

تحلیل ژئوپلیتیکی بر دزدی دریایی در منطقه شاخ آفریقا

کیومرث یزدان‌پناه درو* - استادیار گروه جغرافیای انسانی دانشگاه تهران
سیدمصطفی هاشمی - دانشجوی دکتری تخصصی جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران، ایران
سجاد کریمی پاشاکی - دکترای جغرافیای سیاسی، واحد صومعه سرا، دانشگاه آزاد اسلامی، صومعه سرا، ایران

تأیید نهایی: ۱۳۹۵/۰۲/۱۳

پذیرش مقاله: ۱۳۹۴/۱۰/۰۲

چکیده

یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که آمریکا در راستای حفظ و برقراری امنیت اقتصادی در سرتاسر دنیا به آن التزام دارد، تأمین امنیت مسیرهای تجارت دریایی است. این موضوع، برگرفته از محوریت آب به‌عنوان عامل برقرارکننده صلح در جهان است که بر نقش آمریکا به‌عنوان قدرت برتر دریایی جهان در مواجهه با چالش‌ها و رفع تهدیدها از طریق به‌کارگیری پایگاه‌های نظامی دریایی خود تأکید می‌کند. با بررسی مناطق آلوده از نظر وجود دزدی دریایی در سطح جهان می‌توان جنوب شرق آسیا و خلیج عدن، پهنه آبی سومالی، خلیج گینه و دریای کارائیب را از جمله مناطقی دانست که در آن‌ها دزدی دریایی وجود دارد، اما در این میان، منطقه راهبردی شاخ آفریقا بسیار حائز اهمیت است. به‌نظر می‌رسد نبود ساختارهای منسجم حاکمیتی در میان کشورهای منطقه شاخ آفریقا، در متشنج‌تر کردن اوضاع تأثیر بسزایی دارد. در این پژوهش، با استفاده از روش تحلیلی-توصیفی، فعالیت دزدان دریایی در منطقه شاخ آفریقا بررسی می‌شود و به این پرسش پاسخ داده می‌شود که فعالیت دزدان دریایی سومالی، چه تأثیری بر ژئوپلیتیک منطقه دارد. از این‌رو، در این پژوهش، چگونگی افزایش حملات علی‌رغم سیاست‌های پیشگیرانه کشورهای در پشتیبانی نظامی از کشتی‌های متبوعشان تحلیل می‌شود. مطابق نتایج، آمریکا علی‌رغم اشراف نظامی بر مناطق دریایی، به‌خاطر وابسته‌نگاه داشتن کشورهای جهان به قدرت خود، از برخورد قاطع با این حمله‌های سازمان‌یافته اجتناب می‌کند.

واژه‌های کلیدی: آمریکا، امنیت دریایی، دزدی دریایی، ژئوپلیتیک، سومالی، شاخ آفریقا.

مقدمه

پس از جنگ سرد، قلمروهای ژئواستراتژیک، چهره‌های ژئواکونومیک به خود گرفت. به این معنا که در صحنه جهانی، رقابت‌های اقتصادی جایگزین رقابت‌های نظامی شد. از این رو، در تقسیم‌بندی‌های جغرافیای سیاسی، مناطق جغرافیایی براساس اهمیت اقتصادی طبقه‌بندی شده‌اند و رقابت‌ها درباره این مناطق شدت گرفته است. سه‌چهارم کره زمین را آب فراگرفته است و براساس نظریه ماهان، کشوری که آب‌ها را در اختیار داشته باشد، می‌تواند بر جهان حاکم شود. از آنجا که هدف اول راهبردی آمریکا تأمین امنیت تجارت دریایی است، نیروی دریایی خود را توسعه داده است؛ به طوری که امروزه تأمین‌کننده امنیت دریاها محسوب می‌شود. از طرفی، به این دلیل که هرگونه حمل‌ونقل دریایی که در واقع جزء مهمی از ساختارهای ژئواکونومی جهان را تشکیل می‌دهد، باید در بستری امن و باثبات شکل و توسعه یابد، آمریکا بنا به نقش ذاتی‌اش، برای تأمین این امنیت در مناطق مختلف دریایی اقدام می‌کند.

اهمیت منطقه جغرافیایی شاخ آفریقا در دوران جنگ سرد، از این جهت بود که این منطقه، محلی برای رقابت دو ابرقدرت بر سر نفوذ در آفریقا محسوب می‌شد. در عصر حاضر نیز پهنه دریایی آن محلی برای حمل‌ونقل دریایی است، اما فعالیت شدید دزدان دریایی به‌خصوص با ملیت سومالیایی سبب شده است که مسیر تردد در خلیج عدن و نیز در شرق سومالی یعنی اقیانوس هند ناامن شود. حمله به کشتی‌های باربری و مسافربری و گروگان‌گیری خدمه و محموله‌ها با استفاده از تجهیزات پیشرفته ارتباطی و تسلیحات مدرن، این پرسش را به وجود می‌آورد که چرا با وجود تلاش‌های دولت‌ها در پیشگیری از این مسئله و اعزام ناوهای جنگی برای پشتیبانی از کشتی‌های خود، دزدی دریایی در این منطقه مهم ژئواکونومیک به‌ویژه در منطقه شرقی سومالی در اقیانوس هند کاهش نیافته است. در این مقاله، ضمن تحلیل ژئوپلیتیکی دزدی دریایی در منطقه شاخ آفریقا، به راهبرد آمریکا در این زمینه می‌پردازیم و دلایل افزایش ریسک تردد دریایی و کاهش امنیت حمل‌ونقل در این منطقه علی‌رغم حضور نظامی آمریکا را بررسی می‌کنیم.

مبانی نظری

جنگ سرد و موقعیت شاخ آفریقا

شاخ آفریقا در منطقه شرق این قاره قرار دارد. از جنوب و شرق به اقیانوس هند و از شمال به خلیج عدن و دریای سرخ محدود می‌شود و به دلیل وجود تنگه باب‌المندب، ارزش راهبردی دارد. در مورد محدوده جغرافیایی شاخ آفریقا اختلاف نظر وجود دارد، اما در حالت کلی می‌توان گفت شبه‌جزیره‌ای است که شرقی‌ترین پیش‌رفتگی قاره آفریقا محسوب می‌شود و صدها کیلومتر در دریای عرب پیشروی کرده است. کشورهایی که در این منطقه واقع شده‌اند، شامل سومالی، جیبوتی، اتیوپی و اریتره هستند. بعضی از جغرافیدانان، سودان و کنیا را نیز جزء منطقه شاخ آفریقا محسوب می‌کنند. این منطقه حدود ۱,۸۸۰,۰۰۰ کیلومترمربع وسعت دارد و جمعیتی بالغ بر ۱۰۸ میلیون نفر را در خود جای داده است. با توجه به اینکه شاخ آفریقا در مجاورت خاورمیانه است، علاوه بر علائق ژئوکالچر، قرارگرفتن در جوار حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص انرژی بر اهمیت آن افزوده است. حضور اکثریت مسلمان و نیز مسیحیت، از مشخصات این منطقه است و مجموعه ویژگی‌های آن سبب شده است از گذشته تاکنون مورد توجه قدرت‌های فرامنطقه‌ای باشد. شاخ آفریقا ناحیه‌ای خشک و کم‌باز است. علی‌رغم نزدیکی به دریا، جلگه ساحلی وسیعی ندارد و این امر استقرار و تشکیل مراکز بزرگ شهری را در سواحل مختل کرده است (مشیری، ۱۳۸۷: ۱۳۴). جدول ۱ بعضی از شاخص‌های کلی کشورهای شاخ آفریقا را نشان می‌دهد.

جدول ۱. شاخص‌های عمومی کشورهای شاخ آفریقا در سال ۲۰۱۲

نام کشور	مساحت (km ²)	جمعیت (میلیون نفر)	رشد جمعیت	رتبه در شاخص توسعه انسانی	سرانه تولید ناخالص ملی (دلار)	درصد شهرنشینان	امید به زندگی (به سال)	درصد جمعیت باسواد
اتیوپی	۱,۱۰۴,۳۰۰	۹۱/۲	۲/۹٪	۱۷۴	۱۲۰۰	۱۷	۵۶	۴۲
اریتره	۱۱۷,۶۰۰	۶/۰۸	۲/۴٪	۱۷۷	۸۰۰	۲۲	۶۲	۶۷
جیبوتی	۲۳,۲۰۰	۰/۷۷	۲/۳٪	۱۶۵	۲۷۰۰	۷۶	۶۱	۶۷
سومالی	۶۳۷,۶۰۰	۱۰/۰۸	۲٪	-	۶۰۰	۳۷	۵۰	۳۷

منبع: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/et.html>

در دوران جنگ سرد، هنگامی که دو ابرقدرت غرب و شرق تلاش می‌کردند با استفاده از ابزارهای نظامی فعالیت‌های خود را در سرتاسر جهان توسعه بخشند، منطقه شاخ آفریقا به دلیل نفوذ کمونیسم و نیز احاطه بر گذرگاه‌های راهبردی، مکانی مهم برای شوروی محسوب می‌شد. از این رو و با توجه به خلأ حضور دریایی این کشور، تسلط بر شاخ آفریقا به خصوص سومالی، این امکان را به شوروی می‌داد تا پایگاهی لجستیکی برای خود در آن منطقه به وجود آورد؛ بنابراین، شوروی در سال ۱۹۶۳ با تخصیص کمک‌های مالی و حمایت از محمد زیادبارة وی را طی کودتایی سرکار آورد و زمینه‌های حمایت از ایدئولوژی مارکسیسم و کمونیسم را در این کشور فراهم کرد. با توجه به اهمیت دراختیارداشتن پایگاه‌های دریایی توسط شوروی - که در واقع جزء خلأ ژئواستراتژیک آن به حساب می‌آید (بری بودن) - استفاده از بندر بربرا در شمال سومالی مشرف به خلیج عدن، زمینه‌های تسلط بر آب‌های اقیانوس هند را فراهم می‌آورد. از این رو، شوروی با اعزام ناوها و زیردریایی‌های خود وضعیت نظامی‌اش را در منطقه شاخ آفریقا توسعه داد. آمریکا به منظور پیشگیری از نفوذ کمونیسم در این منطقه - که ممکن بود به راحتی در تمام قاره شیوع یابد - با حضور در سومالی تلاش کرد از نفوذ شوروی در شاخ آفریقا جلوگیری کند. محمد زیادبارة رئیس‌جمهور سومالی در سال ۱۹۷۷ وارد جنگی علیه اتیوپی شد که در آن، کوبا از اتیوپی حمایت کرد و شوروی در عمل هیچ کمکی به سومالی نکرد. از این رو، زیادبارة بندر بربرا و موگادیشو را از شوروی گرفت و به آمریکا سپرد (گلی زواره، ۱۳۷۲: ۳۸۱؛ جعفری ولدانی، ۱۳۷۶: ۶۲) و بندر آساب را که در آن زمان در اختیار آمریکا بود، به شوروی واگذار کرد. از این رو، نیروهای شوروی در این بندر مستقر شدند که علاوه بر دریای سرخ، بر اقیانوس هند نیز احاطه داشت؛ زیرا این منطقه به دلیل نزدیکی به خلیج فارس و تنگه هرمز از اهمیت ویژه‌ای برای شوروی برخوردار بود. در سال ۱۹۸۰ دولت آمریکا سیاست خود را در قبال شاخ آفریقا به این صورت توجیه کرد: نخست کمک‌گیری از کشور سومالی برای برگزاری مانور در اقیانوس هند، دوم استفاده از کشورهای حامی توافق‌نامه کمپ دیوید (کنیا، سومالی و سودان) و سوم تشویق به کاهش خشونت‌ها و پایان جنگ‌های داخلی به منظور کاهش نفوذ شوروی (به دلیل دامن‌زدن این کشور به آتش جنگ). در دوران جنگ سرد، این منطقه بخشی از کمربند امنیتی شوروی به‌شمار می‌رفت و اهداف راهبردی آمریکا و متحدان آن در این منطقه، محاصره شوروی، جلوگیری از پیشرفت نفوذ آن، حمایت از امنیت اسرائیل و تأمین راه‌های انتقال سوخت از این حوزه به اروپا بود (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۱۸-۱۱۹).

علاوه بر نقش آفرینی قدرت‌های فرامنطقه‌ای، منطقه شاخ آفریقا برخلاف میزان وسعتش بحران‌های سیاسی و امنیتی زیادی دارد که از میان آن‌ها می‌توان به وجود بحران‌های داخلی این کشورها مانند سودان (بحران جنوب و بحران دارفور)، سومالی (جنگ داخلی از سال ۱۹۹۱ تاکنون) و تنش‌های مرزی این کشورها با یکدیگر (اتیوپی با اریتره، اریتره با جیبوتی، سودان با اتیوپی، اتیوپی با کنیا، سومالی با اتیوپی و کنیا و...) که به بروز درگیری‌های نظامی بین این کشورها منجر شده است، اشاره کرد (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۱۳-۱۱۴). تحلیل رقابت‌های دو ابرقدرت در این منطقه، نشانگر تلاش

هریک برای نفوذ یا اتخاذ سیاست‌هایی برای نفوذ نکردن دیگری بود. علی‌رغم اینکه شوروی حمایت‌های خود را در جنگ میان سومالی و اتیوپی از زیادباره دریغ کرد، آمریکا نیز به هر بهایی حاضر به حمایت از سومالی نشد؛ بلکه تلاش کرد از طریق آرام کردن وضعیت و کاهش تنش‌ها، موقعیت خود را نیز ثبات بخشد؛ زیرا برژینسکی معتقد بود که شوروی، آمریکا را در قوسی از بحران از آفریقا تا خاورمیانه و آسیای مرکزی به چالش می‌کشد (یانگ، ۱۳۸۴: ۱۸۴).

موقعیت ژئواکونومیک شاخ آفریقا

شاخ آفریقا به دلیل قرارگرفتن در محورهای مهم دریایی اقیانوس هند و نیز خلیج عدن، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. علاوه بر آن، وجود منابع آبیان دریایی و نیز نفت در کشورهای این حوزه سبب شده است تا کشورهای فرامنطقه‌ای، در راستای سیاست‌های اقتصادی خود به اعمال قدرت در این سرزمین‌ها پردازند. با توجه به اینکه خلیج عدن، منتهی به دریای سرخ می‌شود که در واقع، راه تردد آبی به سمت مدیترانه و کشورهای اروپایی است، چارچوب‌های امنیتی این منطقه با امنیت دریایی گره خورده است؛ به نحوی که منافع اقتصادی بسیاری از کشورهای اروپایی و آسیایی اقتضا می‌کند تا در حوزه امنیت دریایی این منطقه سیاست‌گذاری کنند.

آفریقای شمال شرقی یا شاخ آفریقا، بخش جدانشدنی خاور نزدیک بزرگ در معادله‌های آینده به‌شمار می‌رود و اولین تولید این پیوند راهبردی، ایجاد یک فضای امنیت منطقه‌ای در میان کشورهای عضو است (عزتی، ۱۳۸۲: ۹۲). در نتیجه، هرگونه بی‌نظمی قابل‌تعمیم به سایر مناطق است و ناامنی‌ها در کشورهای دیگر این منطقه گسترش می‌یابد. ساختارهای ژئوپلیتیکی شاخ آفریقا در هم تنیده است. سالانه نزدیک به ۲۰ هزار کشتی در آب‌های منطقه خلیج عدن تردد می‌کنند و علاوه بر تردد قایق‌های لوکس، تفریحی و ماهیگیری دول مختلف به‌ویژه اروپایی، ۹ درصد از ۷/۷ میلیون تن کل کالای تجاری که در کشتیرانی جهانی جابه‌جا می‌شود، از این آبراهه می‌گذرد؛ بنابراین، آب‌های کشور سومالی، کانال ترانزیتی حدود ۲۰ درصد از نفت جهان را تشکیل می‌دهند و به لحاظ داشتن موقعیت ممتاز، مناطقی کاملاً راهبردی محسوب می‌شوند (نظافت، ۱۳۸۸: ۲۴۹). از لحاظ ژئواکونومیک، این معبر راهبردی، نقش مؤثری در تجارت جهانی دارد. سالانه ۱۶ هزار تا ۲۰ هزار کشتی سوخت و تجاری از تنگه باب‌المنند عبور می‌کنند، حدود ۴۰ درصد صادرات گاز مایع قاره آسیا از خلیج عدن می‌گذرد و عبور ۶۵ درصد کل نفت صادراتی منطقه خلیج فارس به اروپا و ۳۰ درصد صادرات نفتی به جهان از این معبر است. از لحاظ ژئوپلیتیک، حساس‌ترین نقاط این منطقه، کانال سوئز و تنگه باب‌المنند هستند. حساس‌ترین جزیره، بریم متعلق به یمن است که در وسط تنگه قرار دارد و دریای سرخ را به دو قسمت تقسیم کرده و معبری به‌وجود آورده است که یک سوی آن قابل‌کشتیرانی و سوی دیگر آن پر از جزایر و غیرقابل‌دریانوردی است (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۲۲). سومالی در مجاورت آبراه و معبر راهبردی جهان یعنی باب‌المنند قرار دارد و با ۳۰۲۵ کیلومتر مرز دریایی در اقیانوس هند و خلیج عدن (یعنی طولانی‌ترین ساحل در بین کشورهای آفریقایی) بندرهای متعددی دارد که سبب شده است بهترین شرایط را برای پهلوگیری کشتی‌های نفت‌کش و تجاری داشته باشد. موقعیت راهبردی سومالی، وجود ذخایر طبیعی مانند اورانیوم، سنگ‌آهن، گاز طبیعی و نفت سبب شده است تا این کشور همواره در کانون توجه سیاست‌های استعماری باشد (دانیالی، ۱۳۹۰)؛ بنابراین، به‌نظر نمی‌رسد حتی پس از جنگ سرد، آمریکا و روسیه، فعالیت‌های رقابتی خود را در این منطقه کاهش داده باشند. تنها تفاوت عملکردی رقابت‌های جدید آن است که بر محور نظامی صرف تکیه ندارد؛ بلکه اهداف اقتصادی را دنبال می‌کند.

روش پژوهش

این پژوهش، توصیفی-تحلیلی است و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای-اینترنتی و نیز بهره‌گیری از نقشه‌های موجود و با تحلیل جایگاه شاخ آفریقا در ساختارهای ژئواکونومیکی جهان، به فعالیت‌های دزدان دریایی که به افزایش ریسک حمل‌ونقل دریایی در این منطقه منجر شده است، می‌پردازد و علاوه بر آن، راهبرد آمریکا به‌عنوان تأمین‌کننده امنیت تجارت دریایی را در این منطقه بررسی و تحلیل می‌کند.

بحث و یافته‌ها

دزدی دریایی در شاخ آفریقا

اگرچه دزدی دریایی، واقعه جدیدی در دریاها به‌حساب نمی‌آید، شکل‌گیری نوع سازمان‌یافته آن با به‌کارگیری تجهیزات پیشرفته و پشتیبانی لجستیکی، حمله‌ها را به‌طور مستمر و با عمق بیشتر، در کرانه‌های دریایی به‌سوی کشتی‌های تجاری و تفریحی هدایت کرده است. کنوانسیون سال ۱۹۸۲ دریاها، قوانین بازدارنده‌ای را به‌منظور پیشگیری و تعیین حیطه صلاحیت دولت‌ها در مواجهه با این دسته از جرائم وضع کرد. برای یافتن تعریف صحیحی از راهزنی دریایی و تروریسم دریایی باید این واژه‌ها را در کنوانسیون‌های سال ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها بسط داد. کنوانسیون سال ۱۹۵۸ ژنو درباره دریاها آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها مقرر می‌دارد که کشتی‌ریایی، عملی غیرقانونی است؛ چه در آب‌هایی در قلمرو کشورها صورت گیرد و چه در آب‌هایی که در این قلمرو نیستند (سیمبر، ۱۳۸۸: ۲۵). فارغ از جامع‌بودن این دسته از قوانین و حدود ضمانت اجرایی آن‌ها، مطالعه فعالیت‌های دزدان دریایی در منطقه شاخ آفریقا در کرانه‌های شرقی سومالی یعنی اقیانوس هند و نیز از شمال در خلیج عدن قابلیت آن را دارد که سیاست‌های کشورهای فرامنطقه‌ای مانند آمریکا را در منطقه مشخص سازد.

شاید بتوان ریشه دزدی دریایی سومالی را در حوادث پس از دوران جنگ سرد یافت. جدایی اریتره از اتیوپی و تشکیل دولت مستقل در سال ۱۹۹۳- که ناشی از تحولات پس از جنگ سرد و دخالت قدرت‌ها بود- منظومه امنیت منطقه شاخ آفریقا را پیچیده‌تر کرد و توازن منطقه‌ای را برهم زد. اخراج محمد زیادباره، دیکتاتور سومالی در سال ۱۹۹۱ توسط نیروهای استقلال‌طلب سومالی نیز خشونت و نمایش قدرت گروه‌های مختلف را در این کشور رقم زد. سومالی از سال ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۸، شاهد چهار حکومت خودخوانده بود که هر یک بر بخشی از این کشور مسلط شدند. انحلال ارتش و مسلح‌شدن گروه‌های مختلف در این کشور، جنگ داخلی را گسترش داد. نضج‌گرفتن جنبش محاکم اسلامی و استیلائی سریع آن بر پهنه سومالی با توجه به اکثریت جمعیت مسلمان این کشور از یک سو و جمعیت بزرگ سومالیایی‌زبان مسلمان اتیوپی، تهدیدی را متوجه حاکمیت مسیحی اتیوپی کرد. در این میان، معمای ارتباط تشکیلات محاکم اسلامی با القاعده و پیمان واشنگتن با آدیس‌آبابا، دخالت نظامی در سومالی را نیز توجیه می‌کرد.

دزدان دریایی در منطقه جغرافیایی شاخ آفریقا، منحصر به تابعیت یک کشور نیستند. اگرچه در این میان، اتباع سومالی، نمونه‌های غالب محسوب می‌شوند، افرادی نیز با تابعیت سایر کشورها در گروه‌های دزدان دریایی فعالیت می‌کنند؛ بنابراین، طبقه‌بندی دزدان دریایی نشانگر سه دسته مختلف است:

۱. دزدانی از کشورهای دیگر مانند هند، چین، کره جنوبی، اسپانیا، ایتالیا و فیلیپین؛
 ۲. ماهیگیران سومالیایی در مواجهه و برخورد با ماهی‌دزدان سایر کشورها؛
 ۳. تبهکاران و گروه‌های خلافکار سومالیایی که از طریق گروگان‌گیری اقدام می‌کنند.
- با توجه به جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی و از آنجاکه این کشور در رأس شاخ آفریقا قرار گرفته است، حوزه

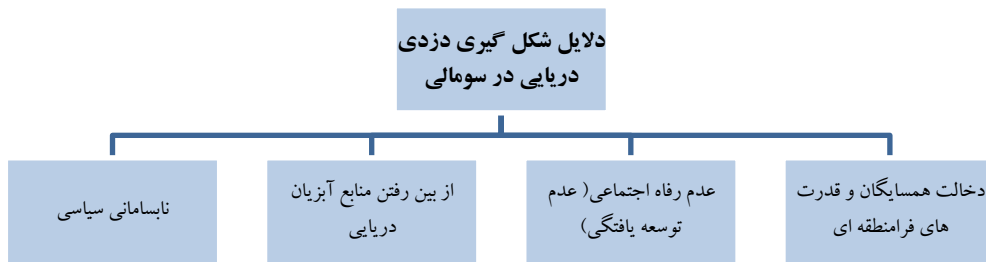
فعالیتی دزدان دریایی در آبراهه شمالی یعنی خلیج عدن و نیز پهنه آبی شرق آن یعنی اقیانوس هند تمرکز دارد. تردد گسترده حمل‌ونقل دریایی در این مناطق سبب شده است تا موقعیت ژئواکونومیک این کشور حائز اهمیت شود. این در حالی است که وجود منابع نفت و اورانیوم در سومالی، اهمیتی مضاعف بدان داده است. از این‌روست که کشورهای غربی و نیز چین، به حضور در این کشور گرایش دارند. با توجه به اینکه صحنه عملیات دزدان دریایی در منطقه شرق سومالی چنان وسیع است که گاه تا آب‌های شبه‌قاره نیز گسترش می‌یابد، دزدان دریایی‌ای از سایر کشورهای آفریقایی و حتی غیرآفریقایی در منطقه فعالیت می‌کنند.

بررسی نحوه شکل‌گیری دزدی دریایی در کشورهای منطقه نشانگر وجود فقر و توسعه‌نیافتگی است و ساختارهای ضعیف حاکمیتی، از دلایل گسترش آن هستند. همچنین ساختارهای قبیله‌ای و قومیتی منطقه و نیز میل به دزدی دریایی برای امرارمعاش موجب شده است که این جرائم به‌عنوان یک فرهنگ جلوه کنند و جایگاه دزدان دریایی حتی تا حد قهرمان ارتقا یابد. ریشه مشکلات این کشور، حاکمیت نظام قبیله‌ای آن است. این نظام، بر تمامی شئون و ارکان زندگی روزمره جامعه سومالی حاکمیت دارد. گذرنکردن جامعه سومالی از شکل قبیله‌ای و عشیره‌ای به شکل شهری، مشکلات عدیده‌ای را برای این کشور به‌وجود آورده است (حسینی، ۱۳۸۷: ۱۹۳). بررسی ساختارهای حاکمیتی سومالی نشان می‌دهد پس از فروپاشی دولت زیاده‌بار در سال ۱۹۹۱، تاکنون دولت مستقلی حاکمیت این کشور را در دست نگرفته است. هم‌اکنون این کشور به ده قلمرو مستقل تقسیم شده است (انگل‌هارد، ۲۰۱۲) که به دست قبایل اداره می‌شوند؛ بنابراین، آینده دولت و وحدت ملی با هاله‌ای از ابهام روبه‌روست.

بوم‌شناسی فعالیت دزدان دریایی در سومالی

شاخ آفریقا همواره شاهد فجایع طبیعی، قحطی، سیل و مانند آن‌هاست. هرچند طبیعی بودن بلایا باید یک بار دیگر با نگاه منتقدانه بررسی شود؛ چراکه رویکردهای دولت‌های استعماری غرب و عوامل متعدد دیگر، انسان‌ها را در برابر آثار خشکسالی آسیب‌پذیرتر کرده است (کاکس، ۱۳۸۷: ۳۱). این منطقه، بالاترین سطح سوءتغذیه را در جهان دارد. در فاصله سال‌های ۱۹۸۲ تا ۱۹۹۲، حدود دو میلیون نفر از ساکنان شاخ آفریقا، بر اثر جنگ، خشکسالی و بیماری‌های مختلف جان خود را از دست دادند. حتی بعضی از کارشناسانی که برای توسعه به آنجا می‌روند، با ناامیدی از اصلاح امور، آنجا را ترک می‌کنند.

ریشه دزدی دریایی در پهنه آبی سومالی و دریای عدن، بی‌تردید به تحولات داخلی سومالی در دو دهه گذشته برمی‌گردد. این موضوع تأییدی بر این واقعیت است که به‌تدریج، بیشتر تهدیدهای امنیتی، از داخل کشورها نشئت می‌گیرد (عزتی، ۱۳۸۷: ۱۲۵) سومالی هرچند که کشوری کوچک با جمعیتی حدود ۱۰ میلیون نفر است، در یکی از حساس‌ترین نقاط راهبردی دنیا به نام شاخ آفریقا قرار دارد که در دوران جنگ سرد، نقش مؤثری در رقابت شرق و غرب داشت. پس از سقوط زیاده‌بار در سال ۱۹۹۱، قلمروهای محلی به دست رؤسای قبایل برجسته اداره شدند. از آنجاکه اقتصاد سومالی به‌شدت عقب‌افتاده و ساختارهای آن سنتی است، سرانه درآمد ناخالص ملی در این کشور بسیار اندک است؛ به‌طوری‌که مردم همواره با بحران قحطی مواجهند. غالب درآمد مردم سومالی، از کشاورزی و ماهیگیری به‌دست می‌آید، اما کاهش منابع آبزیان دریایی به‌دلیل دفن زباله‌های شیمیایی و اتمی در آب‌های شرقی این کشور توسط کشورهای غربی و نیز وجود کشتی‌های ماهیگیری غیربومی که به شیوه‌های پیشرفته ماهی صید می‌کنند، سبب شده است که درعمل بسیاری از ماهیگیران بیکار شوند. این موضوع، به شکل‌گیری حمله‌هایی به کشتی‌های ماهیگیری و به شکل توسعه‌یافته به کشتی‌های باری و تانکرهای حمل سوخت منجر شده است.

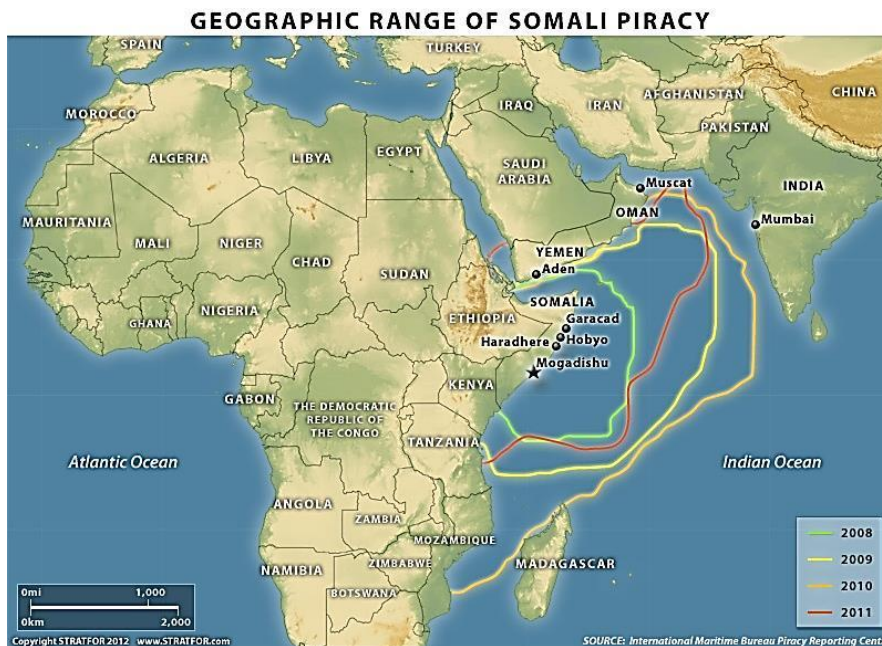


نمودار ۱. دلایل شکل گیری دزدی دریایی در سومالی

با بررسی عوامل ایجاد و گسترش پدیده دزدی دریایی مشاهده می‌شود که هر دو عامل ثابت و متغیر ژئوپلیتیک، موجب تعمیق و گسترش این پدیده شده‌اند. اوضاع ناپایدار و بی‌ثبات این کشور، نبود حکومت‌های مقتدر، رشد جمعیت، جمعیت غیرماهر، جنگ‌های داخلی، بهره‌ و ام‌های دریافتی، گسترش افراطی‌گری‌های مذهبی، توسعه نیافتگی و وجود آوارگان از یک سو و نیز قحطی و خشکسالی، کمبود منابع آب شیرین، درگیری‌های مرزی و دلایل متعدد دیگری سبب پدید آمدن و بسط دزدی دریایی شده‌اند.

بررسی فعالیت‌های دزدان دریایی در سومالی نشان می‌دهد دو صحنه کنش با پشتیبانی لجستیکی ساحلی برای حمله‌های دزدان دریایی مورد نظر است:

۱. اقیانوس هند: در شرق سومالی واقع شده و دربرگیرنده مناطق وسیع دریایی است که به شبه‌جزیره هند منتهی می‌شود. اگرچه این منطقه وسیع است، دزدان دریایی در سال‌های اخیر با به‌کارگیری قایق‌ها و کشتی‌های پیشرفته توانسته‌اند فعالیت‌هایی را در پهنه آن انجام دهند. این منطقه که بخش عمده تجارت دریایی جنوب آسیا در آن صورت می‌گیرد، از لحاظ ژئواکونومیک جایگاه ویژه‌ای در سیاست‌گذاری کشورها در عرصه تجارت دریایی دارد؛ زیرا محور تردد دریایی به تنگه مالاکا و نیز منطقه انتقال تانکرهای انرژی محسوب می‌شود. علاوه بر عمق ژئوپلیتیک صحنه عملیاتی دزدان دریایی در اقیانوس هند، مناطق جنوبی قاره آفریقا نیز در دسترس اقدامات آنان است (نقشه ۱).



نقشه ۱. دامنه جغرافیایی فعالیت دزدان دریایی سومالی از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱

منبع: Stratfor, 2012

۲. خلیج عدن: خلیج عدن، منتهی به تنگه راهبردی باب‌المندب است که به دریای سرخ و نیز کانال سوئز متصل می‌شود. این خلیج، از مهم‌ترین محورهای حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص در بخش انرژی محسوب می‌شود و روزانه کشتی‌های زیادی برای حمل محموله‌های خود به کشورهای اروپایی، از آن می‌گذرند. از این‌رو، اهمیت ژئواکونومیک خلیج عدن غیرقابل‌انکار است. این خلیج، یکی از خطرناک‌ترین آب‌های جهان و عمده‌ترین مسیر قاچاق انسان از سومالی به یمن و دیگر نقاط جهان به‌شمار می‌رود. همچنین یکی از مهم‌ترین مناطق اقتصادی دنیا به‌لحاظ تجارت دریایی است. درواقع، راه نیل به شاخ آفریقا از این خلیج می‌گذرد و دسترسی به مصر و مدیترانه نیز از این طریق صورت می‌گیرد. این آبراهه به‌عنوان یکی از آبراهه‌های تاریخی، شاید قدمتی به درازای دوران فراعنه مصر داشته باشد. ۳۵ درصد از کل تجارت نفت برای بازارهای اروپایی باید از باب‌المندب عبور کند. همچنین حدود ۸ درصد از کل نفت جهان، از این مسیر انتقال می‌یابد (مورفی، ۲۰۱۲: ۶). با توجه به اینکه سواحل شمالی سومالی مشرف به این خلیج است و از آنجا که یمن نیز به‌عنوان کشور شمالی این خلیج، خود ریسک دزدان دریایی را دارد، کنترل این صحنه عملیاتی برای این کشور دشوار است. با توجه به پراکندگی فعالیت‌های دزدان دریایی در مناطق دریایی کشورهای مشرف بر این خلیج مانند یمن، سومالی، جیبوتی و داشتن پایگاه‌های لجستیکی برای انتقال محموله‌ها یا گروگان‌ها، اغلب فعالیت دزدان دریایی در این منطقه سیال است. همچنین اگرچه گذرگاه امن تردد کشتی‌ها در خلیج عدن در آب‌های یمن است، تاکنون امکان کنترل کامل و پاک‌سازی منطقه از فعالیت‌های دزدان دریایی فراهم نشده است.

دزدی دریایی به‌مثابه صنعتی پرسود

دزدی دریایی، یکی از پرسودترین تجارت‌هاست. از این نظر، آن را مشابه صنعت نرم‌افزارهای کامپیوتری تلقی کرده‌اند. نیویورک‌تایمز در مقاله‌ای برآورد کرد که در سال ۲۰۰۸، درآمد دزدان دریایی بیش از ۵۰ میلیون دلار بوده است و پیش‌بینی کرده بود که این رقم در سال ۲۰۰۹ به بیش از چهار برابر افزایش می‌یابد. اطلاعات به‌دست‌آمده از کشتی‌های ربوده‌شده نشان می‌دهد دزدان دریایی برای بازگرداندن کشتی‌ها و خدمه آن‌ها، به‌ازای هر کشتی ۲ میلیون دلار مطالبه کرده‌اند و در برخی موارد، این رقم تا ۵ میلیون دلار هم رسیده است. براساس ارزیابی گزارش‌های خبری، در سال ۲۰۰۹ تقریباً هرروز یک کشتی ربوده شده است. دزدان دریایی سومالی توانستند در سال ۲۰۰۹، بین ۸۰ تا ۱۲۰ کشتی را برابند و برای بازگرداندن کشتی‌ها و خدمه آن‌ها درآمدی بالغ بر ۲۰۰ میلیون دلار کسب کنند. نیویورک‌تایمز مدعی بود که مسئولان رسمی ایالت پانلند، احتمالاً بیش از یک‌سوم این مبلغ، معادل ۶۵ میلیون دلار را از دزدان دریایی می‌گیرند (۱۵ آوریل ۲۰۰۹).

دزدان دریایی، به‌طور معمول از قایق‌های ماهیگیری استفاده می‌کنند. هزینه ساخت و نگهداری هریک از این قایق‌ها حدود سه میلیون دلار است. با هر قایق بزرگ، چهار تا پنج قایق تهاجمی نیز وجود دارد. هزینه خرید، ساخت و تهیه موتورهای آن‌ها به‌ویژه هزینه سوخت نیز برای دزدان دریایی وجود دارد که اگرچه سوخت را بیشتر از کشتی‌های به‌سرقت‌رفته تأمین می‌کنند، مجموع این هزینه‌ها برای ۵۰ قایق نیز به‌طورکلی حدود چهار میلیون دلار است که فقط یک بار صورت می‌گیرد. همه این کشتی‌ها و قایق‌ها، از GPS، رادار و سونار استفاده می‌کنند که هزینه حدود ۵۰۰ هزار دلار برای نصب آن‌ها را نیز باید به این هزینه‌ها افزود. همه آن‌ها از تلفن‌های ماهواره‌ای دریایی که در دورترین نقاط و بدترین شرایط آب‌وهوایی قدرت آنتن‌دهی دارند، استفاده می‌کنند. هزینه تهیه آن‌ها و مکالمه ماهانه آن‌ها حدود ۶۰۰ هزار دلار است. تهیه سلاح و مهمات، هزینه اصلی دزدان دریایی است. برای تهیه سلاح‌های فردی، در مجموع حدود ۰/۵ میلیون دلار، تیربارهای بزرگ‌تر در مجموع بیش از ۱ میلیون دلار و برای تهیه موشک‌اندازهای کوچک حدود ۱/۵ میلیون دلار هزینه می‌شود. تهیه مهمات حدود ۰/۵ میلیون دلار و تغذیه و اسکان ۵۰۰ دزد دریایی و ۲۰۰ گروگان نیز سالانه حدود ۲/۵ میلیون دلار هزینه دارد (۱۵ آوریل ۲۰۰۹). اگر مجموع این هزینه‌ها را سالانه ۸۰ میلیون دلار بدانیم، با احتساب ۲۰۰ میلیون دلار درآمد سال ۲۰۰۹، ۱۲۰ میلیون دلار

سود نصیب دزدان دریایی شده است. ارزش این رقم، زمانی بیشتر نمود می‌یابد که آن را با درآمد سرانه ۶۰۰ دلاری در سال برای هر سومالیایی مقایسه کنیم. در سال ۲۰۱۱، درآمد ناشی از بازگرداندن کشتی‌ها اندکی کاهش یافت (حدود ۱۶۰ میلیون دلار)، اما باز رقم بزرگی در این زمینه است (جدول ۳) (۱۵ آوریل ۲۰۰۹). پیش‌بینی می‌شود این رقم در سال ۲۰۱۵ به ۴۰۰ میلیون دلار برسد. چنین اختلاف درآمدی میان دزدان دریایی و دیگران موجب گسترش این پدیده می‌شود. برآوردها نشان می‌دهد هر دزد دریایی در پنج سال فعالیت، بین ۱۶۸،۰۰۰ تا ۳۹۴،۰۰۰ دلار درآمد دارد. این درحالی است که اگر این فرد به کار دیگری غیر از دزدی دریایی بپردازد، در کل دوره حیات شغلی‌اش، درآمدش حداکثر به ۱۴۵۰۰ دلار می‌رسد (باودن، ۲۰۱۱: ۴). بر همین اساس برآورد می‌شود که تعداد دزدان دریایی، سالانه بین ۲۰۰ تا ۴۰۰ نفر افزایش یابد. همچنین برآوردها نشان می‌دهد تعداد دزدی‌های دریایی افزایش می‌یابد. مجموعه عوامل ثابت و متغیر سومالی، موجب سهم بیشتر این کشور در این فرایند شده است. در سال ۲۰۰۳ حدود ۵ درصد مجموع حمله به کشتی‌ها در سراسر جهان توسط دزدان دریایی سومالی صورت گرفت. این رقم در دو سال ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ به ۵۰ درصد رسید (۴۳۹ از ۸۵۵) (کیسرلینگک، ۲۰۱۲: ۱۷). جدول ۲ تعداد دزدی‌های دریایی در سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۱۰ و نیز برآورد سال ۲۰۱۵ را نشان می‌دهد.

جدول ۲. دزدی‌های سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۱۰ و برآورد سال ۲۰۱۵

سال	۲۰۰۵	۲۰۱۰	۲۰۱۵
تعداد دزدی‌های دریایی	۲۷۶	۴۴۵	۶۰۰

منبع: Bowden, 2011:4

جدول ۳. باج‌های پرداختی به دزدان دریایی در منطقه شاخ آفریقا سال ۲۰۱۱

نام کشتی	تاریخ حمله	تاریخ آزادسازی	روزهای اسارت	نوع کشتی	باج پرداختی (میلیون دلار)
متلواتور	۴ جولای ۲۰۱۰	۱۶ ژوئن ۲۰۱۱	۱۹۶	تانکر شیمیایی	۴/۹۷
ایزومی	۱۰ اکتبر ۲۰۱۰	۲۶ فوریه ۲۰۱۱	۱۴۱	بار عمومی	۴/۵۰
ای‌ام‌اس ریور	۲۷ دسامبر ۲۰۱۰	۱ مارس ۲۰۱۱	۶۴	بار عمومی	۳
روک آفریکانا	۱۱ آوریل ۲۰۱۰	۹ مارس ۲۰۱۱	۳۳۲	بار عمومی	۱/۲۰
یورک	۲۳ اکتبر ۲۰۱۰	۹ مارس ۲۰۱۱	۱۳۷	تانکر آل‌پی‌جی	۴/۵۰
هانیبال ۲	۱۱ نوامبر ۲۰۱۰	۱۱ مارس ۲۰۱۱	۱۲۰	تانکر شیمیایی	۲
جان مونی	۵ دسامبر ۲۰۱۰	۱۴ مارس ۲۰۱۳	۹۹	محموله‌های فله	۴
ارینه اس‌آل	۹ فوریه ۲۰۱۱	۷ آوریل ۲۰۱۱	۵۷	تانکر نفت	۱۳/۵۰
تور نکسوس	۲۵ دسامبر ۲۰۱۰	۱۲ آوریل ۲۰۱۱	۱۰۸	بار عمومی	۵
بلوگا نومینیشن	۲۲ ژوئن ۲۰۱۱	۱۳ آوریل ۲۰۱۱	۸۱	بار عمومی	۵
آسفالت ونچر	۲۸ سپتامبر ۲۰۱۰	۱۵ آوریل ۲۰۱۱	۱۹۹	تانکر قیر	۳/۶۰
رنور	۱۱ دسامبر ۲۰۱۰	۲۳ آوریل ۲۰۱۱	۱۳۳	محموله‌های فله	۶
جین چون تسای شماره ۶۸	۳۰ مارس ۲۰۱۰	۱ می ۲۰۱۱	۳۹۷	کشتی ماهیگیری	۸

توضیح: جدول فوق توسط مؤسسه تحقیقاتی رانسمس پیداین در سال ۲۰۱۱ با ذکر تمام عناوین منتشر شده است

منبع: Bowden and Basnet, 2011: 22

راهبرد آمریکا در سومالی

وقوع تهدیدهای جدید را باید ناشی از سیاست‌های جدید قدرت‌های جهانی دانست. با دقت در روابط ابرقدرت‌ها در دوران جنگ سرد مشخص می‌شود همراه با اعمال سیاست مهار کانتین منت^۱ برای جلوگیری از نفوذ کمونیسم در کشورهای جهان، تهدیدهای

دیگری نیز به صورت مقطعی در جهان پدید آمد که در واقع، ناشی از رقابت‌های دو ابرقدرت بود. پس از جنگ سرد نیز آمریکا به منظور تحکیم رهبری خود در سرتاسر جهان نیازمند آن است که کشورها ضرورت حضور این کشور را درک کنند. از این رو، علی‌رغم اینکه بعضی از تهدیدها در سرتاسر دنیا قابل پیشگیری هستند، هیچ‌گاه از بین نمی‌روند و همیشه وجود دارند؛ بنابراین، می‌توان عنوان کرد که بسیاری از این تهدیدها، از برجسته شدن و ضرورت مراجعه به قدرت‌ها ناشی می‌شود. با بررسی سومالی در رأس شاخ آفریقا می‌توان دریافت که در این کشور، منابع نفت و نیز ذخایر معدنی مانند اورانیوم وجود دارد که این کشور به دلیل نداشتن سرمایه و فناوری لازم برای بهره‌برداری از آن‌ها نتوانسته پروژه‌های آن‌ها را اجرایی کند. از این رو، شرکت‌هایی از آمریکا، چین و انگلستان، خواستار انعقاد قراردادهایی برای بهره‌برداری از این منابع هستند. سومالی در مجاورت آبراه‌ها و معابر راهبردی جهان و منطقه خلیج فارس قرار دارد. این کشور، با ۳۳۶۷ کیلومتر مرز دریایی در اقیانوس هند و خلیج عدن، دارای بندرهای متعددی است که سبب شده است بهترین شرایط طبیعی برای پهلوگیری کشتی‌های نفت‌کش و تجاری را در بیشتر سواحل خود داشته باشد. موقعیت راهبردی سومالی، وجود ذخایر طبیعی در آن مانند اورانیوم، ذخایر عظیم استخراج نشده سنگ آهن، قلع، سنگ گچ، بوکسیت، مس، نمک، گاز طبیعی و نفت، به موازات وجود اعتقادات قوی اسلامی در مردم این کشور سبب شده است که سومالی در کانون توجه کشورهای قدرتمند منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار بگیرد که حفظ آن، به منظور تأمین راه‌های نقل و انتقال انرژی به منطقه مدیترانه و کشورهای اتحادیه اروپا، برای آمریکا ضرورتی راهبردی است (حسینی، ۱۳۸۷: ۲۱۹).

آمریکا با اعمال سیاست‌های خود در سومالی، در پی منافع چندگانه امنیتی، سیاسی و اقتصادی است. مسئله هژمونی، اهمیت ژئوپلیتیک سومالی و منطقه شاخ آفریقا در کنار گذرگاه‌های راهبردی جهان و منطقه، وجود ذخایر طبیعی اورانیوم و شاید نفت زیاد، در کنار وجود بنیادگرایان هم‌پیمان با القاعده، موجب توجه این کشور به سومالی شده است. هر چند خاطره شکست سیاسی آمریکا در عملیات نظامی بازگشت امید^۱ که در سال ۱۹۹۲ آغاز شد، به کارگیری نیروهای نظامی در امور مربوط به سومالی را با تردید همراه کرد و خروج نیروهای نظامی را از این کشور رقم زد، در نگاه آمریکا، شرایط سومالی، بستر مناسبی برای رشد بنیادگرایی اسلامی و حضور افراد سازمان القاعده فراهم آورد که این موضوع قابلیت آن را دارد که گزینه‌های نظامی را در آینده مدنظر آمریکا قرار دهد؛ بنابراین، با احساس خطر جدی از حضور اسلام‌گرایان و تأثیری که این حضور بر مسائل شاخ آفریقا و کشورهای متحد و همچنین امنیت غرب دارد، به تقویت موضع دولت موقت و انتقالی سومالی در برابر اسلام‌گرایان و حمایت از ایفای نقش قدرت‌هایی مانند اوگاندا و اتیوپی در تحولات سومالی پرداخته است (رمضانی بونش، ۱۳۹۰). چارچوب کلی سیاست‌های آمریکا در مورد منطقه راهبردی شاخ آفریقا، برپایه معیارهای امنیتی بود. اگرچه ساختارهای امنیتی، پس از جنگ سرد بر مبنای ژئواکونومی استوار شده است، رقابت‌های قدرت‌ها در این منطقه هنوز ادامه دارد؛ به نحوی که فعالیت‌های دزدان و تروریست‌های دریایی در شرق و شمال سومالی، به چالش کشیدن قدرت تأمین‌کننده امنیت تجارت جهانی یعنی آمریکا است. از سوی دیگر، این موضوع خود دلیلی برای حضور دائمی تفنگداران دریایی آمریکایی در منطقه است؛ بنابراین، در راستای اجرای طرح‌های استقرار نیرو در مناطق مهم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک، پروژه آفریکوم^۲ توسط پنتاگون در منطقه شاخ آفریقا اجرا شد. این پروژه، از طرح‌های بلندمدت، راهبردی و پرهزینه آمریکا است که برپایه آن باید چندین مقر فرماندهی مرکزی برای عملیات‌های نظامی آمریکا در نقاط حساس شمال و شاخ آفریقا دایر شود (شفیعی و رضایی، ۱۳۸۹: ۵۹). علاوه بر فعالیت‌های نظامی آمریکا در شاخ آفریقا، اجماع به منظور حضور نظامی ناتو و اتحادیه اروپا و سایر کشورها برای مبارزه با تروریسم و دزدی دریایی بر اساس قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد به وجود آمده است.

تعدادی از عوامل را باید در زمان بررسی دزدی دریایی مدرن از منظر ژئوپلیتیک مدنظر قرار داد که در واقع، به

1. Operation Restore Hope

2. Africom

محدودیت‌های پیش‌روی آمریکا در مبارزه با دزدی دریایی اشاره دارد و نیز علل گسترش دزدی‌های دریایی را مطرح می‌سازد. این عناصر حیاتی عبارت‌اند از:

۱. به‌وجودآوردن احساس خطر بیشتر در دزدان دریایی در هنگام ارتکاب جرم که این احساس خطر باید از طریق عواقب ناشی از برخورد، شامل دستگیری، زخمی‌شدن یا کشته‌شدن منتقل شود (مارک، ۲۰۱۲)؛
۲. فراهم‌آوردن شرایط بازدارندگی که به‌طور قطع، پیش از ارتکاب جرم دشوار است؛ به‌خصوص زمانی که ساختارهای سیاسی و حاکمیتی کشور موطن دزدان دریایی متزلزل باشد.

علاوه‌بر عوامل منحصر بر کنش و واکنش‌های دزدان دریایی، فعالیت‌های بنیادگرایان اسلامی و نیز شائبه‌هایی درمورد وجود شاخه‌های القاعده در بعضی از کشورهای شمال آفریقا به‌خصوص سومالی وجود دارد. بعضی از گروه‌های افراط‌گرای اسلامی با به‌کارگیری تروریسم دریایی، ضمن ناامن کردن منطقه، درجهت تأمین مالی خود گام برمی‌دارند. این موضوع به‌ویژه در ایالت خودمختار پانتلند روبه‌رشد است. آن‌ها از همان روش طالبان برای گسترش نفوذ خویش بهره گرفته‌اند. از این‌رو، بیشتر این افراد برای امرار معاش خود راه دیگری ندارند. مجموعه عوامل زیر، ضمن تأثیرگذاری بر ژئوپلیتیک منطقه، بر سیاست‌های آمریکا در شاخ آفریقا تأثیر گذارده است:

۱. دزدی‌های دریایی؛
۲. تروریسم دریایی؛
۳. تأمین امنیت دریایی؛
۴. کنترل وضعیت اسلام‌گرایی افراطی؛
۵. مقابله با شاخه‌های القاعده در شاخ آفریقا؛
۶. مقابله با نقش سنتی روسیه در شاخ آفریقا.

تروریسم آفرینی، بخشی از مبارزه با تروریسم

بررسی‌ها نشان می‌دهد دزدان پس از دزدی دریایی، کشتی‌ها را به جای دیگری می‌برند و ضمن تأمین غذا و اسکان گروگان‌ها، برای آزادی آن‌ها تقاضای پول می‌کنند. این در حالی است که امکانات و تجهیزات قدرت‌های برتر از جمله آمریکا در دریا، خشکی، هوا و حتی از طریق فضا و ماهواره‌ها، امکان مخفی‌ماندن دزدان و کشتی‌ها را غیرممکن می‌سازد. از سوی دیگر، هرچند در صورت به‌خطرآفتادن منافع آمریکا، این کشور نیز وارد درگیری‌های نظامی می‌شود و سابقه چنین عملیات‌هایی در تاریخ معاصر، به‌ویژه طی دهه‌های اخیر و پس از فروپاشی شوروی به دفعات وجود دارد، صدور قطعنامه‌های متعدد سازمان ملل درمورد مقابله با دزدان دریایی، حتی با ورود به آب‌های سرزمینی سومالی، مجوز بین‌المللی این اقدام را نیز فراهم ساخته است. طرح‌های فراوان مشارکت و اقدام جهانی برای مبارزه با دزدان دریایی، مشروعیت جهانی آن را نیز تضمین کرده است.

قطعنامه‌های ۱۸۱۶، ۱۸۴۶ و به‌ویژه قطعنامه ۱۸۵۱، قدرت عملیات گسترده‌ای را علیه دزدان دریایی به کشورها داده است (تروس، ۱۳۸۹: ۹۲). از سوی دیگر، تشکیل ائتلاف چندملیتی برای حفاظت از کشتی‌ها نیز اجرای این عملیات‌ها را تسهیل کرده است. این پیمان CTF-151 نامیده می‌شود. CTF-151 رزم‌ناوی مشتمل بر ۷۰ شناور رزمی است که در یک ائتلاف چندملیتی، مأمور محافظت از کشتی‌ها در برابر دزدان دریایی در سواحل شرقی سومالی و خلیج عدن است. آمریکا نیز عضو این ائتلاف است و علیه تهدیدها اقدام می‌کند.

هم از نظر احاطه نظامی و امکانات سخت‌افزاری و هم از نظر قوانین و حمایت‌های بین‌المللی، امکان حل موضوع دزدی دریایی وجود دارد؛ با این حال این سؤال پیش می‌آید که آمریکا چگونه با این پتانسیل‌ها نمی‌تواند این مشکل با

حداکثر ۲۰۰۰ نفر دزد دریایی را حل کند. می‌توان نتیجه گرفت ناامن بودن و ناامن ماندن، مسئله‌ای تاکتیکی است که از یک سو ادامه حضور قدرت‌ها را در منطقه توجیه می‌کند و از سوی دیگر، فعالیت‌های تجاری- نظامی و تسلیحاتی منطقه را استمرار می‌بخشد. این راهبرد، در کشورها و موضوعات دیگری نیز که دارای چنین ویژگی‌هایی هستند، برجسته شده است (مانند وضعیت افغانستان یا موضوع مبارزه با مواد مخدر).

برای امپراتوری آمریکا، پیروزی در جنگ مهم نیست. مهم درجنگ بودن است. در این حالت، پول به صنایع تسلیحاتی و قدرت به سمت دستگاه‌های امنیتی می‌رود. به همین دلیل، جنگ آمریکا تمام نمی‌شود و اگر یکی تمام شود، یکی دیگر آغاز می‌شود (کریگ، ۲۰۱۲). درواقع، تروریسم‌آفرینی یکی از برنامه‌هایی است که به حضور فیزیکی قدرت‌ها به بهانه مبارزه با تروریسم مشروعیت می‌بخشد.

نتیجه‌گیری

شکل شبه‌جزیره‌ای سومالی، ضعفی برای کشورهای شاخ آفریقا محسوب می‌شود که در مقیاس راهبردی، راه نفوذ به آفریقا را فراهم می‌آورد؛ بنابراین، آینده سومالی با چشم‌انداز روشنی مواجه نخواهد بود. این موضوع، امروزه با بحث امنیت دریایی و دزدان و تروریسم دریایی پیوند خورده است و ممکن است در چشم‌انداز آینده، با مسئله انرژی، منابع آبی، بنیادگرایی اسلامی و... ارتباط برقرار کند. آینده این منطقه را می‌توان در دو سناریو متفاوت پیش‌بینی کرد.

در سناریو اول، حکومت‌های ضعیف و متزلزل، مشکلات سرزمینی، رقابت‌های تسلیحاتی، رشد نظامیگری، گسترش درگیری‌های نژادی و قبیله‌ای با تأثیرپذیری از پایگاه‌های تروریستی خاورمیانه و به‌ویژه افراتیون عربستان و مهم‌تر از همه پایین‌بودن شاخص‌های اقتصادی، توسعه اجتماعی و انسانی، امکان ناآرامی‌های منطقه‌ای و به‌تبع آن گسترش فعالیت‌های دزدان دریایی را به‌همراه خواهد داشت که درنهایت، هدف آمریکا در ناامن‌نشان دادن منطقه و ایجاد قدرت نرم را برای توجیه حضور خود به اثبات خواهد رساند.

در سناریو دوم، چشم‌انداز منطقه، مشروط به آموزش و کنترل جمعیت، کاستن از خشونت‌ها و درگیری‌ها پیش‌بینی می‌شود و شاید تنها راه کاستن از این شرارت‌ها، از یک سو بهبود شاخص‌های توسعه و اشتغال برای کشورهای منطقه و از سوی دیگر، وجود حکومت‌های مقتدر باشد که بر قلمرو کشور احاطه داشته باشند و تعهدات بین‌المللی کشورها را به انجام برسانند. این موضوع نیز مستلزم توجه جامعه جهانی به ارتقای سطح رفاه اجتماعی مردم این مناطق است.

نمود تقابل نظامی قدرت‌ها، مانند دوران جنگ سرد تا مدتی ادامه خواهد داشت و این بدان معناست که بازیگران محلی بیشتر می‌شوند و به‌تبع آن، تنش‌ها نیز در منطقه شاخ آفریقا افزایش می‌یابد. اگرچه برقراری پیمان‌ها و اتحادیه‌های منطقه‌ای یا جهانی در زمینه مبارزه با دزدی و تروریسم دریایی رویکردی مثبت است، این فعالیت‌ها به‌معنای حذف کامل ناامنی ناشی از فعالیت‌های دزدان دریایی نخواهد بود. براین‌د این تغییرات، فقط کاهش شدت ناآرامی‌ها و به‌ویژه کاستن از دزدی‌های دریایی یا انتقال آن‌ها به مناطق دیگری است که شرایط مساعدی برای رشد ناامنی داشته باشند. آمریکا علی‌رغم اشراف نظامی بر مناطق و مسیرهای تجارت دریایی جهان، تا زمانی که تهدیدهای ناشی از فعالیت دزدان و تروریست‌های دریایی منافع این کشور را با خطر مواجه نسازند، تلاش می‌کند با اعمال سیاستی دوگانه، از یک سو کشورهای جهان را که اقتصادشان به نحوی متکی به رفع تهدیدهای ناشی از حملات دزدان دریایی است، به خود وابسته نگاه دارد و از سوی دیگر منافع خود را در منطقه شاخ آفریقا تأمین سازد.

منابع

۱. شفیعی، نوذر و مسعود رضایی، ۱۳۸۹، سیاست آمریکا در شاخ آفریقا (مطالعه موردی: سومالی)، فصلنامه علمی- پژوهشی مطالعات آفریقا، صص ۴۷-۷۸.
۲. عزتی، عزت ا...، ۱۳۸۲، تحلیلی بر ژئواکونومی آفریقا و تاثیر آن بر امنیت ایران، فصلنامه مطالعات آفریقا، بهار و تابستان ۱۳۸۲، شماره. ۱۳، صص ۱۲۳-۱۳۹.
۳. کاکس، کوین، ۱۳۸۷، **مجموعه مقالات جغرافیای سیاسی**، ترجمه زیر نظر زهرا پیشگاهی فرد، مؤسسه گیتاشناسی، تهران.
۴. مشیری، رحیم، ۱۳۸۷، **کلیات قاره‌ها**، چاپ ششم، نشر قومس، تهران.
۵. گلی زواره، غلامرضا، ۱۳۷۲، **سرزمین اسلام (شناخت اجمالی کشورها و نواحی مسلمان نشین جهان)**، مرکز انتشارات دفتر تبلیغات اسلامی، قم.
۶. عزتی، عزت‌الله، ۱۳۸۷، **ژئواستراتژی و قرن بیست و یکم**، چاپ پنجم، سمت، تهران.
۷. سیمبر، رضا، ۱۳۸۸، **تروریسم در نظام بین‌الملل**، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی، رشت.
۸. جعفری ولدانی، اصغر، ۱۳۷۶، **بحران در روابط سودان با همسایگان آن**، ماهنامه اطلاعات سیاسی- اقتصادی، شماره ۱۲۵-۱۲۶.
۹. یانگ، چان، ۱۳۸۴، **جنگ سرد- صلح سرد، آمریکا و روسیه در دوران جنگ سرد ۱۹۴۱-۱۹۹۸**، ترجمه عزت‌الله عزتی و محبوبه بیات، قومس، تهران.
۱۰. نظافت، بی نام، ۱۳۸۸، دزدی دریایی در سومالی و واکنش‌های جهانی و نقش اتحادیه اروپا، پاییز و زمستان ۱۳۸۸، صص ۲۷۴-۲۴۹.
۱۱. رمضانی بونش، فرزاد، ۱۳۹۰، **بحران سومالی و چشم‌انداز فراروی این کشور**، قابل دسترسی در: <http://www.kurdpress.com/Fa/NSite/FullStory/?Id=15586>.
۱۲. حسینی، محمدجواد، ۱۳۸۷، **بررسی بحران سومالی**، فصلنامه مطالعات آفریقا، شماره ۱۷.
۱۳. حسینی، محمدجواد، ۱۳۸۸، **بحران دزدهای دریایی در ساحل سومالی و بررسی نقش قدرت‌های فرامنطقه‌ای**، فصلنامه مطالعات آفریقا، زمستان ۱۳۸۸، صص ۱۶۸-۱۱۱.
۱۴. دانیالی، مازیار، ۱۳۹۰، **ایجاد بحران در سومالی، توطئه‌ای برای تحکیم سلطه بر منطقه**، قابل دسترسی در: <http://menanews.ir/vdcd2k0s6yt0x.a2y.html>.
۱۵. تروس، تولیو، ۱۳۸۹، **دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور، تحولات خارج از سواحل سومالی**، ترجمه عباسعلی کدخدایی و علی آقاحسینی، ویژه‌نامه مجله حقوقی بین‌المللی، مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری.
16. Trvs, Tuliv, 2010, Piracy, Law of the Sea and the Use of Force, off the Coast of Somalia Developments, Translated by: Kadkhodaie, A. A. and Aghahosseini, A., Journal of International Law, International Legal Affairs of the Presidency. (In Persian)
17. Jafarey Walden, A. 1997, The crisis in Sudan's relations with its neighbors, a monthly political information - economic, No. 126-125, Bahman and Esfand 1997.
18. Hosseini, MJ, 2008, **Evaluation of the Somali crisis**, African Studies, Issue 17, Spring-Summer 2008.
19. Hosseini, MJ, 2009, The crisis of piracy off the coast of Somalia and the role of trans-regional powers, African Studies, spring and winter 1388, Ss168-111. <http://menanews.ir/vdcd2k0s6yt0x.a2y.html>
20. Daniel, Maziar, 2011, created the crisis in Somalia; conspiracy to consolidate control over the region: <http://menanews.ir/vdcd2k0s6yt0x.a2y.html>.
21. Ramezani Bvnsh, F., 2011, **Somalia Crisis and the Prospect of Facing this Country**, <http://www.kurdpress.com/Fa/NSite/FullStory/?Id=15586>. (In Persian)

22. Simbar, R., 2009, **On Terrorism in the International System**, Islamic Azad University Press, Rasht. (*In Persian*)
23. Shafi'i, N. and Rezaei, M., 2010, America Policy in the Horn of Africa (Case Study: Somalia), Quarterly Journal of African Studies, PP. 78-47. (*In Persian*)
24. Ezzati, Ezzatollah, 2008, and geo-strategy of the twenty first century, the study and compilation of Humanities, Fifth Edition, Tehran.
25. Ezzati, E., 2008, **Geo-strategy and Twenty-First Century**, 5th Edition, Samt, Tehran. (*In Persian*)
26. Kevin Copen, 2008, **Proceedings of Geopolitics**, Translated by: Pishgahifard, Z., Tehran: Gitashenassi Institute, Tehran. (*In Persian*)
27. Goli Zavare, G. R., 1993, **The Land of Islam (General Understanding Muslim Countries and Regions of the World)**, Center of Islamic Publications Bureau, Qom. (*In Persian*)
28. Moshiri, R., 2008, **General Continents**, 6th Edition, Ghomes, Tehran. (*In Persian*)
29. Nezafat, 2009, **Piracy in Somalia and the International Response and the Role of Europe**, PP. 274-249. (*In Persian*)
30. Yang, Ch., Translated by: Ezzati, A. and Bayat, M., Ghomes. Tehran. (*In Persian*)
31. Bowden, Anna and Shikha Basnet, 2011, "THE ECONOMIC COST OF SOMALI PIRACY", Oceans Beyond Piracy, a program of One Earth Future Foundation.
32. Bowden, Anna 2011, "The Economics of Piracy", One Earth Future Foundation.
33. Craig, R. P., 2012, **Empires Then and Now**, Global Research.
34. Engelhard, B., 2012, **Somalia: Pressure Mounts on Journalists as Killings Continue**, It's Available at: <http://www.sampsoniaway.org/blog/2012/04/23/somalia-pressure-mounts-on-journalists-as-killings-continue/>
35. Keyserlingk, Heilala Von 2012, "Understanding Somali Piracy :Beyond a State-Centric Approach", Kassel University
36. Mark, H., 2012, **The Geopolitical Context of Piracy**, It's Available at: <http://globalriskinfo.com/2012/01/03/the-geopolitical-context-of-piracy-by-dr-heather-mark/>
37. Murphy, M. N., 2012, **Somali Piracy Why Should We Care**, Rusi Journal December, Vol. 156, No. 6, PP. 1-4.
38. Startfor, 2012, **Geographic Rang of Somali Pricey**, It's Available at: www.startfor.com
www.time.com/time/business/article/0,8599,1891386,00.html#ixzz2KLIgZsqn
www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/et.html