

## نقش تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران

محمدجعفر آجورلو<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۲/۰۲/۰۴

مسعود باپیری<sup>۲</sup>

تاریخ تأیید مقاله: ۱۳۹۲/۰۴/۳۰

صفحات مقاله: ۹۹ - ۱۳۴

### چکیده:

تنگه‌ها و آبراه‌های بین‌المللی از جمله موقعیت‌های استراتژیک هستند که در قدرت ملی و سیاست خارجی کشورها و استراتژی‌های نظامی بری و بحری، مورد توجه قرار می‌گیرند؛ این موقعیت‌ها که به گذرگاه‌های اجباری معروفند به دلیل اینکه امکان کنترل تردد شناورها را به صاحبان خود می‌دهد، دارای ارزش استراتژیکی بوده و در امنیت کشورهای مجاور آبراهه تأثیر می‌گذارد؛ خلیج فارس به جهت دارا بودن چهار عامل موقعیت جغرافیایی (راهبردی)، بازار ورود و مصرف کالا و تجهیزات نظامی، وجود ذخایر عظیم نفت و گاز و نقش فرهنگی و ایدئولوژیکی، همواره مورد توجه قدرت‌های فرامنطقه‌ای قرار داشته است؛ در این میان، تنگه هرمز به عنوان تنها راه تنفسی خلیج فارس برای دسترسی به آب‌های آزاد به عنوان دروازه ورود به این حوضه استراتژیک و ژئوپلیتیک می‌باشد. به عبارتی این حوضه و آبراه استراتژیک هرمز، مکمل همدیگر بوده و لازم و ملزوم یکدیگر به‌شمار می‌روند؛ این مقاله با بهره‌گیری از روش توصیفی-تحلیلی و گردآوری اطلاعات از طریق اسنادی در پی پاسخ به این سؤال بوده که تنگه هرمز و جزایر شمالی آن چه نقشی در تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران دارد؟

نتیجه نشان می‌دهد امنیت تنگه هرمز و جمهوری اسلامی ایران به عنوان بزرگترین قدرت در میان هشت کشور ساحلی خلیج فارس با داشتن بیشترین کرانه به‌طور متقابل به هم وابسته است و به همین دلیل ایران می‌تواند برای تأمین امنیت این منطقه حساس از امکاناتی همچون جزایر اقماری خلیج فارس در دهانه هرمز که موقعیت جغرافیایی سرزمینش در اختیار می‌گذارد به عنوان پاشنه‌های

۱ - عضو هیئت علمی و استادیار دانشگاه جامع امام حسین (ع).

۲ - کارشناسی ارشد جغرافیا.

دفاعی بهره‌گیرد و در کنار قدرت سخت با قدرت نرم دیپلماسی، فرهنگی و رسانه‌ای، خود را به‌عنوان بازیگر اصلی تأمین امنیت تنگه به همسایگان ساحلی خلیج فارس و حتی قدرت‌های فرامنطقه‌ای بقبولاند تا در نهایت با تأمین امنیت تنگه در راستای تأمین امنیت ملی خود گام بردارد.

\* \* \* \* \*

## واژگان کلیدی

امنیت ملی - جزایر اقماری - خلیج فارس - تنگه هرمز - پاشنه‌های دفاعی - جمهوری اسلامی ایران.

### مقدمه

تنگه‌ها و گذرگاه‌های طبیعی دریایی، موقعیت‌هایی هستند که در قدرت ملی و سیاست خارجی کشورها و استراتژی‌های نظامی بری و بحری، مورد توجه قرار می‌گیرند در نتیجه، ژئوپلیتیک و ژئواستراتژی در این مناطق با هم منطبق می‌شود؛ این موقعیت‌ها به کشور مجاور امکان می‌دهد تا رفت و آمد در تنگه‌ها را کنترل کنند و به‌همین دلیل آن‌ها دارای ارزش استراتژیکی هستند (عربی، ۱۳۶۴: ۳۸). تنگه‌های استراتژیک همواره مورد نظر قدرت‌های بزرگ بوده‌اند و مزایای آن‌ها کم‌تر نصیب ساکنان‌شان شده است مگر در زمان‌هایی که حکومت‌های محلی، قدرت لازم را برای بیرون راندن قدرت‌های بزرگ داشته‌اند؛ ولی در قرون اخیر، غالب این موقعیت‌ها را قدرت‌های جهانی متصرف شده‌اند (ارگانسکی، ۱۳۵۵: ۱۶۶). هر قدر، دولت ساحلی تنگه، قوی‌تر و قدرتمندتر باشد به‌همان نسبت امکان استفاده از تنگه به‌عنوان ابزار اعمال سیاست خارجی در امور منطقه‌ای و جهانی برایش بیشتر خواهد بود. (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۳)

تنگه هرمز در میان تنگه‌های استراتژیک جهان، اهمیت ویژه‌ای دارد؛ این تنگه از ارزش‌های خاص ارتباطی، اقتصادی، نظامی و ژئوپلیتیک برخوردار است؛ از نظر مکیندر<sup>۱</sup> استراتژیست معروف، هر قدرتی که به تنگه هرمز دست یابد به خلیج فارس دست خواهد یافت و هر قدرتی که به خلیج فارس دست یابد بر منابع عظیم انرژی دست خواهد یافت و هر قدرتی که به منابع عظیم انرژی جهانی تسلط یابد بر اقتصاد جهان تسلط خواهد یافت. (دولتیار، ۱۳۷۲: ۱۰۱)

با پیروزی انقلاب اسلامی در ایران و پیدایش یک قدرت نوظهور و خروج آن از اردوگاه

1 - Sir Halford Mackinder

سیاسی - نظامی غرب که قصد داشت حاکمیت خود را بر تنگه اعمال کند، سرفصل جدیدی در تاریخ تنگه هرمز باز شد و از نظر غرب، این تنگه نیز به مناطق بحرانی جهان، افزوده گشت و حضور مستقیم دریایی آمریکا را ضروری نمود (حافظنیا، ۱۳۸۸: صص ۹-۱۰) تا جایی که آمریکا به چنان، حضور نظامی گسترده‌ای در منطقه، اقدام کرد که در تاریخ تنگه هرمز، بی‌سابقه بود و حتی به دنبال تهدید جمهوری اسلامی ایران (در زمان جنگ با عراق) در سال‌های ۱۹۸۳ و ۱۹۸۴ میلادی برای بستن تنگه، آمریکا اعلام داشت که حاضر است برای باز نگه داشتن آن از نیروی نظامی استفاده کند (درایسدل و بلیک، ۱۳۸۶: ۱۸۴)؛ این بهانه به دنبال وقوع دو جنگ دیگر، یعنی اشغال کویت، توسط صدام در سال ۱۹۹۱ م - که به جنگ نفت، معروف شد - و منجر به مداخله نیروهای فرامنطقه‌ای به رهبری آمریکا برای بیرون راندن ارتش عراق از کویت گردید و نیز جنگ ۲۰۰۳ م برای سرنگونی رژیم بعثی صدام حسین، پر رنگ‌تر شد و همگی باعث حضور نظامی بیش از پیش آمریکا و هم‌پیمانانش در این منطقه حساس جهانی گردید. جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان بزرگترین قدرت در میان هشت کشور ساحلی دریای عمان و خلیج فارس از زمان حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در صدد فراهم نمودن زمینه‌های ایجاد امنیت در این آبراه بین‌المللی بوده و بهترین گزینه پیش رو استفاده از امکاناتی است که موقعیت جغرافیایی سرزمین در اختیارش می‌گذارد؛ این ظرفیت‌ها شامل در دست داشتن تمام کرانه‌های شمالی تنگه هرمز و خلیج فارس و در اختیار داشتن جزایر استراتژیک و خصوصاً شش جزیره در دهانه تنگه هرمز می‌باشد که به‌عنوان پاشنه‌های دفاعی می‌توانند در امنیت منطقه تنگه هرمز و در نهایت، تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران به‌خدمت گرفته شوند.

متغیر مستقل در این تحقیق، نقش تنگه هرمز و جزایر ایرانی آن بوده و امنیت ملی کشور نیز متغیر وابسته به آن می‌باشد، هدف، شناسایی نقش تنگه هرمز و جزایر اقماری دهانه آن در تأمین امنیت جمهوری اسلامی ایران است که به دنبال پرسش اصلی پژوهش که تنگه هرمز و جزایر شمالی آن چه نقشی در تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران دارد مطرح گردیده است و با فرض اینکه جمهوری اسلامی ایران در صورت دارا بودن قدرت دفاع مؤثر از تنگه استراتژیک هرمز و جزایر شمالی آن و استفاده هم‌زمان از دو قدرت نرم و سخت می‌تواند از

نقش مثبت آنها در راستای افزایش تأمین امنیت ملی خود استفاده نماید این پژوهش، نگارش یافته است، روش تحقیق در این مقاله، توصیفی-تحلیلی بوده و با استفاده از اسناد و منابع کتابخانه‌ای و بهره‌مندی از کتب و مقالات در دسترس تهیه شده است.

### مبانی نظری و مفهومی موضوع

#### قدرت ملی:

قدرت اساساً به توان و استعداد انسان برای انجام کاری که مطلوب اوست اطلاق می‌شود. در واقع می‌توان گفت قدرت عبارت است از «توانایی و استعداد فرد برای انجام کار و اعمال اراده بر افراد دیگر به منظور ایجاد رفتار مطلوب»

والتر جونز در کتابش در باره قدرت در مناسبات بین‌المللی می‌نویسد: «قدرت عبارتست از توانایی یک بازیگر صحنه بین‌المللی در استفاده از منابع محسوس و نامحسوس و امکانات برای تحت تأثیر قرار دادن نتایج رویدادهای بین‌المللی در جهت خواسته‌های شخصی» که می‌تواند خواسته‌های گروه‌ها و یا دولت‌ها را نیز در بر بگیرد. (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۱۶)

قدرت ملی به عنوان مفهومی ژئوپلیتیکی یک ویژگی و صفت جمعی برای افراد یک ملت را منعکس می‌نماید و همزمان به عنوان یک صفت فردی در رابطه با یک کشور و یک دولت تجلی پیدا می‌کند. قدرت وقتی در قالب یک جامعه یا ملت نگریسته می‌شود از برآیند توانایی‌های آن جامعه، قدرت عمومی و کلی آن پدیدار می‌شود.

بنابراین مجموعه انسانهایی که تشکیل ملتی را داده که در شکل یک کشور سازمان سیاسی پیدا کرده‌اند دارای قدرتی می‌باشند که از برآیند قوای ترکیب شده آنها بدست می‌آید و می‌توان آن را قدرت ملی آن کشور یا ملت دانست.

چنین قدرتی حاصل ترکیب و جمع جبری وجوه مثبت و منفی عناصر و بنیانهای قدرت آن کشور می‌باشد که از پویایی برخوردار بوده و نسبت به ملت‌های و کشورهای دیگر قابل فهم و درک است. در تعریف قدرت ملی می‌توان گفت، قدرت ملی عبارت است از: مجموعه‌ای

از توانایی های مادی و معنوی که در قلمرو یک واحد جغرافیایی و سیاسی به نام کشور یا دولت وجود دارد. یا اینکه قدرت ملی عبارت است از: «توانائی، قابلیت و ظرفیت یک ملت و یک کشور برای استفاده از منابع مادی و معنوی خود با هدف اعمال اراده ملی و تحصیل اهداف و منافع ملی» (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۴۶)

قدرت ملی پدیده ای دو وجهی است یعنی هم وسیله است و هم هدف؛ وسیله است که دولتها و رهبران سیاسی از آن برای تحصیل اغراض سیاسی، اهداف ملی و امنیت ملی خود استفاده می کنند. شکل عینی و تجلی اصلی کاربری قدرت ملی در استراتژی ملی است که از سوی رهبران سیاسی کشور برگزیده می شود. در استراتژی ملی است که الگوی بهینه کاربری قدرت ملی توسط رهبران سیاسی برای دستیابی به اهداف ملی آنها متعین و متجلی می شود. از سوی دیگر قدرت ملی خود به شکل هدف ملی تجلی پیدا می کند زیرا حیات و موجودیت و استقلال ملی به آن وابسته است. از این رو ضرورت بقای ملت و کشور و نیز سرفرازی ملی ایجاب می کند که ملتها و دولتها دائماً در تکاپوی حفاظت و توسعه قدرت ملی خود باشند چرا که علت بقا و سرفرازی ملی را قدرت ملی تشکیل می دهد.

قدرت ملی در دو قلمرو از سوی دولتها به کار گرفته می شود:

الف) قلمرو داخلی

ب) قلمرو خارجی

در قلمرو داخلی از قدرت برای قانونگذاری، ضابطه گذاری، تنظیم امور و روابط اجتماعی، اجرای قانون و عدالت اجتماعی و تأمین امنیت عمومی از طریق نهادهای سازمان یافته ذیربط نظیر نهادهای قانونگذاری، قضایی، امنیتی، انتظامی، تبلیغاتی و غیره استفاده می شود.

در قلمرو خارجی برای حفاظت از منافع ملی، تأمین نیازهای ملی از مبادی فرا کشوری، تأمین امنیت ملی، رفع تهدیدات فرامرزی، تقویت اعتبار و پرستیژ ملی و غیر آن از قدرت ملی استفاده می شود. (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۴۸)

### امنیت ملی:

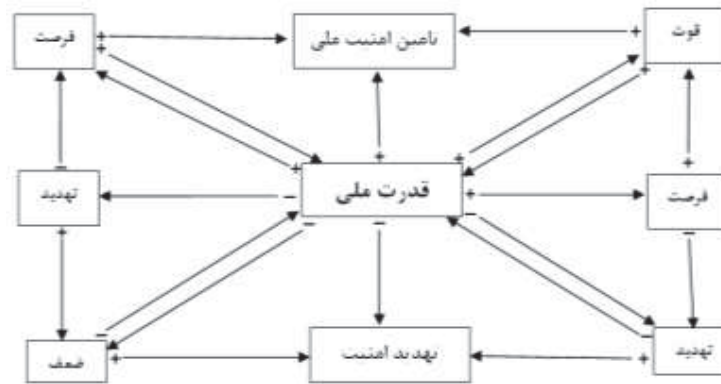
امنیت از ریشه لغوی آن از زبان عربی گرفته شده و در زبان فارسی، متداول شده است و تقریباً فارسی‌زبانان، آن را با مفهوم یکسانی، مورد استفاده قرار می‌دهند. امنیت در فرهنگ معین به معنای /ایمن شدن، در /امان بودن و بی‌بیمی تعریف شده است (معین، ۱۳۷۱: ۳۵۴) رابرت ماندل امنیت را در لغت به معنای رهایی از خطر، تهدید، آسیب، تشویش، اضطراب، هراس، نگرانی یا وجود آرامش، اعتماد، تأمین و حائل در نظر گرفته است (Mandel, 1994: 44) باری بوزان<sup>۱</sup>، بنیانگذار مکتب مطالعات امنیتی کپنهاک، مشهورترین اثر مکتوب در زمینه مفهوم امنیت را مقاله آرنولد ولفرز<sup>۲</sup> در خصوص امنیت ملی می‌داند تعریفی که ولفرز در این مقاله از امنیت ارائه داده این است که: "امنیت در معنای عینی، فقدان تهدید نسبت به ارزش‌های کسب شده و در معنای ذهنی، یعنی فقدان هراس از اینکه ارزش‌های مذکور مورد حمله قرار گیرد." وی با انتقاد از آنچه آن‌را برداشت ساده‌انگارانه از مفهوم امنیت می‌نامد اظهار می‌دارد که برخلاف اعتقاد رئالیست‌ها به کسب امنیت از طریق کسب قدرت و یا اعتقاد آرمان‌گرایان به تأمین امنیت از طریق صلح، نیاز به ارایه یک دیدگاه میانه که هر دو مفهوم قدرت و صلح را در خود جای دهد به‌عنوان بهترین تعریف برای مفهوم امنیت ضروری می‌باشد (بوزان، ۱۳۸۹: ۱۷ و ۳۲) امنیت به سه بخش فردی، ملی و بین‌المللی تقسیم می‌شود، با این حال، امنیت ملی از دو بخش دیگر با اهمیت‌تر است، چرا که دولت‌ها بر بسیاری از شرایط که تعیین‌کننده امنیت در دو سطح دیگر است تسلط دارند، مطالعات مربوط به امنیت از ابتدای شکل‌گیری متأثر از تفکرات دو طیف فکری واقع‌گرایان و ایده‌آلیست‌ها بوده است، رئالیست‌ها اعتقاد داشتند که قدرت بیشتر، امنیت را تأمین خواهد کرد ولی آرمان‌گرایان معتقد بودند که نبود جنگ و ایجاد صلح، امنیت را ایجاد خواهد کرد، مفهوم امنیت یک مفهوم گنگ و مبهم است و برخی آنرا صرفاً مرتبط با دولت و مسائل نظامی می‌دانند که این امر بر نارسا شدن مفهوم آن می‌افزاید، البته جدای از این عامل،

1 - Barry Buzan

2 - Arnold Wolfers

عواملی دیگری همچون دامنه مشترک امنیت و قدرت بر ابهام واژه امنیت افزوده و باعث توسعه نیافتگی آن می‌شود. (بوزان، ۱۳۸۹: صص ۱۷-۱۳) امروزه امنیت ملی یکی از مهم‌ترین اهداف سیاست خارجی هر یک از کشورهاست؛ امنیت ملی، جوهره استقلال، تمامیت ارضی و حاکمیت است و حفظ اهداف دیگر و نیز به‌وجود آورنده و زمینه‌ساز هر هدف کلی و کلان در کشورها در گرو حفظ و ایجاد این هدف است (حیدری، ۱۳۸۴: ۲۹)

در تبیین رابطه بین قدرت ملی و امنیت ملی مدل زیر با در نظر گرفتن چهار مقوله قوت، ضعف و فرصت و تهدید تحت عنوان عملکرد قدرت ملی ارائه می‌شود.



شکل شماره ۱- مدل عملکرد قدرت

**مؤلفه‌های امنیت ملی:** امنیت ملی از مؤلفه‌های متعددی برخوردار است؛ بوزان، ابعاد امنیت را در پنج بعد نظامی، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و زیست‌محیطی گسترش می‌دهد و آن‌را در سطوح امنیت فردی، اجتماعی، ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی تقسیم می‌نماید و اعلام می‌دارد که مرکز ثقل مطالعات امنیتی از دید این مکتب، مطالعه امنیت ملی است. (عبدا...خانی، ۱۳۸۳: ۱۵۳) هرگاه هر یک از مؤلفه‌های یاد شده را خطری تهدید نماید در واقع آن خطر، امنیت ملی را تهدید نموده زیرا امنیت ملی کلیتی غیر قابل تفکیک است. نیل به هر یک از ابعاد امنیت ملی در یک کشور مستلزم انجام سیاستگذاری، طرح‌ریزی، برنامه‌ریزی اصولی، منطقی و اجرای دقیق اقدامات گسترده و همه جانبه است.

### کلیاتی در مورد تنگه‌ها و آبراه‌های بین‌المللی

آبراه بین‌المللی، یک اصطلاح کلی است که می‌تواند شامل تنگه‌ها و کانال‌های بین‌المللی باشد؛ تنگه<sup>۱</sup> اصولاً پدیده‌ای جغرافیایی است و به یک معبر باریک آبی که به‌طور طبیعی دو بخش بزرگ از آب‌ها را به هم متصل می‌کند اطلاق می‌شود؛ تنگه‌ها به دلیل اهمیتی که در روابط دریایی بین ملل دارند بسته به ویژگی‌های جغرافیایی (عمق، طول و پهنا) و درجه آسیب‌پذیری می‌توانند تأثیر مهمی بر افکار ژئوپلیتیکی محلی و جهانی داشته باشند. (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۲۰۴)

تنگه‌ها به دلیل اهمیتی که در روابط دریایی بین ملل دارند بسته به ویژگی‌های جغرافیایی (عمق، طول و پهنا) و درجه آسیب‌پذیری می‌توانند تأثیر مهمی بر افکار ژئوپلیتیکی محلی و جهانی داشته باشند. (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۲۰۴) هم‌چنین تنگه‌ها و آبراه‌ها اغلب برای اهداف نظامی و اقتصادی به‌منظور مسدود کردن یا باز نگه‌داشتن آن‌ها مناسب هستند، در طول تاریخ نیز کنترل تنگه‌های اصلی و سایر راه‌های باریک مصنوعی در دریا یکی از اهداف مهم سیاسی - نظامی بوده است، به‌همین دلیل، ایالات متحده آمریکا و اتحاد جماهیر شوروی در طی جنگ سرد برای تعداد زیادی از این آبراه‌ها و گلوگاه‌های دریایی دارای استراتژی نظامی بودند (کالینز، ۱۳۸۴: ۸۶) که در نتیجه، مسایل ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی خاصی را رقم می‌زدند، آبراه‌های بین‌المللی از لحاظ کارکردی، حایز اهمیت سه‌گانه می‌باشند:

- (۱) از لحاظ نظامی؛
- (۲) از لحاظ حمل و نقل مواد اولیه و انرژی؛
- (۳) از لحاظ جابجایی مسافر و کالاهای تولید شده؛

آبراه‌ها در واقع به‌عنوان گلوگاه استراتژیک و شاهراه حیاتی اقتصاد جهانی، نقش کلیدی در حمل و نقل دریایی بازی می‌کنند؛ وجود این تنگه‌های استراتژیک به رقابت بین قدرت‌های جهانی برای کنترل آن‌ها دامن می‌زند، به‌علاوه، نقشی که آبراه‌ها در اقتصاد جهانی دارند از نظر سیاسی نیز قابل تأمل است و در سرنوشت ملل و هم‌چنین سیاست خارجی کشورهای ساحلی

1 - Strait



و موازنه قدرت جهانی نقش تعیین کننده‌ای دارند، حافظنیا، تنگه‌های استراتژیک<sup>۱</sup> را یک عامل جغرافیایی می‌داند که به خاطر ارزش‌های ارتباطی، اقتصادی، نظامی و ژئوپلیتیکی در موازنه قدرت منطقه‌ای و جهانی، نقش مؤثری دارند و دولت‌ها و قدرت‌های حاکم بر تنگه از آن به-عنوان ابزاری در سیاست خارجی خود استفاده می‌کنند. (حافظنیا، ۱۳۸۸: ۳) ژنرال گورشکف، فرمانده معروف نیروی دریایی مدرن شوروی معتقد است که حتی در زمان صلح، کنترل روی تنگه‌ها و دیگر باریکه‌ها امکان تسلط فوری را بر این مناطق، بعد از شروع جنگ فراهم می‌کند. (Verrzberger, 1984: 35)

**موقعیت استراتژیک آبراه‌های جهان:** اهمیت استراتژیک تنگه‌های جهان، حاصل خصوصیتی است که در این آبراه‌ها وجود دارد، که در این جا به چند مورد آن به‌طور خلاصه اشاره می‌کنیم: به این دلیل که آبراه‌ها معمولاً دو دریا را به یکدیگر متصل می‌کنند، در حقیقت راه میان‌بری به سوی مقصد تلقی می‌شوند و وابستگی دیگر کشورها بدان به نوعی است که یا برای رساندن سریع‌تر کالا و ملزومات، یا تسهیل این عملیات و تحمل هزینه کم‌تر نمی‌توانند از آن چشم‌پوشند، لاجرم این خصوصیات به حکومت‌های ساحلی امکان می‌دهد که از موقعیت برتری در مذاکره با دیگر کشورها برخوردار باشند.

در نهایت با عنایت به اینکه گفتیم امنیت ملی متأثر از عوامل مختلفی است که خاستگاه آنها سه حوزه جغرافیا، سیاست و قدرت می‌باشد (حافظنیا، ۱۳۸۵: ۳۲۷) می‌توان مدل مفهومی این مقاله را به این صورت بیان کرد که نقش پدیده‌های جغرافیایی از جمله، آبراه‌های بین‌المللی و جزایر استراتژیک به علت امکاناتی که در اختیار صاحبان خود می‌گذارند به دو صورت مثبت و منفی قابل ارزیابی است و بستگی به شیوه بهره‌برداری از این پتانسیل‌های بالقوه، توسط دولتمردان کشورهای دارنده آنها دارد که در صورت استفاده هوشمند می‌توانند با کسب قدرت به تأمین امنیت ملی کشور خود کمک کنند و بالعکس در صورت استفاده نابجا، حتی به تهدیدی برای امنیت ملی و ضعیف‌تر شدن آنها تبدیل شوند.

---

1 - Strategic Strait

### رژیم حقوقی تنگه‌ها و آبراه‌های بین‌المللی در کنوانسیون ۱۹۸۲ دریاها

حقوق دولت‌های ساحلی و برون‌ساحلی با کنفرانس‌های متعددی که اولین‌بار به‌وسیله جامعه ملل متفق در سال ۱۹۳۰ در شهر لاهه و بعد به‌ترتیب در سال‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ در ژنو و ۱۹۸۲ در جاماییکا برگزار شد تعیین شده است؛ وجود تفاوت‌های اساسی بین مرزهای دریایی با مرزهای خشکی مثل عدم امکان علامت‌گذاری مرزهای دریایی، زمینه را برای طرح ادعا و ضد ادعای دولت‌ها مساعد نموده است. (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۱۸۲) طبق مقررات کنوانسیون ۱۹۵۸، حق عبور از تنگه‌ها اصولاً منوط به این است که آب‌های تنگه‌ها جزء 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 کشتی‌های خارجی آزاد است و تحت کنترل یا صلاحیت دول ساحلی نیست؛ ولی اگر آب‌های تنگه در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت باشد، کشتی‌های خارجی، فقط حق عبور بی‌ضرر را دارند، عبور بی‌ضرر، عبور مداوم و سریع کشتی، خارج از دریای سرزمینی کشور است بدون این‌که تأثیری بر صلح، نظم عمومی، آرامش یا امنیت کشور ساحلی بگذارد. (چرچیل و لو، ۱۳۷۷: ۱۶۵) با گسترش عرض دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل دریایی، بیش از صد تنگه، جزء قلمرو آب‌های سرزمینی قرار گرفتند و چون دولت ساحلی مجاز است عبور بی‌ضرر را به‌طور موقت به‌منظور حفاظت از امنیت خود به‌تعلیق درآورد و این‌کار در تنگه‌های مهم و راهبردی مثل جبل‌الطارق و مالاکا به آزادی دریانوردی در آب‌های آزاد لطمه وارد می‌کند در طول کنفرانس سوم حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ بر اساس دو نوع حق جدید عبور، پیشنهادهایی ارایه شد: یکی، عبور ترانزیت برای تنگه‌های بین‌المللی و دیگری عبور از مسیرهای مجمع‌الجزایری؛ این دو روش، ناظر بر نظارت کم‌تری از جانب دولت ساحلی بر کشتی‌های در حال عبور نسبت به نظام عبور بی‌ضرر است، در ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ نظام عبور ترانزیت (عبور بی‌مانع و رادع) به تنگه‌هایی اطلاق می‌شود که مورد استفاده کشتی‌رانی بین‌المللی، بین بخشی از دریای آزاد (منطقه انحصاری - اقتصادی) و بخش دیگری از دریای آزاد (منطقه انحصاری - اقتصادی) قرار می‌گیرد (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۲۰۵) مفهوم عبور ترانزیت، شامل آزادی کشتی‌رانی و پرواز بر فراز تنگه، تنها برای عبور پیوسته و سریع از

تنگه‌های واقع میان قسمتی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری- اقتصادی یا به‌منظور ورود به کشور مجاور تنگه یا خروج از آن است؛ زیردریایی‌ها در هنگام عبور ترانزیت می‌توانند بدون این‌که به سطح بیابند به راه خود ادامه دهند؛ کشتی‌ها و هواپیماهایی که از این حق استفاده می‌کنند، مواظبت از ارتکاب هر عملی که منجر به تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت مجاور تنگه شود یا اصول حقوق بین‌الملل را نقض کند خودداری کنند (ماده ۳۸ کنوانسیون ۱۹۸۲)؛ به‌علاوه جز در شرایط اضطراری و خارج از کنترل باید عبوری پیوسته و سریع داشته باشند در غیر این صورت، عبوری بی‌ضرر تلقی نخواهد شد و می‌توان از آن جلوگیری کرد؛ در عین حال، طبق ماده ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت‌های حاشیه تنگه نباید در عبور ترانزیت اخلال کنند یا به‌دلایل امنیتی یا هر علت دیگر آن‌را به‌تعلیق درآورند. (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۲۰۶)

علیرغم مباحث بالا، ابرقدرت‌ها حقوق بین‌المللی دریاها را نادیده می‌انگارند و می‌خواهند کنترل تمام تنگه‌ها بین‌المللی اعلام شود تا با چنین ترفندی، هیچ‌گونه محدودیتی برای عبور ناوهای آنان از این آبراه‌ها و یا پرواز هواپیماهای نظامی بر فراز آب‌های این تنگه‌های استراتژیک وجود نداشته باشد؛ رأی مخالف نمایندگان آمریکا، رژیم اشغالگر قدس و شوروی به کنوانسیون ۱۹۸۲ که به امضای ۱۹ کشور جهان از جمله، ایران رسید، خود سند گویایی بر اثبات این ادعا است. (امیراحمدیان، ۱۳۸۱: ۶۷)

### تنگه هرمز و جزایر شمالی آن

#### موقعیت و مشخصات طبیعی تنگه هرمز

تنگه هرمز به‌علت دارا بودن کارکرد اقتصادی، ارتباطی و نظامی در مقیاس منطقه‌ای و جهانی از اهمیت استراتژیک برخوردار است، این تنگه در قلمرو آب‌های سرزمینی دو کشور ایران (در شمال) و عمان (در جنوب) قرار دارد و کوتاه‌ترین فاصله یا عرض آن از خط ساحل دو کشور مزبور ۹۰ کیلومتر و از خط مبدأ دو کشور (جنوب لارک و شمال جزیره قویین) ۳۸ کیلومتر (۲۰/۵ مایل دریایی) می‌باشد یعنی کمتر از فاصله مجموع عرض دریای سرزمینی دو

کشور که ۲۴ مایل است بنابراین دریای سرزمینی دو کشور در داخل تنگه هرمز با هم تداخل دارند و طول منطقه تداخلی در حدود ۱۶ مایل دریایی است (حافظنیا، ۱۳۹۰: ۱). این تنگه هلالی شکل بوده و طول آن ۱۸۷ کیلومتر (۱۰۴ مایل دریایی در امتداد خط منصف) است که خلیج فارس را به دریای عمان متصل می‌سازد، ساحل جنوبی تنگه هرمز که نمایانگر پیشرفتگی خشکی شبه جزیره عربستان در داخل آب‌هاست شبه جزیره رؤس‌الجبال را تشکیل داده که بخش شمالی آن به شبه جزیره المسندم<sup>۱</sup> معروف است و در قلمرو حاکمیت کشور عمان قرار دارد (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۲۰۶). عرض تنگه هرمز در مناطق مختلف، متفاوت است که در جدول شماره یک آورده شده است.

جدول شماره ۱ - عرض تنگه هرمز در مناطق مختلف بین ایران و عمان (الهی، ۱۳۸۴: ۵۷)

فاصله به		مناطق مختلف ایران و عمان
کیلومتر	مایل <sup>۲</sup>	
۳۸	۲۴	قوین کبیر تا لارک
۹۰	۵۶	نخل ناخدا تا المسندم
۹۶	۶۰	رأس دبه تا رأس الکوه
۱۵۰	۹۳	بستانه تا دبی

#### موقعیت و مشخصات طبیعی جزایر شمالی تنگه هرمز

منطقه خلیج فارس حدود ۱۳۰ جزیره بزرگ و کوچک با ساختارهای متفاوت زمین‌شناسی دارد که در نقاط مختلف آن پراکنده هستند (اسدی، ۱۳۸۱: ۱۵)؛ تنگه هرمز نیز دارای دو دسته جزیره است که در مالکیت کشورهای ساحلی آن قرار دارند: دسته اول، جزایر ایرانی و دسته دوم، جزایر تحت حاکمیت دولت عمان. در بخش جنوبی تنگه و در انتهای شبه جزیره

1 - Al-Musandam

۲ - هر مایل دریایی ۱۸۵۲ متر است و گره دریایی که یک واحد سرعت در دریانوردی است معادل یک مایل دریایی بر ساعت تعریف می‌شود. (<http://fa.wikipedia.org>)

رئوس‌الجبال، جزایر کوچک المسندم، سلامه، بناتها، قوئین کوچک و بزرگ، ام‌الفارین و ... وجود دارند، که عموماً صخره‌ای، سنگی و دارای شیب تند هستند و امکانات ایجاد بندرگاه و توسعه اقتصادی و اجتماعی در آنها فراهم نیست (Persian Gulf Pilot, 1955: 84)؛ این جزایر صرفاً به‌منظور کنترل و نظارت بر تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز از اهمیت استراتژیکی برخوردارند و بعضاً نیز به‌عنوان پایگاه‌های نظامی و عملیاتی و کنترلی در آمده‌اند (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۱۹۱) در دهانه خلیج فارس، ایران دارای چندین جزیره استراتژیک است که در میان آنها شش جزیره موسوم به خط منحنی از برترین موقعیت استراتژیک برخوردارند این جزیره‌ها عبارتند از: هرمز، لارک، قشم، هنگام، تنب بزرگ و بوموسی (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۳۳) که در این جا به اختصار، این شش جزیره را معرفی می‌کنیم:

**قشم:** بزرگترین جزیره خلیج فارس و تقریباً دو برابر دومین جزیره آن یعنی بحرین است که تنها ۶۹۲ کیلومتر مربع وسعت دارد (صفوی، ۱۳۸۷: ۷۴)؛ آبراهی به‌نام تنگ خوریان (کلارنس)<sup>۱</sup>، قشم را از بدنه اصلی کشور، جدا می‌کند؛ این تنگه در حدود ۲/۵ کیلومتر عرض دارد و در فاصله لافت تا بندر پل واقع شده است. (زعیمی، ۱۳۸۱: ۲۴)

**هرمز:** یک، ضرب‌المثل انگلیسی می‌گوید اگر جهان را انگشتی بدانیم، هرمز به‌منزله نگین آن است (مجتهدزاده، ۱۳۷۱: ۱۱۳) در گذشته این جزیره به عنوان کلید ورود به خلیج فارس مورد توجه بوده و اطلاق نام آن بر تنگه هرمز، دال بر این مطلب می‌باشد؛ جزیره هرمز به‌لحاظ موقعیت استراتژیک و جغرافیایی خود، همیشه مورد نظر دولت‌های غربی و حاشیه خلیج فارس قرار داشته است، *آلبوکرک*<sup>۲</sup> دریانورد پرتغالی در مورد اهمیت جزیره هرمز می‌گوید: برای فرمانروایی بر خلیج فارس باید کنترل جزیره هرمز را به‌دست گرفت (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۱۹۵) منابع تاریخی نشان دهنده این مطلب است که این جزیره از قرن‌ها پیش به‌واسطه موقعیت

۱ - منسوب به سرهنگ کلارنس (Clarence) یکی از نظامیان و کارگزاران سیاسی انگلیسی در جزیره قشم در قرن نوزدهم میلادی. (اسدی، ۱۳۸۱: ۵۷)

2 - Albuquerque

بازرگانی و استراتژیک تنگه هرمز بسیار مورد توجه قدرت‌های منطقه و کشورهای خارجی بوده است. (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۳۴)

**لارک:** سپر دفاعی خلیج فارس و پیشرفته‌ترین، نقطه حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در تنگه هرمز است عمق آب در اطراف جزیره، کم است و به دلیل وجود تخته‌سنگ در اطراف جزیره، کشتی‌ها نمی‌توانند به ساحل آن، نزدیک شوند. (کامران، ۱۳۸۱: صص ۲۶ و ۱۷۳)

**هنگام:** کلید اصلی باب هرمز است؛ اروپاییان، هنگام را کلید خلیج فارس نیز می‌گویند، این جزیره همانند سایر جزایر در مقاطعی تحت استیلا و نفوذ دول بیگانه بوده است (عزتی، ۱۳۶۶: ۱۳۱) حدود ۸۰ درصد جزیره را تپه‌های کم ارتفاع پوشانده که دارای دید خوبی در اکثر نقاط ساحلی است. (رامشت، ۱۳۶۷: ۲۸۲)

کرانه‌های جزیره هنگام بیشتر برای استقرار ناوگان دریایی مناسب است و ژرفای زیاد آب‌های کرانه‌ای این جزیره می‌تواند به‌عنوان لنگرگاه برای کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها مورد استفاده قرار گیرد. (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۳۴)

جدول شماره ۲ - مشخصات طبیعی هفت جزیره ایرانی دهانه تنگه هرمز

فاصله تا بندرعباس (KM)	بیشترین ارتفاع (M)	عرض (KM)	طول (KM)	مساحت (KM <sup>2</sup> )	مشخصات نام جزیره
۲۰	۳۵۰	۱۰-۳۵	۱۱۵	۱۴۹۱	قشم
۲۲	۲۱۰	۷/۵	۷/۶	۴۲	هرمز
۲۲۲	۱۱۰	۴/۹	۵	۱۲	بوموسی
۱۲۰	۵۷	۴	۴/۶	۱۱	تنب بزرگ
۱۳۰	۳۳	۰/۳-۱/۲	۱/۸	۲	تنب کوچک
۳۵	۱۵۵	۷/۵	۱۱	۴۸/۷	لارک
۷۴	۱۲۸	۳-۶	۹/۸	۳۲/۶	هنگام



شرق، یک‌طرفه است از حدود پنج کیلومتری جنوب و جنوب‌غربی فارور شروع می‌شود و پس از عبور از شمال جزیره بنی‌فارور از داخل کانال واقع بین این جزیره و جزایر فارور و تنب کوچک و بزرگ عبور می‌نماید. (میرحیدر، ۱۳۶۷: ۵۷۳)

**بوموسی:** جنوبی‌ترین، جزیره ایرانی آب‌های خلیج فارس و آخرین نقطه منحنی دفاعی تنگه هرمز را تشکیل داده است که مابین بندر لنگه و دبی قرار دارد از نظر جمعیتی در بوموسی دو جامعه، وجود دارد؛ یک گروه، ایرانی‌های غیر بومی هستند و گروه دوم که در کرانه جنوب‌غربی جزیره ساکنند افراد ایرانی‌الاصلی هستند که خود را تبعه کشور امارات متحده عربی (شارجه) می‌دانند و ماهیانه، مستمری قابل توجهی به آنها پرداخت می‌شود. (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۱۹۸) بر طبق توافقنامه نوامبر ۱۹۷۱ ایران- شارجه، ایران در نقاط حساس این جزیره، پست‌های نظامی و دیده‌بانی مستقر نموده است. (مجتهدزاده، ۱۳۷۱: ۲۳)

تاریخ نیز بیانگر این مطلب است که در دوره حضور قدرت بحری جهان، یعنی انگلیس در منطقه، این کشور برای کنترل تنگه هرمز و خلیج فارس مجبور شد با لغو موقتی حاکمیت ایران بر جزایر، آن‌ها را به اشغال خود در آورد؛ ولی پس از عقب‌نشینی انگلستان از شرق سوئز در سال ۱۹۷۱ و خطر خلأ قدرت در منطقه و چشم دوختن عراق به‌عنوان عامل شوروی به آن‌ها آمریکا و انگلستان نگران شده بودند و به‌علت موقعیت خاص ژئوپلیتیکی، دوباره جزایر به ایران بازگردانده شد و زمینه برای حضور نظامی ایران در جزایر مزبور فراهم گردید و امروز قدرت‌های غربی و آمریکا از تسلط حکومت جمهوری اسلامی بر جزایر استراتژیک بوموسی و تنب کوچک و بزرگ، نگرانند و ادامه اصرار امارات متحده عربی به‌عنوان یکی از اقمار غرب و آمریکا در منطقه خلیج فارس برای حفظ کلنی یاد شده در جزایر بوموسی و تنب‌ها نمی‌تواند با اهداف آمریکا و غرب در منطقه بی‌ارتباط باشد. (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۲۰۰)

### رژیم حقوقی تنگه هرمز

بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌المللی دریاها تنگه هرمز به‌علت اتصال منطقه انحصاری اقتصادی خلیج فارس به آب‌های آزاد اقیانوس هند به‌عنوان یک تنگه بین‌المللی



شناخته شده (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۴۰۳) که عبور از آن ترانزیتی است بدین معنی که کشتی‌ها، زیردریایی‌ها و هواپیماهای تجاری و نظامی کشورهای دیگر بدون کسب اجازه از کشورهای ساحلی، مادامیکه منخل نظم و امنیت آنها نبوده و تهدیدی برایشان محسوب نشود و عبور آنها پیوسته و سریع باشد می‌توانند از آن گذر نمایند و کشورهای ساحلی حق تعلیق عبور آنها را ندارند، البته کشورهای ساحلی می‌توانند مسیرهای مشخصی را برای عبور کشتی‌ها از داخل تنگه تعیین نمایند، در تنگه هرمز مسیر اصلی عبور کشتی‌ها از داخل طرح تفکیک تردد آن صورت می‌پذیرد که به تأیید آی‌مو<sup>۱</sup> یا سازمان بین‌المللی دریانوردی رسیده و در حال حاضر در قلمرو آب‌های سرزمینی کشور عمان و در شمال جزایر قوین قرار دارد علت مکان‌یابی آن در آنجا، عمق مناسب و بیشتر، کوتاهی مسیر، جریانات کشندی و... می‌باشد (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۲) اما مطابق قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب سال ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی، عبور از تنگه هرمز، مشمول عبور بی‌ضرر است بر این اساس، عبور شناورهای خارجی به‌استثنا موارد مندرج در ماده ۹، از دریای سرزمینی ایران مادامی که منخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی‌ضرر است و عبور به‌جز در موارد اضطراری باید با سرعت متعارف و پیوسته انجام گیرد (پیشگامی‌فرد، ۱۳۸۴: ۵۷) مطابق ماده ۹ قانون مزبور، مستثنیات عبور بی‌ضرر شامل عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط‌زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند (پیشگامی‌فرد، ۱۳۸۴: ۵۸) شایان ذکر است در اوضاع جنگی و همچنین در صورت تهدید امنیت و استقلال کشورهای حاشیه تنگه، کشورهای ساحلی تنگه می‌توانند محدودیت‌هایی را برای عبور هوایی و دریایی قایل شوند که ایران علاوه بر این به‌خاطر اعلام مواضع رسمی و نیز قوانین داخلی

---

1 - IMO(International Maritime Organization)

خود راجع به کشتی‌های جنگی خارجی که سال‌هاست عمل شده و به صورت یک عرف بین-المللی در آمده است به طریق اولی می‌تواند حاکمیت خود را بر تنگه هرمز گسترش دهد؛ ولی باید به این مسأله توجه داشت که اعمال حاکمیت و دفاع مشروع از خود نیاز به قدرت دارد و کسب قدرت لازم در پهنه آب‌های جنوب کشور به منظور دفاع مشروع از حقوق مسلم ملت ایران باید در استراتژی‌های ملی کشور ایران به خوبی دیده شود. (حافظنیا، ۱۳۸۸: ۴۱۱)

### ژئوپلیتیک تنگه هرمز

تنگه‌های هرمز و باب‌المندب در میان شش آبراه ممتاز جهان با تنگه‌های دوور و مالاکا رقابت دارند (میرحیدر، ۱۳۸۳: ۲۰۴) تنگه هرمز به لحاظ اهمیت اقتصادی و جغرافیایی و تأثیر در منافع قدرت‌های رقیب غرب در آثار بسیاری از صاحب‌نظران و متخصصان مسایل استراتژیک به عنوان یک نقطه فشار و کنترلی<sup>۱</sup> شناخته می‌شود که از طریق آن می‌توان گلوی اقتصاد دنیای صنعتی غرب را به علت عبور بخش عمده‌ای از نفت مورد نیاز اروپای غربی، ژاپن، آمریکا و سایر کشورهای صنعتی از این تنگه فشرد. (حافظنیا، ۱۳۸۸: ۴۶۶) برخی از مهمترین جنبه‌های ژئوپلیتیکی تنگه هرمز، عبارتند از:

### اهمیت و نقش ژئواستراتژیکی تنگه هرمز

اهمیت استراتژیک تنگه هرمز عمدتاً تابعی از وابستگی کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده نفت و گاز و نیز عبور آن از تنگه هرمز می‌باشد بنابراین چنانچه مسیرها، روش‌ها و طرح‌های جایگزین، توسعه یابد اهمیت تنگه هرمز به شدت کاهش خواهد یافت (حافظنیا، ۱۳۹۰: ۲) برخی دلایل دیگر ژئواستراتژیکی تنگه هرمز، عبارتند از:

- ۱) قرار داشتن در موقعیت مناسب برای ورود قدرت بری به شبه‌جزیره عربستان و همچنین، تکیه‌گاه دفاعی شبه‌جزیره عربستان و واقع شدن در ابتدای دهلیز فلات ایران
- ۲) قرار گرفتن در موقعیت پخش بحران به صحنه عملیات اقیانوس آرام

۳) قرار گرفتن تنگه در مرکزیت نظریه ریملند اسپایکمن و پیوند دهنده بخش‌های شمالی، جنوبی، غربی و شرقی در این نظریه

۴) ایجاد تسهیلات تدارک نیرو و لجستیک، ایجاد پیوستگی برای نیروی دریایی بحری و به‌عنوان مکمل استراتژی بری. (حافظنیا، ۱۳۸۸: ۴۳۶-۴۲۹)

### اهمیت و نقش ژئواکونومیکی تنگه هرمز

خلیج فارس به‌علت داشتن منابع عظیم نفت و گاز و نیز به‌علت وابستگی شدید کشورهای صنعتی غرب به انرژی‌های فسیلی به‌صورت قلب اقتصاد جهان عمل می‌کند و تنگه هرمز به منزله آئورت این قلب است (حافظنیا، ۱۳۸۸: ۲۹۲) هر چند این تنگه دریاها را به یک دریای نیمه بسته مرتبط می‌سازد، اما مهم‌ترین خطوط بین‌المللی حمل نفت از این تنگه می‌گذرد و سپس به طرف تنگه مالاکا، کانال سوئز و دماغه امیدنیک برای رسیدن به آسیای شرقی (چین، ژاپن و کره جنوبی)، اروپا و آمریکای شمالی ادامه مسیر می‌دهد. (Jeen & Field; 2011: p.1 & World Oil Transit Chokepoints; 2011) نفتی در این منطقه، عمده‌ترین دلیل اهمیت تنگه هرمز برای کشورهای غربی می‌باشد که در جدول شماره ۳، میزان این ذخایر نشان داده شده است.

جدول شماره ۳ - درصد سهم کشورهای حوزه خلیج فارس در عوامل اقتصادی و اجتماعی جهان در

سال‌های ۱۰-۲۰۰۸ (www.cia.gov)

وسعت (KM <sup>2</sup> )	جمعیت (نفر)	گاز طبیعی (به میلیارد مترمکعب)			نفت خام (به میلیون بشکه)			اقلام مناطق
		صادرات	تولید	ذخایر	صادرات	تولید	ذخایر	
۱۴۸۹۴۰۰۰۰	۶۹۶۸۲۰۰۰۰۰	۹۲۹/۹	۳۱۲۷	۱۹۰۱۶۳	۶۳/۷۶	۸۷/۵	۱۲۳۸۰۰۰	کل جهان
۳۹۳۷۲۸۷	۱۴۷۰۵۸۸۳۰	۸۰/۶۳۷	۴۵۴/۸۲	۷۴۵۲۲	۱۹/۶۶۹	۲۴/۱۴۶	۷۵۰۰۰۰	خلیج فارس
۳	۲	۹	۱۵	۳۹	۳۰	۲۷	۶۱	درصد سهم خلیج فارس از کل جهان

کشورهای حوزه خلیج فارس از نظر اقتصادی، وضعیت یکسانی داشته که بر اساس اقتصاد تک محصولی مبتنی بر صدور نفت به جهان می‌باشد؛ درآمد غالب در این کشورها از صدور نفت تأمین می‌شود و اگر در این امر، خللی ایجاد شود، همه این کشورها از جمله ایران، دچار بحران‌های امنیتی، اقتصادی و... می‌شوند. (مایل افشار، ۱۳۸۳: ۱) روزانه حدود ۵۵ کشتی شامل نفت‌کش‌ها و کشتی‌های تجاری از تنگه هرمز عبور نموده و اقتصاد منطقه‌ای خلیج فارس را با اقتصاد جهانی ارتباط داده و حدود یک پنجم نفت مصرفی جهان را تأمین می‌نماید، این تنگه مناسب‌ترین مسیر انتقال نفت و گاز منطقه خلیج فارس به عنوان بزرگترین انبار انرژی‌های فسیلی به سراسر جهان می‌باشد در حدود ۶۰ درصد منابع نفت و ۴۰ درصد منابع گاز جهان در منطقه خلیج فارس قرار دارد که در نفت، عربستان سعودی، اولین و در گاز، ایران دومین (پس از روسیه) در جهان می‌باشند، از آنجایی که نفت و گاز مهمترین منابع تولید انرژی در مصارف گوناگون بشر، شامل مصارف خانگی، حمل و نقل، صنعت، کشاورزی، فعالیت‌های نظامی و غیره می‌باشند بنابراین سرنوشت انسان‌ها، جوامع و کشورهای مصرف‌کننده و تولیدکننده نفت و گاز خلیج فارس در حال و آینده، عمیقاً با تنگه هرمز پیوند می‌خورد (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۲) بنابراین می‌توان گفت اقتصاد و امنیت منطقه خلیج فارس با اقتصاد و امنیت جهانی، رابطه متقابل دارد و در این میان، نقش تنگه هرمز به عنوان آبراه بین‌المللی، نقشی ممتاز است؛ اما همه کشورهای حاشیه خلیج فارس به جز عراق در صدور نفت خود به یک شکل، عمل می‌کنند و آن‌هم از طریق تنگه هرمز می‌باشد؛ در این میان، برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله بحرین، امارات متحده، قطر، کویت و ایران به علت ارزان‌تر بودن راه دریایی و از همه مهم‌تر، شرایط جغرافیایی خاص‌شان، وابستگی شدیدی به انتقال نفت از طریق تنگه هرمز دارند. (نامی، ۱۳۸۶: صص ۴۵ و ۴۶)

جدول شماره ۴ - سیر نزولی میزان نفت عبوری از تنگه هرمز در قبل و بعد از انقلاب اسلامی در دو سال

نمونه‌ای (نامی، ۱۳۸۹: ۷۹)

سال میلادی	کل نفت عبوری به میلیون بشکه	تعداد کشتی عبوری		میزان از نفت مصرفی برخی کشورهای صنعتی به درصد	
		در روز	در سال	ایالات متحده	اروپای غربی
۱۹۷۸	۱۱۸	۷۵	۲۷۳۷۵	۳۸	۶۰
				۷۵	۷۵
				۳	۲۸
۱۹۸۴	۷/۴	۳۱	۱۱۳۱۵	۳	۲۸
				۲۸	۷۰
				۷۰	۷۰

آمار و ارقام بازار جهانی نفت نشان می‌دهد که علی‌رغم پیشرفت‌های تکنولوژیک در ۲۰ سال آینده، تقاضای ایالات متحده برای نفت به‌طور مداوم افزایش خواهد یافت؛ بر این اساس، تقاضای ایالات متحده برای نفت در فاصله سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۲۵، چهل درصد افزایش خواهد یافت که این افزایش تقاضا تنها مختص ایالات متحده نیست، به‌طور قطع، هرگونه اختلالی در روند جریان صادرات نفت از این تنگه، باعث کاهش شدید عرضه نفت در بازارهای جهانی خواهد شد و یقیناً به مذاق کشورهای صنعتی، خوش نخواهد آمد (نامی، ۱۳۸۶: ۵۲) و احتمال همین امر خصوصاً بعد از وقوع انقلاب اسلامی در ایران و تهدیداتی مبنی بر بستن تنگه در زمان جنگ با عراق، باعث نزولی شدن سیر واردات نفت کشورهای صنعتی از این تنگه شده و آنها را مترصد کاهش وابستگی خود به استفاده از آن نموده است و هنوز هم برخی اظهارات غیر کارشناسانه سیاسیون یا نظامیان در مورد بستن تنگه، سوژه‌ای مناسب برای کشورهایی است که مایل به ایران هراسی در جهان و خصوصاً در بین کشورهای منطقه هستند،

۱ - این میزان برابر ۵۰ درصد از نفت تولیدی اوپک و ۲۸ درصد از تولید نفت جهانی است.

مقایسه آمار میزان نفت عبوری از این تنگه در دو سال نمونه‌ای قبل و بعد انقلاب که در جدول شماره ۴، آمده است گواه این مدعاست.

### اهمیت و نقش ژئوکالچر تنگه هرمز

ژئوکالچر یا ژئوپلیتیک فرهنگی، فرایندی پیچیده از تعاملات قدرت، فرهنگ و محیط جغرافیایی است که طی آن فرهنگ‌ها همچون سایر پدیده‌های نظام اجتماعی، همواره در حال شکل‌گیری، تکامل، آمیزش و جابجایی در جریان زمان و در بستر محیط جغرافیایی کره زمین‌اند (اخباری و مؤذن جامی، ۱۳۸۹: ۳۱). منطقه خلیج فارس، مهد ظهور دین اسلام بوده و امروزه اکثریت ساکنان این منطقه را مسلمانان تشکیل می‌دهند؛ در حال حاضر، جمعیت مسلمانان جهان به بیش از یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون نفر رسیده است<sup>۱</sup> و بر اساس آماري که از منابع مختلف ارایه شده است شیعیان، حداقل ۲۰ درصد این جمعیت یعنی جمعیتی نزدیک به ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون نفر را به‌خود اختصاص داده‌اند، از نظر تاریخی، شیعه اگر چه از کشورهای عربی و به‌طور مشخص از سرزمین عراق نشأت گرفت، اما به‌سرعت در ایران، پاکستان، افغانستان، بخش‌هایی از هند و دیگر کشورهای اسلامی گسترش یافت و همواره به‌عنوان یک عامل ژئوپلیتیک مهم به‌حساب می‌آمده است (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۷: ۱۸۷). شیعیان حاشیه خلیج فارس در یک خط ساحلی که تقریباً تمامی سواحل خلیج فارس را در بردارد، ساکن بوده و با توجه به نفت‌خیز بودن این مناطق می‌توان گفت به‌لحاظ جغرافیایی، مهم‌ترین بخش‌های خلیج فارس در انحصار شیعیان است. این بخش‌ها هم شامل سواحل شمالی و شمالغربی یعنی سواحل ایران، عراق و کویت و هم سواحل جنوبی یعنی استان‌های شرقی عربستان سعودی، بحرین و قسمت‌هایی از سواحل قطر و بندر دویی را در امارات متحده در بر می‌گیرد و حتی تا سواحل باطنه دریای عمان نیز امتداد می‌یابد به بیان دیگر، خلیج فارس از نظر جغرافیای مذهبی، تحت سلطه شیعیان است (نوال، ۱۳۸۴: ۱۰۲) از بعد جمعیتی نیز کشورهای ایران، عراق و بحرین، اکثریت قابل توجهی از شیعیان را در خود جای داده‌اند که از

۱ - بر اساس آخرین آمار در جولای ۲۰۱۱، مسلمانان جمعیتی برابر با ۱,۶۰۰,۷۳۷,۷۱۲ نفر داشته‌اند. (www.cia.gov)

میان این سه کشور، ایران و عراق از پرجمعیت‌ترین کشورهای منطقه هستند، افزون بر آن، کشور کویت نیز با جمعیت ۳۰ درصدی شیعیان خود، مورد توجه است.

### یافته‌های پژوهش

تنگه هرمز به لحاظ وابستگی دنیای صنعتی غرب به نفت خلیج فارس برای رفع نیازهای صنعتی، دفاعی و خدماتی خود به‌عنوان یک نقطه کنترل و اعمال فشار ویژه مطرح است؛ این تنگه در اختیار هر یک از قدرت‌های جهانی باشد، می‌تواند موازنه استراتژیک را به‌نفع وی تغییر دهد، این تنگه در طول تاریخ، صحنه رقابت ابرقدرت‌های جهانی بوده است، در حال حاضر، تنگه هرمز به‌طور کامل در اختیار قدرت‌های جهانی نیست و حاکمیت بر آن گسسته است؛ آمریکا به‌عنوان قدرت بحری که بیشترین نیاز را به تنگه هرمز دارد با حضور خود در شبه‌جزیره المسندم عمان، عملاً کنترل تنگه را از سواحل جنوبی آن در اختیار گرفته است؛ بخش شمالی تنگه نیز در حال حاضر در کنترل ایران به‌عنوان یک کشور مستقل و یک قدرت منطقه‌ای قرار دارد، به تبع اهمیت بالای این تنگه در مباحث ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی، نقش ژئوپلیتیکی تنگه هرمز به‌خوبی نمایان می‌شود و می‌توان آن را به‌عنوان کم‌نظیرترین یا حتی بی‌نظیرترین آبراه دنیا لقب داد که توجه قدرت‌های بزرگ را همیشه به‌سمت خود معطوف کرده و برای کشور ایران که در صدد تبدیل کردن خود به یک قدرت منطقه‌ای است از اهمیت زیادی برخوردار است و در موارد زیادی از جمله در موضع‌گیری‌های سیاسی به‌عنوان یک نقطه قوت، توسط دولتمردان از آن استفاده شده و به‌نظر می‌رسد توانسته است در پیش‌برد بعضی اهداف سیاسی جمهوری اسلامی ایران نیز کمک شایانی نماید.

از آن‌جایی که قلمرو قدرت نظامی ایران از محدوده منطقه، خارج نیست، بنابراین در عرصه جهانی، ویژگی قدرت‌آفرینی تنگه نمی‌تواند به‌عنوان ابزاری کاملاً کار ساز در اعمال اراده سیاسی ایران در صحنه بین‌المللی به‌کار گرفته شود؛ از طرف دیگر به‌دلیل استقرار ایران در شمال تنگه هرمز هیچ یک از قدرت‌های نظامی جهان نیز نمی‌توانند از ویژگی‌های قدرت-آفرینی آن به‌طور کامل استفاده کنند؛ ولی اگر این تنگه در کنترل کامل قدرتی قرار بگیرد که

بتواند در صحنه مناسبات بین‌المللی از آن استفاده کارساز نماید وضع، فرق خواهد کرد؛ اگر این قدرت، آمریکا و هم‌پیمانان غربی آن باشند طبعاً آن‌را در موضع قدرت، حفظ خواهند نمود؛ ولی اگر تنگه هرمز به دست قدرت منطقه‌ای و یا غیر منطقه‌ای آن‌هم با برد عملیات نظامی جهانی یا منطقه‌ای در اقیانوس هند، نظیر روسیه، چین، هند یا ایران قرار بگیرد، طبیعی است که کنترل تنگه از سوی قدرت رقیب آمریکا و غرب، اساس استراتژی بحری را به هم می‌زند و موازنه استراتژیک جهان را به نفع قدرت حاکم بر تنگه تغییر خواهد داد؛ البته چون این امر برای آمریکا و غرب، غیر قابل تحمل است به این سادگی، تن به چنین رویدادی نخواهند داد؛ در نتیجه، بعضی از تحلیل‌گران معتقدند، رقابت برای کنترل تنگه هرمز و منطقه خلیج فارس، جنگ جهانی سوم را باعث خواهد شد. (نامی، ۱۳۸۹: ۷۳)

تسلط یکی از قدرت‌های رقیب آمریکا بر تنگه هرمز به دو طریق مقدور است، اول: حضور نظامی در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز و دوم: سازش و اتحاد با ایران به‌عنوان کشور ناظر بر تنگه هرمز و خلیج فارس؛ در هر دو صورت، موازنه جهانی به نفع قدرت رقیب آمریکا تغییر می‌کند؛ به همین دلیل آمریکا، حفظ امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز را بخشی از استراتژی امنیت ملی خود می‌داند، زیرا حفظ و اقتدار آمریکا بر منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز نه تنها رفع نیازهای نفتی و کنترل بازار مصرف منطقه‌ای و امنیت سرمایه‌گذاری آن کشور را در آینده تضمین می‌کند، بلکه این کشور را قادر خواهد ساخت تا با کنترل خلیج فارس، نیازمندان نفت آن نظیر: ژاپن، اروپای غربی و در کل، کشورهای صنعتی را که در زمینه انرژی و پتروشیمی و مصارف دیگر به آن احتیاج دارند و نامزد قدرت جهانی نیز می‌باشند در کنترل خود بگیرد و اراده سیاسی‌اش را در مناسبات بین‌المللی اعمال نموده و در نهایت، سیادت سیاسی جهان را در اختیار خود نگاه‌دارد. (نامی، ۱۳۸۶: ۵۱)

در همین راستا ایران به‌عنوان قدرتمندترین کشور خلیج فارس با توجه به موقعیت جغرافیایی راهبردی که در منطقه دارد و با توجه به بیشترین مرز ساحلی (حدود ۱۲۰۰ کیلومتر) در خلیج فارس، توان تغییر اوضاع منطقه در هر موقعیتی را داشته و لذا راهبرد سیاسی و امنیتی پیاده شده، توسط ایران



در این منطقه برای دیگر قدرت‌های منطقه‌ای و حتی فرامنطقه‌ای، مهم و حیاتی است. عرض کم تنگه هرمز و عبور اجباری کشتی‌ها از مسیرهای مشخص، کنترل این تنگه را در مواقع ضروری امکان‌پذیر می‌نماید و تردد زیاد کشتی‌های تجاری به‌ویژه نفتکش‌ها و عدم وجود مسیر جایگزین، یکی از دغدغه‌های کشورهای صنعتی بوده و در عوض همسایگان این تنگه، خصوصاً ایران را بر آن داشته تا از آن به‌عنوان یک مؤلفه ایجاد قدرت یا اهرم فشار سیاسی در مواقع اضطراری استفاده کنند.

پایگاه‌های نظامی آمریکا در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، این کشور را مجبور نموده تا اهمیت خاصی برای تنگه هرمز قایل شود؛ بعد از جنگ سال ۲۰۰۳ با عراق، آمریکا حدود ۱۴ پایگاه نظامی جدید در حاشیه جنوبی خلیج فارس ایجاد نمود؛ مهم‌ترین پایگاه آمریکایی‌ها در خلیج فارس، پایگاه ناوگان پنجم دریایی با بیش از ۳۴۰۰ نفر نیرو در بحرین می‌باشد؛<sup>۱</sup> همچنین مهم‌ترین پایگاه نیروی زمینی و نیروی هوایی آنان به‌ترتیب در کویت و قطر (العدید) مستقر هستند (اعتبار، ۱۳۸۷: ۹۲) به این لیست باید یک پایگاه دریایی در قطر، یک پایگاه در دبی (بندر جبل علی) و سه پایگاه در کشور عمان (پایگاه‌های هوایی خصب، مسیره و تمریت) را نیز اضافه نمود (میررضوی و لفرکی، ۱۳۸۳: ۱۱۶) که اگر آمریکایی‌ها بخواهند نیرو، تجهیزات، لجستیک و دیگر امکانات را از طریق شناورها و ناوگان‌های نظامی، جابجا نمایند حتماً نیازمند عبور از تنگه هرمز می‌باشند.

کشورهای حاشیه خلیج فارس با داشتن بیش از ۶۰ درصد ذخایر اثبات شده نفت دنیا توانسته‌اند حدود ۳۰ درصد تجارت جهانی این کالای استراتژیک را در اختیار خود بگیرند (www.cia.gov) که اغلب تانکرهای حامل آن از تنگه هرمز عبور داده شده و از آن‌جا به‌سمت شرق و غرب عالم، ادامه مسیر می‌دهند (جدول شماره ۵) به‌همین دلیل هرگونه اختلالی در روند مسیر صادرات نفت، دنیا -خاصه دنیای صنعتی- را با مشکلات جدی، روبرو خواهد ساخت.

۱ - ناوگان پنجم دریایی آمریکا که در بحرین مستقر است، نظارت بر عملیات در مناطق خلیج فارس، دریای عمان، دریای سرخ و بخش‌هایی از اقیانوس هند را بر عهده دارد؛ این ناوگان، همچنین به‌طور مستقیم در حمایت از نیروهای آمریکایی مستقر در عراق و افغانستان ایفای نقش می‌کند؛ از دیگر وظایف ناوگان پنجم دریایی آمریکا می‌توان به تأمین امنیت انتقال نفت از خلیج فارس به بازارهای جهانی، نظارت از نزدیک بر ایران و مبارزه با دزدی دریایی اشاره کرد. (www.mashreghnews.ir)

جدول شماره ۵ - میزان تردد و مقدار نفت عبوری از تنگه هرمز در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ و درصد سهم

جهانی آن (www.eia.doe.gov)

سال	مقدار جهانی (در روز)	صادرات نفت روزانه به میلیون بشکه	تعداد تانکر حمل نفت عبوری در روز	درصد از نفت	درصد از کل نفت داد و ستد شده دنیا
۲۰۰۸	۸۱ میلیون بشکه <sup>۱</sup>	۱۷	۱۸ فروند	۴۰ درصد	۲۱ درصد
۲۰۰۹	۸۴ میلیون بشکه	۱۵/۵	۱۳ فروند	۳۳ درصد	۱۷ درصد

خط ساحلی ایران در صدور این انرژی، نقش حیاتی بازی می‌کند، زیرا تانکرها و نفتکش‌ها از مسیرهایی عبور می‌کنند که بسیار نزدیک به خاک ایران، جزایر تحت کنترل و پایگاه‌های نیروی دریایی‌اش در خلیج فارس است؛ این حساسیت بالا و تهدیدهای ایران مبنی بر انسداد تنگه هرمز در صورت هرگونه حمله نظامی علیه ایران اکنون یکی از دغدغه‌های کشورهای پیشرفته صنعتی برای تضمین امنیت صدور انرژی شده است. (کریمی‌شرودانی، ۱۳۸۸)

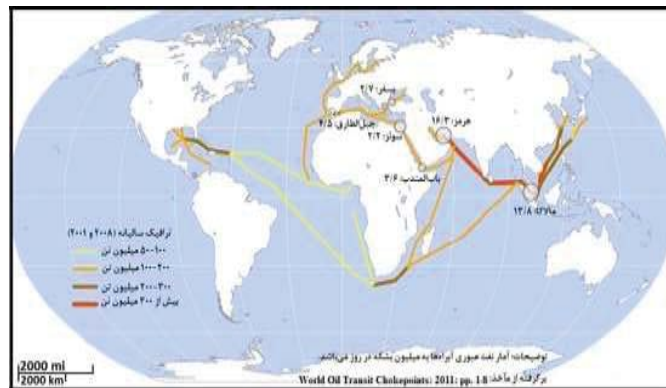
صادرات نفت تولیدکنندگان بزرگ این ماده حیاتی در حوزه خلیج فارس یعنی ایران، عراق، کویت و عربستان سعودی از طریق بنادری که اکثر ساکنان آن شیعه هستند صادر می‌شود؛ بخش اعظم نفت عراق، یعنی حدود دو میلیون بشکه از صادرات روزانه این کشور از طریق دومین شهر بزرگ عراق یعنی بندر بصره که اکثر جمعیت آن شیعه هستند صادر می‌شود؛ بزرگترین ذخایر و مراکز تولید نفت کویت در مناطق مرکزی این کشور قرار دارند که جمعیت آن ترکیبی از شیعیان و اهل سنت است ولی بخش عمده صادرات نفت این کشور از طریق بنادر جنوبی کویت انجام می‌شود که جمعیت آن هم اکثر شیعه‌اند؛ احتمالاً مراکز اصلی تولید نفت عربستان سعودی در منطقه قوار<sup>۲</sup> که در جوار شهر الهفوف قرار دارد و بخش اعظم جمعیت آن را شیعیان تشکیل می‌دهند بیش از همه

۱ - از این مقدار حدود ۷۵ درصد به آسیای شرقی و جنوبی یعنی کشورهای چین، ژاپن، هند و کره جنوبی، ترانزیت شده است.

۲ - ابرمیدان نفتی قوار عربستان که تولید آن پنج میلیون بشکه نفت در روز است بزرگترین میدان نفتی در دنیا می‌باشد که در سمت راست این میدان شهر الهفوف قرار دارد که حدوداً ۶۵۰ هزار نفر جمعیت شیعه دارد و تولید نفت این میدان از طریق خط لوله به ایالات شمال شرقی ارسال می‌گردد که از آنجا به مبادی خروجی عربستان در خلیج فارس می‌رسد که این مناطق کلاً شیعه‌نشین می‌باشند. (Forbes news agency; 2011: 2)

اهمیت دارد؛ بندرهای اصلی صادرات نفت در سواحل عربستان نیز جز مناطق شیعه‌نشین هستند (strategicreview.org) بنابراین شیعیان، عمده نفت کشورهای حاشیه خلیج فارس را در اختیار دارند و از این رو نقش جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک کشور با حاکمیت شیعی، تأثیرگذار و با نفوذ در منطقه می‌تواند بیش از پیش، مورد توجه قرار گیرد.

حضور شیعیان در کارخانه‌ها، پالایشگاه‌ها، مراکز تجاری و... درصد بالایی احتمال اعتصاب و امکان فلج نمودن اقتصاد کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس را به‌همراه دارد و یا حتی دوری و نزدیکی به پایتخت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ نزدیک بودن محل تمرکز آنان به مراکز سیاسی از یک‌سو، میزان آگاهی سیاسی آنان را از حقوق شهروندی خویش بالا برده و از سوی دیگر بازتاب شورش و اعتراض آنان را گسترش داده، احتمال انتشار آن را به مراکز دیگر افزایش می‌دهد. عمده ذخایر نفتی عربستان سعودی در مناطق الاحساء و قطیف واقع در استان شرقیه این کشور واقع است و ۷۰ درصد کارکنان شاغل در این میدان‌های نفتی، اعراب شیعی هستند؛ وجود جمعیت‌های شیعی، مشکل دائمی حاکمیت ریاض است. (www.shia-news.com)



نقشه شماره ۲ - مسیرهای عمده جریان نفت و گلوگاه‌های آن در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹

Jeen & Field; 2011: p.1 & The International Tankers Owners Pollution Federation Limited & Energy Information Administration.

در اختیار داشتن هفت جزیره دهانه هرمز برای ایران، توانمندی مضاعفی در تأمین امنیت تنگه هرمز بوجود آورده است و جمهوری اسلامی ایران می‌تواند در مواقع لزوم از آنها به‌عنوان پاشنه‌های دفاعی در کنار دیگر ظرفیت‌ها استفاده کند و خود را به‌عنوان قدرت بلامنازع تنگه معرفی و قدرت خود را به ابرقدرت‌ها و کشورهای منطقه بقبولاند، در این جا به اختصار به تجزیه و تحلیل نقش این جزایر می‌پردازیم.

**قشم**، خط مقدمی برای سواحل ایران از شرق بندرعباس تا شرق بندر لنگه است؛ این جزیره به‌سبب نزدیکی به تنگه هرمز و مسافت کمی که از کرانه دارد، موقعیت بسیار مهمی را داراست؛ این جزیره با دیگر جزایر اطراف خود، یک سپر را تشکیل می‌دهند که کناره‌های شمالی خلیج فارس را در حدود ۱۸۰ کیلومتر، پوشش نظامی داده و قسمتی از وسایل و تجهیزات دفاعی را در خود جای می‌دهد.

**جزیره هرمز** به‌همراه جزیره هنگام که بر دهانه خلیج فارس، قرار دارند به‌موقعیت نظامی آن، اهمیت بیشتری می‌دهند؛ زیرا با در دست داشتن این دو مرکز مهم به آسانی، می‌توان کنترل تنگه هرمز و خلیج فارس را به‌دست گرفت؛ این جزیره، بسیار حساس و استراتژیک می‌باشد؛ اگر اقدام به بستن تنگه شود، اهمیت جزیره دو چندان می‌شود؛ دشمن برای باز کردن تنگه، سعی می‌نماید کنترل این جزیره را در دست بگیرد؛ لذا اقدام به گرفتن آن، خواهد نمود؛ هر چه هسته‌های مقاومت مردمی در جزایر تقویت گردد ضریب امنیتی آن بالا می‌رود. بدین منظور می‌توان در سطح جزایر پایگاه‌های بسیج را تقویت نمود و در نبردهای ناهم‌تراز از آنها استفاده کرد.

**جزیره لارک**، چون دارای وسعت و عوارض متفاوتی می‌باشد و از طرفی، نزدیک به جزیره قشم و بندرعباس و نیز در مدخل تنگه است و هم‌چنین با شبه جزیره المسنم، فاصله کمی دارد، امکان هرگونه، کنترل و تردد در صورت بروز بحران برای جمهوری اسلامی ایران را فراهم می‌کند و با استفاده از ساده‌ترین، جنگ‌افزار می‌توان جریان انرژی و حضور بیگانگان را در خلیج فارس، آسیب‌پذیر ساخت.

**جزیره هنگام**، بخشی از سیستم دفاعی کرانه ساحلی خلیج فارس و تنگه هرمز را تشکیل داده است و می‌تواند مبدأ و تکیه‌گاه مناسبی برای عملیات دریایی باشد؛ هنگام، یکی از سه جزیره خط مقدم دفاعی خلیج فارس و تنگه هرمز به همراه دو جزیره هرمز و قشم است؛ با توجه به این‌که پس از قشم، ۱۱ کیلومتر از آب‌های کرانه خلیج فارس به این جزیره، اختصاص دارد و بر اثر نزدیک بودن به رأس المسندم و تنگه هرمز دهانه خلیج را به اندازه ۱۱ کیلومتر، تنگ‌تر نموده است، از این لحاظ کمک شایانی به عمل مسدود نمودن و کنترل تنگه هرمز می‌نماید.

**جزیره تنب بزرگ** به دلیل وسعت بیشترش از جزایر تنب کوچک و بوموسی، تکیه‌گاه آنان است و دایره‌ای بودن آن، بهترین شکل برای دفاع می‌باشد. ضمن اینکه در میان دو مسیر ورودی و خروجی طرح تفکیک تردد در خلیج فارس واقع شده است و از نقش بی‌بدیل کنترلی برخوردار می‌باشد.

**تنب کوچک** به کلیه ناوهایی که قصد عبور از تنگه هرمز را دارند اشراف دارد و از طرفی عقبه‌ای برای تنب بزرگ و خط مقدمی برای حفاظت از بندر لنگه است؛ دو جزیره تنب به همراه بوموسی، بخشی از سیستم دفاعی و حفاظتی تنگه هرمز و کرانه‌های جنوبی کشور را تشکیل می‌دهند.

**جزیره بوموسی با توجه به قرارگیری بوموسی در مجاورت خط منصف خلیج فارس** به همراه تنب بزرگ و کوچک از لحاظ استراتژیک، حساس‌ترین نقاط داخل خلیج فارس بوده و برای هر نوع عملیات وسیع هماهنگ که در خلیج فارس صورت گیرد، نیاز به آن‌ها الزامی است؛ این جزایر، تکیه‌گاه‌های دفاعی خوبی برای تنگه هرمز و نقاط کنترلی و نظارتی خوبی بر کریدورهای دریایی خلیج فارس هستند و فراهم‌کننده صحنه مناسب عملیات دریایی در پهنه خلیج فارس، برای ایران می‌باشند؛ به‌علاوه حاکمیت بر این جزایر باعث تقویت قدرت کنترل منطقه از حیث نظامی، سیاسی و تجاری می‌شود.

از آنجایی‌که تنگه هرمز، گلوگاه حیاتی ایران محسوب می‌شود و ایران برای تسلط کامل بر آن باید از جزایر مسلط بر تنگه هرمز یعنی شش جزیره ژئواستراتژیک قشم، هرمز، لارک،

هنگام، تنبها و بوموسی که در فاصله‌های نسبتاً کوتاه از یکدیگر قرار دارند استفاده نماید با ترسیم یک خط فرضی، بین این شش جزیره که کم و بیش به‌همدیگر نزدیکند و قوس دفاعی ایران در تنگه هرمز را تشکیل می‌دهند به‌خوبی نشان داده می‌شود که چگونه، تسلط بر این جزایر می‌تواند زمینه تأمین امنیت تنگه توسط جمهوری اسلامی ایران را فراهم آورده و باعث قدرت آفرینی و تأثیر مثبت در امنیت ملی ایران گردد.

### تجزیه، تحلیل و نتیجه‌گیری

آنچه که باعث می‌شود پدیده‌ای در امنیت ملی یک کشور نقش مثبت یا منفی ایفا کند نحوه استفاده و بهره‌برداری از آن توسط حاکمان می‌باشد، بنابراین تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در بر دارنده نقش‌های مثبت و منفی در امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران هستند که در ابتدا باید نسبت به شناخت نقش‌ها اقدام و از نقاط قوت که دارای نقش مثبت می‌باشند به‌عنوان فرصت، حداکثر استفاده را برده و نقاط ضعف را که دارای نقش‌های منفی هستند کم‌رنگ کرده و از جنبه تهدید به فرصت تبدیل نماییم. در اینجا به‌طور اختصار به نقاط قوت و ضعف یا به عبارتی نقش‌های مثبت و منفی تنگه هرمز و جزایر شمالی آن که بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران موثر می‌باشند اشاره می‌کنیم:

**نقش‌های مثبت و فرصت‌ها:** در ابتدا باید اشاره کرد که یک بازیگر برای استفاده از نقش‌های مثبت یک پدیده باید قدرت داشته باشد که این دو به نوعی لازم و ملزوم یکدیگر هستند یعنی نقش‌های مثبت (فرصت‌ها) به وجود آورنده قدرت هستند و قدرت باعث استفاده بهینه از این نقش‌ها (فرصت‌ها) به نفع دارنده قدرت می‌شود، از جمله فرصت‌هایی که در تنگه هرمز می‌توان به این اشاره کرد این است که بیشترین ذخایر نفت و گاز دنیا در این منطقه قرار گرفته است، اقتصاد تک محصولی کشورهای منطقه و وابستگی آنها به فروش نفت و گاز و استفاده از تنگه هرمز برای عبور و مرور، نیز یکی از دلایل اهمیت این آبراه بین‌المللی است، نیاز روز افزون دنیا به خصوص کشورهای پیشرفته صنعتی به انرژی و اهمیت یافتن بیش از پیش نفت و گاز و کشورهای دارنده آن در خلیج فارس و عدم وجود مسیر جایگزین دریایی و

پرهزینه و خطرناک بودن راههای زمینی برای انتقال حامل‌های انرژی و کالا، همچنین وابستگی شدید به استفاده از تنگه هرمز برای صادرات نفت و واردات کالاهای مورد نیاز کشورهای منطقه خلیج فارس و حضور شیعیان در تمام سواحل شمالی تنگه هرمز و خلیج فارس و همچنین سکونت آنان در اکثر نقاط ساحلی شمالغرب و جنوب آن را می‌توان از دیگر فرصت‌های این پدیده جغرافیایی دانست که اگر به درستی مورد استفاده و بهره‌برداری قرار گیرند می‌توانند موجب افزایش قدرت ملی و در نتیجه تأمین کننده امنیت ملی کشور باشند.

**نقش‌های منفی و تهدیدها:** در صورتی که جمهوری اسلامی ایران قدرت لازم برای بهره‌برداری از پتانسیل قدرت آفرینی تنگه هرمز را نداشته باشد این پدیده علاوه بر تأثیر منفی در امنیت ملی ایران به‌عنوان یکی از عوامل تضعیف‌کننده کشور و رقابت دیگر کشورهای قدرتمند برای تسلط و نفوذ در آن می‌شود که تأثیر منفی مضاعفی بر امنیت ملی ایران می‌گذارد.

به‌علت اینکه اهمیت استراتژیک تنگه هرمز تابعی از وابستگی کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده نفت و گاز است هر عملی که باعث سوق دادن استفاده‌کنندگان از آن به سمت مسیرها، روش‌ها و طرح‌های جایگزین باشد از اهمیت تنگه هرمز می‌کاهد، تهدید به بستن و یا نامن کردن تنگه یکی دیگر از اعمالی است که کشورهای وابسته به تنگه هرمز را به تفکر واداشته و ترغیب به پیدا کردن راه‌های جایگزین می‌کند، همچنین برخی اظهارات غیرکارشناسانه و غیرمسئولانه از سوی سیاست‌پویان و یا نظامیان، سوژه و بهانه مناسبی برای پروژه ایران‌هراسی توسط کشورهای فرامنطقه فراهم نموده و باعث ترساندن هر چه بیشتر کشورهای منطقه از قدرت گرفتن جمهوری اسلامی ایران می‌شود و زمینه را برای اینکه ایران بتواند خود را به‌عنوان یک بازیگر قدرتمند و تأثیرگذار در منطقه برای ایفای نقش تأمین‌کننده امنیت به کشورها بقبولاند سخت و حتی غیرممکن می‌سازد و توجیه مناسبی است برای زمینه

۱ - برخی مطالب ذکر شده در این بخش، با کمی دخل و تصرف در نظرات دکتر حافظ‌نیا از مطلبی تحت عنوان "تنگه هرمز، کدام استراتژی: بستن یا نبستن، منتشر شده در وبلاگ شخصی ایشان به آدرس [www.hafeznia.ir](http://www.hafeznia.ir) به عاریت گرفته شده است.

سازی حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای به بهانه تأمین امنیت انرژی دنیا که اغلب جمهوری اسلامی قدرتمند را با منافع خود در تضاد می‌دانند.

به‌عنوان یک راهکار می‌توان گفت که جمهوری اسلامی ایران ضمن افزایش قدرت ملی خود باید پیشگام اجرای استراتژی تأمین امنیت تنگه هرمز باشد چرا که این کار باعث تجلی اقتدار نظامی ایران در منطقه خلیج فارس خواهد شد و پذیرش نقش بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران را در حفاظت از منافع مشترک ملت‌ها و کشورها در تنگه هرمز را به ارمغان خواهد آورد و انگشت اتهام تهدید امنیت تنگه هرمز را به سوی متجاوزان و مداخله‌کنندگان برون منطقه‌ای متوجه خواهد نمود و افکار عمومی جهان را علیه آنان بسیج خواهد کرد و نشان خواهد داد که ایران در مقابل سایر کشورها و نهادهای بین‌المللی قرار نگرفته و خواهان صلح و امنیت جهانی است و ثبات اقتصادی جهانی و تضمین امنیت انرژی از خواسته‌هایش است در نتیجه تصویر دولت ایران در افکار عمومی تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان انرژی جهان بهبود خواهد یافت و در نهایت، امنیت و منافع ملی از طریق از بین رفتن زمینه‌های شکل‌گیری تهدیدات و ائتلاف‌های بین‌المللی علیه ایران تضمین خواهد شد و فضای صلح‌آمیز و روابط حسنه‌ای را با کشورهای منطقه خلیج فارس به‌وجود خواهد آورد که به امنیت و توسعه اقتصادی منطقه کمک خواهد کرد و باعث خواهد شد کشورهای منطقه و حتی برون منطقه‌ای، ایران را به‌عنوان بازیگر اصلی تأمین‌کننده امنیت تنگه هرمز به رسمیت بشناسند و با این واقعیت کنار بیایند که در نهایت این موضوع موجب، ایجاد قدرت برای جمهوری اسلامی ایران و تأمین‌کننده امنیت ملی کشور خواهد بود.

بنابراین با توجه به مطالب فوق، پیشنهادهای به‌شرح زیر ارائه می‌گردد تا جمهوری اسلامی ایران از پتانسیلی که موقعیت تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در اختیارش قرار می‌دهد به نحو مطلوب‌تری در راستای تأمین امنیت ملی خود استفاده نماید:

(۱) انعقاد پیمان‌های امنیتی بین ایران و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، خاصه کشور عمان برای تعامل و همکاری بیشتر در تأمین امنیت تنگه هرمز



- ۲) ایجاد پیمان‌های اقتصادی بین کشورهای منطقه و وابسته نمودن آن‌ها به استفاده از تنگه
- ۳) انتقال سرمایه‌گذاری‌های کلان از منطقه خلیج فارس به سواحل عمان به‌ویژه بین چابهار و جاسک و انتقال پایانه‌های نفتی از خلیج فارس به دریای عمان
- ۴) کاهش نیاز ایران به تنگه هرمز و ایجاد بندری در سواحل آب‌های آزاد دریای عمان مثل بندر چابهار تا در صورت کنترل تنگه هرمز، خود ایران آسیب نبیند.
- ۵) هماهنگی دستگاه‌های مختلف دیپلماسی، نظامی، رسانه‌ای و... در راستای تأمین امنیت ملی، یعنی توانان بودن فعالیت‌ها در حوزه قدرت نرم و سخت.

## منابع

## فارسی

- ۱- اخباری، محمد و محمدهادی مؤذن‌جامی (۱۳۸۹)؛ «الگوی شبکه‌ای ترسیم نقشه فرهنگی مبتنی بر ارتقا موقعیت ژئوکالچر: مطالعه موردی کلان‌شهر تهران»؛ فصلنامه ژئوپلیتیک؛ سال ششم؛ شماره دوم، تابستان ۱۳۸۹؛ صص ۵۶-۳۱
- ۲- ارگانسکی، ای.اف. ک (۱۳۵۵)؛ «سیاست جهان»؛ ترجمه دکتر حسین فرهودی؛ تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب
- ۳- اسدی، بیژن (۱۳۸۱)؛ «خلیج فارس و مسایل آن»؛ تهران: سمت
- ۴- اعتبار، علی (۱۳۸۷)؛ «روابط نظامی آمریکا با کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس و پیامدهای امنیتی آن بر جمهوری اسلامی ایران»؛ پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته اطلاعات استراتژیک؛ تهران: دانشگاه امام حسین علیه‌السلام
- ۵- الهی، همایون (۱۳۸۴)؛ «خلیج فارس و مسایل آن»، چاپ چهارم، تهران: قومس
- ۶- باپیری، مسعود (۱۳۹۰)؛ «تنگه‌ها و آبراه‌های بین‌المللی کشورهای اسلامی و نقش آن در قدرت نظامی جهان اسلام»؛ پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا، تهران: دانشگاه جامع امام حسین علیه‌السلام
- ۷- بوزان، باری (۱۳۸۹)؛ «مردم، دولت‌ها و هراس»؛ ترجمه پژوهشکده مطالعات راهبردی؛ تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی
- ۸- پیشگاهی‌فرد، زهرا (۱۳۸۴)، «مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی دریاها با تأکید بر آبهای ایران»، تهران: دانشگاه تهران
- ۹- توال، فرانسوا (۱۳۸۴)؛ «ژئوپلیتیک شیعه»؛ ترجمه کتابیون باصر، تهران: انتشارات ویستار
- ۱۰- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۵)؛ «اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک»، مشهد: انتشارات پاپلی
- ۱۱- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۸)؛ «خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز»؛ چاپ پنجم، تهران: سمت
- ۱۲- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۹)؛ «قدرت و منافع ملی مبانی، مفاهیم و روشهای سنجش»؛ تهران: نشر انتخاب

- ۱۳- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۰)، «تنگه هرمز، کدام استراتژی: بستن یا نبستن»، ۲۵ دیماه ۱۳۹۰، به آدرس [www.hafeznia.ir](http://www.hafeznia.ir)
- ۱۴- حیدری، غلامحسین (۱۳۸۴)، «جزوه درسی»؛ دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی
- ۱۵- درایسدل، آلسدایر و جرالدا ا.ج. بلیک (۱۳۸۶)؛ «جغرافیای سیاسی خاورمیانه و شمال آفریقا»؛ ترجمه دره میرحیدر، چاپ پنجم، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌الملل وزارت امور خارجه
- ۱۶- دولتیار، مصطفی (۱۳۷۲)؛ «رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی»؛ تهران: وزارت امور خارجه
- ۱۷- رامشت، محمدحسین (۱۳۶۷)؛ «جغرافیای طبیعی خلیج فارس»؛ اصفهان: دانشگاه اصفهان
- ۱۸- زعیمی، غلامرضا (۱۳۸۱)؛ «تنگه هرمز»، چاپ دوم، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی
- ۱۹- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح (۱۳۸۷)؛ «ژئوپلیتیک منطقه خلیج فارس با تأکید بر شیعیان»؛ تهران: سازمان جغرافیایی
- ۲۰- سایت مشرق (۱۳۹۰)؛ «اهمیت اقتصادی تنگه هرمز به روایت رویترز»؛ کد خبر ۸۸۵۲۸؛ ۱۰ دیماه ۱۳۹۰
- ۲۱- صفوی، سیدیحیی (۱۳۸۷)؛ «وحدت جهان اسلام، چشم انداز آینده»؛ تهران: انتشارات شکیب
- ۲۲- عبدا...خانی، علی (۱۳۸۳)؛ «نظریه‌های امنیت»، تهران: ابرار معاصر
- ۲۳- عزتی، عزت... (۱۳۶۴)؛ «سیاست‌های جغرافیایی خاورمیانه»، چاپ اول، تهران: دانشکده افسری
- ۲۴- عزتی، عزت... (۱۳۶۶)؛ «جغرافیای نظامی ایران»؛ تهران: دانشکده علوم نظامی
- ۲۵- کامران، حسن (۱۳۸۱)؛ «جغرافیای نظامی جزایر (قسمت، لارک و هنگام)»؛ تهران: انجمن جغرافیایی ایران
- ۲۶- کریمی‌شروذانی، محمود (۱۳۸۸)؛ «شرایط بسته شدن تنگه هرمز»؛ به آدرس [www.noorportal.net](http://www.noorportal.net)؛ ۳۱ شهریور ۱۳۸۸
- ۲۷- مایل‌ل‌افشار، فرحناز (۱۳۸۳)؛ «نقش استراتژیک تنگه هرمز در حوزه خلیج فارس و جهان»؛ نشریه سیاست روز، اردیبهشت ۱۳۸۳
- ۲۸- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۶۵)؛ «تاریخ و جغرافیای سیاسی جزایر تنب و بوموسی»؛ اطلاعات سیاسی اقتصادی؛ سال ششم؛ شماره ۵۹ و ۶۰؛ ص ۱۱-۴
- ۲۹- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۱)؛ «جغرافیای سیاسی تنگه هرمز»؛ ترجمه محسن صغیرا؛ تهران: انتشارات صغیر
- ۳۰- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۹)؛ «خلیج فارس: کشورها و مرزها»؛ تهران: انتشارات عطایی
- ۳۱- معین، محمد (۱۳۷۱)؛ «فرهنگ فارسی»؛ جلد اول؛ تهران: دانشگاه تهران
- ۳۲- میرحیدر، دره (۱۳۶۷)؛ «جغرافیای سیاسی طرح‌های تفکیک تردد در خلیج فارس و تنگه هرمز»؛ مجله سیاست خارجی، شماره ۸، اسفند ۱۳۶۷، صفحه ۵۹۱-۵۷۱
- ۳۳- میرحیدر، دره (۱۳۸۳)؛ «مبانی جغرافیای سیاسی»؛ چاپ یازدهم؛ تهران: سمت

۳۴- میررضوی، فیروزه و بهروز احمدی لفورکی (۱۳۸۳): «*واهنمای منطقه و کشورهای حوزه خلیج فارس*»؛ تهران: ابرار معاصر

۳۵- نامی، محمدحسن (۱۳۸۶): «*تنگه‌ها و آبراه‌های جهان*»؛ تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح

۳۶- نامی، محمدحسن (۱۳۸۹): «*تنگه‌ها و نقاط استراتژیک جهان*»؛ تهران: نشره سپهر، زیتون سبز

#### انگلیسی

- 37- forbes news agency (2011); "*Iran's Opportunity In The Persian Gulf*";  
www.forbes.com/sites/energysource; 2011/03/06
- 38- <http://fa.wikipedia.org/wiki>
- 39- <http://www.eia.doe.gov>
- 40- <http://www.cia.gov>
- 41- <http://www.hafeznia.ir/index.php/viewpoints/1>
- 42- <http://strategicreview.org/1389/12/16>
- 43- <http://www.shia-news.com/fa/news/13299>
- 44- <http://www.mashreghnews.ir/fa/news/88528>
- 45- Jeen, Paul Rodrigue & John Field (2011); "*Oil Transportation and Major Chokepoints*"; Dept. of Global Studies & Geography; Hofatera University
- 46- Mandel, Robert(1994); "*The changing Face of National Security Greenwood Press*"; London,UK
- 47- Persian Gulf Pilot 10th Ed (1955); "*Hydrographic Department*"; London
- 48- World Oil Transit "*Chokepoints Energy Data*", Statistics and Analysis-Oil (2011); Energy information administration([www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov)); country analysis birfs; Last Updated: February 2011
- 49- U.S. Energy Information Administration, International Tankers Owners Pollution Federation; 2010
- 50- World Oil Transit Chokepoints (2011); "*Adapted from The International Tankers Owners Pollution Federation Limited & Energy Information Administration*".