

تنگه هرمز و نقش استراتژیک آن در گذر تاریخ

میثم میرزائی تبار^۱

چکیده

مختلف، برای دستیابی و بهره‌گیری از ارزشهای مختلف آن بوده و در عصر حاضر نیز نقش و اهمیت استراتژیک این تنگه، در مناسبات جهانی بیش از پیش نمایان و قابل توجه است.

کلید واژگان

خلیج فارس؛ تنگه هرمز؛ تاریخ؛ نقش استراتژیک؛ نقش ژئوپلیتیک؛

مقدمه

برخی مکانهای جغرافیایی از دیرباز، دارای نقش تأثیرگذار و استراتژیک در معادلات جهانی بوده‌اند. این مناطق را همواره قدرتهای منطقه‌یی و فرامنطقه‌یی زیر نظر داشته‌اند تا بدین‌وسیله بتوانند آنها را در کنترل خود قرار داده و در جهت افزایش یا حفظ قدرت خود از آنها بهره ببرند.

موقعیت استراتژیک برای یک مکان، موقعیتی است که حوادث آن بازتابهای منطقه‌یی، قاره‌یی یا جهانی داشته باشد و بتواند، بعنوان یک مرکز ارتباطی یا تمرکز نیروهای نظامی و استحکامات دفاعی، مورد استفاده قرارگیرد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲).

مهمترین شاخصها، برای ارزیابی استراتژیک بودن مکانها عبارتند از:

- برخورداری از موقعیت ارتباطی؛

تنگه هرمز واقع در جنوب ایران، آبراه متصل‌کننده خلیج فارس به دریای عمان و آبهای آزاد است. این تنگه، بدلیل وابستگی مستقیم و غیرمستقیم کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر کشورهای جهان (در تجارت و ترانزیت کالا و انرژی) و همچنین اهمیت و نقش ارتباطی، نظامی و سیاسی آن در دوره‌های تاریخی، دارای اهمیت و نقش ژئوپلیتیکی و استراتژیکی است. با توجه به جایگاه و اهمیت این تنگه بین‌المللی در روند تحولات جهانی و همچنین نقش و کارکردهای آن در ابعاد اقتصادی؛ سیاسی؛ نظامی و امنیتی و ارتباطی، تاریخچه تحولات تنگه هرمز و موقعیت ژئوپلیتیکی و استراتژیکی آن را میتوان طی دو دوره «باستان» (پیش از اسلام) و «دوره اسلامی» مورد بحث قرار داد. علاوه برین میتوان نقش استراتژیک کنونی این تنگه را در مناسبات جهانی تحلیل و ارزیابی کرد. در هر یک از دوره‌های تاریخی، روند تحولات در تنگه هرمز از ویژگیهای خاصی برخوردار بوده و هر یک از بازیگران منطقه‌یی و فرامنطقه‌یی در راستای اهداف و اندیشه‌های استراتژیک خود، برای تسلط بر آن تلاش کرده‌اند. در این مقاله نقش ژئوپلیتیکی و استراتژیکی تنگه هرمز در گذر تاریخ بررسی میشود. نتایج پژوهش حاضر که به روش توصیفی- تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌یی به انجام رسیده است، نشان میدهد که تنگه هرمز، طی دوره‌های باستان و دوره اسلامی، همواره کانون رقابت حکومتهای

۱. دانشجوی دکترای جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس.

هر یک از کارکردهای مذکور، نقش تأثیرگذاری در قدرت ملی و سیاست خارجی کشورهای ساحلی تنگه دارد و میتواند برای آنها ابزار قدرتی در روابط با سایر کشورها باشد و آنها را در موقعیت برتر قرار دهد.

در همین مورد، «تنگه هرمز» (کانال باریک و منحنی شکل که خلیج فارس را به اقیانوس هند پیوند میدهد)، یک فرورفتگی است که از شمال به ایران و از جنوب به شبه جزیره «المسندم» متصل میشود (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۳۱). طول تنگه هرمز ۱۸۷ کیلومتر است. مدخل آن با دو برآمدگی «رأس دبه» و «رأس الکوه» در ساحل ایران مشخص میشود؛ مخرج تنگه، منطقه بین «رأس شیخ مسعود» و «هنگام» است (میرحیدر، ۱۳۸۰: ۲۰۲).

عرض تنگه در کوتاهترین فاصله، بین جزایر «قوئین کبیر» و «لارک»، ۳۸ کیلومتر و در کوتاهترین فاصله بین ساحل دو کشور (از «نخل ناخدا»، در ساحل ایران تا شمالیترین نقطه «المسندم»، ۹۰ کیلومتر است. همچنین در حد شرقی (بین «رأس دبه» و «رأس الکوه»، عرض تنگه ۹۶ کیلومتر و در حد غربی (بین بندر «بستانه» و بندر «دبیم»، ۱۵۰ کیلومتر است. از نظر عمق، کف تنگه در جهت شمالی و جنوبی، دارای شیب متقارنی نیست، بگونه‌ای که شیب تند آن، در ساحل جنوبی و شیب ملایم در ساحل شمالی است. عمیقترین نقطه آن، در مجاورت ساحل جنوبی و کشور عمان واقع شده است که مسیر طرحهای تفکیک تردد نیز در مجاورت این ساحل قرار دارد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۱۶۳). عمق آب از سمت غرب به شرق، افزایش پیدا میکند. متوسط عمق در غرب تنگه و خلیج فارس، ۲۵ متر است و قسمتهای عمیق آن، بندرت از ۷۳ متر تجاوز میکند (همان: ۱۶۴).

این تنگه از دیرباز نقطه‌ی استراتژیک، برای منطقه جنوب غرب آسیا و برای جهان محسوب میشده است. بررسیهای تاریخی نشان میدهد که در دوره‌های مختلف قبل از اسلام، پس از اسلام و همچنین در دوره معاصر، تنگه هرمز اهمیت استراتژیک داشته و محل رقابت قدرتها، برای تسلط بر آن بوده و در عصر حاضر نیز این نقش، همچنان حفظ شده است

- در اختیار داشتن منابع طبیعی و اقتصادی با ارزش؛
- قرارگیری در کنار تنگه‌ها یا آبراههای بین‌المللی؛
- قرارگیری میان دو یا چند منطقه با اهمیت؛
- برخورداری از موقعیت نظامی؛
- برخورداری از موقعیت دریایی و دسترسی به آبهای آزاد.

تنگه‌ها بدلیل برخورداری از موقعیتهایی که هم در قدرت ملی و سیاست خارجی کشورها تأثیرگذارند و هم در استراتژیهای نظامی بری و بحری مورد توجه هستند و نیز بدلیل اینکه به کشورهای ساحلی خود، امکان کنترل رفت و آمدها را میدهند، دارای ارزش استراتژیکی هستند (همان: ۳). همچنین تنگه‌ها دارای کارکردهای مختلف ارتباطی، سیاسی، امنیتی و اقتصادی هستند.

اولین کارکرد تنگه‌ها، کارکرد ارتباطی و توانمندی برقراری ارتباطات تجاری و اقتصادی، نظامی و حمل و نقل مسافران و کالاهای بین دو مکان یا پهنه آبی است. علاوه برین تنگه‌ها از دیرباز، محلی برای عبور کالاهای تجاری و انجام روابط اقتصادی کشورها بوده‌اند. از اینرو چون تنگه‌ها نقش بارزی در رونق تجارت جهانی ایفا کرده‌اند، کارکرد اقتصادی آنها نیز در این قالب تعریف میشود که بخش عمده‌ی از رشد تجارت جهانی نیز در گرو عبور و مرور در آنهاست.

در مورد کارکرد نظامی و امنیتی تنگه‌ها، این آبراهه‌ها نقش مهمی در انتقال نیرو و لجستیک^۱ و ناوگان سطحی و زیردریایی کشورها دارند و سیاستهای کشورها در آنها میتواند، عاملی برای سلب امنیت و بخطر افتادن ثبات یک منطقه باشد.

کارکرد سیاسی تنگه‌ها نیز بدنبال ارزشهای ارتباطی، اقتصادی و ژئواستراتژیک^۲ آنها متبلور میشود؛ بدین معنی که

۱. Logistics. از این کلمه با ریشه یونانی، در موارد نظامی برای جابجایی جنگ‌افزار، مهمات و جیره غذایی در مواقع حرکت از مکان اصلی، بسمت خط مقدم استفاده میشود.

۲. Geostrategic. ژئواستراتژی، مطالعه رابطه زمین و جغرافیا با استراتژیها و بررسی تأثیر زمین و جغرافیا بر استراتژیهاست؛ بدین معنی که زمین و امکانات محیطی و جغرافیایی آن چه رابطه‌ی با استراتژیها و چه تأثیری بر آنها دارند.

نیز، بمنظور کنترل شبکه حمل و نقل دریایی بین مدیترانه و هند تلاش کردند، مدتی بر منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز تسلط داشته باشند (همان: ۲۰۷).

با روی کارآمدن هخامنشیان، این حکومت از موقعیت استراتژیک تنگه هرمز بهره فراوانی برد و ناوگان خود را برای کشف راههای دریایی پیونددهنده هند و مصر، به ایران و خلیج فارس گسیل داشت (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۷۹). هخامنشیان از کنترل تنگه هرمز، دو هدف اقتصادی و نظامی - استراتژیک را تعقیب میکردند: هدف اقتصادی آنها، دسترسی به مسیرهای حمل و نقل تجاری هند و مدیترانه و مبادلات تجاری بود و هدف نظامی - استراتژیک آنها نیز، سازماندهی و ایجاد قدرت عظیم دریایی، برای مقابله با قدرتهای رقیب در مدیترانه، مانند یونان و روم و توسعه سرزمین تحت حاکمیت خود را در بر میگرفت (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۰۹).

با کاهش اقتدار هخامنشیان و روی کارآمدن سلوکیان، طی حکومت هفتادساله بر این منطقه دریایی، آنها برای ارتباط با سرزمینهای تحت تصرف اسکندر در ماورای رود سند و دریای عمان استفاده کردند (نورائی و شفائی، ۱۳۸۵: ۶).

پس از سلوکیان، اشکانیان بر خلیج فارس حاکمیت پیدا کردند که آنها نیز پیشرفت زیادی در دریانوردی داشته و بندرهای پررونقی در کرانههای شمالی و جنوبی خلیج فارس ایجاد کردند (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۸۲).

مهمترین رخداد این دوره، جنگهای طولانی با رومیان در بینالنهرین و ارمنستان بود که به شکست رومیها انجامید. دلیل اصلی این نبردها، نارضایتی رومیان از تسلط حکومت اشکانی بر خلیج فارس، بینالنهرین و تنگه هرمز بود (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۰).

در دوره ساسانیان، کشتیرانی و دریانوردی در خلیج فارس، بمنظور برقراری امنیت و اعمال قدرت و حکومت در سرزمینهای آنسوی آبهای خلیج فارس و نیز برای حمل و نقل کالا از سواحل شمالی به سواحل جنوبی و همچنین حمل

و تمامی کشورهای جهان به اهمیت کلیدی آن در اقتصاد کشورها واقف هستند.

در این نوشتار درصدد هستیم که با روش توصیفی و تحلیلی و با بهره گیری از منابع کتابخانه‌یی، نقش استراتژیک تنگه هرمز را در طول دوره‌های مختلف تاریخی پیش از اسلام، پس از اسلام و دوره معاصر و کنونی مورد بررسی و ارزیابی قرار دهیم.

تاریخچه تنگه هرمز در دوره‌های تاریخی

الف) تنگه هرمز (دوره پیش از اسلام)

در دوره پیش از اسلام ویژگیهای تاریخی تنگه هرمز را (قبل از ورود آریاییها به ایران و منطقه خلیج فارس) تا پایان حکومت ساسانیان مورد بررسی قرار میدهم.

نخستین مدارک تاریخی مبنی بر رونق بنادر و جزایر خلیج فارس مربوط به اواخر هزاره سوم پیش از میلاد، همزمان با قدرت گرفتن سومریها در بخشهای جنوبی بینالنهرین و در مجاورت خلیج فارس است (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۹).

قبل از حضور آریاییها در سواحل دریای پارس و حاکمیت بر آن؛ یعنی در ۳۰۰۰ سال قبل از میلاد، نیز جنوب تنگه هرمز تحت حاکمیت سلسله مقتدری در عمان بود (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۰۶).

اهمیت تنگه هرمز و نقش استراتژیک آن به امروز یا قرون اخیر مربوط نمیشود؛ بلکه از حدود سال ۱۵۰۰ ق.م. تاکنون مورد توجه بوده است. قبل از تصرف دره هند توسط اقوام هند و اروپایی، در حدود سال ۱۵۰۰ ق.م. و تصرف بینالنهرین بدست آشوریها، در سال ۱۲۰۰ ق.م.، حکومتهای بینالنهرین، مانند سومر؛ اکد؛ بابل؛ عیلام و آشور بمنظور دستیابی به راه تجاری بین دریای مدیترانه و خلیج فارس به اقیانوس هند، همواره سعی بر حفظ حاکمیت خود بر تنگه هرمز داشتند (همان: ۲۰۶). عیلامیها تا پایان انقراض خود بر خلیج فارس و تنگه هرمز حاکمیت داشتند و مسیر تجاری مدیترانه به هندوستان را کنترل میکردند. پس از آنها، سومریها و بابلیها

بازرگانان ایرانی در بنادر دریای سرخ و آفریقای شرقی و... از رونق خاصی برخوردار بود و کانون اصلی مبادلات شرق و غرب محسوب میشد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۱۵).

خلیج فارس و تنگه هرمز در قرن هشتم میلادی، تحت حاکمیت «عباسیان» درآمد و به کانال حیاتی مبادلات بازارهای خارجی در شرق با حکومت قدرتمند و ثروتمند عباسی و امپراتوری «بیزانس» تبدیل شد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۳-۲۱۲).

پس از تضعیف عباسیان در سال ۳۳۵ ه.ق، حاکمیت بر تنگه هرمز در اختیار حکومت «آل بویه» قرار گرفت. این دوره، بویژه در سراسر قرن چهارم هجری قمری، یکی از ادوار درخشان حضور ایرانیان در تجارت دریایی اقیانوس هند و خلیج فارس بشمار می‌آید. تجارت خلیج فارس و نواحی پس‌کرانه‌ای آن برای آل بویه اهمیت داشت؛ تا آنجا که برخی محققان یکی از دلایل سقوط این حکومت را از دست‌دادن درآمدهای بازرگانی دریایی در آن دوره ذکر کرده‌اند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۱۶). امرای این حکومت به تشکیل ناوگان دریایی در شرق و غرب خلیج فارس اقدام کردند و با کمک همین نیرو و همراهی «قرمطیان» در سال ۳۳۹ ه.ق. عمان را بتصرف خود درآوردند (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۳). در واقع پس از سقوط ساسانیان، این نخستین‌بار بود که ایرانیان چیرگی سیاسی و اقتصادی خود را در دو سمت تنگه هرمز تثبیت میکردند. دو بندر «صحار» و «سیراف»، بطور کامل در اختیار آل بویه قرار گرفت و استقرار تجار ایرانی در بندر «جده» و دریای سرخ، شرایط مناسبی را برای آل بویه بوجود آورد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۱۹).

سلسله‌های بعدی ایران نیز به اهمیت تنگه هرمز واقف بودند و برای کنترل آن تلاش میکردند. از نیمه دوم قرن پنجم هجری قمری، خلیج فارس و سرزمین «عمان» تحت حاکمیت سلجوقیان قرار گرفت و از زمان حکومت «اتابکان فارس»، اتابک ابوبکر سعد زنگی بر سراسر خلیج فارس و تنگه هرمز تا دریای عمان تسلط داشت (نورائی و شفائی، ۱۳۸۵: ۱۰)؛ عبارتی غزنویان، سلجوقیان و اتابکان فارس در دوران خود به تجارت از این آبراه توجه خاصی داشتند و سیراف و

و نقل کالا از دورترین مناطق آبهای اقیانوس هند و دریای عمان، بسمت سرزمینهای غربی (مناطق شمالی شبه جزیره عربستان و سواحل دریای مدیترانه) مورد توجه قرار گرفت (نورائی و شفائی، ۱۳۸۵: ۶).

در این دوره، خلیج فارس و سواحل و بنادر آن پر رونقترین دوره را تجربه میکرد. طی قرون سوم تا هفتم میلادی، خلیج فارس برتری خود را بر مدیترانه و دریای سرخ بدست آورد و به کانون تبادلات دریایی تبدیل شد که این مهمترین عامل در توسعه اقتصادی ساسانیان بشمار می‌آمد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۵۹).

آثار زیادی از دوره اقتدار ساسانیان بر خلیج فارس و تنگه هرمز برجای مانده است. شهر «هرمز» در شمال تنگه هرمز و حوالی میناب، در دوره اردشیر ساسانی ساخته شد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۰).

ب) تنگه هرمز (دوره اسلامی)

سقوط حکومت‌های ساسانی و روم، به تسلط حکومت‌های اسلامی بر تنگه هرمز منجر شد. انتقال قدرت از ساسانیان به مسلمانان در قرون نخستین اسلامی، تأثیر چندانی بر ساختار اقتصادی در خلیج فارس نداشت و بنادر و جزایر آن به حیات اقتصادی خود ادامه دادند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۰۴). دریانوردان مسلمان ایرانی و عرب تا ظهور قدرت دریایی اروپا، ضمن تردد در خلیج فارس و تنگه هرمز، وارد دریاهای جهان نیز شدند و تجارت پروونقی را بین جهان اسلام و شرق و غرب آن ایجاد کردند و فنون دریایی را نیز توسعه دادند. چون خلیج فارس و تنگه هرمز در مرکزیت جهان اسلام قرار داشت، راههای دریایی آن به جهان اسلام (از مدیترانه و شرق آفریقا تا شرق آسیا و چین) متصل میشد و تمام این شبکه حمل و نقل دریایی، در کنترل مسلمانان بود (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۲).

خلیج فارس و بنادر و سواحل آن در قرون نخستین اسلامی، بدلالی از قبیل گسترش تجارت با چین و آسیای جنوب شرقی و آفریقای شرقی؛ توسعه و رشد بنادر و جزایر؛ مهاجرت و جابجایی گسترده جمعیت در آن؛ استقرار

دشمنی مشترک ایران و انگلیس با پرتغالیها، این دو قدرت را به یکدیگر نزدیک کرد تا آنجا که در یک حمله مشترک به هرمز (که مقر اصلی پرتغالیها بشمار می آمد)، سرانجام آنان را وادار به شکست و عقب نشینی از آنجا کردند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۳۹).

شاه عباس صفوی در سال ۱۶۲۲ م. / ۱۰۳۱ ه.ق. با کمک پنج ناو بزرگ و ۲۰ ناوچه انگلیسی با تهاجم به جزیره هرمز، پرتغالیها را از آنجا بیرون کرد. با خروج پرتغالیها از منطقه، مقدمات جایگزینی قدرتهای جدید اروپایی برای حاکمیت بر تنگه هرمز فراهم شد. در فاصله اخراج پرتغالیها تا مرگ شاه عباس که حاکمیت بر تنگه هرمز در اختیار صفویه قرار گرفت، بین انگلستان و هلند، بر سر کنترل تنگه هرمز رقابت بوجود آمد. سرانجام با توجه به ضعف حکومت مرکزی در ایران، هلندیها با همان قدرتی که پرتغالیها در یک قرن قبل عمل میکردند، به کنترل خلیج فارس و تنگه هرمز دست یافتند. اقتدار هلندیها در خلیج فارس، بعد از اشغال ایران توسط افغانه و فشار وارده بر آنها، همچنین حمله لویی چهاردهم^۳، پادشاه فرانسه به هلند (اواخر قرن هفدهم میلادی) و نیز بدرفتاری آنها در منطقه و در نتیجه بروز شورش علیه آنها، به پایان رسید. این عوامل زمینه را برای رشد و نفوذ قدرت دیگر در خلیج فارس؛ یعنی «انگلستان» فراهم کرد. سرانجام هلند در دو مرحله (سالهای ۱۷۵۹ م. و ۱۷۶۵ م.) / (۱۷۲۲ ه.ق. و ۱۷۹۱ ه.ق.)، بترتیب مجبور به ترک بندرعباس و جزیره خارک شد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۲۵-۲۲۴). در این زمان که هنوز قدرت اروپایی جدید (انگلستان)، قادر به استقرار و کنترل منطقه نبود، نادرشاه افشار با تصرف بصره؛ بحرین؛ عمان و مسقط، تنگه هرمز را در کنترل خود قرار داد (همان: ۲۲۶).

اولین نشانه های برتری انگلیس بر خلیج فارس، صدور فرمان کریمخان زند در ۱۷۶۳ م. / ۱۱۷۷ ه.ق. بود که براساس آن انگلیسیها مجاز بودند، در بندر بوشهر تأسیسات جدید تجاری بوجود آورند و تا زمان حضور آنان در بوشهر، به هیچ قدرت اروپایی دیگر اجازه افتتاح تأسیسات تجاری داده نمیشد (جناب، ۱۳۵۶: ۱۷).

کیش و بصره از بنادر فعال تجاری در زمان آنها محسوب میشد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۴).

تهاجم مغول به پس کرانه های خلیج فارس، موجب گسترش ناامنی و کاهش تبادلات اقتصادی در این منطقه شد. تأثیر مخرب این تهاجم به اندازه یی در اقتصاد سواحل مؤثر افتاد که رکن الدین محمود قلهاقی، امیر هرمز، در سال ۶۹۶ ه.ق. ناگزیر دارالملک و پایتخت خود را از بندر هرمز به جزیره «جرون» که بعدها به «هرمز» مشهور شد، منتقل کرد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۳۹). این تهاجم، تنگه هرمز را نیز بی نصیب نگذاشت و شهر هرمز به وسیله مغولان مورد تجاوز و تخریب قرار گرفت. مغولان پای اروپاییان را برای تجارت بین شرق و غرب در خلیج فارس باز کردند تا شاید با همکاری آنها بتوانند با مصر بجنگند (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۱۴).

ظهور صفویه در ایران، تقریباً همزمان با تحرک اروپاییان، بویژه پرتغالیها برای کشف راههای دریایی، بمنظور رسیدن به هندوستان بود؛ زیرا بدلیل افزایش قدرت عثمانی و تسلط آن بر سواحل شرقی و جنوبی مدیترانه و توسعه نفوذ خود به شمال، مرکز و جنوب اروپا، راههای بازرگانی ملل اروپایی و آسیایی ناامن و در نتیجه بخطر افتاده بود (نورائی و شفائی، ۱۳۸۵: ۱۱).

اولین یورش پرتغالیها به خلیج فارس در سال ۱۵۰۶ م. صورت گرفت. در این سال آلفونس دالبوکوک^۱ در رأس دسته یی از کشتیهای جنگی پرتغال از طریق «دماغه امیدنیک»^۲، خود را به آبهای اقیانوس هند رساند تا از منافع تجاری پرتغال در برابر تهدیدات مصریها و سرمایه داران «ونیزی» حفاظت کند (جناب، ۱۳۵۶: ۸). طی این رویداد، جزیره و تنگه هرمز، بتصرف پرتغالیها درآمد. آنها بیش از یک صد سال از موقعیت استراتژیک خلیج فارس استفاده و تمامی تحرکات نظامی و تردد در داخل و خارج خلیج فارس را کنترل میکردند (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۲۳).

1. Alfonso Daibouquerque.
2. Cape of Good Hope.

3. Louis XIV de France.

و صدور آن در سال ۱۹۱۳ م. / ۱۳۳۱ ه.ق. به افزایش توجه خاص انگلیس و سایر قدرتهای رقیب به منطقه منجر شد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۳۲).

ایران در دوره حکومت «پهلوی اول»، سیاست فعالی در قبال خلیج فارس و مسائل آن در پیش گرفت. هدف اصلی از این سیاست، تجدید کامل حاکمیت سیاسی و اقتصادی ایران بر تنگه هرمز و جزایر خلیج فارس بود. این سیاست ایران، روابط با انگلستان را تحت تأثیر قرار داد و انگلستان تلاش میکرد تا به هر وسیله‌ی مانع از گسترش نفوذ ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز شود (وٹوقی، ۱۳۸۴: ۴۸۹).

رژیم پهلوی تنگه هرمز را «شریان حیاتی ایران» محسوب میکرد و شاه آن را «شاهرگ ایران» توصیف کرد. سیاست حکومت بر این پایه استوار بود که تنگه هرمز را بطور کامل تحت کنترل خود درآورد. علاوه برین حکومت پهلوی به این نکته پی برده بود که با توجه به وابستگی دنیای صنعتی به تأمین نفت از خلیج فارس (بطور متوسط ۶۰٪ درصد انرژی اروپا و ۹۰٪ درصد انرژی ژاپن، در اوایل دهه ۱۹۷۰ م. از تنگه هرمز عبور میکرد)، کنترل همه جانبه این تنگه به اهمیت بین المللی ایران می افزود (مجتهدزاده، ۱۳۷۱: ۸-۷).

در جریان جنگ جهانی دوم (۱۹۴۵-۱۹۳۹ م.) نیز انگلستان و متفقین به این نتیجه رسیدند که خلیج فارس و ایران تنها راه کمک رسانی به روسیه است. بنابراین علاوه بر نقش تجاری و ارتباطی و ذخایر نفت، بعنوان منبع تأمین سوخت ماشین جنگی انگلستان و متفقین، تنگه هرمز و خلیج فارس اهمیت نظامی و استراتژیک پیدا کرد و بعنوان گذرگاه کمک رسانی به روسیه انتخاب شد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۳۴).

سالها بعد از پایان جنگ جهانی دوم، عوامل مختلفی سبب ترک خلیج فارس توسط انگلستان در سال ۱۹۷۱ م. شد. در پی این اتفاق، آمریکاییها معتقد بودند که حضور مستقیم در خلیج فارس، احساسات ضد غربی را تشدید میکند و به برکناری رژیمهای محافظه کار طرفدار غرب منجر خواهد شد. همچنین این دولت، در راستای سیاست عدم حضور

در همین مورد، در دوره قاجار هرچند ایران بیشترین ساحل و جزایر را در اختیار داشت و عمانیها نیز در دهانه تنگه هرمز موقعیت دفاعی مناسبی داشتند؛ اما هیچیک قادر به حفظ امنیت تردد کشتیهای تجاری نبودند. بنابراین برای حفظ امنیت سواحل و نیز اتباع خود به نیروهای خارجی روی آوردند (نورائی و شفائی، ۱۳۸۵: ۴۲). علاوه برین، عدم حضور رقبای قوی در منطقه؛ رهایی انگلستان از درگیریهای داخلی اروپا؛ بهانه سرکوب دزدان دریایی و مبارزه با تجارت برده و قاچاق اسلحه، نیز زمینه حضور فعال انگلستان را برای حدود دو قرن در خلیج فارس و تنگه هرمز (از سال ۱۷۶۳ م. / ۱۱۷۷ ه.ق. تا سال ۱۹۷۱ م. / ۱۳۹۱ ه.ق. / ۱۳۴۹ ش.) فراهم کرد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۲۷).

ارتباط بین هند و اروپا از راه دریا و زمین از مسائل مهم مدنظر کارگزاران انگلیسی بود. یکی از این راههای ارتباطی، مسیر هند به مدیترانه از راه خلیج فارس- بصره - فرات - بغداد و از آنجا از راه زمینی به دریای مدیترانه بود (وٹوقی، ۱۳۸۴: ۴۷۱). انگلستان، خلیج فارس و تنگه هرمز را دژ و مدخل ورودی به هندوستان میدانست و سعی داشت رقبایی، مانند روسیه؛ فرانسه؛ آلمان؛ هلند و بلژیک را از منطقه دور نگه دارد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۳۱ - ۲۳۰).

ج) تنگه هرمز (دوره معاصر و کنونی)

انگلیسیها در سال ۱۹۰۷ م. در رقابت با روسها و بمنظور جلوگیری از نفوذ آنها به هندوستان، بر سر تقسیم ایران به توافق رسیدند و طی قراردادی، مناطق پرجمعیت و آباد شمالی و مرکزی ایران را به روسها و منطقه بظاهر کم ارزش و خشک جنوب شرق را بخود واگذار کردند. آنها میخواستند، همچنان کنترل تنگه هرمز را در دست داشته باشند (صفوی پور، ۱۳۸۵: ۶۷-۶۶).

تا سال ۱۹۰۸ م. خلیج فارس و تنگه هرمز از اهمیت ارتباطی، اقتصادی و نظامی - استراتژیک برخوردار بود؛ اما کشف نفت، نقش خلیج فارس را در معادلات جهانی مضاعف کرد. فوران اولین چاه نفتی ایران، در ۲۶ ماه مه سال ۱۹۰۸ م. / ۲۴ ربیع الثانی ۱۳۲۶ ه.ق. در «مسجد سلیمان»

منطقه‌یی باقی بماند. هر زمان کشورهای ساحلی، بویژه ایران، تضعیف‌شده و قادر به حاکمیت بر تنگه نبوده‌اند، قدرتهای برون منطقه‌یی، برای حاکمیت بر تنگه هرمز تلاش کرده‌اند (همان: ۲۴۰).

تنگه هرمز از دیرباز محل تردد کشتیهای کشورهای مختلف جهان، برای صادرات و واردات کالاهای نفتی و غیرنفتی بوده است. در دوره معاصر، اکثریت کشورهای بدلیل وابستگی به منابع انرژی و همچنین مرادوات تجاری و بازرگانی با کشورهای دیگر، برای تأمین نیازهای ملتهای خود، نیازمند تردد در این تنگه، برای تأمین احتیاجات خود هستند. این وابستگی، تداوم‌دهنده نقش استراتژیک آن تاکنون بوده است. کشورهایی که وابستگی به نسبت زیادی به تنگه هرمز، برای تجارت و روابط اقتصادی دارند، بدین شرح معرفی میشوند:

۱. ایران

برپایه آمارهای داخلی، در سال ۲۰۱۲م. و سه ماهه اول سال ۲۰۱۳م.، بیشترین صادرات مواد نفتی و غیر نفتی ایران، به عراق؛ چین؛ امارات؛ افغانستان؛ هند؛ ترکیه؛ کره جنوبی؛ ترکمنستان و روسیه بوده و بیشترین واردات کالا نیز به امارات؛ چین؛ کره جنوبی؛ ترکیه؛ سوئیس؛ آلمان؛ هند؛ هلند؛ روسیه و ایتالیا بوده است

(<http://tccim.ir/ImpExpStats=doit>).

عمده صادرات و واردات ایران در پایانه‌های جنوب به انجام میرسد. نفت ایران از سه پایانه خارک، سیری و لاوان و بنادر آبادان، ماهشهر و امام خمینی (ره) از راه تنگه هرمز به خارج صادر میشود. همچنین کالاهای دیگر از راه بندرگاههای آبادان؛ خرمشهر؛ امام خمینی (ره)؛ لنگه؛ بوشهر؛ شهید رجایی و بندر عباس صادر و وارد میشوند (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۵۳).

پایانه صادراتی خارک، ۲/۲۰ میلیون بشکه نفت خام ظرفیت داشته و قابلیت بارگیری روزانه پنج میلیون بشکه نفت را دارد. پایانه صادراتی لاوان نیز با گنجایش پنج میلیون بشکه نفت خام از قابلیت بارگیری روزانه ۲۰۰ هزار بشکه نفت برخوردار است (www.eia.gov/analysis/briefs/iran.pdf).

مستقیم، متقاعد شد که منافع غرب در خلیج فارس، میتواند بوسیله حکومت‌های دوست منطقه بهتر و مطمئن‌تر محافظت شود که در رأس این کشورها، ایران و عربستان قرار داشتند (مجتهدزاده، ۱۳۷۱: ۵). بنابراین در توافق انگلیس و آمریکا برای جابجایی حاکمیت بر خلیج فارس و تنگه هرمز، نقش ژاندارمی منطقه، به ایران بعنوان هم‌پیمان آمریکا و غرب در «طرح دفاعی سنتو»^۱ محول شد (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۲۳۵) و از آنجایی که ایران و عمان هم‌پیمان آمریکا بودند، حاکمیت غیرمستقیم بر تنگه هرمز توسط این کشور اعمال میشد.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، کنترل تنگه هرمز از دست آمریکا خارج شد. ایران در پی تهدیدات عراق علیه منافع این کشور در خلیج فارس، تهدید کرد که در صورت بخطر افتادن منافع حیاتی ایران، ممکن است، تنگه هرمز بسته شود. اعلام این سیاست، آمریکا و غرب را به فکر انداخت تا در پی اتخاذ تدابیر امنیتی و دفاعی مناسبی در اقیانوس هند و خلیج فارس برای جلوگیری از انسداد تنگه باشند. آمریکا اقدام بحضور جدی و علنی‌تر در سواحل جنوبی آن؛ یعنی عمان کرد و پایگاه‌های متعددی در آن بدست آورد و در سال ۱۹۸۰م. / ۱۳۵۹ش. بلافاصله پس از پیروزی انقلاب اسلامی، اقدام به بستن پیمان نظامی با عمان کرد (همان: ۲۳۹).

با توجه به اهمیت استراتژیک تنگه هرمز (قبل از پیدایش نفت و پس از آن)، قدرتهای منطقه‌یی و برون منطقه‌یی در دوران باستان و دوره اسلامی و همچنین دوره استعماری غرب، سعی داشتند حاکمیت خود را بر تنگه هرمز، بمنظور حفظ سیطره بر منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند و شبکه ارتباطی و تجاری بین آسیا و اروپا، تثبیت کنند. علاوه‌برین تلاش میکردند، تنگه هرمز عامل رقابت بین قدرتهای برون

۱. Cen.t.o (Central treaty organization). سازمان پیمان مرکزی، سنتو، سازمان دفاعی دسته‌جمعی، متشکل از کشورهای ترکیه؛ ایران؛ پاکستان و انگلستان بود که امنیت مشترک منطقه را در مقابله با گسترش کمونیسم برعهده داشت. آمریکا با دادن بودجه‌یی همسان با بودجه دولت انگلیس بدون عضویت، بر اغلب کمیته‌ها نظارت میکرد. این سازمان شامل شورای مرکزی بود که سالی یکبار در پایتخت یکی از کشورهای عضو به ریاست نخست وزیر یا وزیر امور خارجه دولت متبوع برگزار میشد و به امور مختلف این پیمان رسیدگی میکرد؛ ویراستار. مأخذ: (مؤسسه مطالعات و پژوهشهای سیاسی).

مهمترین مقصدهای صادراتی نفت و گاز و مشتقات آنها از قطر، ژاپن؛ کره جنوبی؛ هند؛ سنگاپور؛ امارات متحده عربی است. در بخش واردات نیز مهمترین مبادی وارداتی کالاهای به قطر از امارات؛ ایالات متحده آمریکا؛ چین؛ ژاپن؛ آلمان بوده است

(www.qsa.gov.qa/eng/ForeignTradeQ2_2012_Eng.pdf).

قطر برای صادرات و واردات کالا و مبادلات تجاری با اروپا، آمریکا و آسیای شرقی و ژاپن، کاملاً وابسته به حمل و نقل دریایی تنگه هرمز است.

۴. کویت

۹۵ درصد صادرات کویت، نفت خام و فرآورده‌های آن است که مهمترین مقصدهای صادراتی آن، کره جنوبی؛ هند؛ ژاپن؛ چین؛ ایالات متحده آمریکا؛ عربستان؛ امارات و پاکستان هستند.

(www.tradingeconomics.com/kuwait/exports).

مبادی عمده واردات نیز آمریکا؛ چین؛ عربستان؛ کره جنوبی؛ ژاپن؛ آلمان و هند است

(www.tradingeconomics.com/kuwait/imports).

این میزان صادرات و واردات و مبادلات تجاری کویت، تنها از راه حمل و نقل دریایی و از آبهای خلیج فارس و تنگه هرمز انجام میشود و این کشور وابستگی کاملی به این تنگه دارد.

۵. امارات متحده عربی

۹۵ درصد مقصد صادراتی نفت امارات متحده عربی، بازارهای آسیا، بویژه ژاپن و مهمترین مقصدهای صادراتی گاز مایع این کشور نیز ژاپن، هند، کویت و تایوان است

(www.eia.gov/countries/uae.pdf).

در تجارت خارجی، مهمترین کالاهای صادراتی، نفت و گاز و فرآورده‌های آنها و همچنین صادرات مجدد از طریق مناطق آزاد امارات و مهمترین مقصدهای صادراتی ژاپن؛ هند؛ ایران؛ کره جنوبی؛ تایلند و سنگاپور است

در مجموع، اصلی‌ترین مسیر صادراتی ایران، تنگه هرمز و ارتباط این کشور با دریای آزاد، تنها از راه خلیج فارس و دریای عمان است. پایانه‌های صادراتی و وارداتی نیز در سواحل خلیج فارس قرار دارند و حمل و نقل از تنگه هرمز، امری حیاتی برای ایران است و وابستگی تقریباً کاملی بدان دارد.

۲. عمان

عمان عضو «اوپک» نیست؛ اما جزء کشورهای صادرکننده نفت است و بازارهای مصرفی اصلی نفت خام آن، آسیا و بطور عمده کشورهای ژاپن، چین، تایلند و کره جنوبی هستند

(www.eia.gov/countries/oman.pdf).

سیستم خط لوله اصلی عمان، نفت خام را به بندر صادراتی «مینا الفحل» انتقال میدهد و نفت خام از این بندر به کشورهای جهان صادر میشود (حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۲۶۹). عمده صادرات گاز مایع عمان نیز بمقصد بازارهای آسیا، بویژه ژاپن و کره جنوبی است

(www.eia.gov/countries/oman.pdf).

عمان کمترین وابستگی را به تنگه هرمز دارد و میتواند از طریق بنادر خود در سواحل دریای عمان و اقیانوس هند، اقدام به صادرات و واردات مواد نفتی و کالاهای غیرنفتی کند؛ البته این کشور برای ارتباط با کشورهای خلیج فارس و مبادلات تجاری باید از طریق تنگه هرمز اقدام کند و جز در برقراری ارتباط با کشورهای حوزه خلیج فارس در سایر موارد، وابستگی به تنگه هرمز ندارد.

۳. قطر

قطر دارای سه پایانه اصلی صادراتی «امسید»، «جزیره هالوا» و «رأس لفان» است. جزیره «رأس لفان» بطور عمده، به صادرات گاز مایع اختصاص دارد. عمده صادرات نفت قطر به کشورهای آسیایی است. ژاپن و کره جنوبی، بترتیب بزرگترین واردکنندگان نفت قطر هستند

(www.eia.gov/countries/qatar.pdf).

مانع وابستگی عراق به تنگه هرمز در انتقال نفت شوند؛ اما در حال حاضر تنها خط لوله کرکوک- جیهان (عراق- ترکیه)، فعال بوده و دو خط دیگر مسدودند (همانجا).

حدود ۹۹ درصد صادرات عراق، نفت خام است که مهمترین مقصدهای صادراتی آن، آمریکا؛ هند؛ چین؛ کره جنوبی؛ ایتالیا؛ ژاپن؛ فرانسه و سوریه هستند (www.tradingeconomics.com/iraq/exports).

عمده ترین مبادی وارداتی عراق نیز سوریه؛ چین؛ ایالات متحده آمریکا؛ کره جنوبی؛ اردن؛ آلمان و هند هستند (www.tradingeconomics.com/iraq/imports).

عراق با احداث خطوط لوله صادراتی نفت، میتواند بخش عمده‌یی از وابستگی خود را به تنگه هرمز، در صادرات نفت قطع کند؛ اما بدلیل مسدودبودن دو خط لوله صادرات نفت، این وابستگی بقوت خود باقی است و با توجه به اینکه بخش عمده صادرات و واردات عراق از طریق تنگه هرمز صورت میگیرد، بنابراین وابستگی به این تنگه، همچنان ادامه دارد.

۷. عربستان سعودی

مقصد عمده صادرات نفت خام و گاز مایع عربستان، شرق آسیا و مشتریان عمده نفت آن ژاپن؛ چین؛ کره جنوبی و هند و همچنین ایالات متحده آمریکا، کشورهای ساحلی مدیترانه و اروپاست.

پایانه‌های اصلی صادرات نفت عربستان «رأس التنور»، «رأس الجعیمه» و «ینبوع» است. بیش از ۷۵ درصد بارگیری نفتی در رأس التنور با گنجایش شش میلیون بشکه در روز به انجام میرسد. پایانه رأس الجعیمه با ظرفیت ۳ تا ۳/۶ میلیون بشکه در روز در خلیج فارس واقع است. بیش از ۲۵ درصد صادرات نفتی این کشور نیز از طریق پایانه ینبوع، با ظرفیت بارگیری تقریباً ۴/۵ میلیون بشکه نفت خام و دو میلیون بشکه در روز، گاز مایع در دریای سرخ به انجام میرسد. این سه پایانه اصلی، به همراه ۱۲ پایانه کوچک دیگر، صادرات نفت را در عربستان انجام میدهند

(www.eia.gov/countries/saudi_arabia.pdf).

(www.tradingeconomics.com/united_arab_emirates/exports).

مهمترین مبادی واردات کالا (عمدتاً غیرنفتی) نیز هند؛ چین؛ ایالات متحده آمریکا؛ آلمان؛ ژاپن و کره جنوبی هستند (www.tradingeconomics.com/united_arab_emirates/imports).

امارات در ماه ژوئن سال ۲۰۱۲ م. خط لوله صادرات نفت «حیشان- فجیره» بطول ۳۶۰ کیلومتر و ظرفیت نهایی، ۱/۸ میلیون بشکه در روز؛ یعنی حدود ۱۰ درصد نفت خام عبوری تنگه هرمز را با هدف دور زدن این تنگه و کاهش وابستگی بدان را، به بهره‌برداری رساند (خواجه‌ی، ۱۳۸۹: ۸). این خط لوله، اکنون ظرفیت کامل انتقال نفت را ندارد؛ اما پیش‌بینی شده است که با تکمیل ظرفیت، بتواند دو سوم صادرات نفت امارات را بدون وابستگی به تنگه هرمز انجام دهد (www.eia.gov/countries/uae.pdf).

شاید با تکمیل ظرفیت این خط لوله، بخشی از وابستگی امارات به تنگه هرمز، در صادرات نفت کاسته شود؛ اما این کشور بنادر آزاد مهمی را (مانند «زاید» در «ابوظبی»؛ «راشد» و «جبل علی» در «دوبی»؛ «خالد» در «شارجه»؛ «عجمان» و «سقر» در «رأس الخیمه») در اختیار دارد که حمل و نقل کالا به این بنادر بوسیله تنگه هرمز به انجام میرسد. بنابراین امارات متحده عربی به این تنگه، وابستگی کامل دارد.

۶. عراق

بخش عمده نفت عراق از طریق بندرگاههای خلیج فارس و بقیه از خط لوله عراق - ترکیه، در شمال این کشور صادر میشود. عمده صادرات نفت این کشور به ایالات متحده آمریکا؛ هند؛ چین و کره جنوبی و نیز سایر کشورهای آسیایی و اروپایی است (www.eia.gov/countries/iraq.pdf).

عراق برای انتقال نفت، سه خط لوله اصلی «کرکوک- جیهان» (عراق- ترکیه)، عراق- سوریه- لبنان و عراق- عربستان، ایجاد کرده است. این خطوط میتوانند تا حد زیادی

اما این هدف، کامل محقق نمیشود و همچنان به این تنگه وابسته خواهد بود.

۸. بحرین

مقصد عمده صادرات بحرین، عربستان؛ ایالات متحده آمریکا؛ امارات؛ هند؛ قطر؛ استرالیا و هلند است (www.tradingeconomics.com/bahrain/exports).

مبادی واردات آن از استرالیا؛ ژاپن؛ عربستان؛ چین؛ ایالات متحده آمریکا؛ امارات متحده عربی؛ آلمان و انگلستان است (www.tradingeconomics.com/bahrain/imports).

بنابراین، بحرین برای صادرات و واردات، نیازمند تردد در تنگه هرمز است و نمیتواند خود را در موقعیت عدم وابستگی کامل، به تنگه هرمز تصور کند. هر چند اخباری مبنی بر مشارکت این کشور، برای احداث خط لوله نفت، با همکاری عربستان شنیده میشود؛ اما این اقدام به بی‌نیازی بحرین از تنگه هرمز منجر نخواهد شد.

۹. ژاپن

ژاپن، بعنوان بزرگترین مصرف‌کننده انرژی، پس از آمریکا و چین و دومین وارد کننده بزرگ نفت خام جهان، به جنوب غرب آسیا وابسته است و تقریباً ۸۶ درصد نفت خود را از این منطقه تأمین میکند. بزرگترین مبدأ واردات نفت ژاپن از عربستان است که پس از آن امارات متحده عربی؛ قطر؛ ایران؛ کویت و روسیه قرار دارند. مبادی واردات گاز ژاپن نیز مالزی؛ استرالیا؛ قطر؛ اندونزی؛ روسیه؛ بروئی؛ امارات و عمان است (www.eia.gov/Japan.pdf).

در مجموع ژاپن برای تأمین نفت و گاز خود، به منابع خارجی وابستگی کاملی دارد و بدون تأمین این انرژی قادر نیست تا صنعت و بدنال آن، اقتصاد خود را زنده نگه دارد. ژاپن حدود ۸۵ درصد نفت خود را از خلیج فارس و حمل و نقل آن را از تنگه هرمز تأمین میکند و وابستگی تقریباً ۲۵ درصدی نیز در تأمین گاز مایع به تنگه هرمز دارد. ژاپن روزانه کالاهای صادراتی خود را هم، راهی کشورهای خلیج فارس میکند که تنها راه ورودی آن، تنگه هرمز است.

عربستان در صادرات نفت و گاز خود از خط لوله داخلی و بصورت محدود از خط لوله بین‌المللی نیز استفاده میکند. چهار خط لوله داخلی، بطول نه‌هزار مایل عبارتند از:

- خط لوله شرقی- غربی «پترولاین»^۱، با ظرفیت ۵ میلیون بشکه در روز و طول ۷۴۵ مایل (که انتقال نفت از پالایشگاه «عقیق» به «ینبوع» را در دریای سرخ، برای صدور به بازارهای اروپا برعهده دارد)؛

- خط لوله گاز مایع عقیق- ینبوع، با ظرفیت ۲۹۰ هزار بشکه در روز که بموازات خط لوله نفتی پترولاین احداث شده است؛

- خط لوله داخلی (احداث: ۱۹۸۰ م)، ۲۳۶ مایلی چندمنظوره، بین «ظهران» در شرق عربستان و ریاض؛
- خط لوله کوچک ۲۲۰ مایلی چندمنظوره «ریاض» و «قصیم»، در شمال عربستان.

تنها خط لوله فعال بین‌المللی عربستان، خطوط لوله با عمر ۶۰ سال، متشکل از چهار خط لوله است که نفت را از بنادر «ابوصفرا» و «دمام» به بحرین انتقال میدهد. ظرفیت این خط لوله، ۲۰۷ تا ۲۵۰ هزار بشکه در روز است (همانجا).

بیشترین واردات عربستان از چین؛ ایالات متحده آمریکا؛ آلمان؛ ژاپن؛ کره جنوبی؛ امارات؛ فرانسه و ایتالیا است (www.tradingeconomics.com/saudiArabia/imports).

عربستان از شرق و غرب، توان دستیابی به آبهای آزاد را برای مبادلات تجاری داراست؛ اما نمیتواند خود را کاملاً بی‌نیاز از خلیج فارس و تنگه هرمز بداند؛ زیرا مقصد بیش از نیمی از صادرات نفت آن، آسیا و آسیای شرقی است و برای کاهش هزینه‌ها، سهولت در صادرات و کاهش زمان، نیازمند تنگه هرمز خواهد بود. اگرچه با ایجاد خط لوله به «ینبوع» در دریای سرخ درصدد بود تا از وابستگی به تنگه هرمز بکاهد؛

1. Petro_Line.

۱۰. چین

جنوب غرب آسیا، بزرگترین تأمین کننده نفت چین است که پس از آن، آفریقا و اقیانوسیه در مقام دوم و سوم قرار دارند. بیشترین مقدار واردات نفت چین از عربستان؛ آنگولا؛ ایران؛ روسیه؛ عمان؛ عراق؛ سودان؛ ونزوئلا؛ قزاقستان؛ کویت؛ امارات؛ برزیل و کنگو است (www.eia.gov/countries/china.pdf).

چین وابستگی قابل توجهی به خلیج فارس و تنگه هرمز، برای واردات نفت و صادرات دارد. این کشور تقریباً روزانه ۵/۱ میلیون بشکه نفت از طریق این تنگه، وارد و روزانه میلیونها تن کالا نیز به حاشیه خلیج فارس صادر میکند.

۱۱. ایالات متحده آمریکا

این کشور تا ماه فوریه سال ۲۰۱۳م. حدود شش میلیون بشکه در روز نفت و فرآورده‌های آن را وارد کرده است که حدود دو میلیون بشکه آن از خلیج فارس است. این میزان در سال ۲۰۱۲م.، بیش از دو میلیون بشکه در روز بود (www.eia.gov/dnav/pet.htm). در صادرات نیز با کشورهای خلیج فارس بجز ایران، روابط تجاری دارد و تقریباً یکی از مبادی اصلی وارداتی این کشورها آمریکاست.

تبادل نفت خام، فرآورده‌های آن و کالاهای غیرنفتی کشورهای خلیج فارس با آمریکا، تقریباً بطور کامل از طریق تنگه هرمز انجام میشود و این کشور برای تبادلات تجاری خود با بحرین؛ عربستان سعودی؛ امارات متحده عربی؛ قطر؛ کویت و عراق بیش از ۹۵ درصد وابستگی به تنگه هرمز دارد.

۱۲. اتحادیه اروپا

یکی از مناطق عمده تأمین نفت خام و سوخت کشورهای اتحادیه اروپا، خلیج فارس است. در سال ۲۰۱۴م.، ۷۴/۵ درصد از واردات نفت، مواد سوختی و مشتقات این کشورها از خلیج فارس بوده است (http://ec.europa.eu/trade/regions/gulf.region).

حاشیه خلیج فارس برای اتحادیه اروپا، پنجمین بازار بزرگ صادراتی و اتحادیه اروپا نیز بعنوان بزرگترین شریک تجاری حاشیه خلیج فارس محسوب میشود (http://eeas.europa.eu/gulf_cooperation.htm).

روابط تجاری اتحادیه اروپا با کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و ایران، در صادرات و واردات نفت و کالاهای غیرنفتی از طریق تنگه هرمز صورت میگیرد. اتحادیه اروپا، بخشی از واردات نفت و صادرات کالاهای غیرنفتی به عربستان را از راه دریای سرخ به انجام میرساند؛ اما در روابط تجاری با سایر کشورهای خلیج فارس، تبادلات بازرگانی را از راه تنگه هرمز انجام میدهد. بنابراین اروپا برای ادامه روابط اقتصادی و تجاری با کشورهای خلیج فارس و تأمین نفت و مواد سوختی خود، ناگزیر به استفاده از مسیرهای دریایی تنگه هرمز است و وابستگی کاملی بدان دارد.

در حال حاضر براساس آمارهای تردد نفت خام و مشتقات آن (در مسیرهای دریایی و کانالها و تنگه‌های بین‌المللی، تا ابتدای سال ۲۰۱۲م. از حدود ۸۷ میلیون بشکه در روز، نفت و فرآورده‌های آن در جهان)، بیش از نیمی از آنها از طریق آبراهه‌ها و تنگه‌های بین‌المللی و مسیرهای دریایی ترانزیت شده که سهم تنگه هرمز، ۱۷ میلیون بشکه در روز یا تقریباً ۳۵ درصد تجارت ساحلی و ۲۰ درصد تجارت نفت جهان است (www.eia.gov/World/OilTransit/Chokepoints/wotc.pdf).

پیش‌بینی میشود که در آینده تقاضا برای نفت اوپک و خلیج فارس افزایش خواهد داشت. با کاهش منابع نفتی دریای شمال، آمریکای شمالی و حتی روسیه، باقیمانده منابع نفتی خلیج فارس، در سال ۲۰۲۰م. حدود ۸۰ درصد و در سال ۲۰۳۰م. حدود ۹۵ درصد از ذخایر نفت جهان را تشکیل خواهند داد (واعظی، ۱۳۸۹: ۱۲۴). در نهایت به وابستگی کشورها به تردد در تنگه هرمز و نیز بر اهمیت این تنگه افزوده خواهد شد.

نتیجه‌گیری

با توجه به شاخصه‌هایی که برای استراتژیک بودن مکانهای جغرافیایی ارائه شد و با در نظر داشتن روند تحولات تاریخی که برای تنگه هرمز در دوره‌های ایران باستان، دوره اسلامی و همچنین دوره معاصر و جدید ذکر شد، این تنگه را میتوان تنگه‌یی با ارزش استراتژیکی، برای منطقه و جهان معرفی کرد؛ زیرا در طول دوره‌های تاریخی مختلف، همواره از موقعیت ارتباطی، منابع طبیعی و اقتصادی با ارزشی، مانند منابع انرژی نفت و گاز؛ قرارگیری میان دو منطقه بااهمیت (خلیج فارس و اقیانوس هند)؛ موقعیت نظامی و دسترسی به آبهای آزاد برخوردار بوده است.

از سوی دیگر از آنجایی که هر مکان برخوردار از موقعیت استراتژیک در مناسبات جهانی و منطقه‌یی دارای نقش و اهمیت است (وقوع بحران و جنگ در آن میتواند کشورهای منطقه‌یی یا فرامنطقه‌یی را متضرر کرده و با بحران روبرو کند)؛ بنابراین تنگه هرمز، کانال ارتباطی بسیاری از کشورها برای مبادلات تجاری و اقتصادی است. روزانه میلیونها بشکه نفت و میلیونها تن کالای نفتی و غیرنفتی از طریق تنگه هرمز صادر و وارد میشود و اقتصاد بسیاری از کشورهای جهان، اعم از اروپای غربی؛ آمریکا؛ شرق و جنوب شرق آسیا و تمامی کشورهای حاشیه خلیج فارس، وابسته به برقراری امنیت و بازبودن آن است. بنابراین وقوع هرگونه ناامنی در آن، سبب ایجاد بحران در اقتصاد جهانی است که بدنبال آن اثرات نامطلوبی بر اقتصاد کشورها نیز خواهد داشت.

تنگه هرمز در طول تاریخ، همواره در مناسبات منطقه‌یی و مناسبات جهانی از ارزش و اهمیت بالایی برخوردار بوده است. نقش استراتژیک تنگه هرمز، این منطقه را در جایگاهی قرار داده که مسلماً هرگونه ناامنی و بحران و جنگ در آن میتواند، بسیاری از معادلات جهانی را تحت تأثیر خود قرار دهد؛ بگونه‌یی که وجود امنیت و عدم اختلال در عبور و مرور در این تنگه، ثبات و امنیت منطقه‌یی و اقتصاد جهانی (به‌خصوص در حوزه انرژی و جنگ در منطقه و بحران در اقتصاد جهانی) را در پی دارد.

این تنگه اکنون در چارچوب قوانین بین‌المللی در اختیار و کنترل ایران قرار داشته و این کشور از نظر حقوقی و اجرایی بر آن تسلط و حاکمیت دارد.

تاریخ تحولات پس از وقوع انقلاب اسلامی در ایران نشان میدهد که تنگه هرمز با حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، همواره در خدمت صلح و ثبات منطقه و جهان مدیریت شده است. در حالی که قوانین بین‌المللی در زمان درگیری یکی از کشورهای ساحلی تنگه در جنگ، حق هرگونه اقدامی از جمله اختلال در تردد را برای آن کشور در نحوه مدیریت تنگه محفوظ نگه داشته و امکانات دفاعی و نظامی نیز توان ایران را در انسداد تنگه هرمز به اثبات رسانده است؛ اما این کشور هیچگاه در زمان صلح، ادعای اختلال در روند عبور و مرور در تنگه هرمز را نداشته است و گاهی اوقات هم اگر تهدید به بستن تنگه از سوی مقامات سیاسی یا نظامی کشور مطرح شده با طرح این شرط بوده است که اگر اقدامی نظامی و حرکتی غیرصلح آمیز علیه ایران صورت گیرد (یعنی در شرایط جنگ)، این کشور بستن تنگه را حق خود میداند.

منابع
کتاب

- جناب، محمدعلی؛ خلیج فارس، نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰-۱۸۷۵ م، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۵۶.
- حافظ‌نیا، محمدرضا؛ خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، ۱۳۷۸.
- صفوی‌پور، محمدرضا؛ روشها و منشهای بازیگران در خلیج فارس، تهران: سایه روشن ۱۳۸۵.
- مجتهدزاده، پیروز؛ خلیج فارس، کشورها و مرزها، تهران: انتشارات عطایی، ۱۳۷۹.
- _____؛ جغرافیای سیاسی تنگه هرمز، ترجمه محسن صغیرا، اصفهان: انتشارات صغیرا، ۱۳۷۱.

- <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/Oman/oman.pdf>.
- <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/Qatar/qatar.pdf>.
- http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/Saudi_Arabia/saudi_arabia.pdf.
- <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/UAE/uae.pdf>.
- http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf.
- http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_move_net_a_ep00_IMN_mbbldpd_m.htm.
- <http://www.eia.gov/EMEU/cabs/Japan/pdf.pdf>.

- پایگاه اینترنتی مؤسسه مطالعات و پژوهشهای سیاسی.

- <http://www.ir.psri.com/Show.php?Page=ViewArticle&ArticleID=93>

- پایگاه اینترنتی وزارت برنامه‌ریزی توسعه و آمار قطر، سال ۲۰۱۲ م.

- http://www.qsa.gov.qa/eng/News/2012/relatd/59/ForeignTradeQ2_2012_Eng.pdf.

- پایگاه اینترنتی اقتصاد و تجارت بین‌الملل، سال ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ م.

- <http://www.tradingeconomics.com/bahrain/exports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/bahrain/imports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/iraq/exports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/iraq/imports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/kuwait/exports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/kuwait/imports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/saudiArabia/imports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/unitedArabEmirates/exports>.
- <http://www.tradingeconomics.com/unitedArabEmirates/imports>.

- میرحیدر، دُرّه؛ مبانی جغرافیای سیاسی، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، ۱۳۸۰.

- نورائی، منوچهر؛ شفائی، سعید؛ امنیت خلیج فارس گذشته، حال و آینده، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی (واحد اسلامشهر)، ۱۳۸۵.

- واعظی، محمود؛ دیپلماسی انرژی ایران و قدرتهای بزرگ در خلیج فارس (مجموعه مقالات همایش ملی نفت و سیاست خارجی)، تهران: مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۸۹.

- وثوقی، محمدباقر؛ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، ۱۳۸۴.

مقاله

- خواجوی، علی؛ «تلاش امارات در راستای کمرنگ نمودن نقش تنگه هرمز در مبادلات جهانی نفت خام»، مجله اقتصاد انرژی، شماره ۱۲۷، خرداد ۱۳۸۹.

سایتهای اینترنتی

- پایگاه اینترنتی کمیسیون اروپا، ۲۱ جولای ۲۰۱۵ م.
- http://ec.europa.eu/trade/policy/countries_and_regions/gulf_region
- پایگاه اینترنتی اتحادیه اروپا، ۲۰ ژوئن ۲۰۱۴ م.
- http://eeas.europa.eu/gulf_cooperation/index_en.htm
- پایگاه اینترنتی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان تهران.
- <http://tccim.ir/ImpExpStats.aspx?mode=doit>.
- پایگاه اینترنتی اطلاعات بین‌المللی انرژی؛ آمارهای مبادلات انرژی انجام شده از طریق تنگه هرمز در سالهای ۲۰۱۱، ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ م.
- <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/China/china.pdf>.
- <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/Iran/iran.pdf>.
- <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/Iraq/iraq.pdf>.