فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال سی و سوم، شماره اول، بهار ۱۳۹۷، شماره پیاپی ۱۲۸

دکتر رضا الهویردی زاده*، استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران **Dr. R. Allahverdizadeh**
دکتر محمدرضا حافظ نیا، استاد جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران **Dr. M.R. Hafeznia**
دکتر زهرا احمدی پور، استاد جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران **Dr. Z. Ahmadipour**
دکتر مهدی پور طاهری، دانشیار جغرافیا، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران **Dr. M. Pourtaheri**
r.allahverdizadeh@maragheh.ac.ir

تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی

دریافت مقاله: ۹۶/۹/۱۰ پذیرش نهایی: ۹۶/۱۲/۸

DOI: 10.29252/geores.33.1.12

چکیده

سرشت متحول رابطه انسان و محیط جغرافیایی، بر اندیشه و مکتب فلسفی علوم جغرافیا تأثیر قابل‌ملاحظه‌ای گذاشته است. این رابطه در قالب «تحلیل اکولوژیکی»، یکی از حوزه‌های مهم تحقیقاتی در علوم جغرافیا است. موقعیت جغرافیایی کشورها یکی از عناصر مهم در محیط جغرافیایی است و در تمامی نظریات سنتی و مدرن علوم جغرافیا، یکی از متغیرهای مهم در شکل یابی قدرت و رفتارهای سیاسی کشورها است. تماس با آب‌های آزاد و موقعیت دریایی کشورها، یکی از عناصر موقعیت جغرافیایی است و متغیری مهم در نظریات جهانی جغرافیای سیاسی و مطالعات دریایی است. دسترسی به محیط‌های دریایی، بسترهایی از محدودیت و فرصت برای کشورها فراهم می‌نماید. هدف این تحقیق، تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی و مقایسه شاخص توسعه انسانی کشورهای دریایی با کشورهای محصور در خشکی است. تحقیق حاضر ازلحاظ هدف، بنیادی و ازنظر روش توصیفی - تحلیلی و همبستگی است. به‌منظور تبیین رابطه دسترسی دریایی کشورها با شاخص توسعه انسانی، دسترسی دریایی کشورهای دریایی، شاخص سازی و رتبه‌بندی گردید و در تحلیل رگرسیونی، رابطه این دو شاخص تبیین گردید. نتایج حاصل از تحلیل رگرسیون نشان می‌دهد که ضریب همبستگی شاخص دسترسی دریایی با شاخص توسعه انسانی برابر با ۰/۳۱۴ است (۰/۰۵> ۰/۰۰۰ مقدار احتمال). نتایج نشان می‌دهد که رابطه معنی‌داری بین این دو شاخص وجود دارد، به‌طوری‌که به ازای یک واحد افزایش در میزان شاخص دسترسی دریایی، میزان شاخص توسعه انسانی به‌اندازه ۰/۵۷۷ درصد افزایش می‌یابد (مقدار ثابت ۰/۶۴۹ درصد). به‌منظور تبیین بیشتر اثر دسترسی دریایی بر شاخص توسعه انسانی، کشورهای محصور در خشکی در مقام گروه شاهد انتخاب‌شده‌اند. نتایج حاصل از آزمون تی دو گروه مستقل (کشورهای دریایی و کشورهای محصور در خشکی)، مبین آن است که کشورهای دریایی در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی، میزان شاخص توسعه انسانی بالایی دارند (۰/۰۵> ۰/۰۱۵ مقدار احتمال). با توجه به نتایج تحقیق می‌توان گفت دسترسی کشورها به دریا از عوامل تأثیرگذار بر روند توسعه انسانی است.

واژگان کلیدی: دسترسی دریایی، کشورهای دریایی، کشورهای محصور در خشکی، شاخص توسعه انسانی

مقدمه

سرشت متحول رابطه انسان و محیط جغرافیایی، بر اندیشه و مکتب فلسفی علوم جغرافیایی تأثیر گذاشته است. دو مکتب کلاسیک علوم جغرافیایی یعنی «جبر جغرافیایی» و «امکان گرایی» به تبیین رابطه دیالکتیکی عوامل طبیعی با رفتار انسانی پرداخته‌اند (شکویی، ۱۳۷۵: ۲۹ ، هولت، ینسن، ۱۳۷۶: ۴۸). مکاتب مزبور در قالب «تحلیل اکولوژیکی» در علوم جغرافیایی

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

قدرت تبیین‌کنندگی بالایی دارند (هاگت، ۱۳۷۵: ۵۸۳). صرف‌نظر از اینکه پیشرفت‌های تکنولوژیکی و فن‌آوری، کارکرد و عملکرد طبیعت را در ارتباط با رفتارهای انسانی تغییر داده است، عوامل جغرافیایی بر قدرت‌یابی و توسعه جوامع انسانی تأثیر می‌گذارند. در نظریات کلاسیک و جدید ژئوپلیتیک و روابط بین‌الملل، از عوامل جغرافیایی و وضعیت جغرافیایی[1] کشورها در مقام یکی از منابع مهم قدرت کشور یاد می‌گردد (Heywood, 2011: 210)، مورگنتا، ۱۳۷۴: ۱۹۷، عامری، ۱۳۸۷: ۳۸۲ ، حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۶۰ ، قوام، ۱۳۸۳ :۸۷ ، سیف زاده،۱۳۸۲: ۱۷۲، ارگانسکی، ۱۳۴۴: ۱۵۰). عوامل جغرافیایی بر نوع رفتار سیاسی کشورها تأثیرگذار است (دوئرتی، فالتزگراف، ۱۳۸۸: ۱۰۳). گفته می‌شود جغرافیای یک کشور، سیاست خارجی آن را دیکته می‌کند (کاظمی، ۱۳۸۷: ۲۶۰). یکی از عوامل طبیعی و جغرافیایی که در مطالعات جغرافیای سیاسی، فصول معینی را برای مطالعه آن در نظر می‌گیرند، موقعیت[2] پدیده‌های جغرافیایی ازجمله موقعیت کشورها است. موقعیت مکان‌ها بر روی زمین ثابت است؛ اما ارزش سیاسی و کاربرد مکان‌ها به‌طور مداوم تغییر می‌یابد (Weigert et al, 1956 :182). از ارزش سیاسی مکان‌ها به موقعیت نسبی مکان‌ها یاد می‌شود که مبتنی بر معیارهای ذهنی افراد در حال تغییر است (Glassner, Fahrer, 2004 :19). یکی از موقعیت‌های جغرافیایی که اهمیت آن در دوره‌های تاریخی روند پرفرازونشیبی داشته است، دسترسی کشورها به محیط‌های دریایی و آب‌های آزاد است.

مقایسه کشورهای دریایی با کشورهای محصور در خشکی و دارای شرایط نامساعد، این درک جغرافیایی را فراهم می‌کند که بین وضعیت ارتباطی نامناسب و فقر کشورهای محصور در خشکی و قدرت‌یابی کشورهای دریایی، رابطه‌ای وجود دارد. عامل جغرافیایی دسترسی به آب‌های آزاد، احتمالاً نقش مهمی در این عدم توزان ایفاء می‌کند. مقاله حاضر باهدف تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی به نگارش درآمده است.

از معدود تحقیقات انجام‌شده در رابطه با تحقیق حاضر، می‌توان به گزارش‌های پژوهشی مؤسسه پژوهش‌های سیاسی و مطالعات بین‌المللی[3] اشاره کرد. مؤسسه مذکور به‌منظور سنجش میزان بهره‌برداری و پتانسیل دریایی برخی کشورهای جنوب شرق آسیا از «شاخص اقیانوسی[4]» بهره برده است. این شاخص ترکیبی از «شاخص پتانسیل دریایی[5]» و «شاخص اقتصاد دریایی[6]» است. شاخص اقیانوسی به این منظور طراحی‌شده بود تا بیان کند یک کشور چقدر از موقعیت جغرافیایی خود در کنار دریاها و اقیانوس‌ها برای توسعه اقتصاد دریایی بهره برده است(Evers, Azhari, 2011a, 2011b, Evers, Md Darit, 2011, Evers, 2010). شاخص سازی دسترسی دریایی کشورها و ارتباط آن با سطح توسعه کشورهای دریایی، به‌ویژه توسعه انسانی آنان، همچنین بهره‌گیری از وضعیت کشورهای محصور در خشکی در مقام متغیر شاهد و کنترل‌کننده از ویژگی‌های این تحقیق است که در تحقیقات پیشین بررسی نشده است.

مبانی نظری

دسترسی دریایی

محیط دریایی همراه با توانایی‌ها (فرصت) و ضعف‌هایی (محدودیت) که برای کشورها به همراه دارد، موردتوجه است. سه‌چهارم زمین از آب پوشیده شده است، نزدیک به ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق اقیانوس‌ها، دریاها، خلیج‌ها، مصب

1. Geographical Situation
2. Location or Situation
3. Centre for Policy Research and International Studies (CENPRIS)
4. Ocean Index (OI)
5. Maritime Potential Index (MPI)
6. Maritime Economy Index (MEI)

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/georesearch.33.1.12]

رودخانه‌ها، جزایر، مناطق ساحلی، کرانه‌های ساحلی و فضای هوایی آن‌ها انجام می‌گیرد[۱] (IMO, 2012: 7, IMO 2006: 5). دوسوم نفت دنیا از طریق دریا منتقل می‌شود. خطوط دریایی و زیرساخت‌های موجود در ساحل نقش مهمی در اقتصاد مدرن جهانی دارند؛ این اقتصاد جهانی متکی بر عبور و مرور آزاد از مناطق ساحلی است. هزینه پایین حمل‌ونقل دریایی، حجم انبوه و وزن زیاد کالاهای جابه‌جایی از طریق دریا و همچنین انتقال سریع و بی‌خطر کالاهای تجاری، موجب برتری حمل‌ونقل دریایی بر دیگر وسایط حمل‌ونقل گردیده است (صفار زاده و همکاران، ۱۳۸۵: ۵۲). طول نوار ساحلی و کیفیت ژئومورفولوژیکی ساحل، تأثیرات متفاوتی بر خط مبدأ[۲] و وسعت مناطق دریایی خواهد گذاشت(UNCLOS, 1982). کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، این فرصت را برای کشورهای دریایی فراهم کرده است که از حقوق مصرّح در این کنوانسیون استفاده نمایند و بر بخشی از دریا و اقیانوس صلاحیت و حاکمیت داشته باشند.

تغییر اقلیم و ذوب شدن یخ‌های قطبی، موجب ایجاد و گسترش مسیرهای جدید دریایی می‌گردد. مسیرهای جدید حمل‌ونقل دریایی بر صنعت حمل‌ونقل کشورها تأثیری مثبت می‌گذارد و درعین‌حال، تغییرات اقلیمی، چالش‌های سیاسی، حقوقی، اقتصادی، امنیتی و محیطی برای کشورها ایجاد می‌نماید[۳] (Hong, 2012: 50). تغییرات اقلیمی نه‌تنها منجر به توسعه منابع جدید می‌گردد (Ebinger, Zambetakis, 2009) و فرصت‌هایی برای رشد ارائه می‌دهد، بلکه منبع بالقوه رقابت و تضاد برای دسترسی به منابع جدید است (A Cooperative Strategy for 21st Century Sea power, 2007: 4). تهدیدات دریایی، فعالیت تروریست‌ها، قاچاق مواد مخدر و مهاجران، دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا را دربر می‌گیرد (Roach, 2004: 41). تکنولوژی به‌سرعت فعالیت‌های دریایی از قبیل توسعه انرژی، استخراج منابع و سایر فعالیت‌های تجاری را در اقیانوس‌ها گسترش می‌دهد. با نگاهی به بستر استقرار قدرت‌های عمده جهانی در دوره‌های گذشته و عصر حاضر، ملاحظه می‌شود که بیشتر آنان در حاشیه دریا بوده‌اند و برای ارتباط با مناطق پیرامون به شبکه‌های آبی وابستگی داشته‌اند. دسترسی دریایی امکان مانور و ابتکار عمل بیشتر برای دولت واقع‌شده در آن فراهم می‌نماید (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۷۷). در مقابل، وضعیت قدرت در محیط‌های قاره‌ای و خشکی پایه، بیانگر دوره‌ای از بی‌ثباتی قدرت، انزوا و ارتباط محدود با محیط پیرامون و عدم نوآوری و ابتکار در بخش اقتصادی است. در ادبیات جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، این تصور وجود دارد که موقعیت قاره‌ای و دریایی یک کشور بر شکل‌گیری اندیشه سیاسی مردم تأثیر دارد. شاید بین توسعه دموکراسی و حقوق مدنی آمریکایی و انگلیسی و امنیت استراتژیکی آن‌ها به دلیل موقعیت جغرافیایی دریایی رابطه وجود داشته باشد. در مقابل، موقعیت جغرافیایی قاره‌ای کشورهای آلمان و روسیه بر شکل‌گیری نظام‌های سیاسی قدرت‌طلب و خودکامه آنان بی‌تأثیر نبوده است (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۷۷ و Jablonsky, 2001: 91). سائول برنارد کوهن در نظریه خود، با عنوان ساختار ژئوپلیتیکی جهان، از دو زمینه اصلی جغرافیایی، یعنی زمینه «دریایی» و «قاره‌ای» بهره می‌جوید. این زمینه‌ها، حوزه‌هایی را برای توسعه ساختارهای ژئوپلیتیکی متمایز ارائه می‌دهند. تمدن‌ها، فرهنگ‌ها و نهادهای سیاسی که در این زمینه‌ها تکامل‌یافته‌اند، به‌طور اساسی در اقتصاد، فرهنگ، سنت‌های انسانی و دیدگاه‌های ژئوپلیتیکی متفاوت هستند (کوهن، ۱۳۸۷: ۷۸).

---

[۱]. برحسب ارزش کالاهای جابه‌جا شده، ۷۱/۱ درصد حمل‌ونقل کالا، به‌صورت حمل‌ونقل دریایی است. حمل‌ونقل هوایی ۰/۲۷ از حجم کالای جابه‌جایی و ۱۴/۱ از ارزش کالای جابه‌جایی را دربر می‌گیرد. این مقدار برای حمل‌ونقل زمینی و سایر موارد (از قبیل خطوط لوله) به ۱۰/۲ درصد (حجم) و ۱۵/۸ درصد (ارزش) می‌رسد (Hoffmann, Kumar, 2010: 36).

[2]. Baseline

[۳]. تغییرات اقلیمی تأثیرات محیطی منفی شدیدی دارد. ازجمله موجب برانگیختن امواج شدید، افزایش طوفان‌ها، بروز سیل و خشک‌سالی، بالا آمدن سطح آب دریا، پخش سریع بیماری‌ها و کاهش تنوع زیستی در عرصه دریاها می‌گردد. بالا آمدن سطح آب دریا، تهدید بالقوه برای کشورهایی است که از سطح تراکم بالای انسانی و فعالیت اقتصادی در مناطق ساحلی برخوردار هستند (Dasgupta, et al., 2007).

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

شاخص توسعه انسانی (شاخص ترکیبی توسعه)

در دهه‌های اخیر شاخص‌های ترکیبی متفاوتی به‌منظور سنجش توسعه کشورها طراحی‌شده است. «شاخص ترکیبی توسعه اجتماعی» و «شاخص کیفیت فیزیکی زندگی[1]» نمونه‌ای از این شاخص‌های ترکیبی است (مسجدی،۱۳۸۱: ۷۲). تحقیق پنیواتی و هیسائو[2]، شاخص ترکیبی دیگری به‌منظور رتبه‌بندی توسعه کشورها است. نماگرهای اعمالی در تحقیق آنان عبارت‌اند از: درآمد سرانه برحسب تولید ناخالص ملی[3]، کیفیت فیزیکی زندگی، درآمد ملی حاصل از ۴۰ درصد فقیرترین بخش جامعه، تراکم جمعیت در مناطق کشاورزی، حقوق سیاسی و آزادی‌های مدنی، سرانه شماره تلفن و تعداد جرایم مربوط به مواد مخدر (Peniwati, Hsiao, 1987: 203). شاخص توسعه انسانی، در حال حاضر، شایع‌ترین شاخص ترکیبی توسعه است که توسط برنامه توسعه سازمان ملل در سال ۱۹۹۰ ارائه‌شده است. مطابق گزارش توسعه انسانی، توسعه انسانی فرایند گسترش انتخاب‌های مردم است، مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: زندگی طولانی و سالم، آموزش و استفاده از استانداردهای مناسب زندگی. انتخاب‌های دیگر شامل آزادی سیاسی، حقوق بشر تضمین‌شده و احترام به خود است (UNDP, 1990). شاخص توسعه انسانی با ترکیب اجزای زیر به دست می‌آید[4] (UNDP, 2007 – 2008)، محمد علیخانی و همکاران، ۱۳۹۱: ۴۱۷، مسجدی، ۱۳۸۱: ۷۴):

زندگی طولانی و سالم، با نماگر امید به زندگی در هنگام تولد اندازه‌گیری می‌شود؛ حداقل ۲۵ و حداکثر ۸۵ سال. سواد و دانش، با ترکیبی از نماگر نرخ باسوادی بزرگسالان (دوم سوم وزن در شاخص) و نماگر نسبت ترکیبی ثبت‌نام خالص در سطح اول (ابتدایی)، دوم (متوسطه) و سوم (دانشگاهی) آموزشی اندازه‌گیری می‌شود (یک‌سوم وزن در شاخص)؛ حداقل صفر و حداکثر ۱۰۰ درصد. استاندارد زندگی، بر اساس تولید ناخالص داخلی (برحسب برابری قدرت خرید دلار آمریکا) اندازه‌گیری می‌شود؛ حداقل صد دلار و حداکثر ۴۰ هزار دلار.

در گزارش‌هایِ شاخص توسعه انسانی، شاخص توسعه انسانی کشورها عددی بین صفر و یک است و کشورها در چهار طبقه: توسعه انسانی خیلی بالا (بالای ۰/۸۰۰ درصد)؛ توسعه انسانی بالا (۰/۷۰۰ – ۰/۷۹۹ درصد)؛ توسعه انسانی متوسط (۰/۵۵۰ – ۰/۶۹۹ درصد) و توسعه انسانی پایین (کمتر از ۰/۵۵۰ درصد) جای می‌گیرند (UNDP, 2014).

داده‌ها و روش تحقیق

تحقیق حاضر ازلحاظ هدف، بنیادی و از لحاظ ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی و همبستگی است و از روش تحقیق کمّی تبعیت می‌کند. داده‌های تحقیق مبتنی بر داده‌های ثانویه است که از سازمان‌های مربوطه گرفته‌شده است. این تحقیق ابتدا به شاخص سازی و رتبه‌بندی کشورهای دریایی (۱۵۰ کشور دریایی) پرداخته است و رابطه دسترسی دریایی کشورها با شاخص توسعه انسانی را تبیین می‌نماید. در ادامه، کشورهای دریایی با کشورهای محصور در خشکی ازلحاظ شاخص توسعه انسانی مقایسه می‌شوند. از آزمون آماری رگرسیون برای تبیین رابطه دسترسی دریایی کشورها با شاخص توسعه انسانی بهره گرفته‌شده است. تحلیل رگرسیون روشی است که طی آن واریانس متغیر وابسته بر اساس متغیر یا متغیرهای مستقل تبیین و پیش‌بینی می‌شود (ساعی، ۱۳۸۱: ۱۵۱). از آزمون تی[5] - از نوع مقایسه میانگین دو گروه مستقل (کشورهای دریایی و محصور در خشکی) با نمونه‌های نابرابر (۱۵۰ کشور دریایی و ۴۲ کشور محصور در خشکی) و واریانس‌های برابر - برای تبیین شاخص توسعه انسانی کشورهای دریایی با کشورهای محصور در خشکی استفاده‌شده است (مهدوی، طاهر خانی، ۱۳۸۳: ۳۱۵).

1 . Physical Quality of Life Index
2. Peniwati, Hsiao
3 . GNP per Capita
4. به‌منظور آشنایی با ضرایب و توابع اعمالی برای سنجش هر یک از نماگرهای شاخص توسعه انسانی به گزارش توسعه انسانی سال ۲۰۰۷ – ۲۰۰۸ مراجعه گردد.
5 . t-test

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]
[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

شاخص سازی دسترسی دریایی کشورها

نما گرهای اعمال‌شده برای شاخص سازی دسترسی دریایی کشورها

نسبت بین طول مرز آبی به طول مرز کشور: از نماگرهای مهم در تعیین دسترسی دریایی کشورها است. نسبت بین طول مرز آبی به طول مرز کشور، برای تمامی کشورها رقمی بین صفر- یک را نشان می‌دهد.

نسبت مساحت کشور به طول مرز آبی: از الگوهای رایج برای تبیین دسترسی دریایی کشورها است. تفسیر آن برای کشوری مانند ایران بیانگر این است که به ازای ۶۷۵ کیلومتر از مساحت کشور، یک کیلومتر مرز آبی دارد.

دریای مجاور: دریاها و خلیج‌های شناخته‌شده و اقیانوس‌ها مبنای تعیین تعداد دریای مجاور است؛ خلیج‌ها و خورهای کوچک کنار سواحل در زمره دریاهای مجاور نیستند.

اضلاع دریایی کشور: تماس کشورهای دریایی با دریا و اقیانوس از یک یا دو جهت (کشور ساحلی)، سه جهت (کشور شبه‌جزیره‌ای) و چهار جهت (کشور جزیره‌ای) است.

بنادر دریایی: بنادر دریایی در ارتباط با آب‌های آزاد، جزء بنادر دریایی محسوب شده‌اند. بنادر رودخانه‌ای، داخلی و ترمینال - های نفتی کشورها، جزء بنادر دریایی نیستند.

نسبت بین وسعت مناطق دریایی به مساحت کشور: یکی از مزیت‌های مهم مناطق دریایی، برخورداری کشورهای کوچک دریایی از مناطق دریایی است که مساحت مناطق دریایی آن‌ها به‌اندازه چندین برابر مساحت کشور است. لذا بر اقتصاد دریایی، حاکمیت و صلاحیت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد.

نسبت بین وسعت منطقه کم ارتفاع ساحلی به مساحت کشور: با توجه به اطلاعات موجود، نماگری که می‌توانست وضعیت توپوگرافی نوار ساحلی را مشخص نماید، وسعت منطقه کم ارتفاع ساحلی (کمتر از ۱۰ متری ساحل) است.

نسبت بین جمعیت ساکن در منطقه ساحلی به جمعیت کل کشور: این نسبت برای تمامی کشورها رقمی بین صفر - یک را نشان می‌دهد.

نماگر اضلاع دریایی کشورها و نماگر نسبت بین وسعت منطقه کم ارتفاع ساحلی به مساحت کشور، همبستگی معناداری با نماگرهای دیگر داشته‌اند، لذا برای اینکه این همبستگی حذف نماییم، این نماگرها کنار گذاشته‌شده‌اند.

روش تاپسیس[1]

مراحل کار در روش تاپسیس به این شرح است:

۱- نماگرهای مربوط به متغیر موقعیت دریایی کشورها از مبانی نظری استخراج گردید.

۲- جدول ماتریس بر مبنای اطلاعات و داده‌های موجود از نماگرهای موقعیت دریایی شکل گرفت. هر سطر این ماتریس به یک کشور و هر ستون آن به یک نماگر موقعیت دریایی اختصاص‌یافته است. بنابراین اگر تعداد کشورها m و تعداد نماگرها n باشد، ماتریسی m×n شکل می‌گیرد.

[1] . TOPSIS Method

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

$$D = \begin{matrix} \\ A_1 \\ A_2 \\ \vdots \\ A_i \\ \vdots \\ A_m \end{matrix} \begin{bmatrix} x_1 & x_2 & \dots & x_j & \dots & x_n \\ x_{11} & x_{12} & \dots & x_{1j} & \dots & x_{1n} \\ x_{21} & x_{22} & & x_{2j} & & x_{2n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ x_{i1} & x_{i2} & \vdots & x_{ij} & \vdots & x_{in} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ x_{m1} & x_{m2} & & x_{mi} & & x_{mn} \end{bmatrix}$$

۳- نرمالیزه کردن ماتریس داده‌ها که با استفاده از رابطه زیر انجام می‌گیرد:

$$r_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^{m} x_{ij}^2}} \quad (۱)$$

۴- اعمال وزن بر شاخص‌ها (مجموع وزن‌های اعمال‌شده نباید از یک بیشتر باشد)؛

نماگرهای مربوط به شاخص دسترسی دریایی در قالب پرسشنامه‌ای تنظیم شد و بین متخصصین حوزه مطالعات دریایی توزیع گردید (پرسشنامه‌های دریافتی ۲۰ مورد بود که این مقدار برای وزن دهی کافی است). روش رتبه‌بندی استفاده‌شده برای نماگرها، از نوع «رتبه‌بندی معکوس[1]» بود که در آن کمترین اهمیت با نمره یک، اهمیت ماقبل آخر با نمره دو و... مشخص‌شده بود. بعد از انجام عمل رتبه‌بندی بر روی مجموعه‌ای از نماگرها، برای ایجاد وزن عددی هر یک از نماگرها، از روش «جمع رتبه‌ای» و تابع آن (n-r_j + 1) استفاده‌شده است. در این رابطه، n = تعداد کل معیارها و r_j = رتبه مستقیم است. برای نرمالیزه کردن اوزان، مقادیر عددی اوزان بر کل وزن‌ها تقسیم‌شده است. بعدازاینکه وزن هر یک از نماگرها به دست آمد. وزن هر یک از نماگرها را به تک‌تک نماگرهای ستون مربوطه ضرب نموده‌ایم.

$$v_{ij} = \begin{bmatrix} w_1 v_1 & w_2 v_2 \dots & w_n v_{1n} \\ w_1 v_{11} & w_2 v_{22\dots} & w_n v_{2n} \\ & & \cdot \\ \cdot & & \cdot \\ \cdot & & \cdot \\ w_1 r_{m1} & w_2 r_{m2} \dots & w_n r_{mn} \end{bmatrix}$$

۵- تعیین مقدار ماکزیمم (S^+) و مینیمم (S^-) که به ترتیب بیشترین و کمترین عدد مربوط به هر نماگر است؛

معیار فاصله‌ای برای مقادیر ایده آل (ماکزیمم) $s_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^{n} (v_{ij} - v_j^+)^2}$ i=1, 2, 3…m (۲)

معیار فاصله‌ای برای مقادیر نهایت افت (مینیمم) $s_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^{n} (v_{ij} - v_j^-)^2}$ i=1, 2, 3…m (۳)

Vij مقدار عددی مربوط به هر نماگر است.

۶- محاسبه مقدار CI که با استفاده از رابطه (۴) $c_i^* = \frac{s_i^-}{s_i^- + s_i^*}$ به دست می‌آید.

پس از تعیین نماگرها و اعمال اوزان بر این نماگرها و تعیین معیار فاصله‌ای برای مقادیر ماکزیمم و مینیمم - مهم‌ترین مرحله در روش تاپسیس است - نتایج برای هر یک از کشورها به دست می‌آید (پورطاهری، ۱۳۸۹: ۶۹).

یافته‌های تحقیق و بحث

1 . Inverse ranking

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

پس از جمع‌آوری داده‌های موردنیاز، مراحل روش تاپسیس به ترتیب انجام گردید و نتیجه آن در جدول ۱ و ۲ ارائه‌شده است. جدول ۱ نمونه‌ای از ماتریس نماگرهای شاخص دسترسی دریایی کشورها است. شش نماگر از هشت نماگر مطرح‌شده در جدول ۱، به‌منظور رتبه‌بندی دسترسی دریایی کشورها انتخاب‌شده است.

جدول ۱- نمونه‌ای از ماتریس نماگرهای شاخص دسترسی دریایی کشورها

قاره	کد کشورها	کشورها	نسبت بین طول مرز آبی به طول مرز کشور	نسبت بین مساحت کشور به طول مرز آب‌های آزاد	تعداد دریای مجاور	تعداد بنادر دریایی	نسبت بین وسعت مناطق دریایی به مساحت کشور	نسبت بین جمعیت ساحلی به جمعیت کل کشور
آسیا	۱	اندونزی	۰/۹۴۸	۳۴/۸۰	۱۹	۱۴۲	۴/۱۴۲	۰/۱۷۵۲
	۲	اسرائیل	۰/۲۰۳	۷۶/۰۸	۲	۵	۱/۵۰۱	۰/۰۴۳۷
	۳	امارات متحده عربی	۰/۵۵۲	۶۳/۴۲	۲	۱۲	۱/۲۹۴	۰/۲۱۵۳
	۴	ایران	۰/۲۶۸	۶۷۵/۴۸۹	۲	۷	۰/۱۶۵	۰/۰۲۱۰
	۵	اردن	۰/۰۱۵	۳۴۳۶/۲۳۰	۱	۳	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰۲
آفریقا	۱	آنگولا	۰/۲۲۹	۷۷۹/۱۸	۱	۱۶	۰/۴۴۴	۰/۰۳۳۲
	۲	اریتره	۰/۵۵۲	۵۲/۶۴۱	۱	۲	۱/۱۵۳	۰/۰۱۶۷
	۳	افریقای جنوبی	۰/۳۶۵	۴۳۵/۷۰۰	۲	۱۰	۱/۳۹۴	۰/۰۰۷۶
	۴	الجزایر	۰/۱۲۹	۲۳۸۶/۵۱	۱	۱۶	۰/۰۵۷	۰/۰۱۵۸
	۵	بنین	۰/۰۵۳	۹۳۰/۷۶۰	۱	۱	۰/۲۹۱	۰/۲۲۵۳
اروپا	۱	آلبانی	۰/۳۴۳	۷۹/۴۱۴	۱	۴	۰/۵۹۲	۰/۱۱۰۹
	۲	آلمان	۰/۳۹۲	۱۴۹/۴۴۴	۲	۳۱	۰/۳۱۵	۰/۰۵۳۹
	۳	اسپانیا	۰/۷۲۱	۱۰۱/۸۰	۵	۱۰۴	۲/۱۳۶	۰/۰۷۶۵
	۴	استونی	۰/۸۵۲	۱۱/۹۲۰	۳	۲۶	۱/۶۷۲	۰/۰۹۱۷
	۵	اسلوونی	۰/۰۴۱۱	۴۳۵/۰۴۲	۱	۳	۰/۰۱۶	۰/۰۰۹۳
آمریکای شمالی	۱	آنتیگوآ و باربودا	۱	۲/۸۹۲	۲	۱	۲۵۲/۲۰۰	۰/۲۱۸۹
	۲	ال سالوادور	۰/۳۴۲	۶۸/۵۳۷	۱	۵	۵/۳۱۲	۰/۰۲۷۱
	۳	ایالات متحده آمریکا	۰/۶۲۳	۴۹۳/۲۰۷	۸	۲۸۰	۱/۰۹۵	۰/۰۷۸۴
	۴	باربادوس	۱	۴/۴۳۲	۲	۱	۴۳۳/۷۵۳	۰/۰۳۳۳
	۵	باهاماس	۱	۳/۹۱۸	۱	۶	۵۳/۱۳۸	۰/۸۳۹۱
آمریکای جنوبی	۱	آرژانتین	۰/۲۹۴	۵۵۷/۳۰۶	۱	۳۳	۰/۶۷۲	۰/۱۰۳۰
	۲	اکوادور	۰/۵	۱۲۶/۷۵۹	۱	۹	۰/۹۲۱	۰/۱۳۳۸
	۳	اوروگوئه	۰/۲۸۵	۲۶۶/۹۹۲	۱	۶	۱/۱۱۳	۰/۰۹۷۷
	۴	برزیل	۰/۳۱۶	۱۱۳۶/۶۸۰	۱	۵۸	۰/۵۱۱	۰/۰۶۸۸
	۵	پرو	۰/۲۴۴	۵۳۲/۴۰۰	۱	۳۲	۰/۷۶۶	۰/۰۱۹۴
اقیانوسیه و استرالیا	۱	استرالیا	۱	۳۰۰/۵۱۳	۷	۱۰۵	۱/۲۱۸	۰/۱۱۷۸
	۲	پاپوآ گینه نو	۰/۸۶۲	۸۹/۸۳۶	۵	۱۹	۵/۵۶۱	۰/۰۲۲۶
	۳	پالائو	۱	۰/۳۰۲	۲	۱	۱۳۲۰/۶۳۸	۰/۱۲۱۳
	۴	تونگا	۱	۱/۷۸۲	۱	۳	۸۹۴/۶۲۳	۰/۲۳۳۴
	۵	تووالو	۱	۱/۰۸۳	۱	۱	۲۸۹۶۹/۹۶۱	۰/۷۴۵۲

برخی از منابع مهم به‌منظور تنظیم جدول ماتریس پانویس شده است[1].

[1] . **(1)** Burke, et al. (2001). **(2)** Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations "United Nations Convention on the Law of the Sea" (1982). **(3)** Encyclopedia Britannica. (2012). **(4)** Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). **(5)** FAO Country profile. **(6)** International Hydrographic Organization (IHO). (1953). **(7)** PortFocus. **(8)** Sea around Us Project - Fisheries, Ecosystems & Biodiversity - Data and Visualization. Exclusive Economic Zones (EEZ). **(9)** Seaports: info, marketplace. **(10)** The World Factbook. **(11)** World Resources Institute. **(12)** World Ports Source. **(13)** World Sea Ports. **(14)** Center for International Earth Science Information Network (CIESIN). **(15)** Demographic Yearbook 2012.

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

جدول ۲، رتبه کشورها در شاخص دسترسی دریایی و شاخص توسعه انسانی است. ارقام مربوط به میانگین CI و رتبه کشورها از لحاظ دسترسی دریاییشان است. امتیاز و رتبهای کشورها در شاخص توسعه انسانی بر اساس آمار سال ۲۰۱۳ برنامه توسعه سازمان ملل است. در جدول۳، وضعیت کشورهای محصور در خشکی از لحاظ شاخص توسعه انسانی درج گردیده است.

جدول ۲ - رتبه کشورهای دریایی در شاخص دسترسی دریایی و شاخص توسعه انسانی

قاره	کد کشورها	کشورها	CI	رتبه در شاخص دسترسی دریایی	امتیاز شاخص توسعه انسانی	رتبه در شاخص توسعه انسانی
	۱	اندونزی	۰/۲۹۵۴۳	۹	۰/۶۸۴	۸۰
	۲	اسرائیل	۰/۰۲۶۹۱	۱۲۶	۰/۸۸۸	۱۷
آسیا	۳	امارات متحده عربی	۰/۰۷۰۲۱	۸۲	۰/۸۲۷	۳۲
	۴	ایران	۰/۰۳۰۵۶	۱۲۲	۰/۷۴۹	۵۸
	۵	اردن	۰/۰۰۲۸	۱۴۸	۰/۷۴۵	۵۹
	۱	آنگولا	۰/۰۲۹۰۷	۱۲۴	۰/۵۲۶	۱۰۵
آفریقا	۲	اریتره	۰/۰۴۹۱۸	۱۰۲	۰/۳۸۱	۱۲۴
	۳	افریقای جنوبی	۰/۰۳۸۴۶	۱۱۶	۰/۶۵۸	۸۵
	۴	الجزایر	۰/۰۲۲۶۵	۱۳۲	۰/۷۱۷	۷۱
	۵	بنین	۰/۰۴۸۶۲	۱۰۳	۰/۴۷۶	۱۱۴
	۱	آلبانی	۰/۰۳۹۲۵	۱۱۳	۰/۷۱۶	۷۲
	۲	آلمان	۰/۰۵۵۳۴	۹۵	۰/۹۱۱	۶
اروپا	۳	اسپانیا	۰/۱۵۱۴۶	۲۱	۰/۸۶۹	۲۳
	۴	استونی	۰/۰۸۹۰۵	۶۰	۰/۸۴۰	۲۸
	۵	اسلوونی	۰/۰۰۴۸	۱۴۷	۰/۸۷۴	۲۱
	۱	آنتیگوآ و باربودا	۰/۱۰۱۲۱	۳۵	۰/۷۷۴	۴۸
	۲	ال سالوادور	۰/۰۳۱۸۱	۱۲۰	۰/۶۶۲	۸۳
آمریکای	۳	ایالاتَ متحدهآمریکا	۰/۳۰۹۴۳	۶	۰/۹۱۴	۵
شمالی	۴	باربادوس	۰/۰۸۹۸۷	۵۶	۰/۷۷۶	۴۶
	۵	باهاماس	۶	۱	۳/۹۱۸	۱
	۱	آرژانتین	۰/۰۵۳۰۱	۹۹	۰/۸۰۸	۳۸
	۲	اکوادور	۰/۰۵۳۹	۹۸	۰/۷۱۱	۷۵
آمریکای	۳	اوروگوئه	۰/۰۳۳۹۴	۱۱۸	۰/۷۹۰	۳۹
جنوبی	۴	برزیل	۰/۰۷۷۳۵	۷۰	۰/۷۴۴	۶۰
	۵	پرو	۰/۰۴۵	۱۰۷	۰/۷۳۷	۶۲
	۱	استرالیا	۰/۱۷۵۳۹	۱۷	۰/۹۳۳	۳
اقیانوسیه و	۲	پاپوآ گینه نو	۰/۰۹۹۷۵	۳۸	۰/۴۹۱	۱۱۰
استرالیا	۳	پالائو	۰/۲۱۰۱۴	۱۲	۰/۷۷۵	۴۷
	۴	تونگا	۰/۱۰۶۶۴	۳۳	۰/۷۰۵	۷۶
	۵	تووالو	۰/۴۶۱۹۷	۱	۰/۷۱۱	۷۵

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

جدول ۳ - رتبه کشورهای محصور در خشکی در شاخص توسعه انسانی

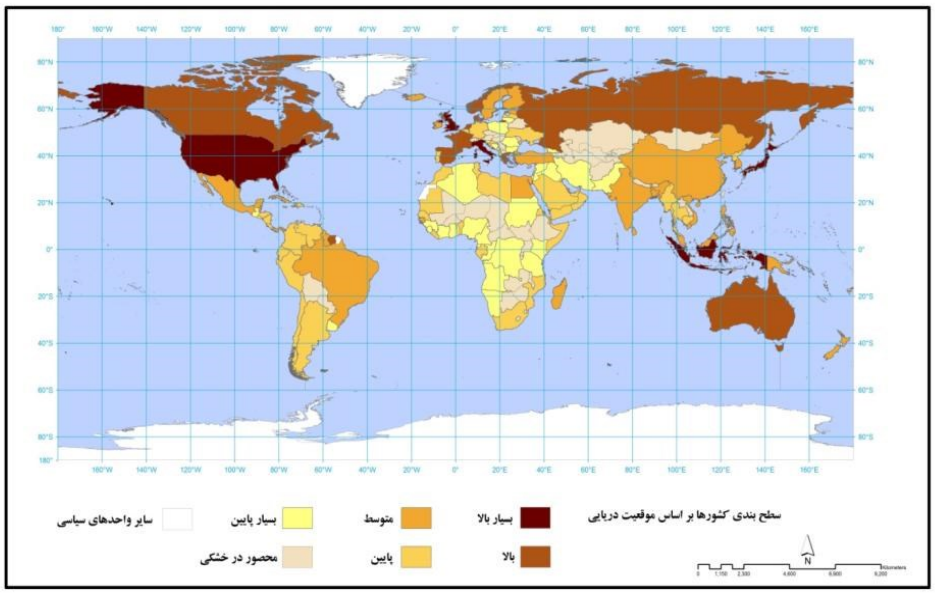
کشورهای محصور در خشکی	قاره	CI	امتیاز شاخص توسعه انسانی	رتبه در شاخص توسعه انسانی
سن مارینو	اروپا	–	۰/۹۶۱	۱
سوئیس	اروپا	–	۰/۹۱۷	۲
لیختنشتاین	اروپا	–	۰/۸۸۹	۳
اتریش	اروپا	–	۰/۸۸۱	۴
لوکزامبورگ	اروپا	–	۰/۸۸۱	۴
جمهوری چک	اروپا	–	۰/۸۶۱	۵
آندورا	اروپا	–	۰/۸۳۰	۶
اسلوواکی	اروپا	–	۰/۸۳۰	۶
مجارستان	اروپا	–	۰/۸۱۸	۷
بلاروس	اروپا	–	۰/۷۸۶	۸
قزاقستان	آسیا	–	۰/۷۵۷	۹
آذربایجان	آسیا	–	۰/۷۴۷	۱۰
صربستان	اروپا	–	۰/۷۴۵	۱۱
مقدونیه	اروپا	–	۰/۷۳۲	۱۲
ارمنستان	آسیا	–	۰/۷۳۰	۱۳
مغولستان	آسیا	–	۰/۶۹۸	۱۴
ترکمنستان	آسیا	–	۰/۶۹۸	۱۴
بوتسوانا	افریقا	–	۰/۶۸۳	۱۵
پاراگوئه	آمریکا.ج	–	۰/۶۷۶	۱۶
بولیوی	آمریکا.ج	–	۰/۶۶۷	۱۷
مولداوی	اروپا	–	۰/۶۶۳	۱۸
ازبکستان	آسیا	–	۰/۶۶۱	۱۹
قرقیزستان	آسیا	–	۰/۶۲۸	۲۰
تاجیکستان	آسیا	–	۰/۶۰۷	۲۱
بوتان	آسیا	–	۰/۵۸۴	۲۲
لائوس	آسیا	–	۰/۵۶۹	۲۳
زامبیا	افریقا	–	۰/۵۶۱	۲۴
نپال	آسیا	–	۰/۵۴۰	۲۵
سوایزلند	افریقا	–	۰/۵۳۰	۲۶
روآندا	افریقا	–	۰/۵۰۶	۲۷
زیمباوه	افریقا	–	۰/۴۹۲	۲۸
لسوتو	افریقا	–	۰/۴۸۶	۲۹
اوگاندا	افریقا	–	۰/۴۸۴	۳۰
افغانستان	آسیا	–	۰/۴۶۸	۳۱
اتیوپی	افریقا	–	۰/۴۳۵	۳۲
مالاوی	افریقا	–	۰/۴۱۴	۳۳
مالی	افریقا	–	۰/۴۰۷	۳۴
بوروندی	افریقا	–	۰/۳۸۹	۳۵
بورکینافاسو	افریقا	–	۰/۳۸۸	۳۶
چاد	افریقا	–	۰/۳۷۲	۳۷
جمهوری آفریقای جنوبی	افریقا	–	۰/۳۴۱	۳۸
نیجر	افریقا	–	۰/۳۳۷	۳۹
سودان جنوبی	افریقا	–	–	–

(Human Development Report, 2014, Hastings, 2009)

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

میانگین حداقل CI در کشور جمهوری دموکراتیک کنگو (۰/۰۰۰۱۶ درصد) و حداکثر آن در کشور تووالو (۰/۴۶۱۹۷ درصد) در نوسان است. کشورهایی با وسعت، موقعیت و جمعیت متفاوتی در این رتبه بندی جای گرفته‌اند.



شکل ۱- سطح‌بندی کشورها بر اساس دسترسی دریایی[1]

نتایج حاصل از تحلیل رگرسیون، رابطه شاخص دسترسی دریایی کشورها با شاخص توسعه انسانی را نشان می‌دهد، ضریب همبستگی شاخص دسترسی دریایی با شاخص توسعه انسانی برابر با ۰/۳۱۴ درصد است (۰/۰۰۰ = مقدار احتمال). نتایج تحلیل رگرسیونی در جدول ۴ آمده است که معادله رگرسیونی آن به این شرح است:

$$Y = ۰/۶۴۹ + ۰/۵۷۷ X$$

جدول ٤- نتایج تحلیل رگرسیون

مدل	مقدار ضریب	خطای معیار ضریب	مقدار احتمال
مقدار ثابت	۰/۶۴۹	۰/۱۷	۰/۰۰۰
شاخص دسترسی دریایی	۰/۵۷۷	۰/۱۴۴	۰/۰۰۰

ضریب تبیین تعدیل‌شده (R^2) برای این مدل برابر با ۰/۰۹۹ درصد است. نتایج نشان می‌دهد که رابطه معنی‌داری بین شاخص دسترسی دریایی و میزان شاخص توسعه انسانی وجود دارد. به ازای یک واحد افزایش در میزان شاخص دسترسی دریایی، میزان شاخص توسعه انسانی به‌اندازه ۰/۵۷۷ درصد افزایش می یابد. کشورهایی که از دسترسی دریایی بهتری برخوردارند، شاخص توسعه انسانی بالاتری دارند.

مقایسه کشورهای دریایی با کشورهای محصور در خشکی از لحاظ شاخص توسعه انسانی نشان می‌دهد که شاخص توسعه انسانی در کشورهای دریایی دارای میانگین ۰/۷۰۱ درصد (انحراف معیار ۰/۱۴۹ درصد) است. این میزان برای کشورهای محصور در خشکی برابر با ۰/۶۳۴ درصد (انحراف معیار ۰/۱۷۶ درصد) است. نتایج داده‌های تحقیق، با آزمون تی برای دو گروه مستقل

[1]. لایه‌های رقومی خام کشورهای دنیا از منبع (World Political Boundaries, 2014) گرفته شده است. امتیاز موقعیت دریایی کشورها (جدول ۲) در محیط ARC MAP به لایه‌های رقومی اضافه و به صورت گرافیکی نمایش داده شده است. با استفاده از نرم افزار SPSS، کشورها طیف‌بندی شدند و کشورها بر اساس امتیازی که از موقعیت دریایی بدست آوردند در پنج طیف متفاوت جای گرفتند. این طیف قراردادی است.

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]
[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

نشان‌دهنده آن است که رابطه معناداری بین کشورهای دریایی و کشورهای محصور در خشکی از لحاظ شاخص توسعه انسانی وجود دارد (مقدار احتمال = ۰/۰۱۵ درصد، درجه آزادی = ۱۹۰، تی = ۲/۴۵۳). میزان شاخص توسعه انسانی بین دو گروه از کشورها متفاوت است. می‌توان نتیجه گرفت که کشورهای دریایی در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی از شاخص توسعه انسانی بالایی برخوردار هستند.

با توجه به نتایج تحقیق و ضرایب به‌دست‌آمده می‌توان اذعان داشت که عواملی غیر از دسترسی دریایی وجود دارند که می‌توانند قدرت تبیین کنندگی بسیار بالایی در مقایسه با دسترسی دریایی داشته باشند؛ مقدار واریانسی که از طریق دسترسی دریایی تبیین شده است به‌اندازه ۰/۰۹۹ درصد است و ۰/۹۱ درصد مربوط به متغیرهایی غیر از دسترسی دریایی است. عوامل دیگر توسعه همانند: تکنولوژی، نیروی انسانی، اندیشه رهبران سیاسی و... بر روند شاخص توسعه انسانی کشورها تأثیر می‌گذارد و نیاز است با تحقیقات بیشتر، تأثیر سایر عوامل مشخص گردد. این قسمت از تحقیق درواقع تأییدکننده مباحث مطرح‌شده در ادبیات کلاسیک و حتی جدید جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک است. درواقع این انگاره وجود داشته است که دسترسی دریایی از عوامل مهم در قدرت‌یابی کشورها است و قدرت کشورها در ارتباط با سطح توسعه‌شان است. به‌منظور تبیین بیشتر اثر دسترسی دریایی بر شاخص توسعه انسانی، کشورهای محصور در خشکی در مقام گروه شاهد انتخاب‌شده‌اند. نتایج حاصله مبیّن آن است که کشورهای دریایی در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی، میزان شاخص توسعه انسانی بالاتری دارند. رابطه موقعیت ساحلی (دریایی) و محصور در خشکی (برّی) با سطح توسعه‌یافتگی کشورها، از نوع رابطه خطی در معادلات ریاضی نیست که در آن تمامی کشورهای دریایی از لحاظ روند توسعه‌یافتگی بر تمامی کشورهای محصور در خشکی، پیشی بگیرند. نمونه‌های متعددی می‌توان آورد که کشورهای محصور در خشکی در مقایسه با کشورهای دریایی از روند توسعه‌یافتگی بالایی برخوردار هستند. کشورهای محصور در خشکی با تنگناهای متعددی برای ارتباط با دنیای پیرامون مواجه هستند. کنوانسیون بین‌المللی الزام‌آوری که کشورهای محصور در خشکی را به دریاهای آزاد مرتبط نماید، وجود ندارد. کشورهای محصور در خشکی در قاره اروپا تحت تأثیر شرایط خاص و کوچک بودن قاره اروپا، قوانین تسهیل‌کننده ارتباط، وجود رودخانه‌های بین‌المللی مرتبط با آب‌های آزاد و ... از مزیت ارتباط با آب‌های آزاد برخوردار هستند. کشورهای محصور در خشکی در سایر قاره‌ها، تحت تأثیر وسعت زیاد قاره‌ها، فقر و توسعه‌نیافتگی کشورهای ترانزیت، عدم همکاری و فقدان قراردادهای دوجانبه با کشورهای ترانزیت از مشکلات زیادی رنج می‌برند. این کشورها به ساختار ارتباطی و حمل‌ونقلی، وضعیت اداری، ثبات سیاسی و نوع رابطه سیاسی با کشورهای ترانزیت، برای ارتباط با اقتصاد جهانی وابستگی دارند. مشکلات مزبور از عوامل بازدارنده توسعه این کشورها است. کشورهای محصور در خشکی، نرخ پایینی در امر صادرات و تجارت خارجی دارند (Faye et al, 2004). نرخ پایین تجارت خارجی این کشورها به دلیل هزینه‌های حمل‌ونقل بالا (به دلیل عبور از کشورهای ترانزیت) است. هزینه‌های حمل‌ونقل بالا، قدرت رقابت کشورهای محصور در خشکی در بازار بین‌المللی (Uprety, 2005: 3) و توانایی آن‌ها برای تولید با هزینه‌های پایین‌تر را تقلیل می‌دهد، این امر تأثیر منفی بر تولید ناخالص داخلی، قدرت خرید و سطح مصرف مردم و فعالیت‌های تولیدی می‌گذارد (UN-OHRLLS[1], 2007). این کشورها در حدود ۴۰ درصد از اقتصاد کشورهایی با درآمد پایین و کمتر از ده درصد کشورهایی با درآمد بالا را دربر می‌گیرند (Lahiri, Masjidi, 2012). عوامل مذکور، موجب شده است که کشورهای محصور در خشکی قاره آسیا، افریقا و آمریکای جنوبی در مقایسه با کشورهای ساحلی همسایه از درآمد سرانه پایینی برخوردار باشند. درآمد سرانه پایین‌بر سایر شاخص‌های انسانی همانند نرخ امید به زندگی، بهداشت، سواد - آموزش و... تأثیر می‌گذارد و درنتیجه میزان شاخص توسعه انسانی این کشورها را پایین

۱. دفتر نمایندگی عالی سازمان ملل برای کشورهایی با حداقل توسعه‌یافتگی، کشورهای در حال توسعه محصور در خشکی و کشورهای در حال توسعه جزیره‌ای کوچک.

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

می‌آورد. در مقابل، برخی کشورهای دریایی هستند که به عوامل لازم برای توسعه مجهز نیستند و لذا نتوانستند از موقعیت دریایی خود بهره لازم را ببرند.

نتیجه‌گیری

بر اساس یافته‌های تحقیق، به نظر می‌آید تأثیر موقعیت و دسترسی دریایی کشورها بر سطح شاخص توسعه انسانی، نسبی است و عملکرد این عامل جغرافیایی، وابسته به عوامل و کارکردهای متعدد داخلی (ملی) و خارجی (بین‌المللی)، از مکانی به مکان دیگر متفاوت است. دسترسی و موقعیت دریایی کشورها، تحت تأثیر عوامل طبیعی و انسانی قرار می‌گیرد. کشورهای محصور در خشکی در قاره اروپا، نه‌تنها در مقایسه با کشورهای برّی قاره آسیا و افریقا، بلکه در مقایسه با کشورهای ساحلی همین قاره‌ها، میزان شاخص توسعه انسانی بالایی دارند. کارکرد مطلوب موقعیت و دسترسی دریایی کشورها، زمانی بروز می‌نماید که کشورها ازنظر عوامل توسعه داخلی و ارتباطات بین‌المللی در وضعیت مناسبی قرار داشته باشند. با این توضیحات، به این نتیجه می‌رسیم که شاخص توسعه انسانی متأثر از عوامل متعدد طبیعی و انسانی است. کشورها در مقام اجزای سازنده نقشه سیاسی جهان، با توجه به موقعیت جغرافیایی، نوع قاره، مساحت کشور، کمّیت و کیفیت نیروی انسانی و... از میزان شاخص توسعه انسانی متفاوتی برخوردار هستند. بااین‌حال، موقعیت دریایی از عوامل تأثیرگذار بر توسعه مطلوب کشورها است.

منابع و مآخذ

- ارگانسکی، آبرامو (۱۳۴۴)، سیاست جهان، مترجم حسین فرهودی، ، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- کوهن، سائول برنارد (۱۳۸۷) ، ژئوپلیتیک نظام جهانی، مترجم عباس کاردان، تهران، انتشارات موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر.
- پور طاهری، مهدی (۱۳۸۹)، کاربرد روش‌های تصمیم‌گیری چند شاخصه در جغرافیا، تهران، انتشارات سمت.
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۸۵)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد، انتشارات پاپلی.
- دوئرتی، جیمز، فالتزگراف، رابرت،(۱۳۸۸) نظریه‌های متعارض در روابط بین‌الملل، مترجم علیرضا طیب، وحید بزرگی، تهران، نشر قومس.
- ساعی، علی (۱۳۸۱)، تحلیل آماری در علوم اجتماعی، تهران، انتشارات کیان مهر.
- سیف‌زاده، سیدحسین (۱۳۸۲)، نظریه‌پردازی در روابط بین‌الملل: مبانی و قالب‌های فکری، تهران، انتشارات سمت.
- شکویی، حسین (۱۳۷۵)، اندیشه‌های نو در فلسفه جغرافیا، جلد اول، تهران، مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.
- صفارزاده، محمود، عزیزآبادی، ابراهیم، حمیدی، حمید، شهبا، محمدعلی (۱۳۸۵)، حمل‌ونقل دریایی، تهران، انتشارات اسرار دانش.
- عامری، هوشنگ (۱۳۷۴)، اصول روابط بین‌الملل، تهران، انتشارات آگاه.
- قوام، سید عبدالعلی (۱۳۸۳)، اصول سیاست خارجی و سیاست بین‌الملل، تهران، انتشارات سمت.
- کاظمی، علی‌اصغر (۱۳۸۷)، روابط بین‌الملل در تئوری و در عمل، تهران، انتشارات قومس.
- محمدعلیخانی، سلیمه، آصف‌زاده، سعید، محبی‌فر، رفعت، منتظری، علی (۱۳۹۱)، بررسی شاخص توسعه انسانی (HDI) در ایران و کشورهای منتخب، فصلنامه پایش، شماره ۴، صص ۴۲۳-۴۱۵.
- مسجدی، فرخ (۱۳۸۱)، سنجش توسعه‌یافتگی کشورها، فصلنامه پژوهش‌های اقتصادی ایران، سال ۴، شماره ۱۰، صص ۱۰۴-۶۷.
- مورگنتا، هانس جی(۱۳۷۴)، سیاست میان ملت‌ها، تلاش درراه قدرت و صلح، مترجم حمیرامشیر زاده، تهران، مؤسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
- مهدوی، مسعود، طاهر خانی، مهدی (۱۳۸۳)، کاربرد آمار در جغرافیا، تهران: انتشارات قومس.
- هاگت، پیتر (۱۳۷۵)، جغرافیا ترکیبی نو، مترجم شاپورگودرزی نژاد، جلد دوم، تهران، انتشارات سمت.

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

- هولت - ینسن، آریلد (۱۳۷۶)، جغرافیا تاریخ و مفاهیم مکاتب، فلسفه و روش‌شناسی، راهنمایی برای دانشجویان، مترجم جلال تبریزی، تهران، انتشارات سیر و سیاحت.
- Burke, L., Kura, Y., Kassem, K., Revenga, C., Spalding, M., Mcallister, D. (2001), Pilot Analysis of Ecosystems Coastal, Washington, D.C, World Resources Institute, Retrieved from: http://www.costabalearsostenible.es/PDFs/AMYKey%20References_Indicators/PAGE_WRI.pdf Last Seen: 7/7/2014.
- Center for International Earth Science Information Network (CIESIN)., (2014), Socioeconomic Data and Applications Center (SEDAC), Low Elevation Coastal Zone (LECZ), Urban-Rural Population and Land Area Estimates, V.2, (1990, 2000, 2010, 2100), Columbia University, Retrieved from: http://sedac.ciesin.columbia.edu/data/set/lecz-urban-rural-population-land-area-estimates-v2/data-download, Last Seen: 25/8/2014.
- Dasgupta, S., Laplante, B., Meisner, C., Yan, J. (2007), The Impact of Sea Level Rise on Developing Countries a Comparative Analysis, Washington D.C, World Bank Policy Research.
- Division for ocean affairs and the law of the sea of the United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), Retrieved from: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/
- texts/unclos/unclos_e.pdf (Last Seen: 08/10/2013).
- Ebinger, C. K., Zambetakis, E. (2009), The Geopolitics of Arctic melt, International Affairs, Vol. 85, No. 6, pp. 1215-1232.
- Encyclopedia Britannica (2012), Boundaries of the world's Oceans and Seas, Retrieved from: http://www.britannica.com/EBchecked/media/2731/Boundaries-of-the-worlds-oceans-and-seas?topicId=648562 (Last Seen: 7/7/2014).
- Evers, H. D., Azhari, K. (2011.a), The Maritime Potential of ASEAN Countries: The CenPRIS Ocean Index, Mima Bulletin, Vol. 2, No. 18, pp. 1-7.
- Evers, H. D., Azhari, K. (2011.b), The Maritime Potential of ASEAN Economies, Journal of Current Southeast Asian Affairs, Vol. 1, No. 30, pp. 117-124.
- Evers, H. D., (2010), Measuring the maritime potential of nations, The CenPRIS ocean index, Phase one (ASEAN), CenPRIS Working Paper Series, No. 10, pp. 1-18.
- Evers, H. D., Mdarit, S. (2011), The Maritime Potential of Penang, CenPRIS Working Paper Series, No. 11, pp. 1-22.
- FAO Country Profile (2014), Retrieved from: http://www.fao.org/countryprofiles/en/ (Last Seen: 25/7/2014).
- Faye, M. L., Mcarthur, J. W., Sachs, J. D., Snow, T. (2004), The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, Journal of Human Development, Vol. 5, No. 1, pp. 31-68.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) (2014), Country Area, Retrieved from: http://faostat.fao.org/site/377/DesktopDefault.aspx?PageID=377#ancor, Last Seen: 7/22/2014.
- Glassner, M. I., Fahrer, C., (2004), Political Geography, John Willy, Sons Pub.
- Hastings, D. A., (2009), Filling Gaps in the Human Development Index Findings for Asia and the Pacific, UNESCAP Working Paper: Macroeconomic Policy and Development Division, United Nations ESCAP, Retrieved from: http://www.unescap.org/sites/default/files/wp-12-02_0.pdf, Last Seen: 7/22/2014.
- Hoffmann, J., Kumar, S., (2010), Globalization- The Maritime Nexus, In Costas Th. Grammenos (Ed.), the Handbook of Maritime Economics and Business (The Grammenos Library), London, Routledge Pub. pp. 35-65,
- Hong, N. (2012), The Melting Arctic and its Impact on China's Maritime Transport, Research in Transportation Economics, Vol. 35, No. 1, pp. 50-57.
- Heywood, A. (2011), Global Politics, Palgrave Macmillan Pub.
- http://www.eoearth.org/topics/view/51cbfc78f702fc2ba8129e9b/, Last Seen: 7/7/2014.
- http://www.citypopulation.de/, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_coast/area_ratio#cite_ref-outlying_11-0, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Administrative_divisions_of_Norway Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Administrative_Region_of_the_People%27s_Republic_of_China, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Exclusive_economic_zone#cite_note-searoundus-50, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Dependent_territory, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Table_of_administrative_divisions_by_country, Last Seen: 23/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_current_dependent_territory_leaders, Last Seen: 7/7/2014.
- http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_sovereign_states, Last Seen: 23/7/2014.
- http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oceans_and_seas_boundaries_map-en.svg, Last Seen: 1/5/2014.
- http://www.worldatlas.com/aatlas/world.htm, Last Seen: 7/7/2014.
- http://www.un.org/en/members/index.shtml#g, Last Seen: 7/7/2014.
- International Hydrographic Organization (IHO), (1953), Limits of Oceans and Seas, International Hydrographic Organization, Bremerhaven, PANGAEA.
- International Maritime Organization (IMO) (2012), International Shipping Facts and Figures Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, Maritime Knowledge Centre, Retrieved from: http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]

/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf. Last Seen: 5/23/2014.
- International Maritime Organization (IMO) (2006), International Shipping and World Trade Facts and Figures, Retrieved from: http://treeofideas.files.wordpress.com/2010/01/books-international-shipping-and-world-trade-facts-and-figures.pdf, Last Seen: 5/23/2014.
- Jablonsky, D. (2001), National Power, In Cerami, J. R., Holcomb, J. F., (Eds.), U.S. Army War College Guide to Strategy, Retrieved from: http://www.comw.org/qdr/fulltext/01cerami.pdf, Last Seen: 5/30/2014.
- Lahiri, B., Masjidi. F.K. (2012), Landlocked Countries a Way to Integrate with Coastal Economies, Journal of Economic Integration, Vol. 27, No. 4, pp. 505-519.
- Peniwati, K., Hsiao, T. (1987), Ranking Countries According to Economic, Social and Political indicators, Mathematical Modeling, Vol. 9, No. 3-5, pp. 203–209.
- PortFocus (2014), Retrieved from: http://www.portfocus.com/ Last Seen: 9/9/2014.
- Roach, J. A. (2004), Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea, Marine Policy, Vol. 28, No. 1, pp. 41-66.
- Seaports info, marketplace (2014), Retrieved from: http://ports.com/ Last Seen: 22/9/2014.
- The World Factbook., (2014), Retrieved from: https://www.cia.gov/library/Pub. /the-world-factbook/ Last Seen: 7/7/2014.
- The World Factbook., (2014), Retrieved from: https://www.cia.gov/library/Pub.s/the-world-factbook/fields/2120.html. Last Seen: 16/9/2014.
- United Nations Development Programme (2014), Human Development Report, New York, Retrieved from: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf Last Seen: 29/1/2015.
- United Nations Development Programme (2007), Human Development Report, New York, Retrieved from: http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/268/hdr_20072008_en_complete.pdf. Last Seen: 29/1/2015.
- United Nations Development Programme (1990), Human Development Report, NewYork, Oxford University Pub.
- United Nations Statistics Division (2013), Demographic Yearbook 2012, New York, United Nation Pub.
- United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS), (2007), Trade Facilitation and Transit Transport Issues for Landlocked Developing Countries, In Cooperation with Government of Mongolia, UNDP, UNCTAD and the Mission of Paraguay in Geneva, Retrieved from: http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/MTR/LLDCs%20Publication.pdf. Last Seen: 7/22/2014.
- Uprety, K. (2005), The Transit Regime for Landlocked States, International Law and Development Perspectives (Law, Justice, and Development Series), Washington, D.C, World Bank Pub. Retrieved from: http://unohrlls.org/UserFiles/File/Publications/LLDC/WB%20transit%20regime%20for% 20LLDC%202005.pdf Last Seen: 7/22/2014.
- Weigert, H.W., Brodie, H., Donerty, E.W., Fernstrom, J.R., Fischer, E., Kirk, D. (1956), Principles of Political Geography, New York, Appleton- Century-Crofts Inc.
- World Resources Institute (2014), Coastal and Marine Ecosystems - Marine Jurisdictions, Coastline Length Units Kilometers, Retrieved from: http://web.archive.org/web/20120419075053/ http://earthtrends.wri.org/ text/coastal-marine/variable-61.html, Last Seen: 7/7/2014.
- World Ports Source, (2014), Retrieved from: http://www.worldportsource.com/countries.php. Last Seen: 9/9/2014.
- World Sea Ports (2014), Retrieved from: http://www.searates.com/maritime, Last Seen: 9/9/2014.
- World Political Boundaries (2014), Retrieved from: http://www.sharegeo.ac.uk/handle/10672/124? show=full, Last Seen: 8/7/2014.

[Downloaded from georesearch.ir on 2026-11-19]

[DOI: 10.29252/geores.33.1.12]