



رامین جهان پور - به هنگام شب خلیج فارس زیبایی خاصی دارد. تلاطم دریا و برخورد امواج که از آنها نور می جهد با روشنی مهتابی رنگ ماهیان پر نده، که شبانگه به جست و خیز بر می خیزند و هزاران هراز، به حرکت و بازی و پرش در می آیند، و از بد نشان پرتوی سفیدرنگ ساطع میشود، پهنه این دریای نیلگون را مانند آسمان پر ستاره ای می آراید که در گو شه و کنارش آتش افروزی کرده باشند.

کهن ترین نسام پهنه دریایی بین عمان فعلی و هند، دریای ارترا یا ایر ترا یا دریای اریتره بوده است این نام چون از منابع مکتوب یونانی به ما رسیده واگویه های مختلفی از آن شده است. ثنارک سردار اسکندر می نویسد: می گویند در این جزیره هرمز قسم (مقبره یکی از سلاطین بزرگ

بنام اریتار و جسود دارد او به دنبال حمله شیرها در ساحل دریای پارس به گله مادانیش به این جزیره رسید و با آباد کردن آن بر تمام آنها ی منطقه مسلط و حاکم شد. این قسمت‌هایی از کتاب معروف» از دریای پارس» تا دریای چین نوشته زنده یاد احمد اقتداری است.

احمد اقتداری مورخ؛ پژوهشگر و ایرانشناس برجسته کشورمان در کتاب «از دریای پارس تا دریای چین» به بررسی راه های دریایی کشتیرانی و تجارت در این منطقه می پردازد. در این کتاب اقتداری به طور خاص به مطالعه آثار شهر های باستانی خلیج فارس و دریای عمان نیز پرداخته است. در این کتاب ما با سخرانی های اقتداری در ادوار مختلف برمی خوریم که به صورت مقاله تدوین شده و منتشر شده است. موضوع مقاله های تخصصی این کتاب

جغرافیای دریایی منطقه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین مسیر های تجاری متهی به چین است که در سالهای گذشته همیشه مرجع و گنجینه مناسبی برای پژوهشگران و محققان خلیج فارس در کتابخانه های ایران بوده است. چاپ اول این کتاب به دهه ۱۳۶۰ بر می گردد که تا کنون بارها تجدید چاپ شده و تا با اینکه مدت زمان زیادی از چاپ جدیدش نمی گذرد بارها تجدید چاپ شده است. نکته مهمی که باید در مورد این کتاب یادآور شد این است که تا سال ۱۳۶۰ هیچ پژوهشگری در کشور به این شکل به تاریخ دریانوردی ایرانیان در منطقه خلیج فارس نپرداخته بوده است و اقتداری را در این مورد می توان یکی از پیشگامان تاریخ نویسی خلیج فارس قلمداد کرد. با خواندن این کتاب متوجه گلایه و اشاره اقتداری درباره محدود بودن یا نبودن یک مرجع مناسب و مطلوب در مورد تاریخ دریانوردی و حمل و نقل و بازرگانی خلیج فارس را متوجه می شویم. البته این در حالی است که در دهده اخیر کتابها و مقالات ماندگار و برجسته زیادی در این مورد از پژوهشگران و اهالی قلم نسل های جدیدتر در کشور منتشر و دردسترس علاقه مندان قرار گرفته است. احمد اقتداری در بخش «سر آغاز» کتاب حاضر درباره روش تحقیق خود نوشته است: «برای تحقیق درباره راههای دریایی و کشتی رانی و تجارت دریایی ایرانیان منابع عمده کتبی در زبان فارسی وجود ندارد. اعراب ؛ اروپایی ها ؛ چینی ها و هندی ها در ضمن کتب عمومی خود از تجارت دریایی ایرانیان سخن گفته اند، مولفین فارسی زبان یا ایرانیانی که به زبان عربی در باره جغرافیای تاریخی ما کمابیش از دریانوردی و تجارت دریایی ایرانیان مطالب گوناگون و پراکنده ای نوشته اند، اما در هیچ کتاب مستقلی به زبان فارسی. از همه مطالب و همه نقطه نظر ها سخن به میان نیامده است. ضرورت تحقیق در شناسایی بیشتر به روش علمی و مستدل انجام پذیرد. (این کتاب) آغازی برای تحقیق این ضرورت فرهنگی و علمی بود. تاریخ دریانوردی و نیروی دریایی ایرانیان ؛ گسترش فرهنگ و تمدن ایرانی؛ دریا گذاران جهان کهن ؛

شگفتی های دریای چین و ما چین؛ سفرنامه ای از

۱۲۰۰ سال پیش؛

سابقه راه دریایی ایریشسم ؛ دولت شهر شوش و بندرهای بازرگانی ؛ باژگاهها و کشتی بنادانهای ساسانی

تشخیص جغرافیایی شاهنامه و گرشاسب نامه؛ دانش جغرافیایی؛

خشایار شاه در دریای مدیترانه؛ حضور سیاسی و نظامی هخامنشیان در مدیترانه؛ آرتیمس بانوی فرمانده و... از سرفصل های مهم سنسخرانی های تدوین شده احمد اقتداری هستند که در قالب مقاله در این کتاب منتشر شده اند. کتاب «از دریای پارس تا دریای چین» در ۲۱۲ صفحه توسط انتشارات شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران منتشر و در اختیار علاقه مندان قرار دارد.

گروه بین الملل -سعید قلیچی - طی روزهای گذشته و با اوج گرفتن تنش های خاورمیانه، اهمیت استراتژیک تنگه هرمز به عنوان یکی از شاهراه های اصلی انتقال نفت به سوی سایر کشورهای جهان بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. حالا تمام نگاه ها به تنگه هرمز است، آبراهه ای که مسیر عبور ۴۰درصد از کل نفت جهان است. تحلیلگران انرژی، تنگه هرمز را به عنوان یک گلوگاه حیاتی ترانزیت نفت می شناسند که تولیدکنندگان عمده نفت خام در خاورمیانه را به بازارهای کلیدی در سراسر جهان متصل می کند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، اگر درگیری به تاسیسات نفتی ایران یا به مسیر صادراتی هرمز آسیب وارد کند، نه تنها

قیمت نفت ممکن است تا ۱۵۰ دلار افزایش یابد، بلکه هزینه های بیمه، حمل و نقل، امنیت دریایی، و تورم جهانی

نیز با جهشی بزرگ مواجه خواهند شد. بنابراین، اگر چه فعلا بازار با دیده شک و تردید به این بحران می نگرد، اما

یک حرکت اشتباه-چه نظامی و چه سیاسی- می تواند دومینوی ناپایداری را در سراسر زنجیره انرژی جهانی به حرکت در آورد.

در روزهای گذشته اسماعیل کوثری، عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس، که از اعضای جبهه پایداری است هم درباره احتمال بستن تنگه هرمز به عنوان یک راه کار تدافعی، صحبت کرده است. تنگه هرمز بزرگ ترین گلوگاه انتقال نفت به بازارهای جهانی است و به گفته اداره اطلاعات انرژی آمریکا، در نیمه اول سال ۲۰۲۳ حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت در روز (حدود ۲۰ درصد از مصرف نفت جهان) با گذر از این تنگه به بازارهای جهانی صادر می شده است؛ یعنی حدود ۶۰۰ میلیارد دلار تجارت انرژی در سال که با حمل و نقل دریایی انجام می شود. مسدود شدن این تنگه، حتی به شکل موقت، می تواند به تأخیر قابل ملاحظه تأمین نفت مورد نیاز بازارهای جهانی منجر شود که نتیجه مستقیم آن افزایش قیمت نفت خواهد بود.

نشانه‌های جنگ سایبری در تنگه‌هرمز

اگرچه نشانه‌هایی از تنش الکترونیکی و جنگ سایبری در این منطقه گزارش شده، از جمله برخورد یک کشتی با دو شناور دیگر در نزدیکی این تنگه به دلیل اختلال در سیستم‌های ناوبری اما هنوز اختلال مستقیمی در روند فیزیکی صادرات گزارش نشده است. برخی از مالکان و مدیران نفتکش، از روز جمعه و سه دنبال تجاوز رژیم صهیونیستی به ایران، عرضه کشتی‌های خود را برای مسیرهای خاورمیانه‌ای متوقف کرده و مشغول ارزیابی ریسک‌های ناشی از اقدامات تجاوزکارانه این رژیم هستند. کارگران و کرایه‌دهندگان کشتی که مایل نبودند ناامشان فاش شود، به بلومبرگ گفتند: تولیدکنندگان و معامله‌گرانی که در تلاش برای زروو کشتی و بارگیری نفت خام و سوخت از خلیج فارس بودند، با پیشنهادهای معدودی روبه‌رو شده‌اند.

تحلیلگران معتقدند ایران در شرایط فعلی تمایلی به مسدودسازی تنگه هرمز ندارد، زیرا چنین اقدامی موجب از دست رفتن درآمد‌های حیاتی نفتی خواهد شد و همچنین ایالات متحده نیز با چنین وضعیتی مقابله خواهد کرد، چرا که قیمت بالای نفت می تواند تورم را در آمریکا و متحدانش تشدید کند؛ مساله‌ای که با هدف فدرال زروو در مسیر کاهش نرخ بهره در تناقض است. از منظر عرضه و تقاضای جهانی نیز بازار با فشاری فوری روبه‌رو نیست.

آوانس بین‌المللی انسرژی در تازه‌ترین گزارش ماهانه خود



پیش‌بینی رشد تقاضای جهانی نفت را ۲۰هزار بشکه در روز کاهش و در عوض برآورد رشد عرضه را با افزایش ۲۰۰هزار بشکه‌ای به یک میلیون و ۸۰۰هزار بشکه در روز رسانده است. این اختلاف در پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که حتی در صورت وقوع اختلالی موقتی در صادرات ایران، بازار می تواند با ظرفیت‌های پنهان تولید در دیگر کشورهای عضو اوپک پلاس، به‌ویژه عربستان و امارات، تا حدودی آن را جبران کند. همزمان، پالایشگاه‌های چین نیز که از واردکنندگان عمده نفت خام در منطقه هستند، به‌دلیل کاهش حاشیه سود و افت تقاضای داخلی، پالایش کمتری انجام داده‌اند که این خود موجب کاهش فشار تقاضا بر بازار شده است.

موقعیت و ویژگی‌های تنگه‌هرمز

تنگه هرمز یک آبراه باریک اما از نظر استراتژیک حیاتی است که بین ایران و عمان واقع شده است. این آبراه، خلیج فارس را از شمال به خلیج عمان در جنوب متصل می کند و تا دریای عرب امتداد دارد. عرض این تنگه در باریک‌ترین نقطه ۳۳ کیلومتر (تقریباً ۵/۲۰ مایل) است و خود مسیر کشتیرانی در هر دو جهت تنها به سه کیلومتر محدود می شود. طبق گزارش اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA)، جریان نفت از طریق تنگه هرمز در سال ۲۰۲۲ به طور متوسط ۲۱ میلیون بشکه در روز بوده است که تقریباً ۲۱ درصد از تجارت جهانی نفت خام را تشکیل می دهد. هر گونه ناتوانی نفت در عبور از این گلوگاه اصلی، حتی به طور موقت، می تواند قیمت جهانی انرژی را به میزان قابل توجهی افزایش دهد، هزینه‌های حمل و نقل را بالا ببرد و باعث تأخیرهای قابل توجه در عرضه شود. خبرگزاری رویترز در این رابطه در گزارشی می‌نویسد که به باور بسیاری از کارشناسان انرژی، انسداد یا اختلال قابل توجه در جریان نفت از طریق تنگه هرمز، «بدترین سناریو» محسوب می‌شود که می‌تواند قیمت نفت را «بسیار بالاتر از ۱۰۰ دلار در هر بشکه» افزایش دهد. کارشناسان معتقدند که هر گونه انسدادی از این دست، تجارت را به شدت محدود کرده و بر قیمت جهانی نفت تأثیر می‌گذارد. تنگه هرمز، آبراهی میان ایران و عمان است با عرض ورودی و خروجی حدود ۵۰ کیلومتر که کوتاه‌ترین عرض با حدود ۴۰ کیلومتر در میانه تنگه قرار دارد. اما تنگه هرمز تنها در بخش میانی‌اش عمیق است. برای همین هم در نقشه‌های دریانوردی یک مسیر رفت، یک مسیر برگشت ایمن و یک نوار حائل -بین این دو مسیر- برای نفتکش‌های سنگین در نظر گرفته شده است. در مجموع عرض نوار قابل استفاده برای کشتی‌های سنگین حدود ۱۰ کیلومتر است. تانکرها وقتی با گذر از این آبراه وارد خلیج فارس می‌شوند، از نزدیکی دو جزیره تنب کوچک و بزرگ می‌گذرند که ایران آن را بخش جدایی‌ناپذیر سرزمین خود می‌داند و امارات متحده عربی ادعای مالکیت آن را دارد. به رغم باریک بودن مسیر نفتکش‌ها و با در نظر گرفتن این که کشتی‌های بزرگ مجبورند از آب‌های عمیق عبور کنند، بستن تنگه هرمز یا مسیرهای دریایی -برخلاف ایده‌های مطرح شده در بعضی از رسانه‌ها- به شکلی مانند بستن جاده قابل تصور نیست. بلکه تنها راه مسدود کردن کشتی‌ها گزینه نظامی در راستای ناامن کردن مسیر است؛ وضعیتی که در زمان جنگ ایران و عراق هم تجربه شده بود.

برای آینده ایران برای انسداد هرمز

سی‌ان‌بی‌سی در این خصوص نوشت: ترافیک تجاری، از

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

نگاه جهانیان به تنگه هرمز

چشم‌انداز جایگاه ایران و دیپلماسی قدرت در تنگه هرمز

گرفته و یک اقدام خصمانه و تحریک‌آمیز نیست. این رویکرد ایران نشان‌دهنده تلاش برای حفظ امنیت ملی و منطقه‌ای در برابر فشارها و تهدیدات خارجی است و می‌تواند به‌عنوان بخشی از دیپلماسی قدرت در عرصه بین‌المللی تفسیر شود. ایران طی سال‌ها توانمندی‌های نظامی، تجهیزات و تاکتیک‌ها ویژه‌ای برای حفاظت از این تنگه حیاتی توسعه داده است که نشان‌دهنده حق ایران در دفاع از آب‌های سرزمینی خود در برابر اقدامات خصمانه به‌ویژه پس از حملات اسرائیل در ژوئن ۲۰۲۵ است که منجر به کشته شدن ده‌ها ایرانی و آسیب به زیرساخت‌های حیاتی این کشور شده است. تجربه تاریخی نیز نشان می‌دهد که ایران در شرایط تهدیدات جدی توانسته است با استفاده از فشارهای دریایی موقعیت خود را حفظ کند. بنابراین بستن تنگه هرمز می‌تواند پاسخی متناسب به تجاوز اسرائیل به تأسیسات انرژی ایران باشد که خود نقض قوانین بین‌المللی محسوب می‌شود. از سوی دیگر با توجه به اینکه روزانه حدود ۲۱ میلیون بشکه نفت از این تنگه عبور می‌کند، ایران از طریق کنترل این مسیر حیاتی، اهرم اقتصادی مشروعی در برابر تحریم‌های یکجانبه و فشارهای اقتصادی غربی‌ها در اختیار دارد و بستن تنگه هرمز می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای مقابله با کشورهایی به‌کار گرفته شود که ایران را از نظر اقتصادی تحت فشار قرار داده‌اند.

راه‌های جایگزین برای بازار جهانی نفت

در طول سال‌های گذشته، خطر بستن تنگه هرمز صادرکنندگان نفت در منطقه را وادار کرده تا به فکر مسیرهای جایگزین باشند. به گزارش اداره اطلاعات انرژی آمریکا، عربستان سعودی یک خط لوله شرقی-غربی را به کار انداخته است که روزانه می‌تواند پنج میلیون بشکه نفت خام را جابه‌جا کند. این یک خط لوله ۷۱ سانتیمتری با ۱۲۰۰ کیلومتر طول است که از نزدیکی بحرین و قطر در شرق عربستان سعودی می‌گذرد و با گذر از صحرای عربستان به دریای سرخ می‌رسد. سال ۲۰۱۹، این کشور به طور موقت یک خط لوله انتقال گاز مایع را هم برای انتقال نفت خام به



کار گرفت و سه این ترتیب انتقال نفت با گذر از این خط لوله‌ها را به هفت میلیون بشکه نفت خام در روز رساند. امارات متحده عربی هم میدان‌های نفتی‌اش را از طریق یک خط لوله با گنجایش انتقال یک و نیم میلیون بشکه نفت خام در روز، به بندر فجیره در دریای عمان متصل کرده است. در این بین، ایران هم بی‌کار ننشسته است و در ژوئیه ۲۰۲۱ خط لوله گوه-جاسک را افتتاح کرد که قادر است در فاز اول خود روزانه ۳۵۰ هزار بشکه نفت خام را جابه‌جا کند، هرچند گفته می‌شود ایران هنوز از این خط لوله استفاده نکرده است. اداره اطلاعات انرژی آمریکا پیش‌بینی کرده است که در صورت احلال در عبور نفت از تنگه هرمز، این خطوط لوله می‌توانند با توجه به ظرفیت مازادشان انتقال سه و نیم میلیون بشکه از نفت خامی را که از تنگه هرمز عبور می‌کند، انجام دهند. به عبارتی این‌ها تأمین‌کننده حدود ۱۵ درصد از نفتی خواهند بود که جلو عبور آن از تنگه هرمز گرفته می‌شود.

جمله تجارت حیاتی نفت جهانی، پس از حمله اسرائیل به ایران، همچنان از طریق تنگه هرمز جریسان دارد، اما کارشناسان حمل و نقل دریایی می‌گویند که این خطر وجود دارد که اقدامات ایمنی انجام شده توسط صاحبان کشتی، عملاً حرکت را در تنگه هرمز اگر نگوییم کاملاً مسدود، کند کند. به گفته یاکوب لارسن، مدیر ارشد ایمنی و امنیت در شورای دریانوردی بالتیک و بین‌المللی (بیمکو BIMCO)، وضعیت بسیار پر تنش است و بیمکو گزارش‌هایی دریافت می‌کند مبنی بر اینکه صاحبان کشتی احتیاط بیشتری به خرج می‌دهند و تصمیم می‌گیرند از دریای سرخ و خلیج فارس دوری کنند. اما طبق نظر کارشناسان MarineTraffic، دلایلی وجود دارد که ایران ممکن است ایسن تنگه را که تاکنون ۳۴ درصد از کل نفت تجارت شده دریایی را در سال جاری مدیریت کرده است، نبندد.

تنگه هرمز-همچنین برای تجارت جهانی کانتینر کلیدی است. بنادر این منطقه (جبل علی و خور فکان) مراکز حمل و نقل هستند. به‌ویژه دویی که به مرکزی برای جابه‌جایی بار با خدمات فیدر در خلیج فارس، جنوب آسیا و شرق آفریقا تبدیل شده است. ناظران بازار معتقدند که اختلال کامل در جریان نفت جهانی با بستن این آبراه بعید است و حتی ممکن است از نظر فیزیکی غیرممکن باشد. در این میان به باور برخی تحلیلگران ایده بستن آبراه هرمز یک ابزار کلامی تکراری بوده اما هرگز عملی نشده است، و تحلیلگران می‌گویند که این امر به سادگی امکان‌پذیر نیست.

ایران و دیپلماسی قدرت در تنگه‌هرمز

ایران همواره از تشدید تنش‌ها و بستن کامل تنگه هرمز اجتناب کرده و تاکنون واکنش‌های حساب‌شده‌ای نشان داده است. این کشور ترجیح می‌دهد اقدامات خود را هدفمند نگه دارد و بستن کامل تنگه را به‌عنوان آخرین راهکار در نظر می‌گیرد که تنها در صورت تشدید بیشتر تحریمات اسرائیل و آمریکا ممکن است اجرایی شود. از منظر حقوق بین‌الملل، ایران حق دفاع مشروع بر اساس ماده ۵۱ منشور



سازمان ملل متحد را دارد و اقدامات اسرائیل در حمله به خاک ایران می‌تواند توجیهی برای واکنش‌های متقابل باشد. همچنین ایران تأکید دارد که هدفش حفظ ثبات منطقه‌ای است و قصد ندارد امنیت کشورهای همسایه را به خطر بیندازد. افزایش قیمت نفت در بازارهای جهانی نیز نتیجه آسیب‌پذیری بازار در برابر اقدامات یکجانبه و نظامی است و نه سیاست‌های ایران.

مطالعات اخیر مرکز استراتوس در سال ۲۰۲۵ نشان داده است که حتی اختلال نسبی در عبور نفتکش‌ها می‌تواند اهداف استراتژیک ایران را بدون نیاز به بستن کامل تنگه محقق کند. لحن محتاطانه مقامات ایرانی و سابقه خودداری از تشدید تنش‌ها نیز نشان می‌دهد که هر گونه اقدام در این زمینه موقتی و با هدف فشار برای رسیدن به راه‌حل‌های دیپلماتیک خواهد بود نه شروع یک درگیری طولانی مدت. استراتژی ایران در قبال تنگه هرمز، در واقع یک ابزار دفاعی و بازدارنده است که بر اساس قوانین بین‌المللی و ضرورت‌های بقا شکل

بدون شرح

قاب‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریاد عریزی -اقتصاد سرآمد