته‌های تحقیق، گزاره نظری و نظریه تبیینی تحقیق حاضر این است که تمامی عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی، به نحوی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد. بیشتر عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی یعنی جمعیت و اجتماع ساحلی، پایگاه نظامی ساحلی و دریایی، شهرها و بنادر ساحلی و پیوند شبکه‌های ارتباطی داخل کشور با منطقه ساحلی، از عوامل کنترلی همانند ویژگی‌های طبیعی و محیطی ساحل تأثیر می‌پذیرند. در واقع این عناصر از شرایط طبیعی ساحل متأثر می‌گردند. عوامل کنترلی و تأثیرگذار زیادی وجود دارند که در این تحقیق به آنها پرداخته نشده است؛ عواملی همانند ساختار بوروکراتیک و اداری کشور، نظام سیاسی کشور، سیاست‌ها و اهداف ملی و... بر عملکرد عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی تأثیر می‌گذارند. دو عنصر دیگر مؤلفه جغرافیای انسانی یعنی تحولات و تنش‌های سیاسی و امنیتی داخل کشور و امنیت مرزهای آبی و خشکی بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارند؛ همچنین این دو عنصر بر عملکرد سایر عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی تأثیر مهمی دارند. به عبارت دیگر، فقدان امنیت سرزمینی و عدم ثبات سیاسی و یا درگیری‌های مرزی با همسایگان، مانع از تمرکز بر دیگر عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی می‌گردد. همچنین این دو عنصر از عواملی کنترلی تأثیر می‌پذیرند، منتها عوامل کنترلی مبتنی بر ویژگی‌های طبیعی ساحل نیست یا کمتر متأثر از آن است، بلکه عوامل کنترلی، مدیریت سیاسی کشور

است (با تمامی عناصر و جزئیات). تشریح این عوامل کترلی نیاز به تحقیقات مستقل دارد. سه عنصر یعنی تحولات و تنش‌های سیاسی و امنیتی داخل کشور، امنیت مرزهای آبی و خشکی و پایگاه‌های نظامی ساحلی و دریایی، تأثیر بیشتری بر قدرت دریایی می‌گذارند. هر چند این امر به معنی اهمیت کمتر سایر عناصر جغرافیای انسانی نیست (نمودار شماره ۵).



نمودار ۵. مدل رابطه عناصر مؤلفه جغرافیای انسانی با قدرت دریایی

ماهیت قاره‌ای کشورهای همانند چین، روسیه، ایران و حتی هند بر وضعیت سیاسی و امنیتی و حتی مسائل اجتماعی این کشورها تأثیر گذاشته است؛ لذا دلمشغولی این کشورها بر مسائل سرزمینی و مرزهای خشکی مانع از توجه و سرمایه‌گذاری کافی در حوزه دریا در مقایسه با نیروی زمینی و سایر نیروهای مسلح شده است. در مقابل، ایالات متحده بعنوان قدرت دریایی پیشرو، در رابطه با امنیت مرزی و سرزمینی خود از جانب کشور مکزیک دغدغه دارد و هر تنش سیاسی در این کشور بر امنیت مرزی و داخلی ایالات متحده تأثیری نامطلوب می‌گذارد. تأمین امنیت مرزهای خشکی نیاز به منابع و سرمایه را تشدید می‌کند و تمرکز ایالات متحده بر دریانوردی در آب‌های آزاد و دوردست را کاهش می‌دهد و لذا توان و ظرفیت دریایی این کشور را می‌کاهد. محیط استراتژیک آرام ایالات متحده، بطور مستقیم تقویت کننده قدرت دریایی آن است. کشورهایی که از ثبات سیاسی برخوردار نیستند و از تنش‌های سیاسی و امنیتی در قلمرو سرزمینی و مرزهای خود، آسیب‌پذیر هستند، ظرفیت لازم برای برپایی قدرت دریایی را ندارند. تمامی قدرت‌های دریایی، در دوره گذشته و عصر حاضر، با تأمین امنیت سرزمینی و ثبات سیاسی کشور، توانستند ناوگان دریایی خود را گسترش دهند. به عبارت دیگر، توسعه توان دریایی و برپایی قدرت دریایی

به ثبات سیاسی داخلی وابسته است. فقدان ثبات سیاسی منجر به دلمشغولی کشور به مسائل داخلی، عدم تأمین منابع مالی برای توسعه ناوگان دریایی تجاری و نظامی، عدم توسعه یافتگی و گسترش ضعیف سازه‌های انسانی ساحلی همانند بنادر خواهد شد. تنش‌های داخلی در کشور، فقدان ثبات سیاسی و همچنین درگیری مرزی با همسایگان، مانع از تدبیر و توجه به محیط دریایی می‌گردد. در واقع تأمین ابزار و امکانات لازم برای سیاست دریامحور به ثبات سیاسی داخلی و عدم تنش‌های سرزمینی وابسته است.

پایگاه‌های دریایی نقشی بی‌بدیل در قدرت دریایی کشورها ایفاء می‌کنند. کشورهایی که امکان حضور در تمامی پهنه‌های آبی دنیا به دلیل فقدان پایگاه‌های دریایی را ندارند، نمی‌توانند در مقام قدرت دریایی قرار بگیرند. برخی کشورها همانند روسیه و چین بدلیل نداشتن پایگاه‌های دریایی متعدد در مناطق دریایی دنیا، نتوانستند حضور چشم‌گیر نظامی و سیاسی در پهنه‌های آبی دنیا در مقایسه با ایالات متحده داشته باشند و بنابراین بهتر است از این کشورها با عنوان «قدرت‌های ساحلی» یاد گردد. قدرت‌هایی که در منطقه بلافاصله محیط جغرافیایی خود حضور قوی و در دیگر مناطق جغرافیایی دوردست، نقشی حاشیه‌ای دارند. ایالات متحده با داشتن پایگاه‌های متعدد دریایی، قدرت دریایی برتر دنیا است که امکان حضور در تمامی پهنه‌های آبی شرقی و غربی دنیا را دارد. بنابراین کشورهایی همانند ایالات متحده و بریتانیا از این ظرفیت برخوردارند تا خود را در مقام قدرت دریایی نشان دهند.

کتابنامه

1. Bull, H. (1976). Sea Power and Political Influence. *The Adelphi Papers*, 16(22), 1-9. DOI: 10.1080/05679327608457271
2. Crisher, B.B. & Souva, M. (2014). Power at Sea: A Naval Power Dataset, 1865–2011. *International Interactions*, 40(4), 602-629. DOI: 10.1080/03050629.2014.918039
3. Falk, K. L. (2019). *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.
4. Fiske, B. A. (1988). *Navy as a Fighting Machine (Classics of Sea Power)*. Annapolis and Maryland, Naval Institute Press.
5. Friedman, N. (2001). *Seapower as Strategy: Navies and National Interests*. Annapolis, Naval Institute Press.
6. Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security: Seapower and the European Union*. London and Basingstoke, Macmillan Press LTD.
7. Gray, C. S. (1994). *The Navy in the Post-Cold War World: The Uses and Value of Strategic Sea Power*. The Pennsylvania State University Press, University Park (PA).

8. Gray, C. S. (1999). "Inescapable Geography". In Gray, C. S. and Sloan, G. (Eds.). *Geopolitics, Geography and Strategy* (pp 161-177). London and New York, Routledge Publication.
9. Grove, E. (1990). *The Future of Sea Power*. London, Routledge Publication.
10. Grygiel, J. J. (2012). "Geography and Seapower". In Dutton, P. Ross, R. and Tunsjø, Ø. (Eds.). *Twenty-First Century Seapower: Cooperation and Conflict at Sea* (pp 18-41), London and New York, Routledge Publication.
11. Haggett, P. A. (1972). *Geography A Modern Synthesis*. Translated, Gudarzinejad, SH. (1996). Vol 2, Tehran, Iran: SAMT Publication. [In Persian]
12. Hattendorf, J. B. (2003). "Theories of Naval Power: A. T. Mahan and the Naval History of Medieval and Renaissance Europe". In Hattendorf, J. B. and Unger, R. W. (Eds.). *War at sea in the Middle Ages and the Renaissance* (pp1-22), Woodbridge, the Boydell Press.
13. Howarth, P. (2006). *China's Rising Sea Power: The PLA Navy's Submarine Challenge*. London and New York, Routledge Publication.
14. International Maritime Organization (IMO). (2009). *International Shipping and World Trade Facts and figures*. Maritime Knowledge Centre.
15. Kaplan, R. D. (2009). "China's Two-Ocean Strategy". In Denmark, A. and Patel, N. (Eds.). *China's Arrival: A Strategic Framework for a Global Relationship* (pp 43-58). Center for a New American Security, Washington, DC.
16. Karimipour, Y. (2009). *The geopolitical of Iran's coastal zone from the integrated coastal zone management point of view*. Tehran, Iran: Tarbiat Moallem University publication. [In Persian].
17. Kearsley, H. J. (1990). *A theory on maritime power for the not-aligned not-nuclear naval powers: with Sweden and Ireland as case studies*. Ph.D Thesis, Aberdeen, University of Aberdeen.
18. Kearsley, H. J. (1992). Rethinking maritime power theory. *Comparative Strategy*, 11(2), 195-211. DOI:10.1080/01495939208402871
19. Kennedy, P. (1988). The Influence and the Limitations of Sea Power, *journal of the international history review*. 10(1), 2-17. Doi: 10.1080/ 07075332. 1988. 9640465
20. King, E. J. (1945). The Role of Sea Power in International Security. *Proceedings of the Academy of Political Science*, 21(3), 79-86. DOI: 10.2307/1173064
21. Lindberg, M. S. (1998). *Geographical Impact on Coastal Defence Navies*. Houndmills, Basingstoke. Hampshire and London, MACMILLAN PRESS LTD.
22. Mahan, A. T. (1889). *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston, Dover Publications.
23. Midlarsky, M. I (1995). Environmental Influences on Democracy: Aridity, Warfare, and a Reversal of the Causal Arrow. *Journal of conflict resolution*, 39(2), 224-262. DOI: 10.1177/0022002795039002002

24. Midlarsky, M. I. (1974). Power, Uncertainty, and the Onset of International Violence. *Journal of Conflict Resolution*, 18(3), 395- 431. DOI: 10.1177/002200277401800303
25. Midlarsky, M. I. (1999). *The Evolution of Inequality: War, State Survival, and Democracy in Comparative Perspective*. Stanford & California, Stanford University Press.
26. Midlarsky, M. I. Midlarsky, E. (1997). *Environmental influences on democracy: aridity, warfare, and land inequality*. In M. I. Midlarsky (Ed.). *Inequality, Democracy, and Economic Development* (pp 45-79), New York, Cambridge University Press.
27. Mirheydar, D. Rasti, O. and Mirahmadi, F. (2013). *The Basic Themes in Political Geography*. Tehran, Iran: SAMT Publication. [In Persian].
28. Modelski, G. Thompson, W. R. (1988). *Seapower in Global Politics, 1494-1993*. London, Macmillan Press LTD.
29. Morris, M. A. (1987). *Expansion of Third World Navies*. London, Macmillan Press LTD.
30. Nohara, J. J. (2017). Sea power as a Dominant Paradigm: the Rise of China's New Strategic identity, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 6(2), 210-232. DOI: 10.1080/24761028.2017.1391623
31. Pourahmad, A. Gharakhlou, M. Mousavi, S. (2011). A Study of Concepts and Indicators of the Global City Theory. *Journal of Bagh-e-nazar*, 8(16), 29-42. [In Persian].
32. Pourmousavi, M. Ghourchi, M. Ghahraman, R. (2011). Geopolitical Explanation of World Metropolises; Reflecting the Conceptual Differences between the Global City and World City. *Journal of Geopolitics*, 7(21), 41- 69. [In Persian].
33. Pourmousavi, M. Mohammadian, H. Pouyandeh, M.H. Khorashadizadeh, H. (2012). The Economic Role of Global Cities in the National Power of States. *Journal of Geography*, 10(35), 127- 145. [In Persian].
34. Richmond, H. W. (1947). *Statesmen and Sea Power*. Oxford, Clarendon Press.
35. Saffarzadeh, M. Azizabadi, E. Hamidi, H. Shahba, M. (2009). *Maritime Transportation*. Tehran, Iran: Asrardanesh publication. [In Persian].
36. 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.
37. Sanjabi, A. (2001). *Strategy & Military Power (Current military and strategic issues)*. Tehran, Iran: Pazhang Publishing Company Ltd. [In Persian].
38. Sekine, D. (2011). *Seapower and Japan's maritime coalition building*. Ph.D Thesis, Australian National Centre for Ocean Resources and Security (ANCORS), University of Wollongong.
39. Starr, H. Most, B. A. (1978). A Return Journey: Richardson, "Frontiers" and Wars in the 1946-1965 eras. *Journal of Conflict Resolution*, 22(3), 441- 467. Doi: 10.1177/002200277802200306

40. Sumida, J. (1999). "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician". In Gray, C. S. and Sloan, G. (Eds.). *Geopolitics, Geography and Strategy* (pp 39-62). London and New York, Routledge Publication.
41. Till, G. (1982). *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. London and Basingstoke, Macmillan Press LTD.
42. Till, G. (2004). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. London, FRANK CASS Publishers.
43. Till, G. (2005). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. London, Taylor & Francis e-Library.
44. Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century (second edition)*. London and New York, Routledge Publication.
45. Vego, M. N. (2005). *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas (third edition)*. London, Taylor & Francis Publication.
46. Vine, D. (2015). *Where in the World Is the U.S. Military?*. Politico Magazine, Retrieved from <https://www.politico.com/magazine/story/2015/06/us-military-bases-around-the-world-119321> (Last access: 17/12/2019).
47. Wei, Z. Ahmed, Sh. (2015). A General Review of the History of China's Sea-Power Theory Development. *Naval War College Review*, 68(4), 1-14.
48. Worldwide Maps. (2019). *US Navy Bases Around The World*. Retrieved from https://b-sieged.com/wear_rm.php (Last access: 17/12/2019).