

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# «انرژی جهان» زیر سایه امنیت تنگه‌های دریایی

چرا امنیت تنگه‌های دریایی افزایش پیدا کرد؟

هوایی، اهمیت زیادی برای تأمین امنیت این گذرگاه‌ها قائل هستند. اهمیت تنگه‌های بین‌المللی از زمان جنگ جهانی دوم به دلیل پیشرفت‌های عظیم در فنساری حمل‌ونقل دریایی و روش‌های اکتشاف و بهره‌برداری از منابع دریایی و همچنین پیشرفت در فعالیت‌های دریایی نظامی، تجاری و غیرنظامی، به طرز چشمگیری افزایش یافته است.

این تکامل، رژیم حقوقی حاکم بر تنگه‌های بین‌المللی را نیز شکل داده که در رویه‌های عرفی و توافقات بین‌المللی بازتاب می‌یابد. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای موصوب ۱۹۸۲، مهم‌ترین چارچوب قانونی است که حق همه کشورها را برای «عبور بی‌ضرر» از تنگه‌های بین‌المللی بدون ایجاد مانع یا تهدید از سوی کشورهای ساحلی به رسمیت می‌شناسد. مشروط بر اینکه چنین عبوری تهدید امنیتی ایجاد نکند. این کنوانسیون همچنین کشورها را از کاربرد زور یا تهدید کشتی‌های تجاری که از این تنگه‌ها عبور می‌کنند، منع می‌کند. پیش از این، کنوانسیون قسطنطنیه ۱۸۸۸، آزادی دریانوردی در کانال سوئز را، چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ، برای همه کشتی‌های تجاری تأیید کرده بود.

علاوه بر این، سازمان بین‌المللی دریانوردی قوانین و دستورالعمل‌هایی را برای محافظت از کشتی‌ها در برابر حملات و دزدی دریایی در حین عبور از آبراه‌های حیاتی وضع کرده است که چارچوب بین‌المللی برای حفاظت از این گذرگاه‌ها را تقویت می‌کند. این توافق‌نامه‌ها عملاً بسیاری از تنگه‌هایی را که قبلاً خارج از این محدوده بودند، بین‌المللی کرده و مفهوم ترانزیت تنگه را از «عبور بی‌ضرر» به «عبور ترانزیتی» گسترش داده‌اند که به‌اصول آزادی دریانوردی در دریاهای آزاد نزدیک‌تر است.



گروه انرژی - رضا رضایی - تنگه‌های دریایی نقاط محوری راهبردی در سیستم تجارت جهانی هستند. آن‌ها صرفاً گذرگاه‌های باریکی نیستند که دو خشکی را از هم جدا می‌کنند، بلکه شریان‌های حیاتی هستند که اقیانوس‌ها و دریاهای به هم متصل و مسیرهای مستقیمی را برای کشتی‌ها بین بازارهای بزرگ در سراسر جهان فراهم می‌کنند. اهمیت آن‌ها وقتی در بخش انرژی و حمل‌ونقل دریایی افزایش می‌یابد، زیرا بیشتر صادرات نفت، گاز و کالاهای تجاری از آن‌ها عبور می‌کنند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، محافظت از این گذرگاه‌ها در زمان جنگ، چالشی پیچیده است که نیاز به رویکردی جامع برای ایجاد تعادل بین منافع اقتصادی، امنیتی و ژئوپلیتیکی دارد. اخیراً توجه دوباره به آسیب‌پذیری‌های تنگه‌هرمز و باب‌المندب، دو مورد از حیاتی‌ترین مسیرهای دریایی برای حمل‌ونقل نفت، گاز و تجارت جهانی، معطوف شده است. این تمرکز مجدد در حالی صورت می‌گیرد که تنش‌های خاورمیانه پس از وقوع جنگ بین اسرائیل و ایران، در کنار تهدیدات و نگرانی‌های فزاینده در مورد اختلال در کشتیرانی بین‌المللی و تشدید بحران انرژی، افزایش یافته است.

## اهمیت راهبردی تنگه‌ها

براساس گزارش اندیشکده «مرکز بین‌المللی مطالعات راهبردی»: اهمیت راهبردی تنگه‌ها در تأثیر حیاتی آن‌ها بر توزیع و نقشه‌های جهانی نهفته است. این امر به وضوح در طول بحران سوئز در سال ۱۹۵۶ و بحران موشکی کوبا در سال ۱۹۶۲ مشهود بود. از این رو، کشورهای بزرگ به ویژه ایالات متحده، با تکیه بر نظریه‌های تسلط دریایی و برتری



## چالش‌های حفاظت از گذرگاه‌های دریایی

حفاظت از تنگه‌های دریایی در زمان جنگ، چالشی پیچیده بوده که نیازمند رویکردی جامع است که منافع اقتصادی، امنیتی و ژئوپلیتیکی را متعادل کند. در بحبوحه درگیری رژیم صهیونیستی و ایران، تنش‌های پیرامون این تنگه‌ها در حال افزایش بود که ثبات منطقه‌ای و امنیت انرژی جهانی را تهدید می‌کرد. سازوکارهای حفاظتی از حضور نظامی فشرده، تشکیل ائتلاف‌های بین‌المللی، استراتژی‌های بازدارندگی گرفته تا جست‌وجوی مسیرهای جایگزین برای تضمین جریان بی‌وقفه نفت و تجارت را در بر می‌گیرد.

## استراتژی ایالات متحده

در پاسخ به افزایش تهدیدها، ایالات متحده و متحدانش ابتکارانی را برای محافظت از ناوبری دریایی آغاز کردند که مهم‌ترین آن‌ها «عملیات سنتینل» (عملیات نگهبان) در سال ۲۰۱۹ برای محافظت از کشتی‌ها در برابر حملات ایران و شرکای آن بود. البته نباید فراموش کرد که حملات انصارالله یمن نیز در پاسخ به کشتار مردم غزه صورت می‌گرفت، به‌طوری‌که پیش از کشتی ترانزیتی در امنیت کامل فعال بودند و حتی ایران یکی از کشورهای مهم در تضمین امنیت دریایی است. با افزایش تنش‌های فعلی، حضور نظامی ایالات متحده و بریتانیا در منطقه احتمالاً برای جلوگیری از هرگونه انسداد دریایی بزرگ، افزایش یابد. راهبرد ایالات متحده برای تأمین امنیت خطوط دریایی بر اصل «امنیت نوکالامسبک» متمرکز است و بر کنترل سربل‌های ساحلی که پایگاه‌های زمینی هستند و به عنوان نقاط شروع عملیات متکی است. ایالات متحده منابع قابل توجهی را به گسترش عمودی و افقی پایگاه‌های دریایی و هوایی در منطقه و نزدیک تنگه‌های کلیدی، مانند کمپ لمونیر در جیبوتی (مشرّف بر تنگه باب‌المندب) و پایگاه هوایی الظفره (مشرّف بر تنگه‌هرمز) اختصاص داده است.

## تأثیر بر بازارهای انرژی

سوال کلیدی در بحبوحه درگیری‌های جاری بین ایران و اسرائیل که اکنون به پایان رسیده، این است که آیا در صورت تجاوز مجدد رژیم صهیونیستی، صادرات نفت از خلیج فارس از طریق تنگه‌هرمز مختل خواهد شد یا خیر؟

حدود ۳۵ درصد از نفت‌خام دریایی و ۲۰ درصد از گاز طبیعی مایع از این گلوگاه حیاتی عبور می‌کند و آن را برای بازیگران اصلی در بازارهای جهانی انرژی حیاتی می‌سازد. طبق گزارش Vortexa، یک شرکت تحلیلی تأثیرگذار، عربستان سعودی روزانه حدود ۵ میلیون بشکه نفت‌خام از طریق تنگه‌هرمز صادر می‌کند که بالاترین میزان در بین کشورهای همسایه است. چین، هند، ژاپن و کره جنوبی از جمله واردکنندگان اصلی نفت‌خام منتقل‌شده از طریق این تنگه هستند. اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده تخمین می‌زند که در سال ۲۰۲۲، حدود ۸۲ درصد از نفت‌خام و میعانات گازی که از تنگه‌هرمز عبور کرده‌اند، به مقصد کشورهای آسیایی بوده‌اند. در ۱۶ آوریل ۲۰۲۵، تنها سه‌روز قبل از حملات موشکی اسرائیل به پدافند هوایی ایران، یونسوک یول، رئیس‌جمهور کره جنوبی اعلام کرد که ۶۰ درصد از نفت این کشور از تنگه‌هرمز عبور می‌کند.

## نتیجه‌گیری

اهمیت تنگه‌ها و گذرگاه‌های دریایی امروزه به دلیل افزایش تهدیدات علیه ناوبری در بحبوحه تشدید تنش‌ها بین کشورهای منطقه‌ای و قدرت‌های جهانی، بیش از هر زمان دیگری است. این اهمیت با ذخایر عظیم نفت و گاز طبیعی در کشورهای عربی و نقش حیاتی تأمین انرژی در اقتصاد جهانی دوچندان می‌شود. این امر علاقه شدید قدرت‌های بزرگ و بازیگران منطقه‌ای را به تأمین امنیت مسیرهای دریایی و راه‌اندازی ابتکارات و اتحادها برای تضمین امنیت آن‌ها توضیح می‌دهد. باید توجه داشت که تهدیدات امنیتی ناشی از تنش‌های تنگه‌ای منجر به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی و بیمه می‌شود که مستقیماً بر قیمت کالاهای و خدمات تأثیر می‌گذارد.

تهدیدات این گذرگاه‌ها همچنین باعث نوسانات شدید در قیمت جهانی انرژی می‌شود و پیامدهای بالقوه‌ای بر امنیت غذایی، به‌ویژه در کشورهایی که به کالاهای وارداتی از طریق مسیرهای دریایی وابسته هستند، خواهد داشت. در اصل، تأمین امنیت تنگه‌های دریایی یک چالش پیچیده ژئوپلیتیکی و اقتصادی است که مستلزم تعادل دقیق بین منافع ملی و بین‌المللی است. در این راستا، مهم‌ترین سؤال همچنان باقی است؛ جامعه بین‌المللی چگونه می‌تواند بدون درگیرشدن در یک درگیری گسترده‌تر که امنیت انرژی و رفاه اقتصادی جهانی را تهدید می‌کند، این تعادل را برقرار کند؟

## آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان الشتر -سری (۴۲۹) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی شهرستان الشتر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دونوبت آگهی می‌گردد. در صورتی که هر کس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتبا به اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست .تاریخ انتشار نوبت

۱ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا»فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۰۷،۲۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی کولیوند»

۲- تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۶۳۶،۶۸» مترمربع مجزی شده از پلاک ششماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «محمد عشقایی»

۳- تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۷۰۵۶،۲۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی پاشا بهرامی»

۴ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۹۸۷۲،۱۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برجعلی یاری»

۵ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۱۶۰۳۰،۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برجعلی یاری پیری»

۶- تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۲۶۹،۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «شامراد هابیل»

۷ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۰۰۶،۱۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «داود دولتشاه»

۸ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۵۰۷،۴۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «جمعه عزیزی»

۹ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۶۸۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «شاه مراد هابیل»

۱۰ – تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۶۹۳۳،۷۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۱» فرعی از «۲۴۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «مراد رشیدی» شناسه آگهی: ۲۰۲۷۸۱۵

اول: (۱۴۰۴/۸/۴) نوبت دوم: (۱۴۰۴/۸/۱۹)

مصطفی نیک مهر

رییس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان الشتر