

بررسی جغرافیای سیاسی تنگه‌ها با محوریت تنگه راهبردی هرمز

مهران کرمی^۱

دانش آموخته کارشناسی ارشد رشته جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران

چکیده

در زبان ساده تنگه به آبراهه‌ای گفته می‌شود که دو دریا را به هم وصل می‌کند، و باعث ارتباط بین کشورها با استفاده از کشور واسطه‌ی دریای تنگه می‌گردد. این آبراهه‌ها، از اهمیت بسیار زیادی در روابط تجاری، اقتصادی، نظامی، فرهنگی و سیاسی کشورها برخوردار هستند به گونه‌ای که اگر این تنگه توسط کشور مالک آن و یا سایرین بسته و یا محدود گردد کشورهای استفاده‌کننده و ذینفع آن ضررهای اقتصادی و سیاسی قابل توجهی را متحمل می‌شوند، تنگه‌ها در مسیرهای آبی نقش میانبر را دارند و مسیرهای دریایی را کوتاه‌تر می‌کنند. در برخی از موارد، این عوارض زمین‌شناسی، در نزدیکی منابع طبیعی ارزشمند قرار دارند، این عوارض زمین‌شناسی، معمولاً به دلیل جابجایی‌های صفحات تکتونیکی پوسته زمین در دریا تشکیل می‌شوند. به همین دلیل، بخشی از صادرات و واردات کشورها، از طریق تنگه‌ها صورت می‌گیرد. در این پژوهش چند نمونه از تنگه‌های راهبردی در سطح آب‌های جهان را مشخص نموده ایم، ابتدا تنگه هرمز، در جنوب ایران و در سواحل خلیج فارس واقع شده است که بخش عمده‌ای از صادرات نفت و گاز جهان، با عبور کشتی‌های باربری از روی این تنگه انجام می‌شود، دوم تنگه جبل الطارق، سوم تنگه بسفر، چهارم تنگه مالاکا و پنجم تنگه باب‌المنندب باب‌المنندب در جنوب یمن (بین دریای سرخ و اقیانوس هند)، که در ادامه پژوهش به صورت کامل به ابعاد آن‌ها پرداخته می‌شود؛ در این پژوهش سعی بر آن شده در کنار بررسی تنگه‌های مطرح جهان به تنگه راهبردی و استراتژیک هرمز به صورت اساسی پرداخته شود.

واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک، تنگه هرمز، جمهوری اسلامی ایران، دریا، خلیج فارس

مقدمه

بررسی تنگه‌ها از منظر ژئوپلیتیک از اهمیت بالایی برخوردار می‌باشد، زیرا این امکان را به محققان می‌دهد که از ابعاد مختلف تنگه‌های راهبردی و استراتژیک را در آب‌های بین‌المللی واکاوی و ارزیابی نمایند. نقش تنگه‌ها در معادلات منطقه‌ای و ارتباط بین کشورها از طریق دریا در زمینه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و نظامی بسیار تاثیرگذار می‌باشد. در تعریفی ساده می‌توان گفت که تنگه از نظر جغرافیایی به باریکه‌ای از آب گفته می‌شود که دو دریای مجاور را به طور طبیعی به یکدیگر متصل می‌نماید، تنگه هرمز یکی از آبراه‌هایی است که خلیج فارس و دریای عمان را به هم پیوند می‌دهد و خلیج فارس را به آب‌های بین‌المللی می‌رساند که عمده صادرات انرژی جهان از طریق همین تنگه راهبردی انجام می‌پذیرد. ایران در بخش شمالی تنگه و عمان در بخش جنوبی آن واقع شده‌اند. تنگه‌ها در کنار اتصال می‌توانند عامل

^۱.دانشگاه تهران، دانشکده جغرافیا، Email: karamimehran616@gmail.com

جدایی دو سرزمین مجاور خود نیز باشند مانند تنگه «دوور» که انگلستان را از فرانسه جدا می‌کند. در اینجا منظور جدایی جغرافیایی نیست بلکه از نظر سیاسی است که دو کشور را جدا نموده. تنگه‌ها همچنین می‌توانند پیوند دهنده دو سرزمین مجاور خود باشند. تنگه هرمز هرچند از نظر جغرافیایی، ایران و عمان را از هم جدا کرده، ولی در عین حال کانال ارتباطی بین دو کشور بوده است، این همجواری تأثیرات عمده‌ای در روابط بین دو کشور داشته است. در این میان تنگه بسفر نیز وجود دارد که در کشور ترکیه واقع شده است که به وسیله آن دریای سیاه را به دریای مرمره متصل می‌کند. این تنگه دو قاره اروپا و آسیا را از یکدیگر جدا می‌کند و شهر بزرگ استانبول در دو طرف این تنگه قرار دارد، از نظر اقتصادی نیز تنگه بسفر یکی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی است که مسیر کشتی‌های تجاری به سمت روسیه است که ترکیه و همسایگان آن را به کشور روسیه می‌رساند و مسکو نیز روابط تجاری خود در دریای مدیترانه را از طریق این تنگه انجام می‌دهد.

در این میان به تنگه مالاکا نیز اشاره داریم که به زبان بومی به معنای ملکه است، نام آبراهی در میان سوماترا و شبه‌جزیره مالایاست که دریای آندامان در اقیانوس هند را به دریای چین جنوبی در اقیانوس آرام متصل می‌سازد، کشور سنگاپور در جنوبی‌ترین نقطه این تنگه واقع شده است. نام این تنگه برگرفته از نام بندر مالاکا (ماکای امروزی) در مالزی است، که در سده‌های ۱۶ و ۱۷ میلادی از اهمیت به‌سزایی برخوردار بود. تنگه مالاکا یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان شناخته می‌شود و از مهم‌ترین بندرهای آن می‌توان به بندر پلاوان در اندونزی و بندرهای مالاکا و پنانگ در مالزی اشاره نمود. نزدیک به یک چهارم از محموله‌های نفت خام دنیا از این تنگه عبور می‌کنند که پس از تنگه هرمز مهم‌ترین شاهراه حمل و نقل دریایی نفت در دنیا به‌شمار می‌رود. این تنگه در طول تاریخ در کنترل اعراب، هلندی‌ها، پرتغالی‌ها و بریتانیایی‌ها بود و در سده ۱۹ میلادی، دزدان دریایی از آن به عنوان پناهگاهی برای تهدید کشتی‌های تجاری هلندی و انگلیسی استفاده می‌کردند. مشکل دزدی دریایی حتی در آغاز دهه ۲۰۰۰ میلادی نیز ادامه داشت.

تنگه جبل طارق تنگه‌ای باریک است که دریای مدیترانه را به اقیانوس اطلس متصل نموده و اسپانیا و مراکش را در دو قاره اروپا و آفریقا از هم جدا می‌کند. نام این تنگه از سردار اموی طارق بن زیاد گرفته شده و به معنی کوه طارق است. عرض این تنگه در باریک‌ترین قسمت، بین نقطه ماروکی اسپانیا و پوینت سیرس در مراکش ۷/۷ مایل دریایی (۳/۱۴) کیلومتر است و عمق آن بین ۳۰۰ تا ۹۰۰ متر متغیر است، کشتی‌ها هر روز در کمتر از ۳۵ دقیقه بین دو قاره جابجا می‌شوند. بخشی از ساحل شمالی تنگه در داخل پارک طبیعی ال استرچو اسپانیا قرار دارد. این تنگه در حال حاضر در آب‌های سرزمینی کشورهای اسپانیا، مراکش و جبل الطارق است اما بر اساس کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها، کشتی‌ها و هواپیماهای خارجی می‌توانند از این تنگه به صورت ترانزیت عبور کنند. تنگه جبل الطارق از اهمیت استراتژیک و اقتصادی زیادی نیز برخوردار است. این تنگه توسط بسیاری از مسافران استفاده می‌شده و همچنان برای جنوب اروپا، شمال آفریقا و غرب آسیا به عنوان یک مسیر حمل و نقل حیاتی است.

روش پژوهش

پژوهش فوق تحقیقی از نظر هدف، « کاربردی » و از نظر روش نیز، «توصیفی-تحلیلی» است. جمع آوری داده و اطلاعات مبتنی بر اصول نظری اکتشافی به روش کتابخانه ای و اسنادی است. اطلاعات با مراجعه به کتب، مقالات، نشریات، پایان نامه ها و سایت های معتبر علمی مرتبط، یادداشت برداری، دسته بندی و به صورت خلاصه درآمده است. در بخش های مختلف پژوهش حاضر از نتایج تحقیقات نیز استفاده شده است. لذا تجزیه و تحلیل این پژوهش به صورت آمیخته ای از (کمی و کیفی) می باشد.

یافته های پژوهش

تنگه هرمز و نقش آن در معادلات جهان

تنگه هرمز یکی از استراتژیک ترین تنگه های موجود در دنیا می باشد. کشتیرانی و صادرات از طریق این تنگه بخش مهمی از اقتصاد جهانی را به خود وابسته کرده است. عبور منابع فراوان انرژی از این تنگه اهمیت آن را چند برابر کرده است. این تنگه که بین جمهوری اسلامی ایران و کشور عمان قرار دارد در صورت هرگونه تنش می تواند برای کشتی های عبوری از آن منطقه خطرناک و حتی نابود کننده باشد. نظارت بر عبور شناورها به خصوص شناورهای جنگی از دریای سرزمینی حق ی است که بسیاری از کشورهای جهان آن را پذیرفته اند و عبور شناورهای خارجی بایستی با اطلاع قبلی انجام گیرد و این کشورها می توانند در این باره قانون گذاری کرده و قانون خود را اجرا کنند.

شکل ۱ موقعیت تنگه هرمز



تنگه هرمز به دلیل موقعیت حساس ژئوپلیتیک و استراتژیکی خود، خود به عنوان معبری حیاتی و تاثیرگذار برای حفظ نظام و میهن ما می باشد و چنانچه خدشه ای بر آن وارد گردد و یا تمامیت ارضی آن مورد هجوم قرار بگیرد، امنیت ملی که یکی از ارکان اساسی و پایه ای برای کشور است با خطر مواجه می گردد؛

تنگه هرمز و ابعاد ژئوپلیتیک آن

تنگه هرمز در طول تاریخ شاهد منازعات بین‌المللی بسیاری میان پادشاهان ایران همچون نادرشاه و شاه عباس بزرگ و محمدرضا شاه پهلوی و نظام جمهوری اسلامی ایران با بیگانگان همچون اسپانیایی‌ها، پرتغالی‌ها، بریتانیایی‌ها و آمریکایی‌ها بوده‌است. تنگه هرمز دومین تنگه بین‌المللی شلوغ دنیا است. هر روز حدود ۱۶/۵ تا ۱۷ میلیون بشکه نفت خام (برآورد ۲۰۰۶) که معادل ۴۰ درصد کل نفت حمل شده توسط کشتی‌های نفت‌کش و نزدیک به ۲۵ درصد کل عرضه جهانی نفت است. حدود ۶۸ درصد ذخایر شناخته‌شده نفت و گاز طبیعی دنیا در خلیج فارس قرار دارد و امنیت تنگه هرمز نقش کلیدی در تأمین بی‌وقفه انرژی دنیا دارد. بیشتر این نفت به بازارهای آسیا، ایالات متحده و اروپای غربی می‌رود و ۷۵ درصد نفت خام ژاپن از این مسیر وارد می‌شود. بیشتر صادرات نفت خام در مسیرهای بسیار طولانی از طریق نفت‌کش‌های بسیار بزرگ انجام می‌شود که توانایی حمل بیش از دو میلیون بشکه در هر سفر دارند. جمهوری اسلامی ایران در موارد متعددی در پاسخ به اعمال تحریم‌های آمریکا و غرب علیه ایران توسط مسئولان ایران از جمله نمایندگان مجلس فرماندهان مطرح نظامی و امنیتی و حتی رئیس جمهوری پیشین جمهوری اسلامی ایران تهدید به بستن تنگه هرمز نموده‌اند.

جمهوری اسلامی ایران و کشور عمان به عنوان دو کشور دو طرف تنگه، می‌توانند از مناطق ساحلی خود هرگونه بهره‌برداری انجام دهند و کنترل نظامی این محدوده نیز برعهده‌ی دو کشور دو سوی تنگه است اما در شرایط صلح، حق تعلیق یا اخلال در عبور و مرور بی‌ضرر کشتی‌های دیگر کشورها وجود ندارد، چراکه تنگه هرمز به دلیل موقعیت استراتژیکش طبق کنوانسیون حقوق دریاها، یک تنگه بین‌المللی است.

دولت ایالات متحده آمریکا همواره در مجامع بین‌المللی به نقش راهبردی و تاثیرگذار جمهوری اسلامی ایران در تنگه هرمز اذعان نموده و اینگونه مطرح می‌نمایند که ۳۲ درصد نفتی که در بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۵ میلادی از راه دریا به بازارهای جهانی انتقال یافته از طریق این تنگه راهبردی (هرمز) بوده است، که در اصل از اقتدار مطلق این تنگه استراتژیک و ژئوپلیتیک و نقش راهبردی جمهوری اسلامی ایران در این معبر دریایی سخن نموده‌اند.

نگاهی به رژیم حقوقی تنگه ها و آبراه های بین المللی در کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها

حقوق دولت های ساحلی و برون ساحلی با کنفرانس های متعددی که اولین بار به وسیله جامعه ملل متفق در سال ۱۹۳۰ در شهر لاهه و بعد به ترتیب در سال های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ در ژنو و ۱۹۸۲ در جاماییکا برگزار شد تعیین شده است؛ وجود تفاوت های اساسی بین مرزهای دریایی با مرزهای خشکی مثل عدم امکان علامت گذاری مرزهای دریایی، زمینه را برای طرح ادعا و ضد ادعای دولت ها مساعد نموده است. طبق مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸، حق عبور از تنگه ها اصولاً منوط به این است که آب های تنگه ها جزو دریای آزاد یا بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند؛ اگر تنگه، یک بخش از دریای آزاد را به بخش دیگر متصل کند، بالطبع، عبور از آن برای کشتی های خارجی آزاد است و تحت کنترل یا صلاحیت دول ساحلی نیست؛ ولی اگر آب های تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا

چند دولت باشد، کشتی های خارجی، فقط حق عبور بی ضرر را دارند، عبور بی ضرر، عبور مداوم و سریع کشتی، خارج از دریای سرزمینی کشور است بدون اینکه تأثیری بر صلح، نظم عمومی، آرامش یا امنیت کشور ساحلی بگذارد. با گسترش عرض دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل دریایی، بیش از صد تنگه، جزء قلمرو آب های سرزمینی قرار گرفتند و چون دولت ساحلی مجاز است عبور بی ضرر را به طور موقت به منظور حفاظت از امنیت خود به تعلیق درآورد و این کار در تنگه های مهم و راهبردی مثل جبل الطارق و مالاکا به آزادی دریانوردی در آب های آزاد لطمه وارد می کند در طول کنفرانس سوم حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ بر اساس دو نوع حق جدید عبور، پیشنهادهایی ارائه شد؛ یکی، عبور ترانزیت برای تنگه های بین المللی و دیگری عبور از مسیرهای مجمع الجزایری؛ این دو روش، ناظر بر نظارت کمتری از جانب دولت ساحلی بر کشتی های در حال عبور نسبت به نظام عبور بی ضرر است، در ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ نظام عبور ترانزیت (عبور بی مانع) به تنگه هایی اطلاق می شود که مورد استفاده کشتیرانی بین المللی، بین بخشی از دریای آزاد (منطقه انحصاری-اقتصادی) و بخش دیگری از دریای آزاد (منطقه انحصاری-اقتصادی) قرار می گیرد.

اهمیت و نقش استراتژیک تنگه هرمز در منطقه

تنگه ی هرمز از دیرباز به دلیل آنکه تنها راه ورود به خلیج فارس و تنها راه دسترسی دریایی به کشورهای منطقه بوده، برای امپراتوری ها و کشورهای استعمارگر و طبعاً برای کشورهای منطقه اهمیت بسیاری داشته است. اما این اهمیت زمانی به حد فوق العاده ای رسید که نفت در خلیج فارس کشف شد و تا امروز همین نفت یکی از اصلی ترین منابع انرژی جهان و اصلی ترین منبع درآمد کشورهای منطقه بوده است. به همین دلیل، تنگه ی هرمز که خلیج فارس را از طریق دریای عمان به آب های آزاد جهان متصل می کند، یکی از استراتژیک ترین تنگه های جهان است و اوضاع حاکم بر آن می تواند اقتصاد جهان را دستخوش تغییر یا حتی بحران کند. بررسی ها نشان می دهد در حال حاضر روزانه ۵۹ میلیون بشکه نفت از طریق مسیرهای دریایی جهان جابه جا می شود که تنگه هرمز با ۱۸٫۵ میلیون بشکه نفت در روز، در رتبه اول قرار دارد. این میزان انتقال نفت که معادل ۹۷ درصد صادرات پنج کشور نفتی منطقه و معادل ۳۱ درصد مصرف جهان است، در صورت یک اتفاق غیرعادی و بستن مسیر، تقریباً هیچ جایگزینی برای جبران کسری آن وجود ندارد، به طوری که طی سال های اخیر خط لوله هایی از سوی کشورهای عربستان و امارات احداث شده است که فقط قادر به انتقال ۳۵ درصد از ظرفیت نفتی تنگه هرمز هستند. همچنین ۳۰ درصد از گاز طبیعی جهان از این مسیر عبور می کند که هیچ مسیر جایگزینی برای آن وجود ندارد. ایران تا پیش از اعمال تحریم های واشنگتن روزانه ۲٫۵ میلیون بشکه نفت صادر می کرد. اما این عدد هم اکنون به تنها یک میلیون بشکه سقوط کرده است. کشتی هایی که از آب های ایران عبور میکنند باید مبلغی را پرداخت نمایند.

بر اساس آمارها حدود ۸۸ درصد نفت عربستان، ۹۰ درصد نفت ایران، ۹۸ درصد نفت عراق، ۹۹ درصد نفت امارات متحده عربی و تمام نفت کویت و قطر از تنگه ی هرمز به کشورهای دیگر صادر می شود و روی هم رفته حدود ۹۰ درصد صادرات نفت خلیج فارس، توسط تانکرهای نفتی از این مسیر انجام می شود و این درحالی است که علاوه بر نفت، ۵۰ درصد معاملات تجاری کشورهای منطقه با جهان نیز از راه همین تنگه صورت می گیرد و بسته شدن این تنگه به معنای توقف تمام معاملات

تجاری برخی کشورهای منطقه است. به همین خاطر برخی کشورهای منطقه کوشیده‌اند برای صادرات نفتی خود تنها به عبور از این آبراه متکی نباشند و با احداث خطوط لوله، نفت خود را به کشورهای دیگر صادر کنند. عربستان با ساخت خط لوله شرقی-غربی تا سواحل دریای سرخ با ظرفیت ۴,۸ میلیون بشکه در روز تلاش کرده تا وابستگی به تنگه هرمز را کاهش دهد. اماراتی‌ها نیز با ساخت یک خط لوله به بندر فجیره در سواحل دریای عمان و بندر فجیره، از میزان وابستگی به تنگه هرمز کاسته‌اند.

تنگه هرمز؛ امنیت ملی

امنیت ملی یعنی توانایی یک ملت برای دفاع از ارزش‌های داخلی در برابر تهدیدات خارجی. امنیت را می‌توان اوضاع و احوال امنی خواند که سیاستمداران یا در تلاش هستند که آن را به دست آورند یا آن را به دست آورده و حفظ نمایند تا قادر باشند از سیاست‌های خود در برابر تهدید خارجی یا داخلی حفاظت کنند. تنگه هرمز دارای اهمیت ژئواستراتژیک ویژه‌ای است که آن را در هر دو استراتژی بری و بحری وارد می‌کند؛ زیرا تنگه هرمز مکمل هر دو استراتژی یاد شده است. در عین حال، تنگه هرمز به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی و حقوقی خود، به عنوان یک تنگه بین‌المللی، در استراتژی هوایی و اتمی نیز مورد توجه قرار می‌گیرد و در آن نیز وارد می‌شود. بدیهی است، هر قدرتی که کنترل تنگه و جزایر پیرامون و حاکمیت بر آن‌ها را در اختیار داشته باشد، قادر است موازنه قدرت منطقه‌ای و جهانی را به نفع خود تغییر دهد و اراده سیاسی خود را در صحنه بین‌المللی و منطقه‌ای اعمال کند.

بررسی تحلیل‌گران سیاسی نشان می‌دهد که ارزش ژئواستراتژیک تنگه هرمز جنبه ذاتی داشته و از سایر ارزش‌ها پایدارتر است. یکی از جنبه‌های ژئواستراتژیک تنگه که منشا اعتباری دارد، وجود نفت در منطقه خلیج فارس است که خود عامل نیازها و ضروریات نظامی استراتژیکی جدیدی است که اهمیت جدیدی به تنگه می‌بخشد. با توجه به افزایش قیمت نفت در قرن ۲۱ و حیاتی بودن آن برای بقای سلطه دنیای صنعتی و در راس آن آمریکا، خلیج فارس و به ویژه تنگه هرمز هم‌چنان کانون توجه و مرکز منازعات بین‌المللی باقی خواهد ماند.

عبور بیش از ۴۰٪ نفت خام کل دنیا از تنگه هرمز اهمیت آن را بیش از پیش نشان می‌دهد، تا حدی که براساس نظر صاحب نظران، تنگه هرمز مرکز جهان است. در اقتصاد جهانی نیز کشورهای صنعتی غرب برای واردات نفتی خود از منطقه خلیج فارس و نیز صادرات کالاهای ساخته شده خود به بازار فروش ثروتمند منطقه خلیج فارس، یعنی مناطق تجاری-صنعتی آزاد نظیر دبی، جبل‌علی، کیش، قشم نیز در صادرات و واردات کالا به تنگه هرمز وابسته‌اند.

قطر، صادرکننده بزرگ ال ان جی از طریق تنگه هرمز

علاوه بر صدور نفت، یک‌چهارم محموله‌های ال ان جی دنیا از تنگه هرمز عبور می‌کند. به همین دلیل، اهمیت این آبراه برای قطری‌ها بیش از سایر دولت‌های حاشیه خلیج فارس می‌باشد. دوحه که سال‌هاست رهبری بازار ال ان جی دنیا را در اختیار دارد، خواهان ثبات و امنیت منطقه خاورمیانه است و به خاطر همین موضوع هزینه‌های نجومی را پرداخت می‌نماید. بازار جهانی ال ان جی با حضور بازیگران جدید به‌ویژه ایالات متحده، روسیه، موزامبیک و استرالیا از رقابتی تنگاتنگ برخوردار

است. با مسدود شدن تنگه هرمز و حذف قطر از این بازار، به سرعت شاهد تصاحب سهم بازار قطری‌ها توسط رقبا همراه با افزایش قیمت‌ها خواهیم بود. قطری‌ها فاقد توانایی صدور ال ان جی با خط لوله هستند و تنش در خلیج فارس، یک کابوس برای آن‌ها خواهد بود. اما با توجه به اینکه حدود ۶۸ درصد ذخایر نفت و گاز دنیا در خلیج فارس قرار دارد و همچنان بیشتر صادرات نفتی کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس با نفتکش‌ها انجام می‌شود، امنیت این تنگه در تأمین انرژی دنیا اهمیت بالایی دارد.

براساس آمارها، در سال ۲۰۱۷ کشور قطر حدود ۳,۷ تریلیون فوت مکعب گاز مایع طبیعی (LNG) از طریق تنگه هرمز به جهان صادر کرده است که این میزان حدود ۳۰ درصد از خرید جهانی ال ان جی است. محصولات پتروشیمی نیز بخش دیگری از تجارت جهانی مشتقات نفتی است که بخش عمده‌ای از آن از تنگه هرمز عبور می‌کند و برخلاف نفت خام، در کوتاه‌مدت هیچ جایگزینی برای این دو محصول وجود ندارد. بر این اساس می‌توان گفت مسیر دریایی تنگه هرمز در بین هفت مسیر دیگر، شاهراه انتقال محموله‌های نفتی جهان محسوب می‌شود که هرگونه تنش در این منطقه می‌تواند به شدت موجب افزایش قیمت نفت و به هم خوردن تعادل فعلی عرضه و تقاضا در بازار جهانی نفت شود. بیشتر نفت و گاز صادراتی کشورهای ایران، عربستان، امارات، کویت، عراق بحرین، قطر از طریق این تنگه به بازارهای جهانی ارسال می‌شود که طبق آمارهای سال ۲۰۱۷، میزان این صادرات به حدود روزانه ۱۷,۵ میلیون بشکه می‌رسد که حدود ۴۰ درصد، نفت صادر شده توسط کشتی‌های نفتکش و ۳۰ درصد تمام صادرات نفت جهان را در بر می‌گیرد. به همین دلیل این گذرگاه یکی از راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی جهان محسوب می‌شود.

هر چند عربستان با احداث خط لوله «پترولاین» تلاش داشت تا روزانه با انتقال دو میلیون بشکه نفت، تنگه هرگز را دور بزند، اما زمانی که پهبادهای یمنی این خط لوله را که وظیفه تأمین نفت اروپا و آمریکا را بر عهده دارد هدف قرار دادند امیدها برای دور زدن تنگه هرمز به حداقل خود رسید. این در حالی است که بندر فجیره امارات متحده عربی نیز اساس احداث آن کاهش اهمیت تنگه هرمز بود، این روزها محل امنی برای نفتکش‌ها محسوب نمی‌شود.

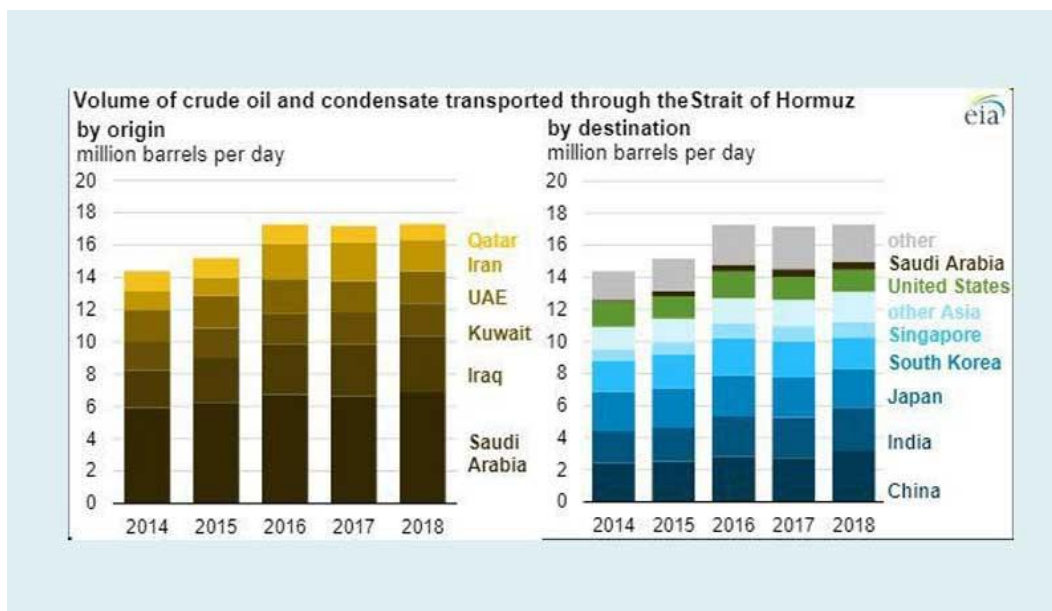
پیامد های جهانی قطع صادرات نفت از تنگه هرمز

نفت صادراتی پنج کشور منطقه شامل عربستان سعودی، عراق، امارات متحده عربی، کویت و قطر از تنگه هرمز عبور می‌کند که چهار کشور عربستان با ۱۶ درصد، عراق با ۷,۵ درصد، امارات با ۶ درصد و کویت با ۴,۵ درصد، در مجموع ۳۴ درصد از نفت موردنیاز جهان را تأمین می‌کنند. براساس آمارها، حدود ۹۷ درصد از نفت صادراتی منطقه از طریق تنگه هرمز و تنها سه درصد از آن از سایر مسیرهای از جمله خط لوله‌های ساخته‌شده توسط برخی کشورهای عربی جابه‌جا می‌شود. در این بین حدود ۸۸ درصد نفت عربستان سعودی، ۹۸ درصد نفت عراق، ۹۹ درصد نفت امارات متحده عربی و صددرصد نفت کشورهای کویت و قطر از تنگه هرمز عبور می‌کند که این مسیر را به شاهراه جهان تبدیل می‌کند. یکی از گزینه‌هایی که برای تأمین نفت مورد نیاز جهان بعد از بستن تنگه هرمز مطرح شده، موضوع خط لوله‌هایی است که در سال‌های اخیر با در نظر گرفتن چنین شرایط از سوی برخی کشورهای عربی ایجاد شده است. اما مطالعات نشان می‌دهد، این خط لوله‌ها هم به لحاظ نگهداری و احداث هزینه هنگفتی دارند و هم به جهت ظرفیت انتقال نفت چندان تاثیری برای جبران کمبود نفت

نخواهند داشت، برای مثال خط لوله ۳۲۰ کیلومتری سومد که نفت خام را از طریق دریای سرخ به دریای مدیترانه می‌رساند، حاصل یک سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت نفت و گاز عمومی مصر (۵۰ درصد)، آرامکو (۱۵ درصد)، شرکت سرمایه‌گذاری بین‌المللی نفت ابوظبی (۱۵ درصد)، شرکت‌های چندگانه کویت (۱۵ درصد) و قطر پترولیوم (۵ درصد) است که روزانه تنها ۲/۴ میلیون بشکه نفت می‌تواند انتقال دهد.

براساس منابع آماری، عربستان برای رهایی از مخاطرات احتمالی بستن تنگه هرمز طی سال‌های اخیر خط لوله‌ای به دریای سرخ کشیده است که روزانه قادر است ۴,۸ میلیون بشکه نفت خام جابه‌جا کند. همچنین امارات نیز خط لوله‌ای را تا بندر فجیره در کرانه دریای عمان کشیده است که تنها قادر به حمل روزانه ۱,۵ میلیون بشکه نفت است. بر این است از مجموع ۱۸,۵ میلیون بشکه نفت خام صادراتی منطقه، در حال حاضر تنها برای ۶/۶ میلیون بشکه خط لوله وجود دارد که این میزان ۳۵ درصد از کل جابه‌جایی نفت از تنگه هرمز را شامل می‌شود؛ یکی دیگر از آثار جهانی قطع صادرات نفت از تنگه هرمز، اثر آن روی رشد اقتصادی خریداران اصلی نفت است. براساس برآورد اداره اطلاعات انرژی آمریکا، حدود ۸۰ درصد از ۱۸,۵ میلیون بشکه نفت خام صادراتی از خلیج فارس به کشورهای چین، ژاپن، هند، کره جنوبی و سنگاپور صادر می‌شود که در صورت ایجاد هر تنش در منطقه خلیج فارس و بسته شدن تنگه هرمز، فعالیت صنایع این کشورها آسیب جدی خواهد دید. در نهایت، این موضوع رشد اقتصادی کشورهای مذکور را که جزء اقتصادهای برتر جهان هستند، به شدت تحت تاثیر خود قرار خواهد داد. طبیعی است که با به مخاطره افتادن رشد اقتصادی و فعالیت صنایع این کشورها، کشورهای مذکور بی تفاوت به زورگویی آمریکا نخواهند بود و در معادلات جهانی به حل این تنش اقدام خواهند کرد. اهمیت راهبردی تنگه هرمز در امنیت انرژی دنیا بازار جهانی نفت بر اساس معادله عرضه و تقاضا بنا نهاده شده است. در زمان تعادل عرضه و تقاضا در بازار نفت، قیمت طلای سیاه از ثبات برخوردار است.

نمودار ۱ سهم کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده در نفت عبوری از تنگه هرمز



نقش و موقعیت تنگه ها در مناسبات جهانی

یکی از این موقعیت های جغرافیایی، قرار گرفتن در کنار تنگه ها می باشد. تنگه ها اهمیت ارتباطی، اقتصادی، نظامی و استراتژیکی فراوانی دارند. به همین دلیل از دیرباز مورد توجه قدرت های منطقه ای و جهانی بوده اند. آدمیرال فیشر و فیلیپ کلمب از تنگه های هرمز، ملاکا، دوور، جبل الطارق، سوئز، سنگاپور و امید نیک به عنوان کلیدهای جهان نام برده اند. تنگه ها از نظر حمل و نقل کالا به ویژه نفت نقش مهمی دارند و بستن آن ها منجر به بروز بحران در اقتصاد جهانی خواهد شد. تنگه ها همچنین میانبر ترین راه در برقراری ارتباط بین دو خشکی مجاورشان هستند. تنگه ها در قدرت ملی و سیاست خارجی کشورها تأثیرگذارند و در استراتژی های نظامی بری و بحری مورد توجه قرار می گیرند. در نتیجه ژئوپولیتیک و ژئواستراتژی در آن ها با هم هماهنگ و منطبق می شود. تنگه ها به کشورهای مجاور امکان می دهند تا رفت و آمد در آن ها را کنترل کنند و به همین دلیل ارزش استراتژیک دارند. در میان تنگه های استراتژیک جهان، تنگه هرمز از اهمیت ویژه ای برخوردار است. تنگه هرمز به دلیل عبور نفتکش ها، مهمترین گذرگاه استراتژیک جهان می باشد، زیرا بیش از ۴۰ درصد ترانزیت دریایی - نفتی جهان از این تنگه می گذرد. تنگه هرمز یکی از نه آبراه کلیدی در جهان است.

تنگه هرمز و اهمیتش برای چین

کنترل منابع و گذرگاه های انرژی (که نقشی کلیدی در امنیت انرژی و رشد اقتصادی کشورهای بزرگ مصرف کننده ایفا می کند) از دیرباز از اولویت های قدرت های جهانی و بخشی کلیدی از موازنه جهان سیاست بوده است. آمریکایی ها به همین دلیل از دیرباز از کنترل آبراه های مهم دنیا به ویژه تنگه هرمز به عنوان فرصتی در جهت تضعیف رقبای خود به ویژه پکن بهره می برند. نفت مهم ترین منبع انرژی مصرفی چینی ها است و با عبور روزانه ۴ میلیون بشکه نفت خام مصرفی اژدهای زرد از تنگه هرمز، آنان بیش از هر کشور دیگری به امنیت این آبراه وابسته اند. شناورهای حامل نفت خریداری شده پکن از عربستان سعودی، ایران، عراق، امارات متحده عربی و کویت باید از این تنگه عبور کنند. حدود ۴۲ درصد نفت وارداتی چین از تنگه هرمز عبور می کند.

ترافیک کشتی ها در تنگه ی هرمز

حدود ۶۰ میلیون بشکه از تولید روزانه ۱۰۰ میلیون بشکه ای نفت در جهان توسط کشتی ها از مبادی تولید به پالایشگاه ها جابجا می شود؛ به همین دلیل یکی از گلوگاه های امنیت انرژی جهان متعلق به نفتکش های دریایی است که هر گونه خلل در حمل و نقل ضررهای سنگینی را برای کشورهای تولید کننده و مصرف کننده در پی دارد. در میان ۱۰ شرکت بزرگ نفتکش جهان تنها سه شرکت متعلق به کشورهای ایران، روسیه و عربستان است و سایر شرکت ها متعلق به کشورهای مصرف کننده نفت هستند که علاوه بر تأمین نیازهایشان با نفتکش های خود، به سایر کشورها نیز خدماتی را ارائه می کنند. شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان سومین شرکت بزرگ نفتکش جهان ۳۷ تانکر بزرگ شامل ۹ نفتکش سوئزمکس، ۵ نفتکش

افرامکس و ۳ تانکر انتقال محصولات پتروشیمی در اختیار دارد. در میان کشورهای نفتی جهان، از آمریکا گرفته تا کشورهای حوزه خلیج فارس تنها کشوری که چنین ناوگان عظیمی را مدیریت می کند ایران است.

جدول ۱ محصولات صادر شده از مسیر تنگه هرمز

ردیف	شرح تعرفه	وزن (هزار تن)	قیمت دلاری (میلیون دلار)	قیمت هر تن (دلار)
۱	پروپان مایع شده	۱۲۶۳	۱۳۷۵	۹۲۰
۲	متانول	۲۲۶۷	۹۷۲	۲۰۰
۳	پلی اتیلن با چگالی کمتر از ۹۴ درصد	۵۷۵	۹۲۵	۱۶۰۹
۴	پروپان مایع شده	۹۹۶	۹۲۲	۹۲۸
۵	قیر نفت	۱۶۲۹	۸۲۷	۵۰۲
۶	محصولات از آهن یا فولاد	۷۹۸	۵۶۸	۷۱۲
۷	سنگ آهن هماتیت دانه بندی	۷۷۶۵	۵۱۰	۶۶
۸	اوره	۱۲۲۶	۲۶۰	۳۱۸
۹	سیمان پورتلند	۷۰۲۸	۲۱۶	۵۹
۱۰	پلی اتیلن با چگالی بیشتر از ۹۴ درصد	۲۶۲	۲۰۲	۱۵۳۳
۱۱	سایر کالاها	۲۶۵۲۱	۱۵۳۳۷	۵۷۸
۱۲	مجموع	۵۰۹۶۰	۲۲۷۱۸	۲۲۶

نقش تنگه هرمز در روابط ایران و عمان

تنگه هرمز در گذر سال نقش ارتباطی، اقتصادی، استراتژیکی، امنیتی و نظامی بین ایران و عمان را به این شرح ایفا نموده است:

۱. ارتباط بین ایران و عمان: تنگه هرمز اهمیت ارتباطی خود را بین ایران و عمان از گذشتههای دور تا به امروز همچنان حفظ کرده است. تنگه هرمز به علت فاصله کم، گذرگاهی طبیعی برای مهاجرت ایرانیان به عمان بوده است. نیمی از مردم شبه جزیره مسندم (بخش شمالی عمان در تنگه هرمز) در اصل ایرانی هستند. ساکنان این شبه جزیره از قبیله شیحوح هستند، این قبیله مرکب از دو قوم اصلی یکی قوم عرب و دیگری قوم ایرانی است.
۲. اقتصاد ایران و عمان: اقتصاد ایران با تنگه هرمز پیوند خورده است. امروزه سرنوشت اقتصاد ایران را تنگه هرمز تعیین می کند. تنگه هرمز شاهرگ اقتصاد ایران است. حدود ۸۰ درصد تجارت خارجی ایران از طریق تنگه هرمز صورت می گیرد.

تمام نفت ایران از تنگه هرمز صادر می شود. ایران برخلاف بسیاری از کشورهای خلیج فارس فاقد خط لوله انتقال نفت است و از این نظر اقتصاد آن کاملاً به تنگه هرمز وابسته است. عراق و عربستان دارای خطوط لوله انتقال نفت هستند و بخشی از نفت خود را از این طریق صادر می کنند. به این ترتیب ایران دارای منافع حیاتی در تنگه هرمز است.

۳. اهمیت استراتژیکی تنگه برای ایران و عمان: تنگه هرمز سبب افزایش اهمیت استراتژیکی ایران و عمان در سطح منطقه و جهان شده است. ایران و عمان با در اختیار داشتن سواحل شمالی و جنوبی تنگه هرمز، کنترل آن را در اختیار دارند. وابستگی کشورهای خلیج فارس و کشورهای صنعتی جهان به تنگه هرمز، موجب شده تا ایران و عمان در صحنه روابط بین الملل از نقش مهمی برخوردار شوند. البته ایران به علت برخورداری از مزایای ژئوپلیتیکی، نقش اصلی را بر عهده دارد. ایران به دلایل زیر، از موقعیت برتری در مقایسه با عمان در تنگه هرمز برخوردار است: (۱) وسعت زیاد؛ (۲) جمعیت زیاد همراه با مشخصه های فرهنگی و اعتقادی قدرتآفرین؛ (۳) طول ساحل بیشتر در تنگه؛ (۴) نیروی نظامی کمی و کیفی؛ (۵) ذخایر نفت و گاز زیاد؛ (۶) فضا و توپوگرافی مناسب در ساحل شمالی تنگه برای گسترش و آرایش نیروهای نظامی مدافع تنگه؛ (۷) داشتن نیروی دریایی پیوسته همراه با وحدت فرماندهی در شرق و غرب و داخل تنگه؛ (۸) برخورداری از جزایر استراتژیک که تکیه گاه های دفاعی تنگه هرمز هستند نظیر قشم، هنگام، لارک، هرمز، بوموسی و تنب ها؛ (۹) برخورداری از توانایی های فنی و تکنیکی برای کنترل تنگه.

۴. ژئواستراتژی تنگه و ایران و عمان: دهلیز جنوبی فلات ایران رو به تنگه باز می شود و یکی از بزرگترین مسیرهای ارتباطی داخل فلات ایران به تنگه هرمز مسیر کرمان به بندرعباس است. کنترل و حفاظت از بندرعباس، به مفهوم حفاظت از امنیت ایران است و این موضوع آسیب پذیری و تهدید از حاشیه جنوبی آن را کاهش میدهد. کنترل تنگه از سوی ایران، به معنی حفظ پیوستگی سواحل جنوبی ایران و حفظ ارتباط واحدهای دریایی ایران است و حفظ این وحدت، امکان دفاع از سواحل جنوبی ایران را راحت تر می کند؛ حذف تنگه از قلمرو ایران، به معنی محدود شدن آن در خشکی و دسترسی به دریای بسته خلیج فارس است و ایجاد وحدت فرماندهی بین پایگاه ها و واحدهای سواحل دریای عمان و خلیج فارس را مشکل خواهد کرد؛ بنابراین، تنگه هرمز نقشی اساسی در برخورداری ایران از نیروی دریایی و افزایش قدرت آن را دارد.

همکاری بین ایران و عمان در زمینه پروژه های نفت و گاز در تنگه هرمز

جمهوری اسلامی ایران و کشور عمان می توانند در زمینه نفت و گاز با یکدیگر همکاری کنند. هر دو کشور از تولیدکنندگان و صادرکنندگان نفت هستند. البته تولید و صادرات نفت عمان نسبت به ایران اندک است ولی اقتصاد هر دو کشور به شدت به درآمدهای نفتی وابسته است و از هرگونه افزایش و یا کاهش قیمت نفت تأثیر می پذیرد. به عنوان مثال با افزایش قیمت نفت در طول بحران اشغال کویت آثار آن بر بهبود اوضاع اقتصادی عمان کاملاً مشهود بود، ولی با کاهش بعدی قیمت نفت اوضاع اقتصادی عمان دچار مشکلاتی شد به طوریکه شورای توسعه و وزارت اقتصاد عمان

ناگزیر شد تصمیماتی را برای کنترل برنامه های عمرانی و راه های جایگزینی انتخاب کند. به این ترتیب همکاری ایران و عمان در زمینه قیمت نفت امری ضروری و به نفع هر دو کشور است.

یکی دیگر از زمینه های همکاری بین دو کشور می تواند در زمینه احداث خطوط لوله باشد. ایران و عمان دارای ذخایر گاز هستند. ذخایر گاز ایران در سال ۲۰۰۵ حدود ۷۴/۲۶ تریلیون متر مکعب یعنی ۱۵ درصد ذخایر گاز جهان بوده است. ایران بعد از روسیه با ۵/۳۵ درصد، دومین کشور دارنده ذخایر گاز در جهان است.

خط انتقال گاز ایران به هند

این خط لوله ۲۶۰۰ کیلومتر طول خواهد داشت و هزینه آن حدود ۵/۷ میلیارد دلار برآورد شده است و یکی از بزرگترین خطوط لوله گاز در جهان می باشد، در سال اول روزانه ۶۰ میلیون و در سال دوم ۹۰ میلیون و در سال سوم ۱۲۰ میلیون متر مکعب گاز طبیعی ایران را به هند منتقل خواهد کرد. یادداشت تفاهمی نیز بین دو کشور در مورد اجرای مطالعات عملی احداث این خط لوله به امضا رسیده است. چین نیز با توجه به نیاز روز افزون آن به گاز طبیعی، مذاکراتی را با هند برای مشارکت در این خط لوله انجام داده است. احداث این خط لوله نه تنها رقابت خصمانه دو کشور بزرگ آسیایی یعنی چین و هند را میتواند به اتحاد تاکتیکی تبدیل کند، بلکه به تحقق رویای ایجاد یک شبکه انرژی آسیایی که چین و آسیای میانه را تحت پوشش قرار می دهد، کمک کند. طبیعی است که در چنین شبکه انرژی، نقش اصلی را ایران بر عهده خواهد داشت، اما سایه حضور یک بازیگر ناخوانده اما پر نفوذ یعنی ایالات متحده آمریکا، چشم انداز توافق نهایی در مورد این پروژه عظیم را مبهم ساخته است.

احداث چند خط لوله گاز از خلیج فارس به هند و پاکستان با توجه به هزینه های سنگین آن، منطقی به نظر نمیرسد. بهترین راه حل، پیشنهاد معاون نخست وزیر پاکستان بود که گفته بود طرحهای مذکور باید به صورت منطقه ای انجام شود، به طوریکه ایران و عمان در آن سهیم باشند. از طرف دیگر در صورت بهبود روابط هند و پاکستان، خط لوله ای که گاز به پاکستان انتقال می دهد به هند نیز گاز خواهد رساند. به این ترتیب همکاری کشورهای ایران، عمان، پاکستان و هند در این زمینه در راستای منافع ملی آن ها می باشد. گاز عمان میتواند از طریق احداث یک خط لوله از طریق تنگه هرمز و بندرعباس به خط لوله گاز ایران به پاکستان متصل شود. این بهترین روش برای انتقال گاز عمان به بازارهای آسیاست.

تنگه هرمز و حاکمیت مطلق ایران

موقعیت استراتژیکی تنگه هرمز سبب شده تا در طول تاریخ، ایران و عمان تلاش کنند که سواحل دو طرف آن را در اختیار داشته باشند. سیلاک دریاسالار هخامنشی ۲۵ قرن پیش معتقد بود هر کشوری که بر سه نقطه کلیدی تسلط داشته باشد، بر جهان حکومت خواهد کرد. این سه نقطه کلیدی عمان، بحرین و یمن بودند که در استراتژیهای بحری اهمیت

بسیار دارند. استراتژی بحری ایرانیان به مدت ۲۳ قرن یعنی از قرن پنجم پیش از میلاد تا قرن هجدهم، تسلط بر این نقاط بود و در قسمت عمده این اعصار، بر این نقاط کلیدی و استراتژیک مسلط بودند. سیاست ایرانیان تسلط بر تنگه هرمز و کنترل آن بود. این مسئله ایجاب میکرد که سواحل دو طرف آن را در اختیار داشته باشند به همین دلیل لازم بود عمان بخشی از قلمرو ایران باشد. از اینرو تنگه هرمز، یک تنگه داخلی ایران بود. ایرانیان از اعمال حاکمیت بر تنگه هرمز دو هدف عمده اقتصادی و نظامی را دنبال می کردند. هدف اقتصادی آن ها تسلط بر مسیرهای حمل و نقل تجاری و هدف نظامی آن ها مقابله با قدرت های دریایی آن روزگاران یعنی یونانیان، رومیان و عثمانی بود.

کوروش بزرگ بنیانگذار امپراتوری پارس در قرن ششم پیش از میلاد عمان را تصرف نمود و سیستم مشهور آبیاری زیرزمینی را در این کشور احداث کرد. این شبکه آبیاری هم اکنون نیز در عمان فلج یا افلاج نامیده میشود. در روزگار هخامنشیان سرزمینهای مسندم از آن یک ایرانی به نام دارا پسر بهمن بود. هرودت عمان را بخشی از «ساتراپ چهاردهم» ایران هخامنشی می داند. در روزگار اشکانیان نیز عمان قسمتی از ایران بود، در این دوره که تجاوز سیاه پوستان به سواحل خلیج فارس، افزایش یافته بود، پارتیان ناچار به لشکرکشی به عمان و در دوره ساسانیان (۶۵۱-۲۲۴) حکومت ایرانیان بر عمان مسلط شدند، که به خاطر آن حاکمیت ایران استوارتر شد. بر اساس نوشته های تاریخ یعقوبی و تاریخ طبری، عمان که در آن زمان مارون نامیده میشد، تحت حکومت ساسانیان بوده است. شاپور اول در کتیبه «کعبه زرتشت» عمان و «مزون» را قسمتی از امپراتوری خود می دانند. خسرو انوشیروان در سال ۵۴۲ میلادی نیروی دریایی بزرگی را برای تصرف نقاط آباد و استراتژیک عمان فرستاد. نیروهای وی تا «رأس الحد» عمان پیش رفتند و این مناطق را تصرف نمودند.

مهمترین اقدام چشمگیری که ایران به عمل آورد، باز کردن جاده ۶۰۰ کیلومتری بین مسقط و سلاله در سال ۱۹۷۴ میلادی بود. این جاده استراتژیک در منطقه کوهستانی و صعب العبور عمان واقع شده و پایگاه شورشیان بود. این جاده از سال ۱۹۶۹ غیر قابل عبور بود، زیرا شورشیان کنترل یک نقطه استراتژیکی میان راه یعنی تمریت را در اختیار داشتند که همین موضوع باعث آن شد که به مدت پنج سال جاده بسته شود و مقامات دولتی ناگزیر بودند از راه هوا یا دریا به ظفار سفر کنند.

وضعیت تنگه هرمز برای حرکت کشتی ها

عرض ورودی تنگه هرمز مطابق شکل برابر ۵۴ کیلومتر و کمترین عرض آن ۳۹ کیلومتر (۲۱ مایل دریایی) است که بدلیل محدودیت عمق آب تنها منطقه ای به عرض ۱۰ کیلومتر آن قابل عبور برای کشتیرانی است و تنها ۳ کیلومتر آن برای عبور کشتی های غول پیکر اقیانوس پیما (مسیر رفت و برگشت) مناسب است که البته از اطراف جزایر ایرانی باید عبور کنند که بر روی این جزایر هم نصب پایگاه های نظامی و موشکی محتمل است. بیشترین عمق آب در عرض ۳ کیلومتری فوق (برای کشتیرانی) برابر ۱۰۰ متر است و هرچه به سمت داخل خلیج فارس می رود این عمق کاهش می یابد و تا ۶۰ متر در این کانال می رسد.

جمهوری اسلامی ایران دارای حدود ۳۰۰ فروند کشتی اقیانوس-پیما (تجاری و نفتکش) می باشد که طول عمر استاندارد هریک ۲۰ سال می باشد. یعنی ایران بطور متوسط هر سال باید ۱۵ فروند کشتی اقیانوس پیمای فرسوده خود را از رده خارج کرده و با کشتی های نو جایگزین کند. غرق کردن حدود پنج فروند کشتی اقیانوس- پیمای فرسوده در تنگه هرمز ساده-ترین، موثرترین و امکانپذیر ترین روش در مسدود کردن تنگه هرمز برای مدت طولانی است. طول یک کشتی ULCC در حدود ۴۰۰ متر و عرض ۶۰ متر است. اگر ایران پنج فروند از کشتی های ULCC از رده خارج خود را به صورت طولی و با فواصل ۲۰۰ متری از هم در داخل تنگه هرمز غرق کند عملاً تنگه هرمز مسدود شده است و امکان عبور کشتی- های ULCC و VLCC وجود نخواهد داشت. شکل زیر نشان می دهد که اگر حداکثر عمق در تنگه هرمز را ۱۰۰ متر در نظر بگیریم، با غرق شدن یک فروند ULCC عملاً امکان تردد کشتی- های نفتکش بزرگ از روی آن وجود ندارد، و کشتی ها بایستی به دنبال مسیر جایگزین باشند.

نتیجه گیری

تحقیقات صورت گرفته، نشان از ارزش استراتژیک و ژئوپلیتیک تنگه هرمز دارد، به خصوص این که نقش راهبردی ایران بر این معبر حیاتی و حساس، بسیار پر اهمیت می باشد و برای کشور ایران مایه عزت و اقتدار است. تنگه هرمز به لحاظ وابستگی دنیای صنعتی غرب به نفت خلیج فارس برای رفع نیازهای صنعتی، دفاعی و خدماتی خود به عنوان یک نقطه کنترل و اعمال فشار ویژه مطرح است؛ این تنگه در اختیار هر یک از قدرت های جهانی باشد، می تواند موازنه استراتژیک را به نفع وی تغییر دهد، این تنگه در طول تاریخ، صحنه رقابت ابرقدرت های جهانی بوده است، در حال حاضر، تنگه هرمز به طور کامل در اختیار قدرت های جهانی نیست و حاکمیت بر آن گسسته است؛ آمریکا به عنوان قدرت بحری که بیشترین نیاز را به تنگه هرمز دارد با حضور خود در شبه جزیره المسندم عمان، عملاً کنترل تنگه را از سواحل جنوبی آن در اختیار گرفته است؛ بخش شمالی تنگه نیز در حال حاضر در کنترل ایران به عنوان یک کشور مستقل و یک قدرت منطقه ای قرار دارد، به تبع اهمیت بالای این تنگه در مباحث ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی، نقش ژئوپلیتیکی تنگه هرمز به خوبی نمایان می شود و می توان آن را به عنوان کم نظیرترین یا حتی بی نظیرترین آبراه دنیا لقب داد که توجه قدرت های بزرگ را همیشه به سمت خود معطوف کرده و برای کشور ایران که در صدد تبدیل کردن خود به یک قدرت منطقه ای است از اهمیت زیادی برخوردار است. پیشنهاد می شود در قالب یک برنامه ی مستند، به بررسی نقش استراتژیک و ژئوپلیتیکی تنگه هرمز و همچنین اهمیت آن برای امنیت ایران پرداخته شود و قدرت غرورآفرین ایران به تصویر درآید، همچنین وجود جزایر سه گانه ایرانی افزون بر آن که موجب افزایش وسعت آب های ساحلی و به دنبال آن گسترش حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر تنگه راهبردی هرمز شده توان و قدرت نظامی ایران را در بستن این تنگه در زمان های ضروری را نیز افزایش داده و به دست گیری ابتکار عمل در تنگه را تا حد بسیار زیادی کمک نموده است؛ اسناد و شواهد تاریخی نشان می دهند ایرانیان از سپیده دم تاریخ توجه ویژه ای به تنگه هرمز داشته اند. به مدت چندین قرن عمان بخشی از قلمرو ایران بوده و در این میان تنگه هرمز راه ارتباطی بین ایران و عمان بوده است. به نظر استندیش تنگه هرمز و خلیج فارس جزء دریاها ی داخلی ایران بوده اند.

منابع

جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۷۶)، نگاهی تاریخی به جزایر ایرانی تنب و بوموسی، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۸۹)، ژئوپلیتیک تنگه هرمز و روابط ایران و عمان، تهران: پژوهشنامه علوم سیاسی، سال پنجم، شماره سوم.

فلاح تبار، نصرالله (۱۳۹۶)، تنگه استراتژیک و ژئوپلیتیک هرمز و نقش راهبردی ایران، تهران: فصل‌نامه علمی-پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال نهم.

مجته‌زاده، پیروز (۱۳۸۲)، «امنیت منطقه ای در خلیج فارس: (روندتلاش‌های گذشته و چشم‌انداز آینده)»، مجله سیاسی اقتصادی، ترجمه، سیمین مجته‌زاده، شماره ۱۴۶-۱۴۵.

محرابی، علیرضا (۱۳۸۹)، «خلیج فارس زیربنای اتحاد ژئوپولی اکونومیک جهان اسلام در قرن بیست و یکم»، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافیدانان جهان اسلام.

محمدابراهیم خصیبه (۱۳۴۳)، سلجوقیان و غز در کرمان، مترجم: محمدابراهیم باستانی پاریزی، تهران: ظهوری، صص ۱۰-۱۱

معصومی نژاد، زینب السادات (۱۳۹۰)، «تاریخچه سیاسی تنگه هرمز»، خلیج فارس، نگاهی تاریخی و ژئوپلیتیک.
میرزایی، میثم (۱۳۹۰)، «بررسی نتایج انسداد تنگه هرمز»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تربیت مدرس، صص ۱۸-۴۲.

سایت‌ها

خبر آنلاین

خبرگزاری ایرنا