

اقیانوس منجمد شمالی،

صحنه عملیاتی قرن ۲۱ یا طلوع طالع روسیه

حسین عرب*

چکیده

آرکتیک یا دایره قطبی منطقه‌ای است که در بالاتر از مدار ۷۰ درجه تا قطب شمال امتداد یافته و در انتهای خشکی‌های قاره اروپا-آسیا و آمریکای شمالی واقع شده و با عنوان اقیانوس منجمد شمالی، کوچک‌ترین اقیانوس جهان را تشکیل می‌دهد و به وسیله کشورهای روسیه، کانادا، دانمارک، نروژ و آمریکا احاطه گردیده، به همین دلیل به آن مدیترانه قطبی نیز گفته می‌شود. این اقیانوس به دلیل یخبندان مستمر، از دسترس بشریت دور بوده و منابع بستر و زیر بستر آن بکر و دست‌نخورده باقی مانده است. برآوردهای مقدماتی نشان می‌دهد، تقریباً ۲۰ درصد منابع معدنی و ۲۵ درصد منابع انرژی جهان در بستر اقیانوس واقع شده است. در بین کشورهای محیط این دریا روسیه کمترین دسترسی به آب‌های آزاد جهان را دارد. وضعیت و محدوده حقوقی آب‌های سرزمینی کشورها تاکنون تحدید حدود نشده است. طبق کنوانسیون حقوق دریاها، به دلیل محدود بودن عرصه این دریا بیش از ۵۰ درصد سطح آن در محدوده ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی قرار می‌گیرد و حال آنکه بعضی کشورهای ساحلی مدعی تقسیم آن بر مبنای قاعده سکتور (قطاع) می‌باشند. تحقیقات مؤسسات اقیانوس‌شناسی نشان می‌دهد در صورتی که روند گرم‌شدن زمین ادامه یابد، در تابستان سال ۲۰۳۰ سطح این اقیانوس بدون یخ خواهد بود و در آن صورت منابع عظیم این دریا قابل بهره‌برداری و آبراه‌های آن که کوتاه‌تر و اقتصادی‌تر از مسیرهای کنونی است، اقیانوس‌های اطلس و آرام را به هم متصل خواهد کرد و علاوه بر آن پای بشر به این منطقه گشوده خواهد شد. این تحقیق به منظور پاسخ به پرسش: چگونگی روند ذوب‌شدن یخ‌ها و بررسی تأثیرات نظامی، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک این روند بر منطقه و جهان است که از روش تحقیق توصیفی-تحلیلی بهره گرفته شد. نتایج تحقیق نشان می‌دهد، همان‌گونه که صاحب‌نظران پیش‌بینی می‌کنند، در نیمه قرن ۲۱ این منطقه صحنه عملیات جهانی خواهد بود. ذوب‌شدن یخ‌ها، دایره راه‌های آبی تجارت جهانی را به‌عنوان یک فرصت بی‌بدیل، به اقتصاد جهانی ارائه خواهد داد. به‌واسطه وسعت زیاد جغرافیایی و طول سواحل، روسیه بیشترین بهره اقتصادی را خواهد برد و محدودیت تاریخی ژئواستراتژیک این کشور نیز برطرف خواهد شد، اگرچه آسیب‌پذیری نظامی این کشور افزایش می‌یابد، در عین حال نحوه بهره‌برداری از منابع و تحدید حدود قانونی آب‌ها، می‌تواند موجبات تنازع بین کشورها را فراهم آورده و امنیت جهانی به‌ویژه قدرت‌های بزرگ، به‌خصوص در بُعد نظامی نیز متأثر خواهد شد.

واژگان کلیدی

ذوب‌شدن یخ‌های منطقه قطب شمال، قدرت‌های منطقه، ژئواستراتژی، ژئواکونومی، راه‌های آبی تجارت جهانی

* دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران و سرتیپ دوم بازنشسته آجا
Email: hosain_arab@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۹۵/۵/۲

تاریخ ارسال: ۹۴/۱۲/۱۲

فصلنامه راهبرد / سال بیست و پنجم / شماره ۸۰ / پاییز ۱۳۹۵ / صص ۱۵۳-۱۸۴

جستار گشایی

در طول تاریخ بشر، آب بیشترین نقش را در حیات انسان داشته است. خاستگاه اولیه نوع بشر برکه‌ها و حاشیه رودخانه‌ها بوده است. تمدن‌های کهن نیز در اطراف منابع آبی شکل گرفته‌اند. همین‌که انسان به فناوری ابتدایی حرکت بر سطح آب دست یافت، رودخانه‌ها و دریاها اهمیت پیدا کرد و بُرد تأثیر قدرت کشورها، رابطه مستقیمی با دامنه نفوذ آنها در دریا داشته است. قرن‌های متمادی مدیریتانه صحنه رقابت قدرت‌های مسلط بوده است. مدیریتانه در مقایسه با اقیانوس‌ها در آن زمان برای بشر دست‌یافتنی‌تر بود، اگرچه در همان زمان در حاشیه اقیانوس‌های اطلس، هند و آرام نیز تجارت دریایی و حضور در دریا رونق داشته و دامنه آن را نیروی محرکه باد تعیین می‌کرد، اما شناورهای آن دوره توان حضور در پهنه اقیانوس‌ها را نداشته و این حاشیه‌ها بود که مسخر شده بود. با اختراع ماشین بخار و توربین و فناوری جدید ناشی از انقلاب صنعتی، دامنه دخالت بشر در دریاها توسعه یافت؛ به‌نحوی که طی قرن‌ها، قدرت‌های دریایی در تلاش مستمر و خستگی‌ناپذیر همه آب‌ها و خشکی‌های جهان را کشف و در یک کلام زمین برای بشر مکشوف شد. سرزمین‌های قطبی قسمت‌هایی از کره زمین هستند که خیلی دیرتر از سایر نواحی آن کشف شده‌اند. وجود برف و یخ دائمی که در اغلب اوقات سال آن را پوشانیده بود، همواره مشکل بزرگی برای رسیدن به آن نواحی بوده است.

همچنین دریاها در اثر پیشرفت فناوری در جهت کشف منابع حیاتی صنعتی از جمله نفت در اعماق دریا و نیز امکان صید منابع سرشار جاندار واجد اهمیت می‌باشند. دریاها برای حمل‌ونقل کالا و مسافر نیز از یک نقطه به نقطه دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرند و حمل بار از راه دریا در حجم بسیار بالا، میسر و اقتصادی‌تر نیز است، به نحوی که امروزه ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد (Akimoto, 2009). نتایج تحقیقات علمی حاکی از وجود منابع سرشار در بستر و زیر دریاهاست که کم‌وبیش جوابگوی نیازهای آتی بشر هستند. طی کاوش‌هایی که به‌وسیله عکس‌برداری ماهواره‌ای از بستر دریا به‌عمل آمده، مشخص شده ۲۵ درصد کف اقیانوس‌ها را ۶۰۰ میلیارد تن کلوخه منگنز پوشانیده و در آینده ۷/۹ درصد احتیاجات کبالت، ۲ درصد منگنز، ۱/۳ درصد نیکل و ۵/۱۳ درصد مس جهان از این منابع تأمین می‌شود (ممتاز، ۱۳۵۴: ۳۹).

از زمانی که اقیانوس‌ها در دسترس انسان قرار گرفت، صحنه رقابت استراتژیک قدرت‌های توانمند جهانی شد. *آلفرد تایر ماهان*^۱ استراتژیست شهیر آمریکایی نخستین کسی نبود که به

اهمیت تسلط بر دریا پی برده بود، اما نخستین استراتژیست نوینی است که گفت تنها یک قدرت دریایی است که می‌تواند یک قدرت جهانی باشد. از آن زمان اندیشه تسلط بر آب‌های جهان رکن اصلی استراتژی قدرت دریایی را تشکیل می‌داده است. جنگ‌های جهانی اول و دوم زمینه حضور جهانی قدرت دریایی را که به واسطه موقعیت ژئواستراتژیک ویژه خود از آسیب جنگ‌ها نیز محفوظ مانده بود، فراهم و بدین ترتیب در طول قرن بیستم اقیانوس اطلس و در ادامه اقیانوس آرام صحنه استراتژیک جهانی بود. اگرچه شوروی در شناسایی اهمیت اقیانوس آرام پیش‌قدم بود، اما قدرت دریایی در ربع آخر قرن بیستم به اهمیت این دریا بیش‌ازپیش پی برده و از همان زمان تاکنون جایگاه اقیانوس آرام در ژئواستراتژی قدرت دریایی بسیار برجسته بوده است.

تا سال ۱۹۸۳ بیشتر پروازهای هواپیماهای جت غول‌پیکر جهان بر فراز آتلانتیک انجام می‌گرفت، اما از سال ۱۹۸۴ از هر هفت پرواز بین‌المللی، چهار پرواز آن بر فرار اقیانوس آرام انجام می‌گیرد (عزتی، ۱۳۸۷: ۷۶). قدرت بری چون غول در شیشه به دلیل عدم دسترسی به آب‌های آزاد جهان، هرگز نتوانست در صحنه اقیانوس‌ها برای قدرت دریایی رقیبی به حساب آید و سرانجام جنگ سرد را به رقیب وا گذاشت. یکی از دلایل شکست قدرت بری در جنگ سرد، یقیناً همین ضعف ژئواستراتژیک بود و این یک عقده تاریخی است.

به نظر می‌رسد در اواسط قرن ۲۱، تحولات ناشی از تغییرات آب‌وهوایی کره زمین به قدرت بری کمک خواهد کرد تا با دستیابی کامل به دریا نفس تازه کند و آنگاه موقعیت جهانی خود را دوباره ارزیابی نماید. نتایج تحقیقات اقیانوس‌شناسی نشان می‌دهد که یخ‌های سطح اقیانوس منجمد شمالی به سرعت در حال ذوب‌شدن است، پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد در نیمه نخست قرن ۲۱، سطح این اقیانوس در تابستان خالی از یخ و در زمستان نیز بخش عمده آن قابل کشتیرانی خواهد بود (Byers, 2007). این یک فرصت استثنایی را در اختیار جهان قرار می‌دهد؛ اما بیش از همه این موهبت متوجه فدراسیون روسیه خواهد شد. احتمالاً روسیه خواهد توانست با تکیه بر قدرت ذاتی خود و این فرصت، دوباره به‌عنوان یک قدرت مؤثر جهانی عرض اندام کند. به واسطه در اختیار داشتن نزدیک به ۵۰ درصد سواحل آرکتیک و ادعای تاریخی روسیه مبنی بر اینکه نقطه پایان محدوده آب‌های قانونی او در صفر درجه یعنی قطب شمال است، طلایه جنگ سرد دوم در ابعادی جدی‌تر خودنمایی می‌کند. اگرچه تجربه جنگ سرد پنجاه ساله به قدرت‌های مسلط جهانی، شیوه همزیستی را آموخته است، اما آنچه مسلم است، واقعاً قرن ۲۱ آرکتیک خواهد بود. اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک آرکتیک جهان را

متوجه این منطقه کرده است. این تحقیق با بررسی آخرین تحولات منطقه، ابعاد مختلف موضوع را با تأکید بر جنبه‌های نظامی و اقتصادی مورد بررسی قرار داده است.

در این مقاله تلاش شده است به این پرسش‌ها پاسخ داده شود: ۱. وضعیت کنونی و آتی آرکتیک با توجه به روند گرم شدن زمین چگونه است؟ ۲. در صورتی که روند گرمایش زمین، اقیانوس منجمد شمالی را در دسترس جهانیان قرار دهد، چه تغییری در روابط قدرت، در منطقه و

جهان پدید خواهد آمد؟ ۳. با توجه به موقعیت جغرافیایی روسیه، این تغییرات روسیه را چگونه متأثر خواهد کرد؟ به این منظور با مطالعه منابع کتابخانه‌ای و سایت‌های اینترنتی اطلاعات جمع‌آوری و نظر صاحب‌نظران احصاء و با استفاده از روش تحقیق توصیفی-تحلیلی مورد بررسی قرار گرفت.

۱. موقعیت، وضعیت جغرافیایی و منابع منطقه آرکتیک

اقیانوس منجمد شمالی دریای بزرگی است که در منتهی‌الیه شمالی کره زمین، بین قاره‌های امریکای شمالی، آسیا و اروپا محصور شده است. این اقیانوس کوچک‌ترین اقیانوس جهان پس از اقیانوس آرام، اطلس، هند و اقیانوس جنوبی است. به‌طور کلی، آب‌های واقع در شمال دایره قطبی این اقیانوس را تشکیل می‌دهد.

نقشه شماره ۱- موقعیت جغرافیایی آرکتیک

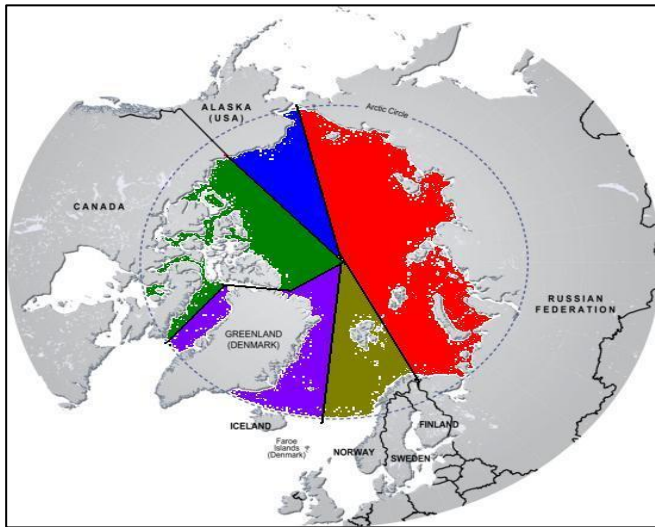


(Source: <http://www.worldatlas.com/webimage/countrys/polar/printpage/arc>)

مدار ۷۰ درجه شمالی تا قطب شمال، دایره آرکتیک یا دایره قطبی شمال نامیده می‌شود که وسعت آن ۲۱/۵۰۰/۰۰۰ کیلومتر مربع برآورد می‌شود و در حدود سه‌پنجم آن آب و بقیه خشکی است. وسعت محدوده آبی و جزایر آن ۱۴/۰۹۰/۰۰۰ کیلومتر مربع برآورد شده که

۱۳/۱۰۰/۰۰۰ کیلومتر آن پهنه آبی است و در مجموع سطح جزایر و محدود خشکی حاشیه آرکتیک حدود ۸/۴۰۰/۰۰۰ کیلومترمربع وسعت دارد. بخش عمده این خشکی‌ها ادامه خاک قاره‌های اروپا، آسیا و امریکای شمالی است که در فاصله ۱۳۰۰ تا ۱۵۰۰ کیلومتری قطب شمال به پایان می‌رسند. جزایر زیادی در این اقیانوس وجود دارند که در مالکیت کشورهای ساحلی هستند. از عمده‌ترین آنها، جزیره بزرگ گروئنلند (بزرگ‌ترین جزیره اقیانوس) سرزمین بافین سرزمین ویکتوریا و جزایر اسپتیزبرگ را می‌توان نام برد. طول سواحل این اقیانوس در دایره آرکتیک ۴۵۳۸۹ کیلومتر است که بخشی از مرزهای آبی شمال کشورهای روسیه، کانادا، آمریکا، نروژ و دانمارک را تشکیل می‌دهند. اگرچه به‌طور دقیق سهم کشورهای مذکور از دایره آرکتیک تعیین حدود نشده، ولی به‌تناسب حد شرقی و غربی مرزهای خشکی و نصف‌النهاری که از این نقاط عبور می‌کند در دایره بزرگ آرکتیک یک قطاع حدود ۱۶۰ درجه متعلق به روسیه، سهم کانادا ۸۷ درجه، دانمارک ۵۸ درجه، آمریکا ۲۸ درجه و نروژ ۲۶ درجه است.

نقشه شماره ۲- مناطق مورد ادعا بر مبنای قاعده قطاع

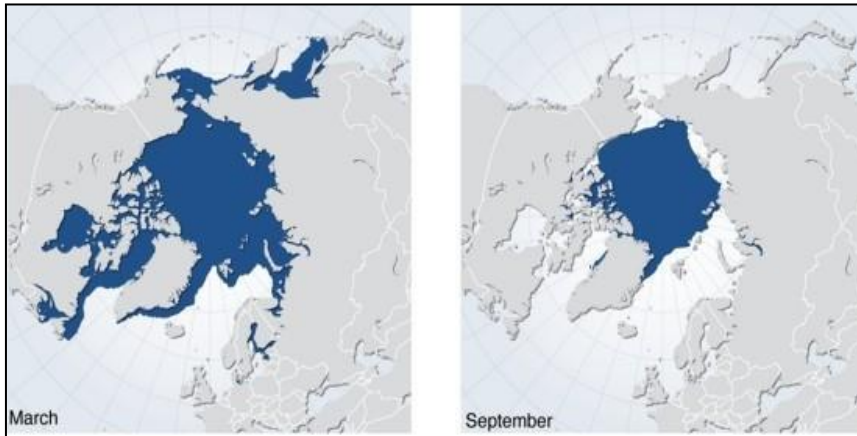


(منبع: اطلس جهان و ویرایش نگارنده)

آب‌وهوای قطبی با سرمای مبرم و کاهش شدید گرما، زمستان‌های همراه با تاریکی ممتد و سرمای بسیار شدید و تابستان‌های مستمر با آسمان روشن و با هوای مرطوب و مه‌گرفته همراه با وزش بادهای تند و بارش برف و بوران توصیف می‌شود. سطح اقیانوس منجمد شمالی در مناطق مختلف بین ۹ تا ۱۰ ماه در سال پوشیده از برف و یخ است، به‌نحوی که در زمستان‌ها دامنه یخ‌های قطبی به خشکی‌ها متصل و سطح آب، قابل تردد برای وسایل زمینی می‌شود. ضخامت یخ در نواحی قطبی به‌طور متوسط به ۳ متر می‌رسد، در بعضی جاها در اثر فشارهای

ناشی از انجماد، پشته‌های یخ به ضخامت ۱۰ متر نیز مشاهده می‌شود. نقشه شماره ۳ وضعیت یخ‌های قطبی را در ماه مارس و سپتامبر نشان می‌دهد.

نقشه شماره ۳- متوسط حد یخ دریا در قطب شمال در تابستان (ماه سپتامبر) و زمستان (ماه مارس)



(Source: International Arctic Research Center University of Alaska)

متوسط عمق این اقیانوس بعد از فلات قاره، ۳۶۵۸ متر و عمیق‌ترین نقطه آن ۴۶۶۵ متر عمق دارد. کف اقیانوس منجمد شمالی به وسیله برآمدگی زیردریایی لومونوسوف^۲ به دو حوضچه تقسیم شده: حوضچه شمال اروپا- آسیا و حوضچه شمال آمریکا. برآمدگی‌های زیردریایی دیگری نیز در جهات شرق و غرب، کف این اقیانوس را از اقیانوس اطلس شمالی جدا کرده است. این اقیانوس به وسیله تنگه برینگ در شرق با شمال اقیانوس آرام مرتبط است و به وسیله دریای شمال حدفاصل شبه جزیره اسکاندیناوی- گرینلند و کانادا به اطلس شمالی متصل می‌شود (نقشه شماره ۱). تنگه برینگ که ۸۵ کیلومتر پهنا دارد و عمق آن بین ۳۰ تا ۴۹ متر است، اولین بار در سال ۱۶۴۸ توسط سیمون دزنف^۳ روسی کشف شد و کاوشگر دیگر روسی به نام دانیش برینگ^۴ در سال ۱۷۲۸ از آن گذشت و به اقیانوس شمالی وارد شد. در دهانه این تنگه دو جزیره بنام دیومود وجود دارد که دیومود بزرگ متعلق به روسیه و دیومود کوچک متعلق به آمریکا است (Wikipedia-Bring Strait, 2015). این دو کشور در تلاش هستند پل‌ها یا تونلی را در این تنگه و این جزایر احداث و بدین ترتیب به واسطه پل صلح، ارتباط بین

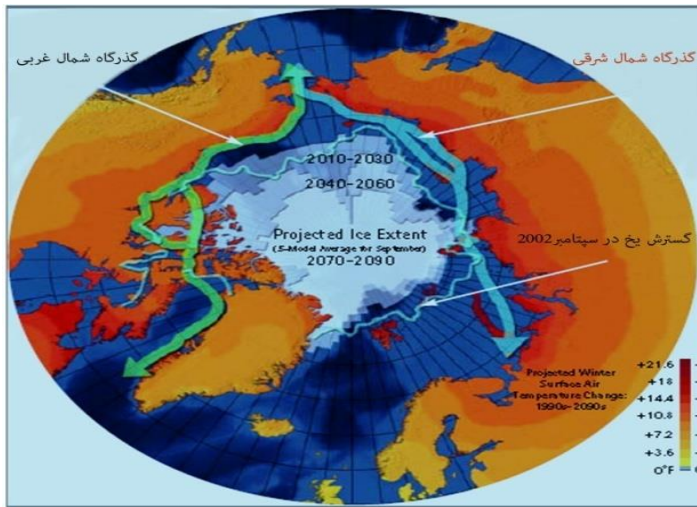
2. Lomonosov

3. Semyon Dezhnyov

4. Danish Bering

آلاسکای آمریکا و سیبری روسیه به وسیله جاده و راه آهن برقرار می‌شود. در حال حاضر دو گذرگاه در اقیانوس منجمد شمالی وجود دارد: گذرگاه شمال شرقی که در مناطق شمالی روسیه امتداد یافته است و گذرگاه شمال غربی که در مناطق ساحلی کانادا و آلاسکای آمریکا امتداد می‌یابد و این مسیرها اکنون ۲ تا ۴ ماه از سال بدون یخ بوده و قابل کشتیرانی هستند (نقشه شماره ۴).

نقشه شماره ۴ - مسیرهای اقیانوس منجمد شمالی

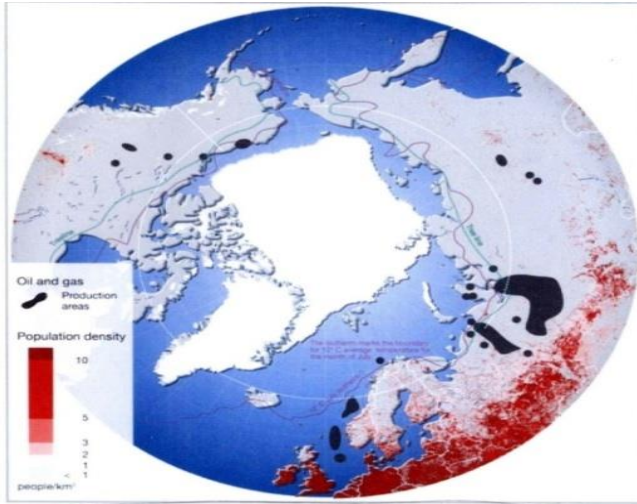


(Source: International Arctic Research Center University of Alaska Fairbank)

بررسی‌های اخیر نشان می‌دهد آبراهه غربی در فاصله سپتامبر سال ۲۰۰۶ تا سپتامبر ۲۰۰۷ در طول سال به علت عقب‌نشینی یخ‌ها در حدود ۱/۲۰۰/۰۰۰ کیلومترمربع از سطح آرکتیک در این مسیر، قابل کشتیرانی بوده است (Byers, 2007)، این مسیر در فاصله ۸۰۰ کیلومتری شمال دایره آرکتیک و در ۱۲۰۰ مایل مانده به قطب شمال امتداد می‌یابد. تخمین زده می‌شود آرکتیک ۲۲ درصد ذخایر شناخته‌شده اقیانوس‌های جهان تا به امروز را در خود جای داده باشد. ذخایری که در گذشته قابل بهره‌برداری نبوده، ولی امروزه با فناوری‌های موجود قابل بهره‌برداری است (Akimoto, 2009). وجود منابع معدنی مثل طلا، نقره، مس، آهن و همچنین وجود منابع عظیم نفت و گاز در بستر اقیانوس منجمد شمالی اثبات شده که عقب‌نشینی یخ‌های این دریا به معنی دستیابی به این منابع و امکان استخراج آنها است (به نقشه شماره ۵ مراجعه شود). طبق بررسی مؤسسه ژئولوژی ایالات متحده (AGI)^۵ قطب شمال

می‌تواند بیش از ۲۵ درصد از انرژی گاز طبیعی و نفت را که هنوز اکتشاف نشده، تأمین کند (McMurrug, 2007).

نقشه شماره ۵- توزیع جغرافیایی جمعیت و منابع فسیلی آرکتیک



(Source: www.ornl.gov/sei/landscan2004)

۲. فرصت‌ها و چالش‌های ژئواستراتژیک برای کشورهای حاشیه آرکتیک

منطقه آرکتیک بین کشورهای روسیه، آمریکا، دانمارک، کانادا و نروژ مشترک است که در این تحقیق بررسی وضعیت دو کشور قدرتمند و اثرگذار منطقه مورد تأکید بیشتری قرار گرفته است. اگرچه در گذشته اهمیت آرکتیک نزد نظریه‌پردازان مغفول مانده، اما سیاستمداران به دلیل یخبندان و معضلات موجود برای بهره‌برداری از آن، اهمیت کمتری بدان داده و استراتژیست‌ها نیز آن را به‌عنوان کوتاه‌ترین مسیر برای پرواز هواپیماها و موشک‌های بالستیک ارزیابی می‌کردند. طبق نظر والترز، وقتی زیردریایی‌ها در آینده به‌صورت کشتی‌های زنده تجارتي فعالیت کنند، حوزه اقیانوس قطب شمال به یک دریای استراتژیک با تضمین‌های وسیع ژئوپلیتیکی در خواهد آمد (Renner, 1992: 152) او معتقد بود، در آینده حوزه اقیانوس منجمد شمالی به‌صورت قسمتی از آب‌های باریک در خواهد آمد و دیگر هارتلند مکنیدر مفهوم نخواهد داشت و صحنه عملیاتی هارتلند در مدیترانه قطبی آسیب‌پذیر خواهد بود. البته این حقیقت را نباید از نظر دور داشت که در چنین وضعیتی روسیه با داشتن سواحل طولانی و پیوسته در قلمرو جغرافیایی مدیترانه قطبی از ویژگی‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی بهتری

برخوردار خواهد بود (عزتی، ۱۳۸۲: ۶۴). سورسکی^۷ بر اساس سیستم ازیموتال^۸، مرکز اساسی را قطب شمال قرار داده بود. به عقیده وی، قدرت‌های اصلی جهان بعد از ۱۹۴۵ در دورتادور مدیترانه قطب شمال رودروی هم قرار خواهند گرفت و نیز کوتاه‌ترین مسیر هوایی بین دو نیمکره مسیری خواهد بود که با استفاده از دایره عظیمه از قطب عبور می‌کند. او در منطقه تصمیم، بر برتری هوایی تأکید داشت (عزتی، ۱۳۸۲: ۶۴).

در این منطقه، موقعیت جغرافیایی روسیه شرایط خاصی را برای این کشور فراهم کرده که از ابعاد مختلف دارای جنبه‌های مثبت و منفی است. همین موقعیت ویژه جغرافیایی موجب شد، هالفورد مکیندر^۹ در نظریه ژئوپلیتیکی خود که به نظریه هارتلند معروف است، اعلام دارد: «کسی که بر هارتلند مسلط است، بر جزیره جهانی فرمان می‌راند، بر جزیره جهانی فرمان می‌راند، بر جهان تسلط دارد». منطقه‌ای که توسط مکیندر به‌عنوان هارتلند تصویر شده بود، تقریباً بیشتر مناطق داخلی فدراسیون روسیه فعلی را دربرمی‌گرفت. بر همین مبنا، مکیندر به دولت وقت بریتانیا به‌عنوان قدرت دریایی آن دوره پیشنهاد داد، همه تلاش‌ها باید برای مهار قدرت بری متمرکز شود تا روسیه نتواند به دریا دسترسی پیدا کند. وقتی بریتانیا جایش را به آمریکا داد، استراتژی کانتینمنت ایالات‌متحده نیز بر اساس نظریه ریملند/سپایکمن^{۱۰} با تسلط بر اقیانوس‌هایی که به‌صورت یک کمربند اوراسیا را دربرگرفته و همچنین کشورهای حاشیه این دریاها، در واقع همان هدف را دنبال کرده و می‌کند. جالب اینجاست که این نظریات و سیاست‌ها بر این فرض استوار بود که مناطق شمالی روسیه در آرکتیک فاقد ارزش استراتژیک است. به نظر می‌رسد شکست بزرگ شوروی سابق در جنگ سرد را، قبل از آنکه به نظام سیاسی این کشور نسبت دهیم، باید معلول سیستم جغرافیایی آن بدانیم. روسیه، به دلیل محدودیت دسترسی به دریاها، آزاد در طول دوران جنگ سرد، نتوانست به‌عنوان یک قدرت دریایی رقیب ایالات‌متحده، خودنمایی کند و به همین دلیل در این جنگ شکست را پذیرفت. درحالی‌که آمریکا از تسهیلات شبکه بزرگ حمل‌ونقل آبی و معاف از هزینه برخورداری بوده و هست، روسیه مجبور است، برای اتصال به تجارت جهانی از منافذی محدود و آن‌هم با تحمل هزینه سنگین نگهداری و احداث خطوط حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای استفاده کند (نقشه شماره ۶)؛ بنابراین همین موقعیت خاص جغرافیایی محدودیت‌هایی را به روسیه تحمیل کرده و می‌کند. به همه اینها باید وجود همسایگان قدرتمندی چون چین در شرق و اروپای واحد در

7. Alexander de Seversky, 1894-1974

8. Azimuthal Systems

9. Sir Halford Mackinder

10. Rimland theory of Nicholas John Spykman

غرب را نیز اضافه کرد. امریکا هیچ‌یک از این محدودیت‌ها را نداشته و برعکس دسترسی بسیار زیاد به دریا و نداشتن همسایه قدرتمند در نزدیکی خود، از ویژگی‌های ژئواستراتژیک این کشور بوده است.

نقشه شماره ۶- میزان دسترسی کشورهای منطقه به آب‌های آزاد در طول سال متناسب با تغییرات جوی



(ویرایش نقشه از نگارنده)

از لحاظ نظامی نیز این موقعیت برای روسیه هم جنبه مثبت داشته و هم منفی، درحالی‌که در طول تاریخ روسیه تزاری، شوروی و فدراسیون روسیه هیچ قدرتی قادر نبوده و نیست این کشور را اشغال نظامی نماید و فاتحان اولیه پس از مواجه شدن با واقعیت‌های جغرافیایی این کشور شکست را پذیرفته و وادار به ترک روسیه شده‌اند؛ چنان‌که ناپلئون، هیتلر و هر مهاجم دیگر، به واسطه عمق استراتژیک ناشی از موقعیت و وسعت روسیه، محکوم به شکست بوده و خواهند بود. اما همین مزیت دفاعی موجب شده است به همان نسبت این کشور نیز برای تهاجم و آفند با محدودیت مواجه باشد؛ بُرد عملیاتی روسیه تاکنون هیچ‌گاه از سطح قاره‌ای فراتر نرفته، با اینکه در دوران جنگ سرد یک قدرت جهانی محسوب می‌شد، اما عملاً توان نظامی او در سطح قاره محدود می‌شد.

قطب شمال از نظر نظامی یک منطقه استراتژیک محسوب می‌شود؛ منطقه‌ای مناسب برای فعالیت زیردریایی‌های اتمی، هواپیما و موشک‌های هسته‌ای. یکی از شواهد مبین اهمیت استراتژیک این منطقه، نحوه استقرار پایگاه‌ها و تأسیسات نظامی قدرت‌های بزرگ در منطقه است. یکی از جزایر مهم استراتژیک واقع در این منطقه جزیره ایسلند است. این جزیره به دلیل اینکه در عرض زیاد شمالی واقع شده و با پیشرفت نیروی هوایی و اهمیت دایره عظیمه در کوتاه‌کردن راه‌های هوایی و واقع‌شدن این جزیره بر سر راه‌های هوایی به‌عنوان یک پایگاه مهم نظامی اهمیت استراتژیک یافته، در نزدیکی پایتخت جزیره ایسلند پایگاه کیولویکن وجود دارد که از بزرگ‌ترین پایگاه‌های استراتژیک امریکاست. همچنین در این جزیره یک پایگاه دریایی به نام هفالوزده و تأسیسات راداری دوربرد و مراکز کنترل عبور و مرور زیردریایی استراتژیک وجود دارد. وجود سه پایگاه دریایی امریکا (نرسارسواک، گیریندال و سوندرسود)^{۱۱} و چند پایگاه هوایی مثل بلودست ۱ و ۱۲^۸ در اطراف آن بر اهمیت استراتژیک این جزیره افزوده است (جهان‌بین، ۱۳۷۶: ۱۷۳). تاریخ جهان، مؤید نظریه *آلفرد ماهان* استراتژیست معروف آمریکایی، که گفته است: تنها یک قدرت دریایی می‌تواند قدرت جهانی باشد. در جریان جنگ جهانی دوم قبل از آنکه جنگ و درگیری به خشکی‌های سواحل غربی اروپای ساحلی کشیده شود، بیش از هفت ماه نبرد در آتلانتیک ادامه داشت. ممکن است در آینده با این مسئله مواجه شویم که پیش از اینکه نیروهای درگیر با هم به مصاف زمینی بپردازند یا اینکه ابرقدرت‌ها سلاح‌های بالستیک خود را به‌سوی هم هدف‌گیری و شلیک کنند، اقیانوس‌ها صحنه اول درگیری باشند (عزتی، ۱۳۸۲: ۷۴). واقعیت آن است که اکنون روسیه با ۱۷/۰۹۸/۲۴۲ کیلومتر مربع وسعت، پهناورترین کشور جهان است، این کشور در عرض‌های بالای جغرافیایی واقع شده (60.00N) و به همین دلیل بیشتر مناطق آن، سردسیر، کم‌باران و خالی از سکنه است و کشاورزی در این مناطق میسر نیست. این کشور حدود ۱۴۲ میلیون نفر جمعیت داشته و دارای نرخ رشد جمعیت منفی است. تراکم جمعیت روسیه ۸/۳ نفر در کیلومتر مربع و از نرخ‌های پایین تراکم جمعیت در جهان محسوب می‌شود. ۸۰ درصد مردم روسیه از نژاد روس و ۲۰ درصد بقیه را ده‌ها قوم و نژاد تشکیل می‌دهند (CIA factbook: 2014). این کشور در شمال اوراسیا در اروپای خاوری واقع شده و با چهارده کشور آسیایی و اروپایی مرز زمینی دارد. روسیه با کشورهای پیرامون دریای برینگ واقع در شمال اقیانوس آرام، دریای ژاپن، دریای خزر، دریای سیاه و دریای بالتیک و همچنین اقیانوس منجمد شمالی مرز آبی و ارتباط دریایی دارد. تاکنون

11. Saunders Island and Wolstenholme Island Narsarsuaq Airport Scoresbysund Gronnedal

12. BLOODIEST

مسیرهای دسترسی این کشور به راه‌های آبی تجاری جهان در غرب، محدود به سواحل بالتیکی استان کالینگراد که از خاک اصلی روسیه منفک است و خلیج فنلاند که عملاً در زمستان‌ها به علت یخبندان غیرقابل استفاده می‌شوند و بندر سن پترزبورگ نیز در آن واقع شده و سواحل دریای سیاه بوده که البته این دریا نیز به وسیله تنگه‌های ترکیه عملاً محدودیت‌هایی را تحمیل می‌کند. این واقعیت ژئواستراتژیک ماهیت واقعی درگیری‌های اخیر روسیه و اوکراین را قابل درک می‌کند. در شرق دور نیز تنها بنادر عمیق روسیه، ولادی‌وستک و مورمانسک^{۱۳} و چند بندر کم‌اهمیت دیگر، در شمال اقیانوس آرام است که فاصله آنها از مرکز روسیه بسیار زیاد و دسترسی به آنها به وسیله راه‌آهن سراسری شرقی و غربی روسیه و با هزینه بسیار بالا و زمان کافی میسر است. این گستره بسیار وسیع و محدودیت دسترسی به دریاهای آزاد، قدرت روسیه را به شدت متأثر کرده است (نقشه شماره ۶).

نیروی دریایی روسیه در سه منطقه مجزا با هزاران کیلومتر فاصله و با محدودیت‌های شدید مواجه است. ناوگان دریای سیاه برای خروج از این دریا باید از تنگه‌های ترکیه عبور کرده و پس از طی دریاهای مرمره، اژه، مدیترانه و تنگه جبل الطارق امکان دسترسی به اقیانوس اطلس راه می‌یابد. ناوگان دریای بالتیک پس از عبور از تنگه‌های دانمارک و طی دریای شمال، امکان دسترسی به اقیانوس اطلس را می‌یابد یا اینکه ناچار است آبراهه‌های مصنوعی بین دریاچه‌های داخلی لادگا و ودگا را طی کند تا از طریق دریای سفید به اقیانوس منجمد شمالی که حداقل ده ماه از سال یخبندان است، دسترسی پیدا کند و ناوگان شرق دور روسیه که در شمال اقیانوس آرام و در ولادی‌وستک مستقر است، علاوه بر اینکه بیش از ۵۰۰۰ کیلومتر از مرکز روسیه فاصله دارد عملاً با یک سلسله از جزایر که به صورت مجموعه‌ای مواضع پدافندی می‌توانند، در زمان جنگ محدودیت‌های زیادی را به این ناوگان تحمیل کند، مواجه است. عزتی در این مورد می‌گوید: «واقعیت این است که روسیه در وضعیت نامطلوب قرار دارد و ناچار است چهار ناوگان جدا از هم را آماده نگه دارد. یکی در خاور دور حدود ۷۰۰۰ کیلومتر از سه ناوگان دیگر فاصله دارد و این عدم تمرکز یک ضعف ژئواستراتژیک این کشور است» (عزتی، ۱۳۸۷: ۱۷۵). با توجه به شرایط جغرافیای طبیعی روسیه، حضور دریایی این کشور کم است. بازدید کشتی‌های جنگی شوروی سابق از بندرهای مختلف و انجام پروازهای شناسایی دریایی بیشتر جنبه سمبلیک سیاسی داشت، اگرچه این فعالیت‌ها، نشان‌دهنده تمایل این کشور به داشتن نقشی جهانی بود. ویژگی جغرافیایی قابل توجه و خاص روسیه وضعیت قاره‌ای این کشور است که در ساختار ژئولوژی خطوط زهکشی، اقلیم، خاک، پوشش گیاهی و برجستگی‌های در

مقیاس وسیع نمایان است. این کشور به‌طور وسیع از نفوذ قدرت دریایی به دور است و تماس فیزیکی محدودی با دریاهای غیرمنجمد دارد. همین موقعیت، خاطرات تلخی را به این کشور تحمیل کرده است. هرگاه این کشور برای حضور در دریا تلاشی کرده با مخالفت قدرت‌های دریایی مواجه شده است. نیروی دریایی این کشور در نبردها محکوم به شکست گردیده و این نه به دلیل ضعف آموزش یا تجهیزات بوده، بلکه محدودیت‌های دسترسی، این شکست‌ها را به او تحمیل کرده است. به‌موجب کنوانسیون ۱۸۴۱ بین‌الملل و معاهده ۱۸۵۶، تنگه‌های بسفر و داردانل، درحالی‌که ترکیه در صلح نباشد به روی همه کشتی‌های جنگی بسته خواهد شد؛ و از این طریق مانع عبور روس‌ها به مدیترانه در زمان لزوم فراهم شده است. بدین ترتیب، ناوگان دریای سیاه عملاً در این دریا محبوس خواهد بود. در گذشته نه‌چندان دور نیروی دریایی ژاپن طی عملیات غافلگیرکننده، ناوگان دریایی روسیه در بندر آرتور، بندری که چین در ۱۸۹۸ به روسیه اجاره داده بود را مورد حمله قرار داد. اگرچه در نبرد زمینی روسیه ژاپن را در منچوری^{۱۴} زمینگیر کرد، ولی در جنگ دریایی ضربات سختی خورد. سرانجام جنگ روسیه و ژاپن با انهدام ناوگان دریایی بالتیک در نبرد تسوشیما^{۱۵} در می ۱۹۰۵ پایان پذیرفت. در حقیقت در این نبرد برای بازیابی قدرت دریایی از بین‌رفته در بندر آرتور در اقیانوس آرام، اعزام ناوگان دریای سیاه به دلیل کنوانسیون تنگه‌ها غیرممکن بود. از این‌رو در سفری طولانی، ناوگان بالتیک به دور کیپ‌تاون که هفت ماه به‌طول انجامید و در یک دور طولانی کشتیرانی از جنوب آفریقا و پس از طی اقیانوس هند، خسته و وامانده بدون پشتیبانی و پایگاه‌های مساعد، به دریای شرقی چین نزدیک شده، به‌آسانی طعمه چرب ناوگان منسجم ژاپنی، دریادار توگو^{۱۶} که در آب‌های خانگی و در تنگه تسوشیما انتظار آنها را می‌کشید واقع و منهدم شد (بلوئت، ۱۳۸۷: ۱۲۳). نمونه‌های دیگری هم از ناتوانایی روس‌ها در رقابت با یک قدرت دریایی که محصول مستقیم جغرافیای روسیه بود، وجود دارد. با این‌همه در مورد روسیه و قدرت واقعی آن نباید دچار اشتباه شد، این کشور به‌صورت بالقوه از توانمندی‌های زیادی برخوردار است. امروزه دیگر اقتصاد روسیه یک اقتصاد دولتی مبتنی بر نظام سوسیالیستی نیست، بلکه اقتصاد سرمایه‌داری جایگزین سیستم فرسوده شده و اقتصاد این کشور دوره گذار را طی می‌کند. به دلیل ضعف اقتصادی در رکود اخیر اقتصادی روسیه نسبت به سایر قدرت‌های اقتصادی - کمترین آسیب را متحمل شد و رکود جهانی تأثیری در قدرت واقعی روسیه نداشته، روسیه از لحاظ تاریخی از

14. Manchuria: is a Modern Name Given to a Large Geographic Region in Northeast Asia

15. Battle of Tsushima

16. Admiral Togo

ثبات اقتصادی به عنوان یک زیربنا برای اهداف سیاسی و اجتماعی خود استفاده می‌کند (Goodrich, 2009). نگارنده معتقد است اینکه در مباحث ژئوپلیتیک جهانی بر ظهور چین به عنوان قدرت جهانی تأکید می‌شود، قبل از آنکه ناشی از رشد سریع و بالای اقتصاد چین یا دیگر مؤلفه‌های قدرت، مثل وسعت، جمعیت یا قدرت رو به رشد نظامی و فضایی باشد، بخشی از سناریوی تحقیر جهانی روسیه است. باید توجه داشت وقتی در سال ۱۹۹۱ شوروی از هم پاشید، همه مردم روسیه به سرکار رفتند، بدون آنکه حتی دستمزدی به آنها پرداخت شود. در زمان بحران مالی روسیه پس از فروپاشی شوروی در سال ۱۹۹۸ غربی‌ها تصور می‌کردند، روسیه نیز از هم فرو خواهد پاشید، ولی این‌گونه نشد. مردم روسیه نه تنها اعتراض نکردند، بلکه برای تقویت و حمایت از حکومت و حفظ کشور تلاش کردند. بیشتر اعتراض آنها به صورت راهپیمایی جمعی بود که پلاکاردهایی با این مضمون در آنها حمل می‌شد: «ما به حکومت وفاداریم و هدف ما اقتصاد نیست». به گفته سوئل کوهن، اگرچه ضعف اقتصادی روسیه موجب شده تا برخی جایگاه این کشور را به عنوان قدرتی مهم، کم‌اهمیت ببندارند، ولی زرادخانه‌های هسته‌ای، صنایع تسلیحاتی، منابع انرژی و مرکزیت استراتژیک آن در اوراسیا این کشور را همچنان در جایگاه درجه اول حفظ کرده است (کوهن، ۲۰۰۲: ۱۰۷).

۳. تأثیرات ژئواکونومیک وضعیت موجود برای کشورهای منطقه و جهان

از لحاظ اقتصادی دریا در سه زمینه؛ منابع بستر دریا، موجودات زنده داخل دریا و راه‌های آبی دریایی امکاناتی را فراهم می‌کند. سهم حمل‌ونقل دریایی در جابه‌جایی کالاها در تجارت بین‌المللی در حدود ۸۵ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد. این میزان به لحاظ تناژ، در حدود ۱۱ میلیارد تن از انواع کالاها است. ظرفیت ناوگان دریایی جهان تقریباً ۱۷۰۳ میلیون تن است. دقت به جدول و توجه به نقشه مسیرهای ترابری دریایی کنونی جهان (نقشه خطوط ترابری دریایی)، نشان‌دهنده نقش بسیار اندک اقیانوس منجمد شمالی در شرایط کنونی و در ترابری دریایی است.

نگاره شماره (۱) - تجارت دریابرد جهان

عنوان	سال ۲۰۱۱	سال ۲۰۱۲	سال ۲۰۱۳	سال ۲۰۱۴	سال ۲۰۱۵
تجارت دریابرد جهانی (میلیون تن)	۹/۴۴۰	۹/۸۴۱	۱۰/۱۸۰	۱۰/۵۰۴	۱۰/۷۷۶
تغییر (به درصد)	۴/۵	۴/۲	۳/۴	۳/۲	۲/۶
کسر از کل تجارت جهانی (به درصد)	۸۲	۸۳	۸۳	۸۴	۸۳

(بررسی تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۵)

به‌موجب کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، هر یک از کشورهای ساحلی مجاز به تعیین ۱۲ مایل دریایی به‌عنوان آب‌های سرزمینی خود می‌باشند. همچنین هر یک از کشورها می‌توانند از خط مبنا تا مسافت ۲۰۰ مایل را به‌عنوان منطقه انحصاری اقتصادی مورد بهره‌برداری قرار دهند (ماده ۵۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها). از طرفی با توجه به وضعیت خاص اقیانوس منجمد شمالی که در واقع دریایی بزرگ است و به‌وسیله تنگه‌هایی با پهنای نسبتاً محدود به سایر اقیانوس‌ها می‌پیوندد و در محدوده دایره آرکتیک بین چند کشور مذکور محصور شده، به نظر می‌رسد به استناد ماده ۷۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، این ادعا قابل طرح باشد که این کشورهای ساحلی اقیانوس هستند که باید در مورد حدود دقیق منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره به توافق برسند. با توجه به وسعت اقیانوس منجمد شمالی، حتی اگر ۲۰۰ مایل را مبنای احتساب منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره فرض کنیم، تقریباً ۵۰ درصد کف اقیانوس در محدوده فلات قاره قرار می‌گیرد که نسبت به سایر اقیانوس‌ها بسیار بالاتر است (CIA factbook: 2014).

از آن گذشته در اقیانوس منجمد شمالی جزایر زیادی وجود دارد که بر طبق کنوانسیون‌های حقوق دریایی هر یک از آنها نیز استحقاق برخورداری از آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی را دارند. در شمال کانادا مجمع‌الجزایری وسیع متعلق به این کشور وجود دارد که ۱۲ جزیره عمده آن قابل‌ذکر است. از آخرین استراتژی روسیه در رابطه با آرکتیک که در سپتامبر ۲۰۰۸ تنظیم و یک چشم‌انداز بیست ساله را مورد بررسی قرار داده، می‌توان استنباط کرد که در این استراتژی به‌روشنی روسیه منطقه آرکتیک را چه از نظر استخراج و استحصال انرژی و چه از لحاظ حمل‌ونقل دریایی برای اقتصاد روسیه مهم و اساسی تلقی می‌کند. در عین حال، هدف اصلی این استراتژی به‌عنوان پایه اصلی استراتژیک منابع طبیعی، ایجاد و حفظ اقتدار این کشور به‌عنوان قدرت رهبری‌کننده نحوه استفاده از منابع و دریا است و این اقتدار برای بهبود آینده روسیه و توسعه اجتماعی و اقتصادی این کشور و حضور مؤثرتر در بازارهای جهانی مهم و اساسی تلقی شده است. در این سند پیش‌بینی شده، مسئله تعیین حدود فلات قاره کشورهای ساحلی، باید تا سال ۲۰۱۵ نهایی شود که تا این تاریخ این مهم عملی نشده است. توسعه حمل‌ونقل دریایی و تجارت در منطقه و نگاه به راه‌های دریایی شمال به‌عنوان یک راه مناسب برای اتصال آسیا به اروپا از اهداف اصلی دیگر روس‌ها در این سند است (Zysk, 2008). از سوی دیگر، اهداف اقتصادی مندرج در استراتژی روسیه برای آرکتیک، به‌طور آشکار در تعارض با خواست‌های دیگر کشورهای ساحلی، به‌ویژه کانادا و آمریکا قرار می‌گیرد. در حالی که ایالات‌متحده آمریکا تمایل دارد به استناد کنوانسیون‌های بین‌المللی

حقوق دریا حدود فراتر از ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی را به عنوان آب‌های بین‌المللی و منابع آبی و بستر و زیربستر آن ناحیه را به عنوان میراث مشترک بشریت تلقی نماید، روسیه به استناد نظریه سکتور تمایل دارد، کل این دریا بین کشورهای ساحلی تقسیم شود.

به لحاظ تاریخی، نظریه سکتور (قطاع) به عنوان شیوه‌ای در تعریف و بیان نمایش دعاوی حاکمیت ارضی در آرکتیک استفاده شده که مبتنی بر اساس و اصول جغرافیایی است. به موجب این فرضیه، قطاع خطوط تقسیمی که هر یک از نقطه محور قطب شمال آغاز می‌شود و به همراه دو نصف‌النهار طول جغرافیایی به طرف دو انتهای شرقی و غربی سرزمین اصلی هر یک از مدعیان حاکمیت امتداد می‌یابد و نخستین بار در سال ۱۹۰۷ پوریه سناتور کانادایی در مجلس این کشور فرضیه قطاع را به عنوان الگویی در تقسیم و توزیع سرزمین مناطق قطبی شمال میان همه کشورهایی که به آن نزدیک هستند، ارائه کرد. عملاً در سال ۱۹۱۷ برای نخستین بار انگلستان در مورد جزایر فالکلند از این روش سود جست. نخستین و تنها کشوری که فرضیه قطاع را در یک قانون تقنینی ملی خویش گنجانده و به آن شخصیت حقوقی داد، شوروی بود؛ هر چند کاربرد آن را فقط در مورد ناحیه آرکتیک صحیح می‌دانست (ذاکر حسین، ۱۳۷۹: ۵۵۹).

به نظر می‌رسد در گذشته، فرضیه قطاع به طور ضمنی مورد پذیرش قرار گرفته یا دست کم در مورد آن سکوت شده است. اما هیچ کشوری فرضیه قطاع را در کاربرد موسع آن مورد تأکید قرار نداده و بیشتر باید آن را نوعی مصالحه و روش سازش میان طرفین قلمداد کرد که به دلیل یخبندان قطب شمال و اقتصادی نبودن فعالیت در این منطقه تاکنون مورد پذیرش واقع یا مسکوت مانده است. بر اساس فرضیه قطاع، سهم هر یک از کشورهای ساحلی یک قطاع با زاویه‌ای ۱۶۰ درجه برای روسیه، ۸۷ درجه برای کانادا، ۵۸ درجه برای دانمارک، ۲۸ درجه برای آمریکا و ۲۶ درجه برای نروژ خواهد بود (نقشه شماره ۲) و به صورت آشکار با توجه به وسعت روسیه این کشور بیشترین سهم را خواهد برد. اگرچه تسلط به سطح اقیانوس و فضای هوایی آن برای کشورها جنبه حیاتی و استراتژیک دارد. همچنین سرزمین‌ها و بستر اقیانوس نیز حائز اهمیت اقتصادی و تجاری است. در خصوص آرکتیک تاکنون این مناطق در ید مالکیت و حاکمیت انحصاری کشورهای ساحلی بوده که به دلیل شرایط سخت اقلیمی بهره‌برداری از منابع آن توجیه اقتصادی نداشته است، اما بدیهی است با توجه به منابع موجود در بستر دریا و شیلات و صید موجودات جاندار، همچنین حمل و نقل دریایی به خصوص اتصال پاسیفیک-آتلانتیک مناسب‌ترین، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر تجاری عبور از سواحل شمالی روسیه است. این دریا برای روسیه اهمیت حیاتی پیدا خواهد کرد و به دلیل نقش عمده‌ای که در

شکوفایی اقتصادی روسیه، خروج این کشور از انزوای دریایی و دستیابی به بازارهای جهانی از مسیر دریایی خواهد داشت، برای روسیه یک موهبت خواهد بود.

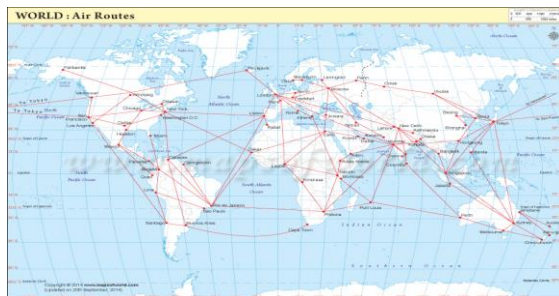
امروزه چنانچه به هر دلیل ناوگان تجاری یا نیروی دریایی ایالات متحده بخواهند بین سواحل پاسیفیکی - آتلانتیکی این کشور جابه‌جا شوند، به ترتیب با محدودیت از کانال پاناما یا با هزینه بالا از سواحل جنوب آمریکای جنوبی، مسافتی بین ۱۱۶۰۰ تا ۱۷۵۰۰ مایل دریایی را باید بپیمایند. در حالی که گذرگاه شمال غرب به آنها امکان دسترسی پس از طی مسافت ۸۷۰۰ مایل را می‌دهد (به نقشه شماره ۷ مراجعه شود). آبراه شمال غربی که اقیانوس اطلس را به اقیانوس آرام متصل می‌سازد، در سال ۱۹۶۹ توسط یک کشتی یخ‌شکن آمریکایی گشایش یافت. منافع کمپانی نفتی امریکا در یافتن راهی از طریق این آبراه برای حمل‌ونقل از مناطق شمالی آلاسکا تا ساحل شرقی ایالات متحده را به دنبال داشت که البته این مسئله باعث طرح مسئله نحوه حاکمیت بر مناطق قطب شمال بین امریکا و کانادا شد و طی موافقت‌نامه‌ای که در سال ۱۹۸۸ میان دو کشور در خصوص حمل‌ونقل دریایی منعقد شد، توافق گردید یخ‌شکن‌های آمریکایی با کسب تأییدیه مورد به مورد از میان آب‌های یخ‌زده مجمع‌الجزایر کانادایی قطب شمال که هم‌اکنون نیز چند ماه از سال قابل کشتیرانی است، تردد کنند (کوهن، ۱۳۸۷: ۲۵۶). البته در مقابل کانادایی‌ها نیز به‌منظور دسترسی به سواحل پاسیفیک، درخواست اعطای کریدوری را از سرزمین پن‌هندل^{۱۷} به آلاسکای امریکا کرده‌اند که هنوز به این درخواست پاسخ داده نشده است. کانادا در سال ۲۰۰۹ تصمیم گرفت گذرگاه شمال غرب را به گذرگاه شمال غرب کانادا تغییر نام دهد و درعین‌حال، آب‌های مسیر گذرگاه شمال که از میان جزایر این کشور می‌گذرد، از دیدگاه کانادا آب‌های داخلی محسوب می‌شود، اگرچه امریکا آن را آب‌های بین‌المللی می‌شناسد. تعریف مجمع‌الجزایر و کنوانسیون‌ها به نحوی است که ادعای هر دو کشور با آن قابل انطباق است؛ از یکسو در مجمع‌الجزایر شمالی کانادا که در جنوب به خاک اصلی آن متصل می‌شود، بسیاری از جزایر و آب‌های بین جزایر در حاشیه‌ها به‌گونه‌ای است که نسبت پیش‌بینی‌شده بین آب و خشکی در کنوانسیون دریاها رعایت و این، حق مالکیت را به کانادا می‌دهد. از سوی دیگر فاصله بین بعضی از جزایر واقع در نواحی مرکزی مجمع‌الجزایر این نسبت را مخدوش و ادعای امریکا را موجه می‌سازد، چون این مناطق پیوستگی لازم را ندارند، احتمالاً دادگاه ویژه‌ای باید مختص این اختلافات تعریف‌شده و عمل کند.

با این وجود، اجزای اصلی استراتژی کانادا در آرکتیک عبارت از حفاظت از منافع کانادا در منطقه، توسعه اقتصادی، اجتماعی و اعمال حاکمیت ملی و ارتقاء و توسعه نظارت و فرمانروایی

به بخش کانادایی آرکتیک است (Griffiths, 2009). البته گفتنی است در سال ۲۰۰۷ وقتی روس‌ها پرچم خود را در قطب شمال برافراشتند، وزیر امور خارجه کانادا نارضایتی خود را با گفتن اینکه ما در قرن ۱۵ زندگی نمی‌کنیم، عنوان داشت. این کشور از سال ۲۰۰۸ تاکنون چندین بار عملیات مشترک زمینی، دریایی و هوایی در قالب تمرین نظامی به نام عملیات نانوک انجام داده که نانوک ۰۸ در سال ۲۰۰۸ و نانوک ۰۹، در سال ۲۰۰۹ انجام و احتمالاً این‌گونه تمرینات تداوم خواهد یافت. در عملیات نانوک ۰۹ نخست‌وزیر کانادا از عرشه یک فریگیت با هلی‌کوپتر، به میان نیروهای کانادایی تمرین‌کننده رفت و خبرنگاران این جمله را از او نقل کردند که: «نخستین اصل اقتدار و حاکمیت در آرکتیک، استفاده از آن یا نابود کردن آن است» (Akimoto, 2009). چنین به نظر می‌رسد که کانادا از آرکتیک سهم خود را می‌خواهد و آن را با هیچ کشور دیگری تقسیم نخواهد کرد. حتی با همسایه صمیمی و قدرتمندش ایالات متحده امریکا و البته شرایط جهانی نیز به او کمک خواهد کرد که همسایگان قدرتمند خود در حوزه آرکتیک را متقاعد کند که هر یک به سهم خود قانع باشند.

فضای بالای اقیانوس منجمد شمالی که با ذوب شدن یخ‌ها و حضور بیشتر بشر برای حمل‌ونقل هوایی نیز امن‌تر شده و دست‌کم پنج ساعت صرفه‌جویی در تردد هوایی بین دو نیمکره را میسر می‌کند، اکنون بلااستفاده است. از آنجاکه تجربه سوانح هوایی به کشورها و شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی آموخته است، کریدورهای پروازی خود را بر مسیرهای قابل دسترسی و ترجیحاً بر خطوط و محورهای اصلی تردد زمینی و دریایی منطبق نمایند، لذا فضای موجود بر فراز اقیانوس شمالی در حمل‌ونقل هوایی نیز مورد استفاده نبوده، مگر در کاربرد احتمالی نظامی. بنابراین، قابل پیش‌بینی است که در صورت گشوده شدن دریا، فضای بالای آن نیز قابل استفاده شده و بخش اعظم پروازهای کنونی که در بالاتر از مدار ۷۰ درجه صورت می‌گیرد به‌جای مدارات، مسیر نصف‌النهارها را در پیش خواهند گرفت تا در هزینه‌های خود صرفه‌جویی چشمگیر حتی تا سقف سی درصد به‌دست آورند.

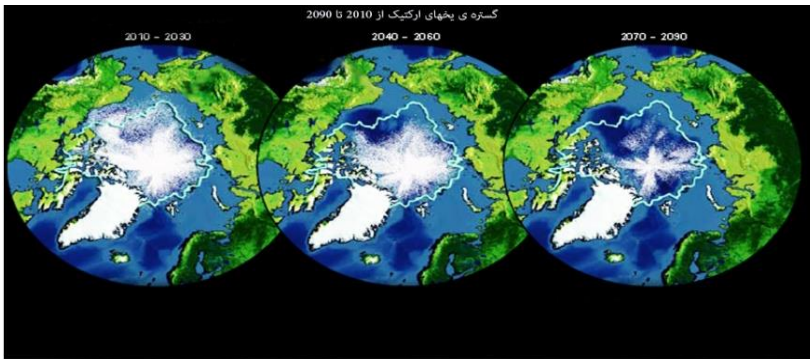
نقشه شماره ۷- مسیرهای اصلی حمل‌ونقل هوایی جهان



۱-۳. روند ذوب یخها و تأثیرات آن بر ژئواستراتژی و ژئواکونومی منطقه و جهان

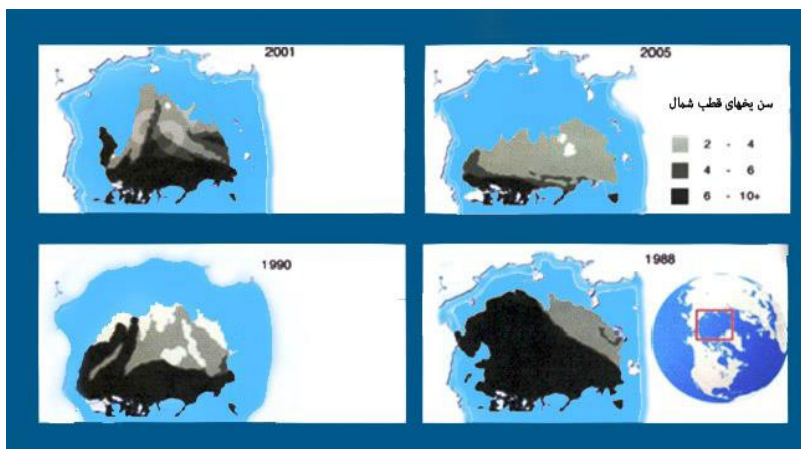
تحقیقات اخیر نشان می‌دهد که به علت گرم شدن زمین، به‌طور مستمر از قطر و میزان سطوح پوشیده از یخ اقیانوس منجمد شمالی کاسته می‌شود، *الکس مورال*^{۱۸}، دانشمند هواشناس آمریکایی اعلام کرد: «متوسط حرارت زمین نسبت به گذشته ۳ درجه افزایش را نشان می‌دهد» (Morales, 2009). مطالعات اخیر نشان می‌دهد در سال‌های اخیر دامنه یخ‌های قدیمی چندساله، کاهش قابل ملاحظه داشته، به‌نحوی که در سال ۲۰۰۳، ۶۲ درصد یخ‌های قطب شمال یخ‌های چندساله و ۳۸ درصد یخ یک‌ساله بوده و حال آنکه در سال ۲۰۰۸، ۶۸ درصد یخ‌های سطح اقیانوس را یخ‌های جدید یک‌ساله و ۳۲ درصد آن را یخ‌های چندساله تشکیل می‌دهد است (Kwok, 2009). بدین ترتیب می‌توان گفت هر سال در تابستان‌ها یخ بیشتری ذوب می‌شود (به نقشه‌های شماره ۷ و ۸ مراجعه شود) و هرچه گرما بیشتر نفوذ می‌کند، اقیانوس گرم‌تر و همچنان یخ‌های بیشتری ذوب می‌شود. پیش‌بینی دانشمندان هواشناس نشان می‌دهد طی ۳۰ سال آینده، در فصل تابستان به احتمال زیاد هیچ‌گونه یخی در اقیانوس منجمد شمالی وجود نخواهد داشت. البته بعضی از نظریات نیز این مدت را حتی تا یک دهه سال آینده کاهش می‌دهد.

نقشه شماره ۸- نقشه پیش‌بینی روند ذوب یخ‌های قطبی (دامنه)



(<http://www.consecol.org/vol5/iss2/art18/>)

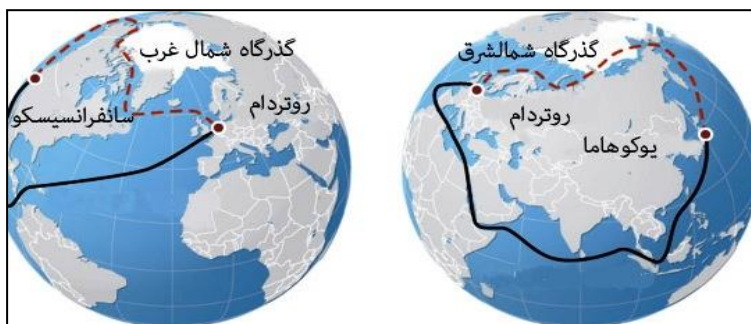
نقشه شماره ۹- وضعیت یخ‌های قطب شمال از نظر کاهش میانگین عمر یخ در منطقه (عمر و ضخامت)

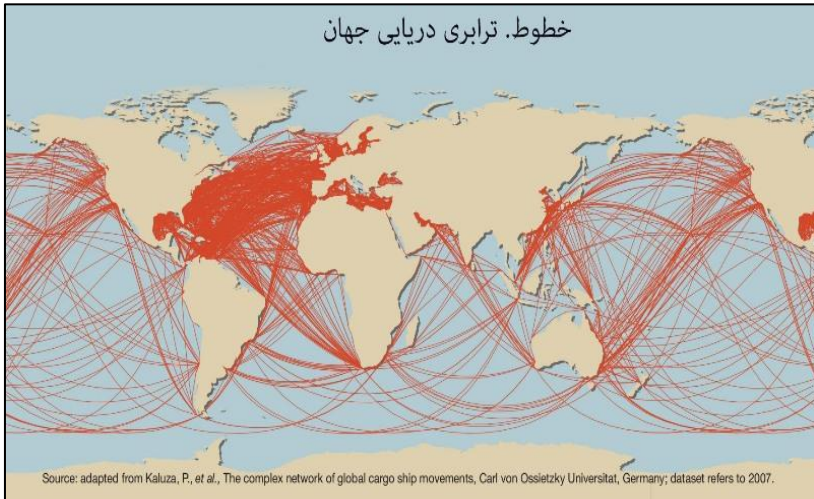


(Source: <http://maps.grida.no/library/artic-sea-ice>)

گشوده‌شدن راه‌های آبی دریای آرکتیک، توسعه و تغییرات عمده جدیدی در سیمای ترافیکی دریا را موجب خواهد شد و مسیرهای دریایی بسیار کوتاه‌تر می‌شوند. به نظر می‌رسد با تحقق ذوب‌شدن یخ‌های آرکتیک، آبراه شمال شرق که از تنگه برینگ در طول سواحل شمالی روسیه به اروپا متصل می‌شود و اکنون فقط برای دو ماه در سال قابل کشتیرانی است که در دسترسی این کشور و جهانیان قرار خواهد گرفت (Durmond, 2009). درعین حال خطوط دریایی جهان به هم متصل و به صورت دایره‌ای دورتادور اوراسیا و خشکی‌های نیمکره غربی را احاطه و آنها را به هم متصل می‌کند. این راه‌های جدید، نه تنها راه‌های فعلی را کامل خواهد کرد، بلکه به عنوان جایگزین راه‌های پرهزینه و خطرناک نیز عمل خواهد کرد و پای بشر به محدوده اقیانوس شمالی گشوده خواهد شد (Noteboom, 2008).

نقشه شماره ۱۰- گذرگاه‌های آبی آرکتیک پس از ذوب یخ‌ها (دوایر آبراهی جهان)





(Source: <http://maps.grida.no/library/artic-sea-ice>)

همچنین یافته‌هایی که محصول تلاش مستمر تحقیقاتی دانشمندان وابسته به ناسا و بخش تحقیقات- ژئوفیزیک اقیانوس وابسته به دانشگاه واشنگتن است، نشان می‌دهد که طی بازه زمانی مورد اشاره، راه‌های آبی آرکتیک به روی جهان برای طول سال گشوده خواهد شد. چنانچه پیش‌بینی‌ها در خصوص ذوب‌شدن یخ‌ها تحقق یابد، این مسیرها برای طول سال به‌طور مستمر قابل کشتیرانی خواهند بود و در آن صورت مسیر کشتیرانی به‌عنوان مثال بین بندر توکیو در ژاپن و نوتردام در اروپا از مسیر گذرگاه شرقی آرکتیک ۴۰ درصد کوتاه‌تر از مسیر کانال سوئز خواهد بود و مسیر گذرگاه غربی، دسترسی سواحل آتلانتیکی و پاسیفیکی آمریکا را که از راه کانال پاناما با ۱۱/۶۰۰ مایل یا از جنوب آمریکای لاتین با ۱۷/۵۰۰ مایل دریانوردی میسر می‌شود، به ۸۷۰۰ مایل کاهش خواهد داد (akimoto, 2009). این بدان معنی است که هزینه حمل و نقل دریایی در بعضی مناطق به نصف کاهش خواهد یافت و این مسئله بر اهمیت منطقه به‌صورت چشمگیری خواهد افزود. به یاد آوریم که به گفته خود منابع غربی کمیسیون نای که توسط سنا برای بررسی علل و نفع و ضرر ورود آمریکا به جنگ اول جهانی تشکیل شد، مسئولیت را متوجه وال استریت و انگیزه‌ها را اقتصادی تشخیص داد، لذا این نمونه تاریخی می‌تواند هشدار برای آتیه تلقی شود.

در دوران جنگ سرد و پس از آن و اکنون نیز رویارویی نظامی احتمالی دو قدرت بزرگ جهانی در این منطقه، به تبادل موشک‌های استراتژیک و بمباران‌های هوایی و هر نوع عملیات از راه هوا محدود بوده است. اما ذوب‌شدن یخ‌های آرکتیک شرایطی را فراهم می‌کند که سرزمین اصلی دو کشور در دسترس نظامی قرار گیرد و اجرای عملیات مشترک آبی- خاکی در

سواحل سرزمین اصلی برای دو کشور میسر می‌شود و این شرایط را دگرگون خواهد کرد و از جمله مسائلی است که باید در محاسبه قدرت مانور آینده روسیه مورد توجه قرار گیرد. اما توجه به این گفته ژیرونفسکی،^{۱۹} نظریه‌پرداز روسی که می‌گوید: «اگر چهار ابرقدرت با قلمرو نفوذشان؛ یعنی ژاپن مسلط بر شرق آسیا و استرالیا، روسیه مسلط بر جنوب آسیا، اروپای غربی با مستعمرات پیشین آفریقاییش در حوزه مدیترانه و نیمکره آمریکا با ایالات متحده به‌عنوان قدرت‌های مسلط جهانی ایجاد شوند، در آن صورت فرهنگ‌ها و مذاهبی علاوه بر مسیحیت مسلط می‌شد و دولت روسیه مجبور بود در برابر چنین اختلافاتی بی‌طرف بماند» (عزتی، ۱۳۸۷: ۱۱۸)، می‌تواند ما را به نیات و علایق آتی روسیه در منطقه و جهان رهنمون شود. حال چنانچه چین هم به‌عنوان قدرت مسلط شرق آسیا در نظر گرفته شود، این ایده می‌تواند به‌عنوان علایق مشترک همه قدرت‌های بزرگ منهای آمریکا نیز تلقی شود. در حال حاضر، از لحاظ نظامی به‌جز روسیه و آمریکا، سایر کشورها توان مقایسه با این دو کشور را ندارند. ایالات متحده آمریکا بر اساس استراتژی دریایی خود، کماکان تلاش خواهد کرد حضور دریایی خود را در جهان تداوم بخشیده و حضور در ارکتیک را ارتقا بخشد. در استراتژی دریایی مهم‌ترین اصل، تحصیل کنترل بر دریاهاست. نظارت بر آب‌های اصلی مهم و استراتژیک بین‌المللی و در صورت ممکن کنترل انحصاری آب‌های مذکور، نه تنها برتری در جنگ را ممکن می‌کند، بلکه هجوم احتمالی دشمن را نیز می‌توان زیر نظر داشت. بخش‌هایی از اقیانوس منجمد شمالی که در مجاورت قاره‌ها است، به‌عنوان خلیج و دریا نام‌گذاری شده؛ از جمله: خلیج بافین، دریای بارت، دریای بیوفورت، دریای چوکچی،^{۲۰} دریای سیبری شرقی، دریای گرینلند، خلیج هودسن، تنگه هودسن، دریای کارا، دریای لابتو که حکم شاخک‌های این منطقه استراتژیک را خواهند داشت و در خصوص اهمیت استراتژیکی آنها پس از ذوب یخ‌ها، جای هیچ تردیدی نیست.

ذوب شدن یخ‌های شمال، ژئواستراتژی روسیه را توسعه داده و در آن صورت موقعیت بری این کشور تغییر کرده و با توجه به سواحل طولانی شمال و شرق، دسترسی این کشور به آب‌های گرم و آزاد جهان به حدی گسترش خواهد یافت که با توسعه بندرها و پایگاه‌های دریایی، نه تنها موقعیت ژئواکونومیک خود را توسعه داده و در اقتصاد جهانی مشارکت بیشتری خواهد داشت، بلکه کنترل بر اقتصادی‌ترین آبراه‌های تجاری قرن ۲۱، به این کشور امکان نقش‌آفرینی بیشتری در سیاست جهانی خواهد داد. به لحاظ نظامی نیز ضعف‌های گذشته

19. Alexander de Seversky, 1894- 1974

20. Baffin Bay, Barents Sea, Beaufort Sea, Chukchi Sea

مرتفع خواهد شد و اگرچه روسیه در حوزه زمینی همان گونه که در دکترین استراتژی نظامی خود که آخرین بار در سال ۲۰۰۸ مورد بازبینی قرار گرفته، مرز امنیت زمینی خود را مرزهای شوروی سابق می‌داند و همه کشورهای تازه استقلال یافته را خارج نزدیک خود می‌داند (کاراگانوف، ۱۳۸۸)، اما با توسعه نیروی دریایی و حضور فعال در آب‌های جهانی که احتمالاً با توسعه پایگاه‌های دوردست نیز پشتیبانی خواهند شد، پشتوانه قوی تری برای سیاست خارجی خود خواهد داشت. در همان نمونه تاریخی که پیش‌تر بدان اشاره شد، اگر فرض شود در همان تاریخ مسیر آرکتیک قابل کشتیرانی می‌بود، در آن صورت تنها بخشی از ناوگان بالتیک که از تنگه برینگ^{۲۱} به طرف ژاپن حرکت می‌کرد، کفایت می‌کرد تا سرنوشت نبرد تسوشیما به گونه‌ای دیگر رقم بخورد که یادآوری آن برای روس‌ها مایه افتخار باشد تا سرافکنندگی. به‌طور کلی، با عقب‌نشینی یخ‌ها، سرزمین‌های قطب شمال از لحاظ اقتصادی، نظامی، ماهیگیری، استخراج معادن، مواصلات هوایی، مواصلات دریایی و تجارت جهانی دارای اهمیت بسیاری خواهند بود.

۴. مشکل تقسیم آب‌ها و چشم‌انداز جنگ سرد نوین

موضوع تحدید حدود آب‌های قانونی کشورهای ساحلی، می‌تواند موضوع تنازعات و حتی برخوردهایی، نه تنها بین کشورهای ساحلی که بین آنها و دیگر کشورهای جهان که با حمایت بعضی از قدرت‌ها احتمالاً مدعی استفاده از میراث مشترک بشری خواهند بود، قرار گیرد. بر اساس فرضیه قطاع، سهم هر یک از کشورهای ساحلی یک قطاع با زاویه‌ای ۱۶۰ درجه برای روسیه، ۸۷ درجه برای کانادا، ۵۸ درجه برای دانمارک، ۲۸ درجه برای آمریکا و ۲۶ درجه برای نروژ خواهد بود (نقشه شماره ۲) و به‌صورت آشکار با توجه به وسعت روسیه این کشور بیشترین سهم را خواهد برد و بدیهی است با توجه به منابع موجود در بستر دریا و شیلات و صید موجودات جاندار، همچنین حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص اتصال پاسیفیک-آتلانتیک که مناسب‌ترین و اقتصادی‌ترین راه و کوتاه‌ترین مسیر تجاری عبور از سواحل شمالی روسیه هست، این دریا برای روسیه اهمیت حیاتی پیدا خواهد کرد و به دلیل نقش عمده‌ای که در شکوفایی اقتصادی روسیه، خروج این کشور از انزوای دریایی و دستیابی به بازارهای جهانی از مسیر دریایی خواهد داشت، برای روسیه یک موهبت خواهد بود؛ هرچند گرم‌شدن آرکتیک برای جهان به دلیل تغییرات عمده اکولوژیکی یک پدیده خطرناک تلقی می‌شود. از سوی دیگر، آمریکا در راستای علایق استراتژیک خود، تلاش خواهد کرد روسیه را تا حد ممکن از دستیابی به این موهبت اقتصادی محروم کند. شرایط منطقه نیز این هدف را تسهیل می‌کند؛ زیرا به

موجب یک پیمان دوجانبه دفاعی که در سال ۱۹۵۱ بین دانمارک و امریکا منعقد گردیده، دفاع از گرینلند به طور مشترک بین این دو کشور تقسیم شده است. مرزهای دریایی مجمع‌الجزایر اسوالبارد^{۲۲} که جزیره اصلی آن اسپیزبرگن^{۲۳} است، بین روسیه و نروژ محل اختلاف است. این مجمع‌الجزایر به نروژ تعلق داشته و طبق معاهده صلح پاریس از ۱۹۲۰ باید غیرنظامی باشد، اما در ۱۹۴۲ مورد تهاجم آلمان قرار گرفته بود. اگرچه پس از پایان جنگ از سوی نروژ تصرف شد، ولی از همان زمان با درخواست مسکو برای مشارکت در دفاع از آن مخالفت شده است. هرچند ارزش اسوالبارد، بیشتر اقتصادی و در معادن آن، به‌ویژه ذغال‌سنگ است که امتیاز استخراج ذغال‌سنگ توسط روسیه ۶۰ درصد از صادرات زغال را شامل می‌شود و معدنچیان روسی، ۶۰ درصد جمعیت کوچک ۳۰۰۰ نفری آنجا را تشکیل می‌دهند (کوهن، ۲۰۰۲: ۴۲۴).

فعالیت نیروی دریایی و هوایی روسیه در آرکتیک چشمگیر است. در اگوست سال ۲۰۰۷، ناوگان زیردریایی میر ۱ و میر ۲ روسیه در بستر دریا، در زیر قطب شمال پایین رفته و در عمق ۴۳۰۰ متری پرچم روسیه را که از تیتانیوم ساخته شده بود به اهتزاز درآوردند. از می سال ۲۰۰۸ بمبافکن‌های (بیر ۹۵) روسیه یک گشت منظم هوایی را بر فراز آرکتیک و در امتداد مناطق و سرزمین‌های امریکا و کانادا آغاز کرده‌اند. در ژوئن سال ۲۰۰۸، وزارت دفاع روسیه به‌طور رسمی اعلام کرد که آنها می‌خواهند برای تضمین منافع و علایق خود در آرکتیک، آمادگی رزمی بیشتری پیدا کرده، لذا عملیات دریایی خود را افزایش خواهند داد. ناوگان دریای شمال روسیه، از تأسیس و عملیاتی‌شدن یک پایگاه مراقبت و کنترل دریایی به نام سارو ۹۰ در حوزه آرکتیک خبر داده که پایگاه اصلی آن در شبه‌جزیره کارا واقع شده است.

یکی از همسایگان قوی روسیه که احتمالاً استراتژی روسیه را مبنی بر نقش رهبری‌کننده آرکتیک به چالش خواهد کشید، ایالات متحده امریکاست. استقرار نیروهای نظامی این کشور در جزیره ایسلند و پیمان دفاعی این کشور با دانمارک در مورد دفاع از گرینلند نشان می‌دهد که آمریکا این کشور بلافاصله پس از جنگ جهانی دوم به این مهم توجه داشته و تغییرات آب و هوایی و همچنین انجام تحقیقات گسترده در این مورد به‌طور مستمر ادامه داشته که در آغاز قرن بیست‌ویکم در این زمینه سرمایه‌گذاری بیشتر و توجه کامل‌تری مبدول شده در سال ۲۰۰۱ با تشکیل سمپوزیوم به‌طور مستمر نحوه عملیات دریایی در آرکتیک بدون یخ را بررسی و خود را برای آن آماده کرده است. در سال ۲۰۰۹، مشاور امنیت ملی امریکا طی اعلامیه‌ای نگرانی‌های امنیتی این کشور در اقیانوس منجمد شمالی را به این شرح اعلام کرد: دفاع

22. Svalbard

23. Spitsbergen

موشکی و هشدار نزدیک، توسعه سیستم‌های هواپیماهای سطحی برای حمل‌ونقل استراتژیک، موانع استراتژیک، حضور مؤثر دریایی، آزادی عمل در دریا و آزادی کشتیرانی در سطح و پرواز از فراز اقیانوس منجمد شمالی و برای مقابله با این نگرانی‌ها تدابیر زیر اعلام شد:

۱. ارتقای قابلیت دفاع از حریم هوایی، سرزمین و دریاهای این کشور در این منطقه؛
۲. اصلاح قلمرو نظارت دریایی در منطقه برای تضمین کشتیرانی بین‌المللی و مقابله با بحران‌سازی فرودستان و ذخایر بستر دریا؛
۳. ارتقای توانمندی تضمین سلامت کشتیرانی و شناورهای دریایی و همچنین هوانوردی در منطقه؛
۴. ارتقای حضور ایالات متحده در این منطقه و تحصیل اهداف چهارگانه بالا به صورت توافقی و حل صلح‌آمیز اختلافات با کشورهای منطقه (Ludestad, 2009). اگرچه تجربه پنجاه ساله جنگ سرد به قدرت‌های مسلط جهانی، شیوه همزیستی را آموخته است. به نظر می‌رسد پیشنهاد ری‌ست^{۲۴} که خانم کلینتون در گذشته نزدیک، به همتای روسی خود در ارتباط با روابط این دو کشور ارائه داد، فصل نوینی از شکل‌گیری ژئواستراتژی جهانی را خواهد گشود که کدهای ژئوپلیتیکی آن بر سه اصل: ۱. سیاست یکی از طرفین نباید منافع حیاتی و مهم دیگری را تهدید کند؛ ۲. همکاری باید زمینه‌ساز تحقق منافع باشد؛ ۳. برقراری پیوند متقابل مثبت باید وسیله توسعه همکاری‌های اقتصادی تحکیم شود، مبتنی خواهد بود (کارگانوف، ۱۳۸۸). به نظر می‌رسد نهایتاً این کشور با توجه به وسعت حضور روسیه در این اقیانوس و عدم اهمیت حیاتی آن برای اقتصاد آمریکا از یک طرف و از طرف دیگر در صورت تضمین بین‌المللی بودن آبراه‌ها برای مسیرهای تجارت دریایی از طرف روسیه، این موضوع با به رسمیت شناختن حق روسیه برای تسلط بر اقیانوس منجمد شمالی، در ازای تداوم تسلط دیگر قدرت‌ها بر سایر اقیانوس‌ها که نزدیک به ۸۰ درصد وسعت آب‌های جهان را شامل می‌شود، مورد توافق طرفین قرار گیرد.

فرجام

آرکتیک یا دایره قطبی، بالاتر از مدار ۷۰ درجه تا قطب شمال امتداد یافته و با عنوان اقیانوس منجمد شمالی، کوچک‌ترین اقیانوس جهان را تشکیل می‌دهد. تحقیقات اخیر مؤسسات اقیانوس‌شناسی نشان می‌دهد که یخ‌های سطح اقیانوس منجمد شمالی به سرعت در حال ذوب شدن است. این پیش‌بینی‌ها مبین آن است که در اواخر نیمه اول قرن ۲۱، سطح این

اقیانوس در تابستان حالی از یخ و در زمستان نیز بخش عمده آن قابل کشتیرانی خواهد بود. این اقیانوس منابع عظیم کانی به صورت کلوخه‌های فلزات و انرژی‌های فسیلی اعم از نفت و گاز را در خود جای داده است که به دلیل یخبندان دائم، تاکنون بکر و دست‌نخورده باقی مانده است. از این رو، توجه به آنچه در بند دو گزارش تحقیق ارائه شد با ذوب‌شدن یخ‌ها تحولات عظیمی در ابعاد سیاسی اقتصادی و نظامی و استراتژیک منطقه و جهان حادث خواهد شد که به‌طور خلاصه ابعاد اقتصادی و استراتژیک موضوع مورد بحث قرار می‌گیرد:

الف. بُعد نظامی و استراتژیک. از زمانی که اقیانوس‌ها در دسترس انسان قرار گرفته‌اند، صحنه رقابت استراتژیک قدرت‌های توانمند جهانی شده‌اند. در طول جنگ سرد و پس از آن به دلیل یخبندان کامل صف‌آرایی نظامی در آرکتیک میسر نبوده و همان‌طور که گفته شد، این منطقه بیشتر به‌عنوان مسیر پرواز و پرتاب موشک‌های هسته‌ای مورد توجه بود، اما ذوب‌شدن یخ‌های آرکتیک این منطقه را دگرگون خواهد کرد. در حال حاضر، حضور نظامی روسیه در آرکتیک قوی‌تر از دیگران است، ولی همه کشورهای ذینفع از مدت‌ها قبل برای حضور نظامی خود در این منطقه حساس استراتژیک برنامه‌ریزی کرده‌اند.

روسیه به‌واسطه سرزمین بری یکپارچه، بسیار وسیع و از لحاظ ساختمان طبیعی و ترکیب انسانی بسیار متنوع خود و اینکه این سرزمین موقعیت مرکزی اوراسیا را اشغال کرده، تاکنون در یک وضعیت پدافندی قرار داشته و این ارثیه‌ای است که به‌واسطه تاریخ و جغرافیا به این کشور رسیده است و چنانچه پیش‌بینی‌ها مبنی بر آرکتیک بدون یخ در تابستان ۲۰۳۵ تحقق یابد که احتمال وقوع آن با روند فعلی قطعی است، در آن صورت محدودیت تاریخی ناشی از موقعیت جغرافیایی روسیه برداشته خواهد شد و نیروهای دریایی این کشور، نه‌تنها می‌توانند عرصه اقیانوس منجمد شمالی را در اختیار داشته باشند که به‌راحتی ناوگان خاور دور، دریای سفید، بالتیک و حتی دریای سیاه می‌توانند مرتبط و یکپارچه عمل نمایند و این دسترسی به آب‌های جهانی به روسیه امکان خواهد داد به‌عنوان یک قدرت دریایی، در صحنه اقیانوس‌ها و آب‌های جهانی خودنمایی کند. البته روند جهانی‌شدن از یکسو و تعامل مثبت بین ژاپن و آمریکا و ژاپن و چین از سوی دیگر و تلاش این دو کشور برای حضور هرچه بیشتر در دریاها که اتفاقاً در جهت خواست قدرت دریایی نیز است، این روند را متأثر و احیاناً با مشکلات و موانعی مواجه خواهد کرد و اگر به شکست این هدف نینجامد، قطعاً هزینه دستیابی به آن را برای روسیه افزایش خواهد داد. روسیه همچنان کشوری قدرتمند بوده و دارای بزرگ‌ترین سرزمین سیاسی در جهان است؛ به‌گونه‌ای که هفت‌هزار مایل از شرق تا غرب در یازده منطقه زمانی و چهار هزار مایل از قطب شمال تا دریای سیاه، قفقاز و کوه‌های سبیری جنوبی امتداد دارد. هیچ

کشوری را در جهان نمی‌توان یافت که از چنین عمق فضایی برخوردار باشد. اگرچه شهرهای مهم این کشور شهرهای نزدیک به مرز هستند و از عمق استراتژیک لازم بی‌بهره‌اند، اما تحلیل عناصر ژئوپلیتیکی روسیه ما را به این نتیجه می‌رساند که قدرت ذاتی این کشور، او را قادر به خروج از شرایط بی‌ثباتی اجتماعی و نابسامانی اقتصادی کنونی خواهد کرد و اگرچه روسیه اکنون جایگاه ابرقدرتی خود را از دست داده است، ولی با این تغییرات جغرافیایی احتمال ظهور مجدد آن به عنوان یکی از قدرت‌های ژئواستراتژیک مهم در جهان وجود دارد و چنانچه تغییرات در نیمکره غربی مبنی بر ظهور قدرت‌های منطقه‌ای تأثیرگذار، مثل برزیل به‌طور موفق تداوم یابد و از طرفی کانادا نیز در آینده با توجه به روند جهانی شدن، به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای تأثیرگذار ظهور کند، در این صورت موقعیت جهانی امریکا نیز متفاوت خواهد بود و او برای نخستین بار در تاریخ سیصد ساله‌اش با همسایگانی همزیستی خواهد داشت که می‌توانند به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای خودنمایی کنند. در این حالت، توازنی در ژئواستراتژی جهانی برقرار خواهد شد که در آن شرایط روسیه در صورتی که موفق شود سایر ضعف‌هایش را برطرف کند، برای نخستین بار در تاریخ خود موفق خواهد بود نه به‌عنوان یک بازیگر محکوم به عدم تحرک که به‌عنوان یک بازیگر جهانی در کنار دیگر بازیگران جهانی با عزت و نه تحقیر شده به حیات سیاسی خود ادامه دهد. اما همین مزیت چشمگیر روسیه را با یک چالش بزرگ امنیتی نیز مواجه خواهد کرد. روسیه به‌واسطه وسعت زیاد و با تکیه بر منابع طبیعی بزرگ اقیانوس منجمد شمالی که امنیت نیمی از مرزهای آن را به‌طور طبیعی فراهم می‌کند و از طرفی به‌واسطه کشورهای حاشیه‌ای اوراسیا؛ یعنی ریملند و کشورهای حائل دیگر از دسترسی قدرت دریایی که تنها قدرتی بوده که می‌توانسته در صورت دسترسی شکست نظامی را به او تحمیل نماید در امان بوده است؛ اما با ذوب شدن یخ‌های شمال این منابع طبیعی از میان برداشته خواهد شد و تراکم کم جمعیتی، مرزهای وسیع و سرزمین‌های خالی از سکنه در شرق، شمال شرق و سرتاسر اقیانوس شمالی بدون دفاع و در دسترس هر مهاجم احتمالی خواهد بود. روسیه یک دوره زمانی ۲۰ تا ۳۰ ساله را برای برطرف کردن این ضعف جدید استراتژیک که خصوصاً همسایه شرقی او را که هم‌اکنون نیز با این کشور اختلاف مرزی دارد و با تراکم شدید جمعیت مواجه است و سوسه خواهد کرد در اختیار دارد، هرچند برطرف شدن این ضعف نیازمند یک اقتصاد قوی‌بنیه است که روسیه بنیان‌های آن را در اختیار دارد، ولی به‌صورت بالفعل شرایط اقتصادی روسیه خود، در حال درمان است و مشکل بتواند پروژه‌های پرهزینه نظامی را تحمل کرده یا بتواند جمعیتی که باید سریعاً رشد منفی آن به یک رشد ۲ درصد ارتقا یابد را تغذیه نماید. در حال این فرصت که برای روسیه طلایی و برای جهان غنیمت است، برای

روسیه مثل تیغ دو دم عمل خواهد کرد. در حالی که روسیه نیز همچون اقتصاد و تجارت جهانی از راه‌های کوتاه و کم‌هزینه دریایی شمال بهره‌مند می‌شود. در عین حال مرزهای وسیع این کشور نیز به روی جهانیان گشوده خواهد شد و روسیه اگر چاره‌ای نیندیشد باز هم مجبور به دفاع خواهد بود؛ دفاعی پرهزینه‌تر و با زحمت فراوان‌تر. به نظر می‌رسد دو دهه فرصت بسیار خوبی است تا روسیه خود را برای مواجه شدن با آن شرایط دوگانه آماده کند. احتمالاً نخستین اقدام باید تطهیر چهره تاریخی این کشور از ذهنیت‌های منفی جهانیان و به‌ویژه همسایگان به‌عنوان یک کشور متجاوز باشد. هرچند واقعیت تلخ تاریخی این کشور مورد تجاوز واقع شدن و پذیرش شکست‌های نظامی است، اما عملکرد او در اروپای شرقی خوراک تبلیغاتی مناسب را برای جنگ روانی علیه این کشور فراهم کرده، در عین حال دوستان دوران جنگ سرد روسیه نیز خاطره خوشی از تداوم دوستی با این کشور ندارند و نحوه تعامل وی در خصوص مسئله ایران هم‌اکنون نیز مبین پایبندی این کشور به سنت دیرینه تنها گذاشتن دوستان در موقع نیاز است. موقعیت جغرافیایی روسیه ایجاب می‌کرده است که در دوره جنگ سرد در منطقه اقیانوس منجمد شمالی با دید امنیتی، حضور گسترده‌تری داشته باشد و فعالیت روسیه در گذشته و حال در این منطقه موجه به نظر می‌رسد. ولی نخستین کشوری که پس از روسیه اهمیت آرکتیک را مدنظر داشته و برای آرکتیک بدون یخ برنامه‌ریزی کرده، ایالات متحده امریکاست. به نظر می‌رسد در صورت تضمین کشتیرانی بین‌المللی در مسیر کریدور شرقی از طرف روسیه، امریکا نیز بتواند برتری روسیه را در آب‌های اقیانوس منجمد شمالی در مقابل تداوم برتری خود بر بقیه آب‌های جهان به همراه دوستان مطیع تحمل کند. از طرفی یک قدرت دریایی در اقیانوس منجمد شمالی در شرایط جنگی قابل کنترل خواهد بود؛ زیرا این اقیانوس با یک آبراهه بسیار تنگ ۸۰ کیلومتری در شرق و یک دهانه کمتر از ۸۰۰ مایل در غرب به دیگر آب‌ها متصل است و دفاع از چنین مناطق کم‌عرضی در مقیاس جهانی چندان مشکل نخواهد بود. در حوزه دریایی به نظر می‌رسد به این قانع باشد که حوزه اقیانوس منجمد شمالی به‌عنوان حوزه‌ای تعریف شود که در آن روسیه قدرت مسلط باشد و در مقابل پاسیفیک حوزه مشترک آمریکا، ژاپن و چین و آتلانتیک حوزه مشترک آمریکا و اروپای غربی به‌عنوان قدرت‌های مسلط باشد. نکته مسلم اینکه قرن ۲۱، قرن آرکتیک خواهد بود. اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک آرکتیک، جهان را متوجه این منطقه کرده است. بخش‌هایی از اقیانوس منجمد شمالی که در مجاورت قاره‌ها واقع شده، به‌صورت خلیج و دریا نام‌گذاری شده‌اند و بعضی از آنها حکم شاخک‌های این منطقه استراتژیک را خواهند داشت که در خصوص اهمیت استراتژیک آنها بحث شد. به‌طور کلی سرزمین‌های قطب شمال از لحاظ اقتصادی، نظامی، ماهیگیری و استخراج

معادن و مواصلات هوایی و با عقب‌نشینی یخ‌ها در مواصلات دریایی و تجارت جهانی دارای اهمیت بسیار خواهد بود و تمامی این امکانات در اختیار و ید مالکیت و حاکمیت انحصاری کشورهای ساحلی در گام اول و نیز جهان در گام بعدی قرار می‌گیرد و به‌صورت آشکار با توجه به وسعت روسیه این کشور بیشترین سهم را خواهد برد. بدیهی است که با توجه به منابع موجود در بستر دریا و شیلات و صید موجودات جاندار، همچنین حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص اتصال پاسیفیک-آتلانتیک، مناسب‌ترین، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر تجاری عبور از سواحل شمالی روسیه است. این دریا برای روسیه اهمیت حیاتی پیدا خواهد کرد و به دلیل نقش عمده‌ای که در شکوفایی اقتصادی روسیه، خروج این کشور از انزوای دریایی و دستیابی به بازارهای جهانی از مسیر دریایی خواهد داشت، برای روسیه یک موهبت خواهد بود؛ هرچند گرم شدن آرکتیک برای جهان به دلیل تغییرات عمده اکولوژیکی پدیده‌ای خطرناک تلقی می‌شود. همچنان آمریکا تلاش خواهد کرد روسیه را تا حد ممکن از دستیابی به این موهبت اقتصادی محروم کند. دولت روسیه با تکیه بر مردم هماهنگ، منابع سرشار طبیعی، به‌خصوص گاز و نفت و سایر منابع، قدرت نظامی که به‌سرعت در حال بازسازی و کیفی‌سازی است. سیستم اطلاعاتی بسیار مجرب و قوی در کنار رهبری خردمندانه که از زمان روی کار آمدن پوتین در این کشور زمام امور را به‌دست گرفته، سرانجام از شرایط فعلی خلاصی یافته و این‌بار به‌صورت یک قدرت واقعی جهانی و البته با توجه به شرایط نوین جهان و جهانی‌شدن دوباره به یک بازیگر اصلی بدل خواهد شد. به نظر می‌رسد با توجه به وسعت حضور روسیه در این اقیانوس و عدم اهمیت حیاتی آن برای اقتصاد آمریکا از یک‌سو و از سوی دیگر در صورت تضمین بین‌المللی بودن آب‌ها برای مسیرهای تجارت دریایی از طرف روسیه، این موضوع با به‌رسمیت‌شناختن برتری روسیه در اقیانوس منجمد شمالی، در ازای تداوم تسلط دیگر قدرت‌ها بر سایر اقیانوس‌ها که نزدیک به ۸۰ درصد وسعت آب‌های جهان را شامل می‌شود، مورد توافق طرفین قرار گیرد.

همان‌طور که گفته شد، آرکتیک نه‌تنها دارای اهمیت بالای اقتصادی است، بلکه اهمیت استراتژیک آن بسیار مهم‌تر خواهد بود؛ زیرا ذوب‌شدن یخ‌های آرکتیک شرایطی را فراهم می‌کند که سرزمین اصلی دو کشور روسیه و آمریکا در دسترس نظامی قرار می‌گیرد و اجرای عملیات مشترک آبی-خاکی در سواحل سرزمین اصلی برای دو کشور میسر می‌شود و این شرایط را دگرگون خواهد کرد. گشوده‌شدن راه‌های آبی دریای آرکتیک، توسعه و تغییرات عمده جدید در سیمای ترافیکی دریا را موجب خواهد شد و مسیرهای دریایی کوتاه‌تر می‌شود.

درعین حال، خطوط دریایی جهان به صورت دوایری دورتادور اوراسیا و خشکی‌های نیمکره غربی را احاطه و آنها را به هم متصل می‌کند. این راه‌های جدید، نه تنها راه‌های فعلی را کامل خواهد کرد، بلکه به عنوان جایگزین راه‌های پرهزینه و خطرناک نیز عمل خواهد کرد. این تغییرات جغرافیایی، احتمال ظهور مجدد روسیه در نقش یکی از قدرت‌های ژئواستراتژیک مهم در جهان را فراهم خواهد کرد. تداوم روند گرم‌شدن جهان که موجب ذوب‌شدن یخ‌های اقیانوس منجمد شمالی و منشأ تحولات زیادی در جهان خواهد شد که به طور خلاصه نتایج زیر را می‌توان عنوان کرد:

۱. برابر پیش‌بینی مؤسسات علمی اقیانوس‌شناسی بین‌المللی و دانشگاه‌های امریکا و کانادا و مؤسسات تحقیقاتی سایر کشورهای محیط آرکتیک، این منطقه در تابستان سال ۲۰۳۰ بدون یخ خواهد بود.

۲. با ذوب‌شدن یخ‌های آرکتیک، دایره راه‌های آبی تجارت جهانی کامل و دو دایره عظیم راه‌های دریایی شامل:

گذرگاه شمالی شرقی: سواحل اروپایی اطلس، اقیانوس هند، اقیانوس آرام، برینگ، آرکتیک به اروپا و

گذرگاه شمال غربی که سواحل آتلانتیکی و پاسیفیکی آمریکا را به دیگر مناطق جهان متصل می‌کند و ترکیب این دو راه فرصت مناسبی را در اختیار تجارت جهانی قرار می‌دهد و کمک شایانی به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در اقتصاد جهانی خواهد کرد.

۳. موقعیت بری روسیه تبدیل به یک موقعیت دریایی مرکب خواهد شد و سواحل طولانی شمال و شرق این کشور موجب تحول در ژئواکونومی و ژئواستراتژی این کشور خواهد گردید.

۴. منابع عظیم معدنی و انرژی بستر و زیر بستر این دریا در اختیار کشورهای ساحلی قرار خواهد گرفت و این منابع به واسطه سهم بیشتر روسیه، اقتصاد این کشور را متحول خواهد کرد و به دلیل دسترسی به بازارهای جهانی و تغییرات استراتژی اقتصادی اخیر، قدرت اقتصادی این کشور ارتقا خواهد یافت.

۵. برداشته‌شدن مانع طبیعی اقیانوس منجمد شمالی موجب خواهد شد، از لحاظ نظامی خاک روسیه در دسترس مستقیم قرار گیرد و درعین حال محدودیت استراتژیک این کشور نیز مرتفع خواهد شد.

۶. نحوه تحدید حدود آب‌های قانونی در محدوده آرکتیک چنانچه به‌درستی توسط قدرت‌ها مدیریت نشود، می‌تواند منشأ تنازعات بین کشورهای منطقه گردد.

منابع فارسی

بلوئت، برایان دبلیو (۱۳۸۷)، *ژئواستراتژی جهانی*، ترجمه محبوبه بیات، تهران: مرکز آموزش و پژوهش سپهبد صیاد شیرازی.

پورنوری، منصور (۱۳۸۵)، *حقوق بین‌الملل دریاها - کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲*، تهران: مرکز ملی اقیانوس‌شناسی.

جهان‌بین، اسماعیل (۱۳۷۶)، *مناطق استراتژیک جهان*، تهران: مرکز تحقیقات اسلامی سپاه. ذاکر حسین، عبدالرحیم (۱۳۷۹)، *سیر قدرت در دریاها*، تهران: مرکز انتشارات علمی دانشگاه آزاد اسلامی.

عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۲)، *ژئوپلیتیک در قرن بیست‌ویکم*، تهران: سمت. کارگانوف، سرگئی (اسفند ۱۳۸۸)، *معامله بزرگ*، سایت مؤسسه مطالعات ایران و اوراسیا. کوهن، سائول برنارد (۱۳۸۷)، *ژئوپلیتیک نظام جهانی*، ترجمه عباس کاردان، تهران: مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر. ممتاز، جمشید (۱۳۵۴)، *حقوق دریاها*، تهران: مرکز مطالعات عالی بین‌المللی دانشگاه تهران.

منابع لاتین

Ahlenius, Hugo (2008), "Population and Main Oil and Gas Production Area in the Arctic", *International Polar Year (IPY) educational posters*.

Akimoto, Kazumine (2009), "Power Game in Arctic Ocean", *Arctic Ocean Quarterly Bulletin*.

Berkes, F. and D. Jolly (2001), "Adapting to Climate Change: Social-Ecological Resilience in a Canadian Western Arctic Community", *Conservation Ecology* Vol.5, No.2: 18.

Doyle, Leonard (March 21. 2006), "Oil Gushes into Arctic Ocean from Bp Pipeline", *Independent*.

Drummond, Katie (November 18. 2009), "In Nod to Global Warming, Nary Preps Por "Ice Free" Arctic", *Health Journal Club*, Blog spot.Com

Drummond, Katie (November 30. 2009), "The Pentagon's New Arctic Map", Nara Arctic Road map. <https://fa.wikipedia.org/wiki/BeringStrait>

Griffiths, Franklyn. Prof (2009), *Arctic Strategy Documents- Canada and the Arctic*, www.ifs.mil.ng

James, Oliver (2007), *The Bering Strait Crossing*, www.beringstraitcrossing.com

Lundstedt, Ingrid (2009), "Arctic Strategy Documents", *Geopolitics in The High North*.

- Notteboom, T., and J.P Rodrigue, (2009), "The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution", *Geo journal*, Vol.74, No.1, 7-22.
- Renner, George T (1992), *Human Geography in the Air Age*, New York, The Macmillan company.
- Revkin, Andrew C (September 4. 2009), "Commercial Arctic Passage Nearing Goal", *Ny-Times.com*.
- Rodrigue, Jean Paul (November 2009), "Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geo-strategy of Petroleum Distribution", *Geo Journal- Hofstra University*, Hempstead. New York. USA.
- Serreze, Mark (September 20. 2007), "Arctic Sea Ice Minimum Shatters All-Time Record low", *Report University of Colorado Scientists*.
- Tangredi, Sam J. (1991), *Security from the Ocean*, in Flanagan et al.
- Total Area of Sea Ice in Arctic Ocean Smallest since observations started (August 16.2007), *Japan Agency for Marine Earth Science and Technology* (Jamstec), www.jamstec.go.jp/Arctic/
- Wang and Overlan (April 3.2009), "Ice-Free Arctic Ocean Possible in 30 years, Not 90 As Previously Estimated", University of Washington, www.Sciencedaily.com
- Zysk, katarzyna (September 2008), "Geopolitics in the High North", www.ifs.mil.ng.