

اهمیت استراتژیکی تنگه هرمز در مقایسه با تنگه‌های بین‌المللی جهان

ابراهیم عباسی^۱، صغری طالبی^۲، سید علی نجات^۳

چکیده

به طور معمول در تمام حکومت‌های موجود در جهان عوامل قدرت‌یابی کشورها را براساس مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی آن قرار می‌دهند و در سیاست‌های منطقه‌ای و جهانی خود از این مولفه ژئوپلیتیکی به شدت متأثر می‌باشند. از جمله‌ی این مولفه‌های ژئوپلیتیکی مسیرهای دریایی می‌باشند، که در ساختار ژئوپلیتیکی کشورها از عوامل قدرت‌یابی بسیار مهمی محسوب می‌گردند. امروزه با وقوع تحولات جدید از جمله کشف نفت و به دنبال آن تحولات شگرف در عرصه‌ی تکنولوژی نقش ژئواکونومیکی تنگه‌های بین‌المللی نیز مورد توجه بسیار قرار گرفته‌است و با ورود قدرت‌های بزرگ به این مناطق در جهت تامین منافع خود، بعد استراتژیک در کنار بعد ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی آن نیز گسترده گردید. نظر به اهمیت تنگه هرمز در اقتصاد جهانی و نقش جغرافیایی از نظر بعد ارتباطی آن، و همچنین با توجه به وابستگی‌های مستقیم و غیرمستقیمی که در جهان نسبت به این تنگه وجود دارد، پرسش اصلی این نوشتار در این راستا قرار می‌گیرد که نقش استراتژیک تنگه هرمز در مقایسه با تنگه‌های بین‌المللی جهان در بردارنده‌ی چه ویژگی‌هایی است؟ فرضیه پژوهش بر این مبنا قرار می‌گیرد که تنگه هرمز به لحاظ نقش ارتباطی به عنوان متصل‌کننده‌ی خلیج فارس با اقیانوس هند و همچنین نقش تجاری گسترده‌ای که در ترانزیت انرژی در جهان ایفا می‌کند، دارای اهمیت استراتژیکی گسترده‌ای است.

واژگان کلیدی: تنگه هرمز، ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک، جزیره ابوموسی، تنب بزرگ و کوچ

۱- دانشیار دانشکده علوم سیاسی دانشگاه شیراز: E.Abbasi.ir@gmail.com

۲- دانش آموزخته مطالعات منطقه ای دانشگاه شیراز: talebi.soghra@gmail.com

۳- دانش آموزخته مطالعات منطقه ای دانشگاه علامه طباطبایی: sa.nejat@yahoo.com

مقدمه

کشور جمهوری اسلامی ایران به لحاظ ویژگی‌ها و امتیازات ژئوپلیتیکی آن، در سیاست بین‌المللی از جایگاه و موقعیت ویژه‌ای برخوردار است. دارا بودن سه ویژگی و امتیاز موقعیتی، کافی است که ایران را در زمره‌ی کشورهای مهم و تاثیرگذار بر معادلات جهانی و منطقه‌ای قرار دهد. پیوستگی موقعیت سرزمینی ایران به موقعیت بری اوراسیا که راهبرد اساسی استراتژیست معروف (مکیندر) بود. ایران را در مرکز توجهات جهانی در دوران پس از جنگ جهانی دوم قرار داد. و با الهام از اندیشه‌های مکیندر، ایران نقش دفاعی برای قدرت‌های بری و بحری پیدا کرد. دومین ویژگی منحصر به فرد ایران، همانا دارا بودن سواحل خلیج فارس و دریای عمان است که ایران را به آب‌های آزاد متصل می‌کند و به تعبیر اسپایکمن، ژئوپلیستین معروف، ایران از موقعیت بحری نیز برخوردار است. داشتن چنین ویژگی مهمی، ایران را نسبت به دیگر کشورهای همسایه و حتی منطقه‌ی جنوب غربی آسیا متمایز کرده‌است. سومین ویژگی، در اختیار داشتن تنگه استراتژیک هرمز و بر خورده‌اری از موقعیت گذرگاهی است که این کشور را مسلط به بهترین گلوگاه اقتصادی و انرژی جهان گردانیده‌است. از این رو ایران با در اختیار داشتن تنگه‌ی هرمز از ارزش استراتژیکی بالاتری برخوردار است که می‌تواند از آن به عنوان اهرم فشار یا خنثی‌سازی فشارهای خارجی استفاده کند. تنگه‌هایی بین‌المللی در استراتژیک‌ترین نقطه واقع هستند. تنگه هرمز که در نقطه‌ی استراتژیک خلیج فارس و به عنوان شریان حیاتی عبور نفت خلیج فارس به نقاط مختلف عمل می‌کند. تنگه مالاکا در نقطه‌ی استراتژیک آسیای شرقی، نقش مهمی در نزدیک‌تر کردن سه حوزه‌ی جغرافیایی اصلی اقتصاد یعنی آمریکای شمالی، اتحادیه اروپا و جنوب شرق آسیا ایفا می‌کند، لذا دیگر تنگه‌ها از لحاظ جایگاه استراتژیکی بعد از تنگه هرمز و تنگه مالاکا قرار دارند که هر کدام از این تنگه‌ها در حوزه‌های استراتژیک خود نقش عبوری مهمی را ایفا می‌کنند.

بدین لحاظ بررسی تنگه‌های بین‌المللی و نقش ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی آن‌ها در اقتصاد جهان امروز، بیش از پیش اهمیت بین‌المللی یافته‌است. در همین راستا اهمیت مطالعه آن‌ها، نیازمند بررسی دقیق و موشکافانه‌ای است. در این نوشتار به بررسی تنگه‌های استراتژیک جهانی از لحاظ نقشی که در ترانزیت انرژی ایفا می‌کنند و همچنین فرصت‌ها و چالش‌های این تنگه‌ها و تاثیراتی که بر امنیت ملی کشور خود خواهند داشت پرداخته می‌شود.

۱- مبانی نظری

۱-۱- تنگه‌های استراتژیک جهان

موقعیت استراتژیکی، موقعیتی است که به صورت بالقوه قدرت کنترل جهان را به دارنده آن بدهد. به عبارت دیگر، به گونه‌ای باشد که خود بازتاب‌های منطقه‌ای، قاره‌ای و جهانی داشته و یا نقطه‌ای باشد که بتواند به عنوان مرکز ارتباطی و یا تمرکز نیروهای نظامی و استحکامات دفاعی، مورد استفاده قرار گیرد. تنگه‌های استراتژیک به عنوان یک عامل جغرافیایی، به خاطر ارزش‌های ارتباطی، اقتصادی، نظامی و ژئوپلیتیکی که دارند، در موازنه قدرت منطقه‌ای و جهانی نقش موثری ایفا می‌کنند، و دولت‌ها و قدرت‌های حاکم بر تنگه از آن به عنوان ابزاری در سیاست خارجی خود استفاده می‌کنند. بین کاربری تنگه و میزان قدرت کشور ساحلی آن رابطه مستقیم وجود دارد، یعنی هر قدر دولت ساحلی تنگه، قوی‌تر و قدرتمندتر باشد، به همان نسبت امکان استفاده از تنگه به عنوان ابزار اعمال سیاست خارجی در امور منطقه‌ای و جهانی برای آن بیشتر خواهد بود. مسیرهای بین‌المللی دریایی، از مکانیسم‌های مشخصی مانند آبراهه‌ها، تنگه‌ها و دماغه‌ها تشکیل شده‌اند، در حدود نزدیک به ۲۰۰ مورد از چنین مکان‌هایی در جهان وجود دارد، اما تنها تعداد انگشت شماری از آن‌ها اهمیت استراتژیک دارند. تنگه‌ها به عنوان نقاطی قابل تعریف‌اند که از عمق کم و عرض باریک برخوردار بوده‌اند، که حمل‌ونقل ایمن با توجه به این شرایط بسیار آسیب‌پذیر می‌شود، و ظرفیت عبور از آن‌ها هم‌زمان با افزایش میزان تجارت دریایی و افزایش اندازه کشتی به چالش کشیده می‌شود. بسیاری از تنگه‌ها در مجاورت کشورهای به لحاظ سیاسی بی‌ثبات قرار دارند که خطر حمل‌ونقل دریایی را افزایش می‌دهند، و به دسترسی و استفاده از آن‌ها لطمه می‌زند. در سال‌های اخیر تهدید تروریسم توجهات بیش‌تری را بر جریان‌ات حمل‌ونقل نفت معطوف ساخته است، معابر استراتژیک می‌توانند مین گذاری شوند و یا به وسیله نیروهای نظامی، سیستم‌های موشکی یا توپخانه بسته شوند. تنگه‌ها به عنوان پاشنه آشیل‌های جغرافیای اقتصاد جهانی هستند (رودریگو^۱، ۱۳۸۵: ۳۸-۳۹).

۱-۲- نقش استراتژیک تنگه‌ها

اهمیت تنگه‌ها از لحاظ تردد کشتی‌ها، جابه‌جایی کالاهای استراتژیک به ویژه نفت و میزان استفاده از آن بر کسی پوشیده نیست. مسیرهای دریایی بین‌المللی محدود به گذشتن از

موقعیت‌های خاص مرتبط با گذرگاه‌ها، دماغه‌ها و تنگه‌هاست. این درحالی است که تنگه‌های مورد استفاده در تجارت دریایی یا مسیر جایگزین ندارند، و یا در فاصله‌ای قرار دارند، که انحراف مسیر از آن صرفه اقتصادی ندارد. بیشتر این مسیرها بین نواحی مهم صنعتی از قبیل اروپای غربی قرار گرفته‌اند. از این مسیرها مواد نفتی کشورهای در حال توسعه به کشورهای توسعه یافته منتقل می‌شود. این گلوگاه‌ها برای اقتصاد جهانی بخصوص برای بازیگران اصلی آن بسیار حیاتی هستند. از طرفی مهم‌ترین گذرگاه‌های استراتژیک، گذرگاه‌هایی باریک و کم عمق‌اند و بسیاری از آن‌ها در کشورهای پر مناقشه و بی‌ثبات قرار دارند (رودریگو، ۱۳۸۵: ۱۳۵).

تنگه‌های مهم که مسیرهای اصلی عبور کشتی‌ها در بین اقیانوس‌ها و دریاها هستند و بخش قابل توجهی از تجارت جهانی، از جمله نفت را پوشش می‌دهند، هم برای کشورهای ساحلی واقع در آن‌ها و هم برای استفاده‌کنندگان اصلی کانون توجه استراتژیک هستند. این مسئله، این تنگه‌ها را به نقاط حساس تجارت جهانی تبدیل کرده‌است. امروزه تنگه‌هایی که قسمتی از مسیر تجارت جهانی به‌ویژه تجارت انرژی را تشکیل می‌دهند، تنگه‌های استراتژیک محسوب می‌گردند (خانپها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۴۱). این موقعیت‌های گذرگاهی همواره از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند، زیرا واسطه‌ی برقراری ارتباط بین‌المللی بوده و این اختیار را دارند که یا موجب انسداد یا گشایش جریان مبادله و جابه‌جایی انرژی گردند. تنگه‌های موجود در اقیانوس هند نقش بسیار برتری در تجارت دریایی ایفا می‌کنند. امروزه منطقه اقیانوس هند، با قرار گرفتن در بین اقتصادهایی با جهش بالا در جنوب، جنوب‌شرق و شرق دور و منطقه غنی از نفت خلیج فارس، موقعیت استراتژیکی را برای سهولت بخشیدن به مقدار زیاد تجارت در این عرصه ارائه می‌دهد. منطقه اقیانوس هند دارای چهار آبراهه مهم و بحرانی برای تجارت بین‌المللی دریایی شامل: تنگه‌ی هرمز (مرز ایران و عمان)، تنگه‌ی مالاکا (مرز اندونزی و مالزی)، تنگه‌ی باب‌المنندب (مرز جیبوتی و یمن) و کانال سوئز در مصر است. که به عنوان مسیرهای مهم در تجارت دریایی نفت هستند. این مسیرها بدون اغراق نه تنها به عنوان منبع حیاتی از نظر استراتژیکی و اقتصادی برای بسیاری از ملل قرار گرفته و در طول آن‌ها عمل می‌کنند، بلکه نقش حساسی را به عنوان شاهراه تجارت جهانی و تامین انرژی بازی می‌کنند (پیشگامی فرد و خانپها، ۱۳۸۸: ۴-۱۶۳). با توجه به اینکه مسیرهای مهم دریایی اقیانوس هند که برای مقاصد دوردست از مبدا

آسیا، آفریقا و اروپا در حرکتند و حجم زیادی از محموله‌های تجاری که سهم عمده‌ای از آن منابع استراتژیک انرژی می‌باشد از این اقیانوس می‌گذرد. آبراه‌های آن اهمیت ویژه‌ای در تجارت جهانی یافته‌اند. برخی از عواملی که منطقه اقیانوس هند را متمایز از دیگر مناطق جهان می‌سازد، شامل موارد زیر است:

- ۱- درصد منابع نفت جهان در حاشیه‌ی شمال غرب اقیانوس هند، یعنی خلیج فارس قرار دارند.
- ۲- حوزه اقیانوس هند مهم‌ترین مسیر تجارت نفت جهان است.
- ۳- اقیانوس هند مسیرجریان‌ات اقتصادی جهانی است که در بین سه کانون اقتصاد جهانی، جنوب‌شرق آسیا، اتحادیه اروپا و آمریکای شمالی قرار دارد.
- ۴- تنگه‌های اقیانوس هند پرترددترین مناطق دریایی جهان‌اند (پیشگامی فرد و خانپها، ۱۳۸۸: ۱۸۳).

بنابراین مسیرهای دریایی استراتژیک عملکردهای عمده‌ای ایفا می‌کنند، که در ذیل دو نقش تسریع فعالیت‌های تجارت دریایی و نقشی که نسبت به امنیت انرژی در جهان ایفا می‌کنند بررسی خواهد شد.

۳-۱- تسریع فعالیت‌های تجاری دریایی

تنگه‌ها به عنوان عاملی مهم در حمل‌ونقل بین‌المللی نفت، دارای نقش تاثیرگذاری خواهند بود. چرا که رشد اقتصادی کشورها و به تبع آن افزایش تقاضای نفت توسط این کشورها، موجب افزایش حجم تجارت نفت شده و از این جهت دارای نقش غیر قابل انکاری در توسعه و تسریع فعالیت‌های دریایی می‌باشند. روزانه بیش از ۱۰۰ میلیون تن نفت به وسیله نفت کش‌ها از مسیرهای دریایی جابه‌جا می‌شود که در حدود نیمی از آن در خاورمیانه و به مقصد ژاپن، چین، ایالات متحده و اروپا حمل می‌شود. بنابراین از این منظر نقش تنگه‌ها با تجارت بین‌المللی پیوند خورده‌است. ژئواستراتژی جریان دریایی نفت در بردارنده‌ی ۶ دریچه اصلی است که روزانه بیش از ۳۵ میلیون بشکه نفت از آن‌ها عبور می‌کند، دو مورد از آن‌ها، تنگه هرمز و تنگه مالاکا دارای بیش‌ترین اهمیت هستند چرا که بیش از ۶۰٪ از نفت را ترانزیت می‌کنند (رودریگو^۱، ۱۳۸۵: ۴۱).

جدول ۱- میزان سهم قاره‌ها از تجارت دریایی تنگه‌های استراتژیک جهان

سهم قاره‌ها	تنگه هرمز	تنگه مالاکا	کانال سوئز	باب المندب	بسفر و داردانل	کانال پاناما
آسیا	۵۹٪	۹۶٪	۰	۰	۰	۰
استرالیا و اقیانوسیه	۰/۰۲	۰/۰۴	۰	۰	۰	۰
اروپا	۰/۲۰	۰	۰/۵	۰/۵	۱	۰
آمریکای شمالی	۰/۱۹	۰	۰/۵	۰/۵	۰	۱
آمریکای جنوبی	۰	۰	۰	۰	۰	۰
آفریقا	۰	۰	۰	۰	۰	۰

منبع: ۲۰۰۶ توسط EIA.

۱-۴- نقش تنگه‌ها در امنیت عرضه‌ی انرژی

تقریباً ۸۰ درصد از تجارت کالاها از طریق دریاها و با عبور از تنگه‌ها و کانال‌ها صورت می‌گیرد. بر این اساس باید گفت بیش از نیمی از تجارت نفت و فراورده‌های نفتی نیز از طریق دریاها و آزاد و به وسیله نفتکش‌ها صورت می‌گیرد. بنابراین مسیرهای استراتژیک دریایی نقش مهمی در امنیت عرضه انرژی دارند. چرا که هر گونه اختلال در این تنگه‌ها و به دنبال آن مشکلاتی که برای عبور و مرور نفت کش‌ها به وجود آید، بر انتقال نفت تاثیر گذاشته و امنیت عرضه انرژی با مشکل جدی مواجه خواهد شد. تنگه‌های بین‌المللی که با عنوان تنگه‌های ترانزیتی مورد توجه بسیار هستند از لحاظ حجم نفت انتقال داده شده نقش بسیار استراتژیک در بین مسیرهای آبی دارند. بازار بین‌المللی انرژی به حمل و نقل مطمئن و امن وابسته است. انسداد هر یک از مسیرهای انتقال انرژی منجر به بالا رفتن هزینه‌های کل انرژی خواهد شد. علاوه بر این مسیرهای آبی همواره در معرض خطر دزدان دریایی، حمله‌های تروریستی و مشکلات سیاسی از قبیل: جنگ و درگیری قرار دارند. همچنین تصادف‌های دریایی که سبب بروز نشت نفت به دریاها می‌شود، از جمله خطراتی است که امنیت انرژی این نوع از حمل و نقل را تهدید می‌کند (رودریگو، ۱۳۸۵: ۳۹). در ذیل با معرفی تک‌تک این تنگه‌ها اهمیت، تهدیدات، آسیب‌پذیری‌های آن‌ها در ادوار گذشته و حال بررسی خواهد شد.

۲- بررسی تنگه‌های استراتژیک جهان

امروزه تنگه‌هایی مهم محسوب می‌شوند که، در مسیر تجارت جهانی قرار داشته باشند. و در صورت مسدود شدن آن‌ها به هر دلیل هزینه‌های مضاعفی به کشورهای تولید کننده کالا تحمیل می‌شود. از این لحاظ تعدادی از تنگه‌های بین‌المللی جزء کلیدی‌ترین نقاط جغرافیای جهانی محسوب می‌شوند که برای کشورهای ساحلی که در مجاورت آن‌ها قرار گرفته‌اند موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی برجسته‌ای را فراهم کرده‌اند (خانیها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۵۱).

۲-۱- تنگه مالاکا

یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی شناخته می‌شود. کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین تامين‌کنندگان انرژی منطقه خلیج فارس و بازارهای آسیایی است. این تنگه اصلی‌ترین مسیر آبی در آسیا به شمار می‌آید (فتوحی، ۱۳۹۰: ۶). برای قرن‌ها تنگه مالاکا یکی از راه‌های تجارت دریایی اعراب بود که خاورمیانه، جنوب شرق آسیا و چین را به هم متصل می‌کرد و در ادامه به دریای جنوب چین ختم می‌شود. در قرن شانزدهم این تنگه عنوان "مرکز کلیدی تجارت" را به دست آورد (رودریگو، ۱۳۸۵: ۴۷). تنگه مالاکا به جهت صرفه‌جویی‌های اقتصادی و نزدیک کردن سه حوزه جغرافیایی اصلی اقتصاد جهان، یعنی آمریکای شمالی، اتحادیه اروپا و جنوب شرق آسیا از جایگاه ویژه‌ای برای ایالات متحده برخوردار است و به دلیل داشتن قابلیت‌های ویژه، بیش‌ترین نقش ژئواکونومیکی را در جهان دارد و علاوه بر آن، ارزش‌های امنیتی در این مسیر کشتی‌رانی، تنگه مالاکا را نه فقط برای کشورهای آسیایی بلکه برای ایالات متحده و اتحادیه اروپا به شدت افزایش داده است. از این رو منطقه‌ای مهم برای ایالات متحده قلمداد شده است (خانیها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۴۷-۲۵۱). سالانه ۲۵٪ از حمل‌ونقل دریایی جهان از این منطقه عبور می‌کند. سالانه در حدود ۶۰ هزار کشتی از این تنگه کوچک اما مهم عبور می‌کنند، که نشانه‌ی با اهمیت بودن این تنگه در تجارت دریایی جهان است (فتوحی، ۱۳۹۰: ۱۲). از آسیب‌پذیری‌های موجود در این تنگه، موضوع دزدی دریایی همواره به عنوان موضوعی مرتبط با امنیت آن مطرح بوده است (رودریگو، ۱۳۸۵: ۴۷). در حال حاضر تعدادی از حملات دزدان دریایی در این منطقه هنوز هم به قوت خود باقی‌است، و نفت کش‌های عبوری از این

تنگه مورد حملات تروریستی قرار می‌گیرند. پیامد این کار باعث افزایش ترافیک دریایی در این تنگه می‌شود که در نتیجه آن تقاضا برای نفت آسیا رشد فزاینده‌ای پیدا خواهد کرد. چین نسبت به بروز این معضلات در تنگه مالاکا به شدت آسیب‌پذیر است چرا که عمده‌ی نفت مصرفی این کشور بعد از تنگه هرمز از این مسیر دریایی وارد می‌شود. این کشور در حال ساخت و راه‌اندازی پایگاه خطوط دریایی از خاورمیانه به منظور قدرت بیش‌تر در جهت حفاظت از محموله‌های نفتی خود است. ایجاد پایگاه دریایی در برمه، و امکانات الکترونیکی جمع‌آوری اطلاعات در خلیج بنگال در نزدیکی تنگه مالاکا از جمله این اقدامات است. ژاپن نیز کشوری است که از نظر تجاری به این تنگه وابسته است. ژاپن بعد از خلیج فارس که مقدار زیادی از نفت خود را از این منطقه و تنگه هرمز عبور می‌دهد، نیازمند نفت اندونزی نیز هست. بر این اساس این کشور نیازمند عبور از تنگه‌ی مالاکا می‌باشد (کومیس^۱، ۱۳۹۰: ۱۹). این تنگه از نظر اقتصادی برای کشورهای منطقه و دیگر کشورهای جهان دارای اهمیت بسیاری است (طلایی، ۱۳۸۲: ۵۷-۹).

جدول ۲- اهمیت و آسیب‌پذیری تنگه مالاکا

مشکلات قبلی	مقصد اولیه	سرمنشا نفت	نام تنگه
تهدیدات دریایی از جمله حمله سال ۲۰۰۳، دزدی دریایی و تصادفات دریایی	تمام مصرف‌کنندگان آسیایی از جمله ژاپن و چین	کشورهای حوزه خلیج فارس و آفریقای غربی	تنگه مالاکا

منبع: (خانیها و فورچی، ۱۳۸۱)

۲-۲- کانال سوئز

مهم‌ترین مسیر عبوری کشتی‌ها از اقیانوس هند به دریای مدیترانه است (لابروس^۲، ۱۳۵۲: ۱۱۹). و به علت واقع شدن در قلب خاورمیانه و قرار گرفتن بر سر راه ارتباطی سه قاره‌ی آفریقا، آسیا و اروپا دارای اهمیت اقتصادی و استراتژیکی فراوانی بوده‌است، و امروزه از لحاظ مسائل اقتصادی و سیاسی بسیار مورد توجه است (بهفروز، ۱۳۵۷: ۱۳۴).

1- Komiss

2- Lobros

اهمیت کانال سوئز برای کشورهای غربی با توجه به دو مسئله دریافت مواد سوختی از خاورمیانه و خلیج فارس از طریق این کانال و صدور مواد صنعتی و کالا به خاورمیانه و شرق آسیا از همین مسیر قابل تامل می‌باشد. راه ارتباطی آمریکا و اروپا به این بخش از جهان از طریق دور زدن آفریقا و دماغه امید نیک در آفریقای جنوبی امکان‌پذیر است و طی مسافت آن از لحاظ اقتصادی به صرفه نیست. زیرا هزینه کالاها را بالا برده و از لحاظ زمانی نیز مدت زمان طولانی‌تری کالاها در راه باقی خواهد ماند. لذا وجود کانال سوئز این مسیر را محدودتر خواهد نمود. در کنار ارزش اقتصادی، ارزش نظامی کانال سوئز نیز مطرح است. آمریکا دو ناوگان ششم و هفتم دریایی خود را در دریای مدیترانه و اقیانوس هند متمرکز کرده و راه ارتباطی آن‌ها نیز تنها با رفت و آمد مداوم از کانال سوئز امکان‌پذیر است (میرزایی، ۱۳۹۰: ۴۲).

مصر از طریق کانال سوئز و خط لوله "سومد"، که دو مسیر اصلی صادرات نفت و "ال ان جی" از خلیج فارس به شمار می‌آیند. نقش موثری در بازار بین‌المللی انرژی ایفا می‌نماید. خط لوله‌های احداث شده در مسیر این کانال به شرح زیر می‌باشد: خط لوله سومد، با طول برابر ۲۰۰ مایل که به خط لوله سوئز-مدیترانه نیز معروف است به عنوان مسیر جایگزین کانال سوئز در نظر گرفته شده است. این خط لوله ۲/۳ میلیون بشکه در روز ظرفیت دارد و از منطقه عین سخنا در شمال دریای سرخ تا سیدی کریر در مدیترانه ادامه می‌یابد (فتوحی، ۱۳۹۰: ۱۳-۹). از جمله منابع خطر در این کانال، مشکلات زیادی است که در گذشته گریبان‌گیر این کانال بوده است، ابتدا بریتانیا در سال ۱۸۷۴ با خریداری سهم کمپانی کانال سوئز تسلط خود را بر این منطقه به بهانه‌ی کنترل منطقه برای کشتی‌رانی نیروهای دریایی و به‌ویژه منافع استعماری‌اش گسترانید. در سال ۱۹۳۶ قانونی را برای نگهداری نیروهای دفاعی دریایی در طول کانال سوئز تصویب کرد، که در طول جنگ جهانی دوم جهت حمایت از مسیرهای آسیایی-اروپایی متحدین، اهمیت استراتژیک پیدا کرد. مورد دیگر حمله‌ی اسرائیل، فرانسه و بریتانیا به مصر در سال ۱۹۵۶ بود. در واقع اسرائیل با کشور مصر در شبه جزیره سینا هم‌مرز می‌شود و دسترسی به کانال به هدف اصلی دولت اسرائیل تبدیل می‌گردد. بنابراین واقع شدن این کانال در شبه جزیره سینا و نزدیکی کشور اسرائیل به آن موقعیت حساس نظامی ایجاد می‌نمود که موضوع سه جنگ بوده است. در این دوران دولت مصر با غرق کردن کشتی‌ها در کانال سوئز در بین سال‌های ۱۹۵۷-۱۹۵۶ عملاً کانال را بست. همچنین بروز جنگ شش روزه بین اسرائیل و مصر و تهاجم به شبه جزیره سینا به وسیله اسرائیل باعث بستن کانال سوئز بین سال‌های ۱۹۵۷-۱۹۶۷

شد. این حوادث حمل و نقل دریایی بین‌المللی را به شدت بی‌ثبات کرد (رودریگو، ۱۳۸۵: ۴۳). تا آخرین جنگ مصر و اسرائیل در سال ۱۹۷۳، دولت ایران برای بهره‌برداری جدید از این کانال کمک‌های مالی بسیاری برای بازگشایی آن ترتیب داد. زیرا بازگشایی کانال سوئز برای رژیم گذشته‌ی ایران دارای اهمیت اقتصادی فراوانی بود. بدین لحاظ با استفاده از این راه آبی و دسترسی به مدیترانه فاصله ایران با اروپا را محدودتر می‌کرد (بهفروز، ۱۳۵۷: ۱۵۹).

جدول ۳- اهمیت و آسیب‌پذیری کانال سوئز.

مشکلات قبلی	مقصد اولیه	سرمنشا نفت	نام تنگه‌ها
کانال سوئز برای هشت سال بعد از جنگ شش روزه در سال ۱۹۶۷ بسته شد و رفت و آمد نفت‌کش‌ها متوقف گردید.	اروپا و ایالات متحده	کشورهای حوزه خلیج فارس به‌خصوص عربستان سعودی، آسیا	کانال سوئز و خط لوله سومد

منبع: (خانیه‌ها و فورچی، ۱۳۸۱)

۳-۲- تنگه باب‌المندب

مسیری است بین شاخه آفریقا و خاورمیانه، که دریای مدیترانه را به اقیانوس هند متصل می‌کند. این مسیر بین یمن، جیبوتی و اریتره قرار دارد. اکثر صادراتی که از خلیج فارس و از کانال سوئز و خط لوله سومد می‌گذرد از این تنگه نیز عبور می‌نماید. زیرا این تنگه کنترل‌کننده‌ی کانال سوئز است که پیوند استراتژیک بین اقیانوس هند و دریای سرخ را برقرار می‌کند (رودریگو، ۱۳۸۵: ۴۴). روزانه ۳/۳ میلیون نفت از این تنگه عبور می‌کند. از منابع خطر در این تنگه حملات تروریستی در خلیج عدن بوده‌است که سازمان‌های تروریستی حملات برنامه‌ریزی شده‌ای را علیه تانکرهای نفتی در این تنگه اجرا کرده‌اند. در سال ۲۰۰۲ گروه شبه نظامی القاعده یک نفت‌کش فرانسوی در یمن را مورد حمله قرار داد. مواردی مانند ربودن تانکر نفت و تهدید به دزدی دریایی در آن به چشم می‌خورد. به همین خاطر به کشتی‌های عبوری از این تنگه هشدار

داده می‌شود که حداقل ۵۰ مایل دریایی از ساحل فاصله داشته باشند (کومیس^۱، ۱۳۹۰: ۲۰). از نظر موقعیت ژئواکونومیکی بعد از تنگه هرمز نفت کشورهای عراق، کویت، بحرین و قسمتی از ایران از تنگه باب‌المندب می‌گذرد، براین اساس در امنیت ملی ایران بسیار حائز اهمیت می‌باشد. ایران نیروهای دریایی خود را موسوم به "ناوگروه بیست‌وپنجم ایران" به تنگه‌ی باب‌المندب برای تامین امنیت منطقه و امنیت کشتی‌های عبوری مستقر کرده‌است. بسته شدن تنگه باب‌المندب، حمل‌ونقل کالاهای غیرنفتی که از طریق کانال سوئز منتقل می‌شود را دچار اختلال می‌نماید.

جدول ۴- اهمیت و آسیب‌پذیری تنگه باب‌المندب.

نام تنگه	سرمنشا نفت	مقصد اولیه	مشکلات قبلی
تنگه باب‌المندب	خلیج فارس	اروپا و ایالات متحده	حمله به ناو یو اس اس کول. در سال ۲۰۰۰، حمله به تانکر نفت فرانسوی در سال ۲۰۰۲، حملات از ساحل یمن

منبع: (خانیها و قورچی، ۱۳۸۱)

۲-۴- تنگه‌های بسفر و داردانل

این دو تنگه قاره آسیا را به اروپا متصل می‌نمایند. سالانه ۵۰۰۰۰ کشتی شامل ۵۵۰۰ نفت‌کش از تنگه بسفر عبور می‌نمایند و یکی از پرتددترین تنگه‌های جهانی می‌باشد. امروزه کشتی‌های بازرگانی، نظامی و نفت‌کش‌هایی که از دریای سیاه می‌آیند تنها از طریق دو تنگه بسفر و داردانل می‌توانند بار خود را به دریاهای آزاد برسانند (فتوحی، ۱۳۹۰: ۱۶-۱۷). در گذشته دسترسی به تنگه بسفر موضوع دو جنگ بوده‌است، جنگ کریمه (۱۸۵۴) و نبرد داردانل (۱۹۱۵). با وجود معبر داردانل تنگه بسفر تنها نقطه پیوند بین دریای سیاه و دریای مدیترانه را شکل می‌دهد. این تنگه نمایان‌گر معبری با اهمیت استراتژیک در حال رشد است. ذخایر گسترده دریای خزر برای رسیدن به بازارهای خارجی باید از دریای سیاه و به‌وسیله‌ی تنگه بسفر به دریای مدیترانه ترانزیت شود (رودریگو^۲، ۱۳۸۵: ۴۴).

۲- Komiss

۱- Rodrigue

جدول ۵- اهمیت و آسیب‌پذیری تنگه‌های بسفر و داردانل.

مشکلات قبلی	مقصد اولیه	سرمنشا نفت	نام تنگه
تصادف کشتی‌ها در گذشته به علت پریپیچ و خم بودن تنگه از نظر جغرافیایی، تهدیدات صورت گرفته تروریستی بعد از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱	اروپای غربی و جنوبی	منطقه دریای خزر	تنگه‌های بسفر و داردانل

منبع: (خانیها و قورچی، ۱۳۸۱)

۲-۵- تنگه‌ی هرمز

تنگه هرمز یکی از راهبردی‌ترین خطوط بین‌المللی کشتی‌رانی در جهان به‌شمار می‌آید، که تامین کننده‌ی ۲۰ درصد نفت مصرفی دنیا است. در حال حاضر بیش از ۷۵٪ از نفت استخراجی حوزه خلیج فارس از این آبراه صادر می‌شود (فتوحی، ۱۳۹۰: ۵). تنگه هرمز دریای خلیج فارس را به اقیانوس هند و خطوط کشتی‌رانی بین‌المللی در دریای آزاد پیوند می‌دهد و شاهرگ اقتصادی غرب و کشورهای واقع در در خاور دور به‌شمار می‌آید (افشار سیستانی، ۱۳۷۱: ۳). این تنگه برای کشورهای ساحلی و هم‌چنین کشورهای صنعتی اهمیت فزاینده‌ای دارد، چرا که چرخ اقتصادی کشورهاشان به صادرات نفت از تنگه هرمز و هم‌چنین امنیت انرژی آن وابسته است. این تنگه شریان حیاتی اقتصادی دنیاست که در سیاست‌های نظامی و دفاعی ایران تهدید به بستن آن در مقابل فشارهای قدرت‌های مداخله‌گر برون منطقه‌ای، به عنوان ابزار و اهرم فشار متقابلی است. روزانه در حدود ۵۵ کشتی شامل نفت‌کش‌ها و کشتی‌های تجاری از تنگه هرمز عبور می‌کند. این تنگه مناسب‌ترین مسیر انتقال نفت و گاز منطقه خلیج فارس به سراسر جهان می‌باشد. به دلیل نگرانی کشورهای صادر کننده نفت خلیج فارس از امکان انسداد تنگه هرمز در اثر منازعات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، طرح‌های جایگزین انتقال انرژی از طریق خطوط لوله را به دریای مدیترانه، دریای سرخ و دریای عمان از سوی برخی کشورهای عربی منطقه مورد استفاده قرار گرفته‌است (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۲).

جدول ۷- اهمیت و آسیب‌پذیری تنگه هرمز

نام تنگه	سر منشا نفت	مقصد اولیه	مشکلات قبلی
تنگه هرمز	کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله عربستان سعودی، ایران و امارات متحد عربی	اروپای غربی و کشورهای آسیایی، ژاپن و ایالات متحده	مین‌های دریایی در طی جنگ ایران و عراق در دهه ۸۰، تهدیدات تروریستی بعد از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱

منبع: (خانیها و قورچی، ۱۳۸۱)

بر این اساس از آن‌جایی که بخش عمده‌ی ترانزیت دریایی نفت از دو تنگه هرمز و مالاکا می‌گذرد، این دو تنگه اهمیت بسیار بالایی نسبت به تنگه‌های دیگر دارند. تنگه هرمز به دلیل دسترسی داشتن به میدان‌های نفتی خلیج فارس مهم‌ترین گذرگاه استراتژیک در جهان است (خانیها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۴۲). مقدار نفتی که روزانه از طریق تنگه‌های مالاکا، باب‌المندب و کانال سوئز حمل می‌شود. به ترتیب عبارتند از: ۵، ۹/۱۳، ۳/۳ بشکه در روز. این مساله اهمیت استراتژیک تنگه هرمز را در مقایسه با تنگه‌های مذکور نشان می‌دهد (جعفری ولدانی، ۱۳۸۹: ۴۰). تنگه هرمز از اهمیت خاص امنیتی در سطح بین‌المللی برخوردار است. این تنگه مهم‌ترین گلوگاه حمل‌ونقل جهان است و کشورهای منطقه و جهان از حیث صادرات و واردات به آن وابسته‌اند. مهم‌ترین دلیل برتری آن نسبت به دیگر تنگه‌ها قرار داشتن در منطقه‌ی استراتژیکی خلیج فارس می‌باشد که به عنوان منطقه‌ای که بیش‌ترین ذخایر اثبات شده‌ی انرژی را در خود جای داده‌است بر اهمیت این تنگه می‌افزاید. نقش تنگه هرمز در این منطقه‌ی استراتژیک به عنوان یک حلقه اتصال خلیج فارس و انتقال دهنده‌ی انرژی این منطقه با جهان است. از این رو جایگاه بسیار با اهمیتی را در منطقه برای کشورهای واقع در آن و کشورهای جهانی دارد و نقش مهمی در بازار بین‌المللی انرژی ایفا می‌کند. تنگه‌ی هرمز به دلیل ویژگی‌های ژئوپلیتیکی که ذکر گردید نسبت به تنگه‌های دیگر ظرفیت بیش‌تری از نفت‌کش‌های نفتی را دربرمی‌گیرد و از این حیث مسیر، مناسب‌ترین از لحاظ صرفه اقتصادی برای کشورهای جهانی محسوب می‌گردد. در یک نگاه کلی از نظر ترانزیت نفت، تنگه هرمز محل خروجی ایالات متحده و انگلیس برای ورود به اقیانوس آرام است، و تنگه مالاکا مرتبط کننده اقیانوس هند و اقیانوس آرام می‌باشد، که هر دو از استراتژیک‌ترین گذرگاه‌های آبی در جهان می‌باشند (خانیها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۴۲).

جدول ۸- وجود محدودیت‌ها و آسیب‌پذیری‌ها در تنگه‌ها بین‌المللی جهان.

نقاط استراتژیک:	محدودیت‌ها:	تهدیدات:
تنگه هرمز	معبری بسیار باریک (ظرفیت محدود)	تروریسم و مناقشات منطقه‌ای
تنگه مالاکا	۳۰۰۰۰۰۰ تن (ظرفیت قابل توجه)	تروریسم و دزدی دریایی و خطر تصادف کشتی‌ها
تنگه باب‌المندب	با ظرفیت عبور روزانه ۳/۳ میلیون بشکه	تروریسم در خلیج عدن
کانال سوئز	کشتی‌های ۲۰۰ هزار تنی و عبور کاروانی (ظرفیت بسیار محدود)	تروریسم
کانال پاناما	۵۶۰۰۰ تن (ظرفیت محدود)	بدون اهمیت
تنگه بسفر	کشتی‌های ۲۰۰ هزار تنی	محدودیت‌های ترکیه و تصادفات دریایی

منبع: (ژان پاول رودریگو، ۱۳۸۵).

۳- موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی خلیج فارس

منطقه خلیج فارس به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی، به عنوان استراتژیک‌ترین نقطه در قلب خاورمیانه بسیار مورد توجه قدرت‌ها بوده‌است. همواره تقاضا برای دریافت انرژی‌های خلیج فارس در بین کشورهای اروپایی و آسیایی (چین، ژاپن، هند) بسیار سیر افزایش‌دهنده‌ای داشته‌است (واعظی، ۱۳۸۵: ۵). وجود این منابع اهمیت روزافزونی به تنگه هرمز به عنوان شاه‌راه حیاتی دنیا و به عنوان تنها خروجی خلیج فارس به دنیای خارج از خود در مطالعات امنیت جهانی داده‌است. خلیج فارس یکی از مناطق بسیار حساس جهان در ابتدای هزاره جدید محسوب می‌گردد. چرا که تامین کننده استمرار نقش یک قدرت جهانی است. کسب منافع اقتصادی، قدرت نظامی و کنترل بر رقبا و افزایش مقبولیت جهانی، پیامد کنترل بر خلیج فارس است. خلیج فارس از دو بعد عمده مورد توجه قدرت‌های جهانی می‌باشد. بعد اول که همان نقش محوری انرژی در اقتصاد جهانی است و دوم موقعیت ارتباطی ممتازی که جغرافیای خلیج فارس را به کانون و نقطه ثقل کریدورهای ارتباطی جهان مبدل کرده‌است (شیرازی، ۱۳۸۶: ۱۹۰). خلیج فارس به واسطه موقعیت ممتاز جغرافیایی خود به عنوان چهارراه شرق و غرب، گذرگاه و محل برخورد بسیاری از اقوام و ملل دنیای قدیم بوده‌است. و به علت همسایگی با کشورهای نسبتاً مهم و داشتن منابع ثروت چه در روزگار کهن و چه در روزگار کنونی، همواره

- مورد توجه بوده است. اهمیت تنگه هرمز نیز متأثر از اهمیت خلیج فارس است. در واقع می توان گفت، ارزش ارتباطی و اقتصادی تنگه هرمز با مسائل خلیج فارس پیوند خورده است، یعنی عوامل ارزش آفرین تنگه هرمز در زمینه های ارتباطی و اقتصادی در خلیج فارس قرار دارند، و تنگه هرمز سطح اتصال اقتصاد واحد ژئوپلیتیکی خلیج فارس با اقتصاد جهان است که عبارت است از: صادرات و واردات نفت و کالاهای غیرنفتی کشورهای منطقه (حافظ نیا، ۱۳۸۸: ۸۷-۴۸۶). برخی از ویژگی های ژئوپلیتیک خلیج فارس که آنرا در کانون توجه قرار داده عبارتند از:
۱. وجود منابع عظیم نفت و گاز
 ۲. امکان برقرای و دسترسی به آب های آزاد برای کشورهای منطقه (محرابی، ۱۳۸۹: ۱۶).

۴- مسائل ارزش آفرین تنگه هرمز

تنگه هرمز خلیج فارس را به دریای عمان متصل می سازد و بدین طریق امکان ورود به آب های آزاد از خلیج فارس فراهم می شود. قسمت شمالی تنگه هرمز در اختیار ایران و قسمت جنوبی آن در اختیار کشور عمان قرار دارد. هم چنین بیشترین منطقه ساحلی آن در ایران قرار گرفته است، و آب های سرزمینی هر دو کشور را شامل می شود (خسروی و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۸۴).

تنگه هرمز به عنوان یک آب راه بین المللی از ارزش استراتژیک خاصی برخوردار است، این تنگه در جنوب غربی آسیا و در امتداد پیشرفتگی آب های اقیانوس هند در مدخل خلیج فارس قرار دارد، که خلیج فارس و دریای عمان را به هم می پیوندد و کم فاصله ترین منطقه دریایی بین شبه جزیره عربستان و فلات ایران است (نوری، ۱۳۹۰: ۸۷). تنگه هرمز در نظریات ژئوپلیتیکی از جمله نظریات اسپایکمن و مکیندر درباره ی مناطق هارتلند و ریملند که منظور کشورهای ساحلی شبه جزیره واقع در غرب و جنوب اروپا و جنوب آسیا است جایگاه برجسته ای دارد. در نظریات کلاسیک ژئوپلیتیکی، خلیج فارس در موقعیت ریملند جهانی واقع شده است، که بر این اساس تنگه هرمز مرکز ریملند است و بخش های شمالی، جنوبی، غربی و شرقی را به هم پیوند می دهد. بر طبق نظریه ریملند، کنترل تنگه هرمز به مفهوم کنترل چهار بخش یاد شده خواهد بود. بنابراین همیشه و در طول تاریخ اهمیت فزاینده ای در بین قدرت های بزرگ داشته است. اهمیت تنگه هرمز در طول تاریخ با الهام از نظریه معروف مکیندر بیش تر برجسته خواهد شد، که بر این اعتقاد بود که هر قدرتی که به تنگه هرمز دست یابد به خلیج

فارس دست خواهد یافت، و هر قدرتی که به خلیج فارس دست یابد به منابع عظیم انرژی دست خواهد یافت، در نتیجه هر قدرتی که منابع عظیم انرژی را در اختیار داشته باشد، بر اقتصاد جهان مسلط خواهد شد (معصومی نژاد، ۱۳۹۰: ۱۴۸). تنگه هرمز به عنوان مهم‌ترین گذرگاه انتقال انرژی جهان محسوب می‌شود که در طول دو قرن اخیر از اهمیت به‌سزایی برخوردار شده است. اعمال امنیت و کنترل از نظر قوانین بین‌المللی بر عهده هر دو کشور همسایه که شمال آن ایران و جنوب آن کشور عمان است قرار دارد. که به ژئوپلیتیک این دو کشور اهمیت ویژه‌ای بخشیده است. لذا در طول تاریخ کشور ایران از قدرت و سیطره بیش‌تری بر تنگه هرمز برخوردار بوده است، و همواره نقش فعال‌تری را در گستره‌ی جغرافیایی تنگه هرمز ایفا نموده است (مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۸۱).

۴-۱- جنبه‌های استراتژیکی

طی زمان‌های مختلف تاریخی، بخشی از قلمرو خاکی یا دریایی در یک کشور دارای جایگاه استراتژیکی می‌شود، زمانی جزیره ایسلند برای دولت انگلستان دارای جایگاه استراتژیکی بود، و امروزه اهمیت راهبردی تنگه‌های بین‌المللی به دلیل کارکردهای ارتباطی و جایگاه ژئوپلیتیکی مهمی که دارند مورد توجه کشورها و قدرت‌های برتر قرار گرفته‌اند (میرحیدر، ۱۳۸۲: ۱۲۵). تنگه هرمز به عنوان یکی از مهم‌ترین تنگه‌های استراتژیکی جهان بیش‌ترین خط ساحلی را در راستای کرانه‌های جنوبی ایران دارد. این تنگه از لحاظ سیاسی، اقتصادی، و امنیتی مزایا و اهمیت زیادی برای کشورمان دارد، و به عنوان یک مزیت استراتژیکی مهم نقش و جایگاه ایران در خلیج فارس و دریای عمان را افزایش می‌دهد. زیرا خلیج فارس بدون برخورداری از امنیت در تنگه هرمز، بخش قابل توجهی از اهمیت خود را از دست می‌دهد. جایگاه استراتژیکی یک منطقه به معنای ویژگی‌های مثبتی است که کشور در دستیابی به اهداف خود می‌تواند از آن‌ها استفاده کند. بنابراین تنگه هرمز در ابعاد مختلف جغرافیایی، اقتصادی و امنیتی دارای مولفه‌های استراتژیکی برجسته‌ای است که کشور را در رسیدن به اهداف راهبردی خود یاری می‌رساند (عالمی، ۱۳۹۰: ۱۴). برخی از مهم‌ترین جنبه‌های استراتژیکی تنگه هرمز شامل عوامل زیر می‌گردد:

۱- در حدود یک پنجم نفت مصرفی جهان را تأمین می‌کند و در نتیجه مناسب‌ترین مسیر انتقال نفت و گاز خلیج فارس، در تنگه هرمز واقع است (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۳-۲).

- ۲- قرار داشتن در مسیر انتقال انرژی مورد نیاز غرب و اتحادیه اروپا
- ۳- تکیه‌گاه دفاعی شبه‌جزیره عربستان و واقع شدن در ابتدای دهلیز فلات ایران
- ۴- تنگه هرمز به عنوان حاشیه ریملند و ایجاد پیوستگی برای نیروی دریایی بحری و مکمل استراتژی بری محسوب می‌گردد.
- ۵- موقعیتی برای ایجاد تسهیلات نیرو و لجستیک.
- ۶- عبور از تنگه هرمز به دلیل اینکه تنگه‌ای بین‌المللی است ترانزیتی محسوب می‌گردد، و دلیل بین‌المللی بودن آن این است که آب‌های منطقه انحصاری- اقتصادی خلیج فارس را به آب‌های آزاد اقیانوس هند متصل می‌نماید (مومنی، ۱۳۹۰: ۲۱).

۲-۴- پرستیژ بین‌المللی

تنگه‌ها به دلیل نقش استراتژیک و تاثیرگذار خود در روابط میان کشورها، برای کشورهای ساحلی حاکم بر تنگه به عنوان ابزار قدرتی در روابط آن‌ها با سایرین عمل می‌کند و این کشورها را در موقعیت برتر قرار می‌دهد. در حال حاضر با وجود پیشرفت‌هایی که در عرصه علم و تکنولوژی صورت گرفته است، تنگه‌ها همچنان ماهیت تاثیرگذار و نقش‌آفرین خود را در روابط کشورها حفظ کرده‌اند. این عامل به فعال و کارآمد شدن سیاست خارجی کشورهای مذکور خواهد انجامید و مطمئناً خواهند توانست امتیازات لازم در مذاکرات با سایر کشورها را کسب کنند (میرزایی، ۱۳۹۰: ۲۶). تنگه هرمز برای دو کشور ساحلی خود، زمینه‌های پرستیژ کشور را در منطقه و جهان ایجاد خواهد کرد. و این کشورها از موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی تنگه در نظام بین‌المللی و ترتیبات بین‌المللی سود خواهند برد. ولی چنانچه این کشورها فاقد قدرت لازم باشند. طبیعی است که نه تنها قابلیت قدرت‌آفرینی تنگه را نمی‌توانند متبلور کنند، بلکه مورد توجه خاص قدرت‌های جهانی قرار گرفته و در کشمکش رقابت‌ها به زیر سلطه یکی از آن‌ها در می‌آیند، و یا به پیمان‌های نظامی و سیاسی منطقه‌ای و یا جهانی کشیده خواهند شد (حافظ نیا، ۱۳۷۸: ۶).

۳-۴- جزایر استراتژیک

یک اصل از عوامل بسیار مهم در مولفه‌های قدرت بخش و بالابردن پرستیژ بین‌المللی ایران در تنگه هرمز، کرانه‌ها و جزایر واقع در آن است. این جزیره‌ها در ژرف‌ترین بخش‌های خلیج

فارس قرار گرفته‌اند. بخش بزرگی از نفت خام مورد نیاز جهان از میان این جزایر می‌گذرد و محل عبور نفت‌کش‌ها به داخل و خارج از تنگه هرمز است (جعفری ولدانی، ۱۳۷۶: ۵۶). جزایر تنگه هرمز در طول تاریخ از مولفه‌های ارزش‌آفرین برای جمهوری اسلامی بوده‌اند. ظهور دولت صفویه هم‌زمان بود با حضور استعمارگران در این منطقه و هم‌زمان تلاش برای تسلط بر این جزایر استراتژیک آغاز شد. دولت ایرانی صفویه، افشاریه، زندیه، قاجاریه و در این اواخر رژیم پهلوی اقدامات زیادی برای بازگرداندن این جزایر از زیر سلطه استعمار به انجام رسانیده بودند که با توجه به ضعف حکومت در داخل و خارج بین موفقیت و شکست در نوسان بوده‌است. سرکشی به جزایر واقع در تنگه هرمز در دولت‌های گذشته یا انجام نمی‌گرفت یا به ندرت توسط حکومت مرکزی صورت می‌گرفت. سیاست‌های استعماری قدرت‌های آن زمان روس، انگلیس اجازه‌ی مداخله دولت ایران که نیروی دریایی قوی نیز در اختیار نداشت را در این جزایر برای ایجاد ثبات و امنیت نمی‌داد. در ذیل اهمیت چهار جزیره استراتژیک که خط دفاعی اصلی ایران در تنگه‌ی هرمز محسوب می‌شود بررسی می‌گردد.

جزیره هرمز

قدمت تاریخی فعالیت‌های اقتصادی، تجاری و نظامی این جزیره باعث اهمیت و اشتها آن در سطح جهانی شده‌است. این جزیره همواره مورد توجه و دارای نقش عمده‌ی بازرگانی برای ایران، هندوستان، عربستان و سواحل خلیج فارس بوده‌است. انگلیس به‌عنوان قدرت استعماری حضور خود را بر این جزیره با اهداف سیاسی حفظ امنیت هندوستان و نه صرفاً اهداف تجاری و اقتصادی تداوم بخشید. این جزیره در میان آب‌های خلیج فارس بین راس‌المسندم و بندرعباس واقع است، و با ۴۰ کیلومتر مربع در ۳ مایلی بدنه‌ی ایران قرار دارد (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۱۶۴). این جزیره به لحاظ استراتژیک برای جمهوری اسلامی از اهمیت بالایی برخوردار است.

تنب بزرگ و کوچک

نقش مهمی را در کشتی‌رانی بین‌المللی و صدور انرژی ایران ایفا می‌کنند. چرا که بخش بزرگی از نفت خام مورد نیاز دنیا از میان این سه جزیره استراتژیک می‌گذرد. در واقع بر سر راه عبوری کشتی‌های نفتی از تنگه هرمز قرار گرفته‌اند. (نوری، ۱۳۹۰: ۹۰). این جزایر در جنوب جزیره قشم

قرارگرفته است. این دو جزیره دامنه‌ی حاکمیت ایران را در خلیج فارس گسترش داده‌اند. چرا که این جزایر با فاصله‌ی کم‌تر از ۱۲ مایل از هم واقع‌اند و طبق قانون "آب‌های ساحلی و منطقه نظارت" مجموعاً در حکم جزیره واحدی بوده‌اند. براین اساس در زمره‌ی آب‌های داخلی ایران شمرده می‌شوند (جعفری ولدانی، ۱۳۷۶: ۳۳-۵۸).

ابوموسی

این جزیره کمابیش در میانه‌ی آب‌های خلیج فارس قرارگرفته‌است و فاصله‌ی آن با خط مرزی ایران و نزدیک به بندرلنگه ۶۷ کیلومتر است (جعفری ولدانی، ۱۳۷۶: ۵۸). در دوران قاجار ایران کوشید با ایجاد نیروی دریایی و دگرگونی‌هایی در تقسیمات کشوری و نیز برقراری ارتباط با کشورهای ساحلی آن از جایگاه برتر خود در این جزایر پاسداری کند (نوری، ۱۳۹۰: ۸۸). تنب بزرگ به‌علت شکل دادن به بخشی از خط دفاعی ایران در تنگه هرمز دارای اهمیت ژئواستراتژیک است. جزیره ابوموسی در غربی‌ترین جزیره از جزایر شش‌گانه و جنوبی‌ترین نقطه خط دفاعی ایران است. این سه جزیره به‌دلیل واقع شدن در خط قوسی دفاعی ایران از اهمیت ویژه‌ای برای امنیت ملی ایران برخوردارند. این جزایر با توجه به اشراف نسبی آنها بر تنگه هرمز یا گلوگاه منطقه استراتژیک خلیج فارس، می‌توانند در صورت نیاز با جنگ افزارهای مستقر در خود سد دفاعی گلوگاه تنگه هرمز را بدست بگیرند (نوری، ۱۳۹۰: ۶۰-۶۱). این جزایر به عنوان دژ دفاعی تنگه، از اهمیت استراتژیک ویژه‌ای برخوردارند. جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک با تشکیل یک دژ دفاعی در تنگه هرمز امکان بهره‌برداری نظامی برای تسلط بر تنگه را برای جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌سازند. جزیره‌های کناری مثل لارک که مشرف بر تنگه می‌باشند و امکان رصد هرگونه عبورومرور از تنگه را فراهم می‌سازد و جزیره قشم که پایگاه‌های نظامی موجود در تنگه را در خود جای داده‌است نقش پشتیبانی را ایفا می‌کنند (مجته‌زاده، ۱۳۸۲: ۸۷).

نتیجه‌گیری

با بررسی تنگه‌های بین‌المللی این نکته روشن می‌گردد که وجه اشتراک این تنگه‌ها نقش ارزنده‌ای است که در تامین انرژی در جهان ایفا می‌کنند و از این حیث اهمیت استراتژیک عمده‌ای را در اقتصاد جهان رقم می‌زنند. به‌علت رشد مبادلات جهانی و وابستگی شدید جهان

به انرژی، لزوم تجارت دریایی بیش تر احساس می‌شود. و به موازات توسعه تجارت دریایی، تنگه‌ها، کانال‌ها که در طول مسیرهای پرترافیک دریاهای جهان واقع شده‌اند، به علت عبور زیاد کشتی‌ها از این مسیرها، بخش مهمی از امنیت تجارت جهانی محسوب می‌شوند. تنگه هرمز تنها خروجی خلیج فارس است که بیش تر انتقال مواد و انرژی خلیج فارس از طریق این تنگه صورت می‌گیرد و به عنوان انتقال‌دهنده‌ی مواد نفتی و غیرنفتی خلیج فارس به بیرون از آن جایگاه استراتژیکی برجسته‌ای در سطح منطقه‌ای و برون منطقه‌ای کسب کرده است. امروزه از آن جایی که اهمیت دریاها به واسطه گسترش روزافزون تجارت دریایی فزونی یافته‌است، رقابت در مورد آن‌ها گسترده‌تر شده و تنگه‌ها بیش از پیش در سیاست‌های دولت‌ها محوریت یافته‌اند. تنگه‌های بین‌المللی در جغرافیای سیاسی نوین از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده‌اند. و از این رو داشتن مزایای استراتژیکی تنگه‌ها می‌تواند تامین کننده‌ی امنیت ملی کشورها گردد. توجه و بهره‌گیری از این مولفه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در ارتقای قدرت و امنیت ملی کشور نقش مهمی را برای قدرت‌یابی ایران در عرصه‌ی نظام بین‌الملل ایفا می‌کند. لذا زمانی این منطقه در مسیر امنیت ملی کشور حرکت خواهد کرد که، امنیت در این حوزه حاکم باشد.

منابع و مأخذ

۱. افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۸)، نگاهی به خلیج فارس، تهران.
۲. بهفروز، فاطمه (۱۳۵۷)، کانال سوئز یا آبراه شرق و غرب، کانون پژوهش‌های جغرافیایی.
۳. پیشگاهی‌فرد، زهرا و نسرین خانیها (۱۳۸۸)، «جایگاه حوزه استراتژیک اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیک آن در فرایند جهانی شدن»، فصلنامه علمی و پژوهشی جغرافیا، دوره ۳، شماره ۱۰.
۴. جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۸۹)، «ژئوپلیتیک تنگه هرمز و روابط ایران و عمان»، پژوهشنامه علوم سیاسی، سال پنجم، شماره سوم.
۵. جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۷۶)، نگاهی تاریخی به جزایر ایرانی تنب و ابوموسی، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۶. خانیها، نسرین و مرتضی قورچی (۱۳۸۸)، «جهانی شدن، اقتصاد پسا فورديسم و تنگه‌های بین‌المللی»، فصلنامه بین‌المللی و روابط خارجی، سال اول، شماره ۱.

۷. خسروی زارگز، مسلم، سید محسن علوی پور و یحیی میرشکاران (۱۳۹۰)، «موقعیت ژئوپلیتیک تنگه هرمز و امنیت ملی ایران»، خلیج فارس: نگاه تاریخی و ژئوپلیتیک.
۸. حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۸)، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران: انتشارات سمت.
۹. حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۹۰)، تنگه هرمز، کدام استراتژی: بستن یا نبستن، انجمن ژئوپلیتیک ایران.
۱۰. رودریگو، ژان پاول و حسن ربیعی (۱۳۸۵)، «نفت و مسیرهای انتقال انرژی»، فصلنامه دفاعی امنیتی، شماره ۴۴.
۱۱. شیرازی، حبیب الله ابولحسن و مسعود آخوندمهریزی (۱۳۸۶)، «جایگاه منابع انرژی در امنیت خلیج فارس و امنیت آمریکا با توجه به الگوی امنیت مشارکتی»، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی (علمی پژوهشی)، شماره هفتم.
۱۲. طلایی، فرهاد (۱۳۸۲)، «نظام عبور از تنگه‌ها (بررسی جنبه‌های حقوقی و اقتصادی تنگه‌های مالاکا و سنگاپور)»، فصلنامه پیام دریا، شماره ۱۱۹.
۱۳. عالمی، حمزه (۱۳۹۰)، «نقش تنگه هرمز در حفظ امنیت ملی ایران»، نشریه پیشگامان.
۱۴. فتوحی مظفریان، پریسا (۱۳۹۰)، «تنگه‌های استراتژیک دریایی و انتقال انرژی»، (وزارت نفت).
۱۵. لابروس، هانری (۱۳۵۲)، خلیج فارس و کانال سوئز، تهران: نشر دانشگاه تهران.
۱۶. معصومی نژاد، زینب السادات (۱۳۹۰)، «تاریخچه سیاسی تنگه هرمز»، خلیج فارس: نگاهی تاریخی و ژئوپلیتیک.
۱۷. محرابی، علیرضا (۱۳۸۹)، «خلیج فارس زیربنای اتحاد ژئوپولی اکونومیک جهان اسلام در قرن بیست و یکم»، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافی دانان جهان اسلام.
۱۸. میرحیدر، دره و سهراب عسگری (۱۳۸۲)، «فلات قاره ایران در خلیج فارس: چشم‌انداز ژئوپلیتیک انرژی»، پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۴۴.
۱۹. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۲)، «امنیت منطقه‌ای در خلیج فارس: (روندتلاش‌های گذشته و چشم‌انداز آینده)»، مجله سیاسی اقتصادی، ترجمه، سیمین مجتهدزاده، شماره ۱۴۶-۱۴۵.
۲۰. میرزایی، میثم (۱۳۹۰)، «بررسی نتایج انسداد تنگه هرمز»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تربیت مدرس، صص ۱۸-۴۲.

۲۱. مومنی، شاهد (۱۳۹۰)، تاکتیک‌های جنگ نامنظم در خلیج فارس، کتابخانه الکترونیکی پارس بوک.
۲۲. نوری، وحید (۱۳۹۰)، «اهمیت ژئوپلیتیکی جزیره‌های سه گانه و تنگه هرمز»، مجله سیاسی - اقتصادی، شماره ۲۷۴-۲۷۳.
۲۳. واعظی، محمود (۱۳۸۵)، «تربیات امنیتی خلیج فارس»، فصلنامه راهبرد، شماره ۴۰.

منابع لاتین

- Rodrigue.jean-paul(2004): straits, passages and chokepoints, A maritime geostrategy of petroleum distribution, Hofstrauniversity, cahier de geography du Quebed, volume 48, No135, December 2004.
- William komiss. Lavar Hunt zinger.(2011).”the economic implications of disruptions to marifime oil chokepoints .final march 2011.pp.1-8.
- Www.Persiangulf Studies.co