

## اثرات متقابل قدرت، سیاست و جغرافیا در تنگه های مهم جهان\*

نسرین خانیها

دانش آموخته دوره دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات

nasrinkhaniha@yahoo.com

دکتر زهرا پیشگاهی فرد

دانشیار گروه جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران

### چکیده:

در دوره زمانی پس از جنگ سرد، شاهد پیشرفت های عمده ای در تجارت دریایی بوده ایم. افزایش توسعه تجارت دریایی باعث شد تا منافع کشورها شدیداً وابسته به آزادی کشتی رانی شود، بنابراین پیامدهای دریایی، بعنوان زیر مجموعه ای از امنیت ملی لحاظ شدند. زیرا دسترسی به سرمایه و بازار، که از عوامل نظم نوین به شمار می آیند، در گروی دسترسی به مسیرهای ارتباط دریایی مهم می باشند. بنابراین نگرانی عمده امنیتی، بویژه در رابطه با رقیبان، محاسبات دقیق استراتژیک را برای مقابله با جنگ تجاری ضروری ساخته است. این مسئله باعث می شود محاسبات جنگ سرد کاملاً بی اعتبار شوند و مسائل جدیدی پیش روی کشورها قرار گیرد.

با اهمیت یافتن روز افزون تجارت دریایی، تنگه های بین المللی نیز در جغرافیای سیاسی نوین دریاها از جایگاه ویژه ای برخوردار شده اند؛ هر چند در گذشته نیز تنگه های مهم از اهمیت محوری برخوردار بودند، ولی اهمیت کنونی آنها بیشتر جنبه اقتصادی یافته است. این مسئله باعث می شود که امروزه پس از جنگ سرد از اهمیت برخی تنگه ها کاسته و برخی دیگر که در مسیر تجارت جهانی واقع شده اند اهمیت ویژه ای بیابند.

با این اوصاف این پژوهش ضمن بررسی تغییرات ایجاد شده در مفهوم و مصداق تنگه های استراتژیک در دو دوره ژئوپلیتیکی، در پی تحلیل اثرات قدرت و سیاست در آنها می باشد. نتایج حاصله بیانگر این مسئله است که صحنه اقیانوس هند و تنگه های مهم آن به دلیل داشتن نقش کلیدی در تجارت دریایی، از اهمیت بالایی برخوردارند و این امر باعث می شود تا این تنگه ها محل رقابت قدرت های رقیب باشند.

واژه های کلیدی: تنگه های بین المللی، تجارت دریایی، دوره ژئوپلیتیکی، جهانی شدن، رقابت تجاری.

\* این مقاله استخراج شده از رساله دکترائی است که به راهنمایی دکتر زهرا پیشگاهی فرد تهیه شده است.

## مقدمه

در حالی که در جهان صدها تنگه با اهمیت منطقه‌ای و محلی وجود دارد، اما تنها تعدادی از آنها، به دلیل واقع شدن در مسیر تجارت بین‌المللی دریایی، برای اقتصاد جهانی با ارزشند. این در حالیست که نزدیک به نیمی از آنها با شکلی از عوامل تنش‌زا یا تهدیدآمیز آسیب پذیرند، که می‌تواند آنها را از نظر اقتصادی به منابع کمیاب تبدیل کند. بدین لحاظ، این تنگه‌ها ممکن است که منبع مناقشه بین‌المللی باشند.

بدیهی است تنگه‌های مهم، که مسیرهای اصلی عبور کشتی‌ها در بین اقیانوس‌ها و دریاها هستند و بخش قابل توجهی از تجارت جهانی، منجمله نفت را پوشش می‌دهند، کانون توجه مهم استراتژیکی، هم برای کشورهای ساحلی واقع در آنها و هم برای استفاده کنندگان اصلی در هر زمان می‌باشند. این مسئله این تنگه‌ها را به یک نقطه حساس برای تجارت جهانی تبدیل کرده است. استحکامات و شهرهای بندری که در طول تاریخ در امتداد این تنگه-ها بوجود آمده‌اند، از یک سو برای تجارت دریایی ضروری و از سوی دیگر با اعمال نظارت بر کشتی‌های تجاری و جنگی، برای کشورهای ساحلی، یک امتیاز راهبردی پدید آورده است.

در آغاز قرن بیستم ماهان اهمیت راهبردی سه آبراههٔ جبل‌الطارق، کانال پاناما و کانال سوئز را به عنوان ابزاری جهت تسهیل تمرکز قدرت دریایی باز شناخت. زیرا این سه تنگه بر تعداد زیادی از کشتی‌های تجاری در زمان صلح نظارت داشته و باعث تقویت قدرت نظامی اشغال کنندگانشان در زمان جنگ می‌شدند. در حالی که بنظر می‌رسد اهمیت راهبردی آنها در پایان جنگ سرد کاهش یافته است.

امروزه با گسترش جهانی شدن کارکرد و اهمیت تنگه‌های استراتژیک تغییر یافته است. در واقع اهمیت روزافزون تجارت دریایی باعث رقابت هر چه بیشتر قدرت‌ها، برای حفظ و کنترل تنگه‌های استراتژیک شده است؛ این در حالی است که وابستگی رو به فزون جهان صنعتی به انرژی بر این اهمیت افزوده است.

به طور خلاصه در طول تاریخ اهمیت دستیابی به تنگه‌های استراتژیک دریایی تحت سه مجموعه منافع قابل تعریف بوده است:

- ۱) منافع برتری قدرت نظامی و برتری در جنگ؛
- ۲) منافع تجاری، که نیازمند کاربرد بدون مانع آبراهه‌ها و تنگه‌ها و دسترسی بدون مزاحمت به بنادر شرکای تجاری است؛
- ۳) منافع تسلط اقتصادی مستقیم بر تنگه‌ها، به نحوی که استفاده از آنها انحصاری گردد و مانع انجام این کار توسط رقبا شود.

## روش تحقیق:

این تحقیق از نظر شیوهٔ نگرش و بررسی مسئله، جزء گروه تحقیقات توصیفی - تحلیلی است. برای انجام آن از روش‌های رایج کتابخانه‌ای شامل بررسی کتب و مقالات مربوط به بحث، بولتن‌های سازمان ملل و منابع معتبر اینترنتی بهره‌گیری شده است.

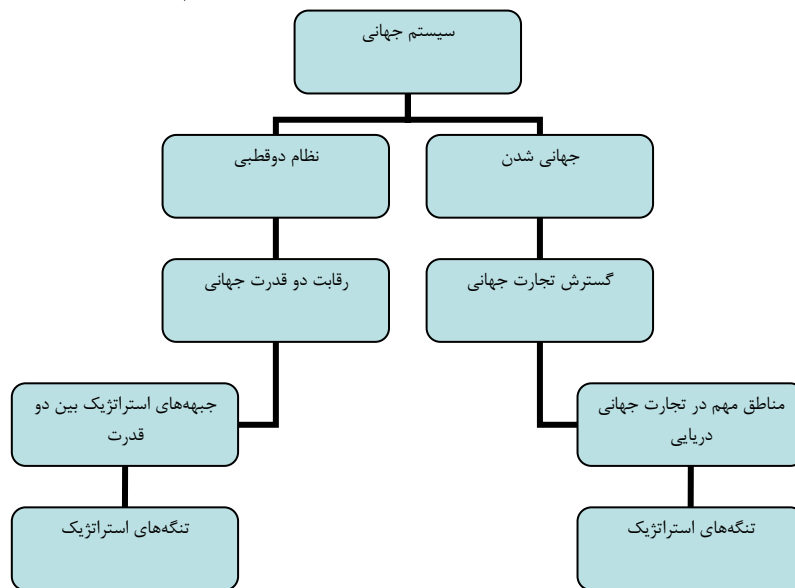
جزئیات روش تحقیق در قالب چهار مرحله به شرح زیر می‌باشد:

(۱) تبیین مبانی نظری و شناسایی تنگه‌های مهم: در این مرحله نظام حقوقی و فضای جغرافیایی تنگه‌های مهم بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفته است.

(۲) انتخاب چند شاخص جهت الویت‌بندی تنگه‌های مهم جهان: سه خصوصیت اصلی، شامل خصوصیات فیزیکی، میزان قابلیت دسترسی و کاربرد، برای ارزیابی تنگه‌ها در نظر گرفته شد و تحت آنها تنگه‌ها مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

(۳) بررسی سیر تحول در استراتژی جهانی و تأثیرات آن بر تنگه‌ها: در این مرحله از پژوهش با برخورداری از روش نگرش سیستمی در علم جغرافیا، نظام جهانی به عنوان یک سیستم متشکل از اجزاء و قسمت‌های مختلف به یکدیگر وابسته، همراه با روابط متقابل در نظر گرفته شد. تنگه‌های مهم نیز به عنوان زیرمجموعه این سیستم، که خود نیز متشکل از مجموعه‌ای از بازیگران مختلف، شامل قدرت‌های محلی، منطقه‌ای، جهانی و سازمان‌های فراملی از یک سو و از سویی دیگر مجموعه روابط میان آنان فضای جغرافیایی حاکم بر آنها را شکل می‌دهد، مورد بررسی قرار گرفت. در این تحقیق، همانطور که در شکل (۱) نشان داده شده است، روابط بین قدرت، و سیاست در تنگه‌های مهم با در نظر گرفتن فضای ژئوپلیتیکی حاکم بر جهانی بررسی شده است.

شکل (۱): فرایند تحقیق در شناسایی تنگه‌های مهم جهان



### شاخص‌بندی تنگه‌های جهان:

هرچند که تنگه‌ها ویژگی‌های مشترک بسیاری دارند، اما هر تنگه استراتژیک بسته به موقعیت جغرافیایی، تاریخی، امکانات و همسایگانش خصوصیات متفاوتی دارد.

سه خصوصیت اصلی وجود دارد که یک تنگه را بعنوان یک منطقه راهبردی معرفی می‌کند:

- ویژگی‌های فیزیکی: یک تنگه، موقعیتی است که ترافیک دریایی را به همگرا شدن و یا می‌دارد و به موجب خصوصیات فیزیکی آن، یعنی عمق، پهنا یا قابلیت کشتی‌رانی، حرکت در آن محدود می‌شود. بنابراین ظرفیت فیزیکی آن به نسبت چرخه ترافیک دریایی محدود می‌باشد.

- دسترسی: این مسئله که عملکرد کشورهای تنگه‌ای و دیگر بازیگران موجود در آن در رابطه با عبور آزاد کشتی‌ها چگونه است و میزان امنیت در آن به چه نحو می‌باشد، عامل مهمی برای ارزیابی تنگه‌هاست. البته این مهم است که مقادیری از کنترل باید وجود داشته باشد تا دسترسی به تنگه تضمین شود، و موافقت نامه‌هایی برای مدیریت تنگه، جهت حل و فصل مجادلات، در صورتی که دسترسی به آن مورد نزاع قرار گرفته باشد، باید وجود داشته باشد.

- کاربرد: ارزش یک تنگه به نسبت میزان استفاده از آن و در دسترس بودن جایگزین‌های احتمالی است. این حقیقت که یک گلوگاه مسیر عبور چه نوع کالا و چه تعداد کشتی است، و چه میزان در چرخه ترافیک دریایی نقش دارد، بیانگر میزان اهمیت آن است. هر چقدر میزان ترافیک در تنگه ای بیشتر باشد و مسیر عبور کالاها راهبردی تر باشد، به تبع از اهمیت بیشتری برخوردار خواهد بود.

### ویژگی‌های فیزیکی:

اگرچه خصوصیات فیزیکی بیشتر تنگه‌ها ثابت است، اما بطور قابل توجهی کاربرد و ارزش آنها می‌تواند با نوسان همراه باشد. امروزه با رشد روزافزون تجارت دریایی، بسیاری از گذرگاه‌ها، بعنوان یک منبع، شدیداً با ارزش شده و بعضی از موقعیت‌های استراتژیک بسیار مهم را در جهان پدید آورده‌اند. بنابراین همانند تمام منابع ثابت، محدودیتی برای استفاده از آنها وجود دارد. هر چقدر فضای تنگه‌ها آسیب‌پذیرتر باشد، استفاده از آنها غیر ثابت‌تر گردیده و تلاش بیشتری برای تامین امنیت آنها نیاز است.

در این بخش از تحقیق تعداد ۳۵ تنگه و کانال مهم بین‌المللی و متغیرهای فیزیکی، حداقل عمق، حداقل عرض، محل انفضال و مسیر جایگزین، جهت بررسی آنها انتخاب شدند که مهم‌ترین یافته‌ها شامل موارد زیر است:

- از نظر حداقل عمق و عرض به ترتیب آبراهه‌های پاناما، سوئز، بسفر، داردانل و مالاکا بیشترین محدودیت را دارند.

- از لحاظ مسیر جایگزین، تنگه‌های هرمز، بسفر، داردانل، جبل الطارق، باب‌المندب و سوئز فاقد هر گونه مسیر دریایی جایگزین‌اند و دو آبراهه مالاکا و پاناما، با وجودی که مسیر جایگزین دارند ولی چون این مسیرها در فاصله بیش از ۵۰۰ مایل دریایی قرار دارند، انتخاب آنها از لحاظ زمان و هزینه مقرون به صرفه نیست.

### قابلیت دسترسی:

عوامل انسانی، مانند جنگ، ادعاهای سرزمینی، بستن تنگه‌ها توسط دولت‌ها، و یا عملیات تروریستی و دزدی دریایی که عبور آزاد از تنگه را تهدید می‌کنند و یا با محدودیت مواجه می‌سازند، از جمله عواملی هستند که دسترسی به آبراهه‌ها را با مشکل روبه‌رو می‌سازند. در این ارتباط اهم یافته‌ها شامل موارد زیر است:

- از نظر ادعاهای مهم دولتی در تنگه هرمز (اختلاف بر سر سه جزیره، بین ایران و امارات) (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۴، ۷۸-۷۷)، تنگه جبل الطارق (اختلافات در این تنگه میان مراکش و اسپانیا بر سر دو جزیره ملیلا<sup>۱</sup> و سیوتا<sup>۲</sup>، و همچنین اسپانیا و انگلستان بر سر صخره جبل الطارق است (Miller, 1998: 18-19).

<sup>۱</sup>Melilla

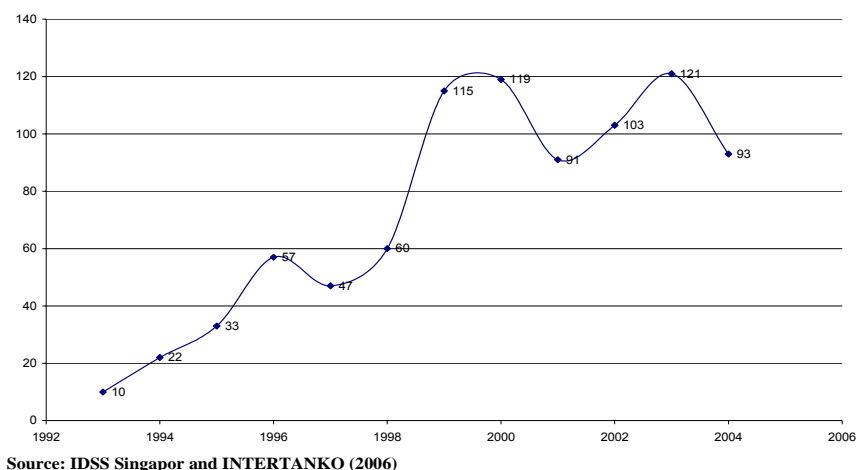
<sup>۲</sup>Ceuta

در تنگه مالاکا و کلاً دریای جنوب چین (منطقه شامل مجمع الجزایر اسپراتلی<sup>۱</sup>، پاراسل<sup>۲</sup> و سنکاکو<sup>۳</sup> می باشد که چین آنها را متعلق به خود می داند در حالی که مورد اختلاف بین شش کشور تایوان، فیلیپین، اندونزی، ویتنام، برونئی و مالزی نیز است (Dobson and Frave, 1997: 285).

- از لحاظ عملیات تروریستی و دزدی دریایی مناطق اطراف تنگه های مالاکا و باب المندب بیشترین مشکل را دارند. مهم ترین این نواحی شامل تنگه سنگاپور، آب های اندونزی، ویتنام و فیلیپین و در حجم کمتر، کل دریای چین جنوبی می باشد. در این بین سومالی، نگرانی خاصی بشمار می آید، به نحوی که از دریانوردان خواسته شده است تا حداقل از ۵۰ مایلی ساحل، به جهت احتمال بالای حمله دزدان دریایی، عبور نکنند (Vagg, 1995: 63-80).

در سال ۲۰۰۰، در گزارش سالانه دزدی دریایی سازمان بین المللی دریاهای، بیش از ۴۶۰ دزدی گزارش شده که ۵۶ درصد نسبت به سال قبل افزایش داشته است. اکثر این حملات در مناطق شناخته شده میزبان برای گروه های تروریستی منجمله اندونزی، فیلیپین، و تنگه باب المندب، اتفاق افتاده اند. منطقه باب المندب در طول سواحل یمن، سومالی و جیبوتی، از سال ۱۹۹۸ افزایش ۱۵۵ درصدی را در وقایع دزدی دریایی داشته است (JINSA Online, 2004). از سویی دیگر دفتر دریانوردی بین المللی اعلام کرده است که در سال ۲۰۰۵، ۴۴۵ مورد دزدی دریایی ثبت شده است که یک سوم این حملات توسط دزدان مسلح در آب های اندونزی، از جمله تنگه مالاکا به وقوع پیوسته است (امیری چیمه، ۱۳۸۳، ۱۰۷). شکل شماره (۲) رشد دزدی دریایی در این منطقه را نشان می دهد.

شکل شماره ۲: نمودار میزان دزدی دریایی در آب های اندونزی



## کاربرد:

در طی سال های اخیر، میزان تجارت جهانی در کالاها و خدمات سه برابر افزایش داشته است. این رشد در تجارت بین المللی با انقلاب در حمل و نقل کالا، و رشد قابل توجه ترافیک دریایی، همراه بوده است، که در کل حجم انبوهی از حمل و نقل بین المللی کالاهای مبادله شده به حساب می آید. حجم تجارت دریایی جهان، از سال

<sup>1</sup> Spratly  
<sup>2</sup> Parcel  
<sup>3</sup> Senkaku  
<sup>4</sup> IMO

۱۹۷۰ به مقدار دو برابر افزایش داشته است (Hekimoglu, 2001:۱) گلوگاهها برای اقتصاد جهانی، بخصوص برای بازیگران اصلی آن، بسیار حیاتی هستند. زیرا هم حمل و نقل دریایی کماکان، ارزانترین وسیله حمل و نقل کالاهای حجیم است، و هم این که بیش از ۸۰ درصد از تجارت جهانی، بوسیله ترانزیت دریایی انجام می شود. و پیش بینی می شود تجارت بین المللی به ۲ میلیارد تن در طی بیست سال آینده، یعنی دوبرابر میزان کنونی برسد (Nincic, 2002:144).

- پرتددترین تنگه ها در جهان به ترتیب عبارتند از: مالاکا (۶۰۰ کشتی در روز)، جبل الطارق و دوور (هر کدام ۴۰۰ کشتی در روز)، تنگه های دانمارک (۱۴۰ کشتی در روز) و تنگه های ترکیه (۱۳۸ کشتی در روز).
- از لحاظ ترانزیت استراتژیک ترین کالا، یعنی نفت، همانطور که در جدول (۱) مشخص شده است، هرمزو مالاکا مهم ترین تنگه ها محسوب می شوند.

جدول (۱) تنگه های مهم ترانزیت نفت در جهان

نام تنگه	جریان نفت در سال ۲۰۰۶ (بشکه در روز)	سرمنشاء نفت	مقصد اولیه	مشکلات قبلی	مسیرهای جایگزین
تنگه هرمز	۱۶/۵ - ۱۷ میلیون	کشورهای حوزه خلیج فارس شامل عربستان سعودی، ایران و امارات	ژاپن، ایالات متحده، اروپای غربی و دیگر کشورهای آسیایی	مینهای دریایی در طی جنگ ایران و عراق در دهه ۸۰ نصب شده بودند. تهدیدات تروریستی بعد از ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱	خط لوله شرق به غرب با طول ۷۴۵ مایل به دریای سرخ
تنگه مالاکا	۱۵ میلیون	کشورهای حوزه خلیج فارس، آفریقای غربی	تمام مصرف کنندگان آسیا/ اقیانوس آرام منجمله ژاپن و چین	مشکلات از طرف دزدان دریایی، تهدیدی دائم منجمله حمله سال ۲۰۰۳ می باشند. تصادفات و نشت نفت نیز از مشکلات می- باشند. دید کم در هنگام دود گرفتگی	تغییر مسیر از طریق تنگه های لومبارک یا سوندا در اندونزی. ساخت خط لوله ممکن بین مالزی و تایلند.
کانال سوئز/ خط لوله صومد	۴/۵ میلیون	کشورهای حوزه خلیج فارس، بخصوص عربستان سعودی و آسیا	اروپا و ایالات متحده	کانال سوئز برای هشت سال بعد از جنگ شش روزه در سال ۱۹۶۷ بسته شد. دو تانکر بزرگ نفتی در سال ۲۰۰۷ به گل نشسته و رفت و آمد را متوقف کردند.	تغییر مسیر از دماغه جنوبی آفریقا (امیدنیک)؛ ۶۰۰۰ مایل اضافی
تنگه باب المندب	۳/۳ میلیون	خلیج فارس	اروپا و ایالات متحده	حمله به ناو یواس اس کول در سال ۲۰۰۰؛ حمله به تانکر نفت فرانسوی در سال ۲۰۰۲، حملات از ساحل یمن	برای ترافیک رو به شمال می توان از خط لوله نفت شرق-غرب از طریق عربستان استفاده کرد؛ تغییر مسیر از دماغه جنوبی آفریقا (امیدنیک)؛ ۶۰۰۰ مایل اضافی
تنگه های ترکیه	۲/۴ میلیون	منطقه دریای خزر	اروپای غربی و جنوبی	چند تصادف کشتی در گذشته باعث پر پیچ و خم بودن تنگه ها از نظر جغرافیایی. تعدادی تهدید تروریستی صورت گرفته بعد از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱.	هیچ مسیر جایگزین مشخصی وجود ندارد؛ خطوط لوله ممکن شامل خط لوله ۱۷۳ مایلی بین روسیه، بلغارستان و یوانا بحث شده است
کانال پاناما	۰/۵ میلیون	ایالات متحده	ایالات متحده و دیگر کشورهای آمریکای مرکزی	هدف مشکوک برای تروریست	تغییر مسیر به ماژلان، کیپ هورن یا گذرگاه دریک؛ ۸۰۰۰ مایل مسافت بیشتر

Source: Energy Information Administration, 2008

### استراتژی دریایی در زمان نظام دوقطبی و تنگه‌های استراتژیک:

برداشت کلی از موازنه دوقطبی این است که، تنها دو قدرت برتر یا ابرقدرت، خطوط کلی نظام بین‌المللی را تعیین می‌کنند و سیاست‌گذاران دیگر کشورها تمام تصمیمات خود را بر محورها و شاخص‌های مرتبط با این خطوط اتخاذ می‌کنند. در این مدل دو حریف یا رقیب عمده، همواره احساس می‌کنند که در مقابل تهدیدات حریف دیگر، ناگزیر از واکنش و در نتیجه حفظ یک نوع موازنه مستمر برای منصرف کردن یکدیگر از برهم زدن تعادل می‌باشند. هر نوع حرکت از طرف یکی از دو حریف به نوعی خصومت و انحراف از تعادل و در نهایت کنش از جانب دیگری برای حفظ شرایط ایمن تعبیر می‌شود (کاظمی، ۱۳۷۲: ۷۸-۷۷).

استراتژی دریایی در هر دوره در سه بعد (۱) سیاست، (۲) جغرافیا و (۳) قدرت قابل بررسی است. برای درک بهتر فضای استراتژیکی دریاها در نظام دوقطبی، هر یک از این ابعاد بطور جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرند.

#### سیاست:

سیاست دریایی دوره جنگ سرد بر مبنای شناسایی دشمنی خاص و یا به بیانی دقیق‌تر، دشمنی برای شکست دادن در زمان جنگ و نیروی متخصصی در زمان صلح یا در زمان جنگ سرد بود. بنابراین ضروری بود تا سیاست، توجیهی روشن و سیستماتیک برای هرگونه استراتژی در متمرکز ساختن دشمن و سازمان نظامی آن باشد. در مورد استراتژی دریایی این دوره، آن دشمن یا نیروی متخصص، صریحاً جهان کمونیست یا قدرت بری، به رهبری اتحاد جماهیر شوروی، در برابر جهان سرمایه‌داری یا قدرت بحری، به رهبری ایالات متحده آمریکا بود.

در جنگ سرد اصول اصلی استراتژی ملی یا بزرگ ایالات متحده، بعنوان یک قدرت بحری، در برابر اتحاد جماهیر شوروی، به عنوان یک قدرت بری، در ابتدا محرومیت و سپس ممانعت بود. این عقاید و استراتژی‌ها که دوره جنگ سرد را شکل می‌دادند، بویژه شکل دهنده ساختار بین‌المللی موجود دوقطبی، که از دو ابرقدرت ساخته می‌شدند، بودند. بنابراین هر قدرت دیگر، حتی چین کمونیستی، و هر نوع دشمن دیگر، حتی جنبش‌های انقلابی کمونیستی، بعنوان بخش‌های اصلی این ساختار نبودند و عوامل اصلی استراتژی‌های ملی و نظامی ایالات متحده حکمفرما بر دوره جنگ سرد بشمار نمی‌آمدند (Kurth, 2007: 595).

در طی این دوره، بالاترین هدف استراتژیک ایالات متحده، حفظ آزادی کشتی‌رانی در تنگه‌های استراتژیک، برای کشتی‌های نظامی خود و جلوگیری از همان آزادی برای شوروی سابق بود.

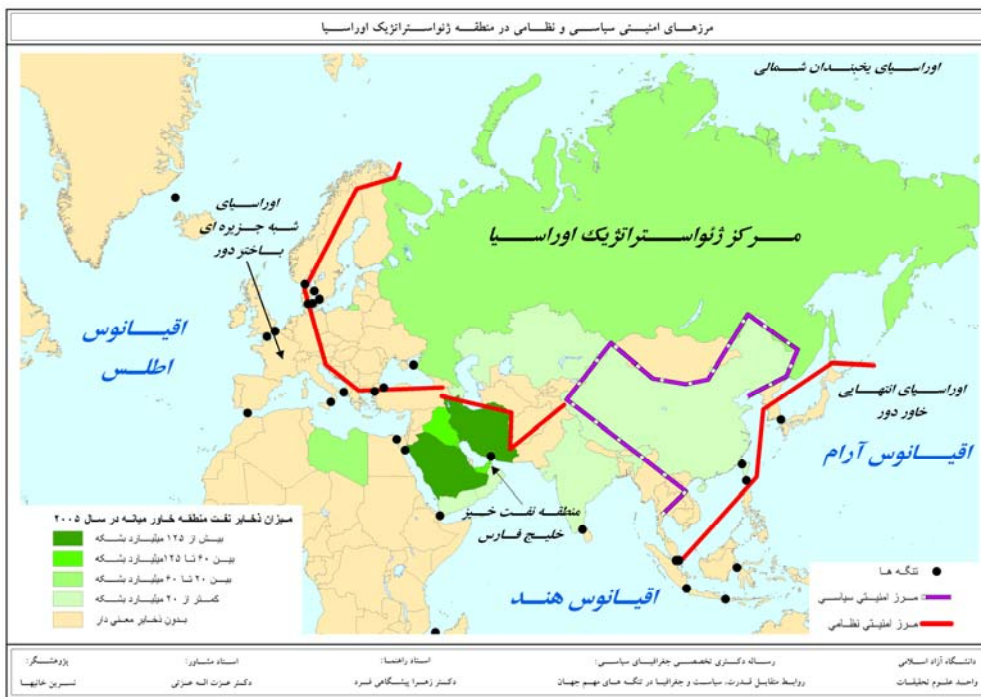
#### جغرافیا:

در این دوره استراتژی دریایی در ارتباط با جغرافیای خاص یا اختصاصی‌تر، یعنی جغرافیای اقیانوس‌ها و دریاهایی بود که محدود و قرار گرفته در قلمرو اتحاد جماهیر شوروی بودند. در واقع، چهار مجموعه دریایی وجود داشتند که در مرز شوروی یا در همسایگی شوروی قرار داشتند و هرکدام در نزدیکی، داخل یا با فاصله از این کشور بودند. از دیدگاه استراتژی دریایی، مهمترین مجموعه، دریای برنت (که مورد توجه خاص نیروی دریایی شوروی، منجمله زیردریایی‌های موشک‌انداز و زیردریایی‌های تهاجمی قرار داشت.) و دریای نروژ بود. با چرخش به عکس جهت حرکت ساعت به دور نقشه شوروی سابق، سه مجموعه دیگر عبارتند از: دریای بالتیک و دریای شمال؛ دریای سیاه و دریای شرقی مدیترانه؛ و دریای «آخوتست» و دریای ژاپن (Kurth, 1988: 27-49). قابل ذکر است که

هیچ یک از چهار ناوگان شوروی سابق از دسترسی بدون مانع به دریای آزاد بهره‌مند نبوده‌اند و استراتژیست‌های شوروی سابق به خوبی از این عدم مساعدت جغرافیایی آگاه بودند. ناوگان شمالی باید از نزدیک ساحل نروژ و از داخل گذرگاه بین ایسلند و فارو عبور می‌کرد تا به اقیانوس اطلس شمالی برسد. ناوگان بالتیک باید از تنگه‌های باریک دانمارک عبور می‌کرد تا به دریای شمال برسد. ناوگان خاور دور در محاصره جزایر ژاپن قرار داشت و تنگه‌های ترکیه نیز تنها راه خروجی برای ناوگان شوروی سابق در دریای سیاه بودند (ملک‌زاده، ۱۳۸۳: ۴۰).

مبارزه دو قدرت بری و بحری باعث شکل‌گیری سه جبهه استراتژیک در اوراسیا شد. نخستین جبهه استراتژیک به دلیل وجود خطرهای عظیمی بود که ایالات متحده برای ترکیه و یونان از یک سو و برلین از سوی دیگر از جانب شوروی احساس می‌کرد، تحت عنوان "جبهه باختر دور" شکل گرفت. این در حالی بود که متقابلاً روسیه می‌کوشید در این قسمت وضعیت پس از جنگ جهانی دوم را به نفع خود تغییر دهد. جبهه استراتژیک دوم در رقابت جدید تاریخی ایالات متحده و شوروی و بلافاصله پس از جبهه نخست استراتژیک شکل گرفت. این جبهه در شرق دور واقع شده بود. سومین جبهه استراتژیک واقع در جنوب غرب آسیا قرار داشت (عزتی، ۱۳۸۴: ۶۲-۶۱). از آنجائی‌که استراتژی ممانعت به عنوان ساختاری برای کل روابط دو ابرقدرت بود، تمامی راه‌های دریایی و تنگه‌های موجود در این سه جبهه استراتژیک اهمیت قابل توجهی داشتند و کشورهای تنگه‌ای نیز در تقابل دو ابرقدرت نقش حساسی ایفا می‌کردند. شکل (۳) موقعیت تنگه‌های مهم در زمان نظام دو قطبی را نشان می‌دهد.

شکل ۳: نقشه تنگه‌های مهم و مناطق استراتژیک در نظام دو قطبی



در طی دهه‌های ۷۰ و ۸۰، نگرانی قابل ملاحظه‌ای بر امنیت مسیرهای ارتباط دریایی جهان و تنگه‌های وابسته به آنها، که در مقابل تهدیدات شوروی آسیب‌پذیر دیده می‌شدند، وجود داشت. برای مثال، مسیرهای دریایی در مدیترانه شرقی، دریای سرخ و اقیانوس هند در برد بمب افکن‌های مستقر در جنوب افغانستان بودند. بطور مشابه،



تصمیم مسکو در کسب تسهیلات نظامی در موزامبیک، تا حدودی بعنوان یک خواسته برای کنترل کانال موزامبیک، نقطه انسداد مهم در مسیر تجاری آفریقای شرقی، اروپای غربی و ایالات متحده، بود. اما تمام توجهات محدود به این بخش از جهان نمی‌شد؛ در دریای کارائیب، ترس از این وجود داشت که شوروی همراه با متحدین آمریکای لاتین خود در منطقه، بتواند تهدید مستقیم نظامی برای مسیرهای کشتی‌رانی آمریکا در خلیج مکزیک باشد و بتواند از منابع کلیدی در زمان بحران ممانعت کند. بنابراین، در اوج جنگ سرد، نگرانی‌هایی وجود داشت که مناقشه مسلحانه‌ای، بعثت تهدیدات شوروی برای آزادی کشتی‌رانی در مسیرهای ارتباط دریایی و تنگه‌های استراتژیک مهم جهان شکل گیرد (Nincic, Ibid: 18).

### قدرت:

قدرت، سیاست و جغرافیا را بهم مرتبط می‌سازد. به بیانی دیگر اعمال سیاست در نقاط استراتژیک تنها توسط قدرت امکان‌پذیر است. قدرت بر عوامل و منابع گوناگونی تکیه دارد و به عبارتی از آنها ناشی می‌شود. در دوره جنگ سرد دو ابرقدرت هر کدام به منظور دستیابی به قدرت بیشتر، دائماً در جهت دستیابی به برتری نظامی تلاش می‌کرد. در واقع سعی بر این داشتند که اهداف و منافع ملی خود را با اعمال قدرت نظامی به دست آورند. در نتیجه این اعمال قدرت، نوعی جنگ قدرت دائمی در جریان بود. این در حالی است که از زمان پیدایش ایالات متحده در سال ۱۷۷۶ تاکنون، ایالات متحده دارای نیروی دریایی و در واقع متکی بر تجارت اقیانوسی بوده و همواره بعنوان قدرت دریایی مطرح بوده است (Kurth, 2007: 585).

از اوایل دهه ۶۰، دستیابی به زیردریایی‌هایی با قابلیت حمل موشک‌های بالستیک قاره‌پیما<sup>۱</sup>، نقش تعیین کننده‌ای در استراتژی مدرن ایفا کرد (بلیس و اسمیت، ۱۳۸۳: ۲۰۰). استراتژی دریایی، با گفتگوهای ممانعت از گسترش سلاح‌های استراتژیک<sup>۲</sup>، شامل عناصر اصلی از زمان شلیک موشک‌های بالستیک زیردریایی در اوایل دهه ۷۰ تعریف شده بود. با این حال، ابتکار استراتژی دریایی دهه ۸۰، جلب توجه به تهدید رسمی، یعنی دادن پیشنهاد در توانایی برای جنگ و پیروزی در جنگ سراسری اما غیر هسته‌ای بر شوروی سابق بود. این عقیده بر اساس دو نوع جنگ افزار معمولی بود؛ اولی، ساخت موشک کروز بود. موشک‌های کروز هم از زیردریایی‌ها و هم از کشتی جنگی شلیک می‌شدند. دومی، مهمات بسیار دقیق یا «موشک هدایت شونده»<sup>۳</sup> بود که با هواپیماهای تهاجمی حمل می‌شدند و از ناو هواپیما بر شلیک می‌شدند (Kurth, Ibid: 588).

از آنجائی که استراتژی ممانعت هسته‌ای به عنوان ساختاری برای کل روابط غرب - شرق دیده شده بود، به نظر می‌رسید که رژیم آینده تنگه‌ها با اهمیت قابل توجه‌ای استراتژیک باشد. تا حدی که کشورهای تنگه‌ای خارج از تقابل شرق و غرب نیز از نقش حساسی در ثبات هسته‌ای ابرقدرت‌ها برخوردار بودند.

<sup>۱</sup> SLBNs

<sup>۲</sup> Strategic Arms Limitation (SALT) (گفتگوهای محدودسازی جنگ‌افزارهای استراتژیک): مذاکراتی که بین ایالات متحده آمریکا و اتحاد جماهیر شوروی به منظور ممانعت از گسترش سیستم سلاح‌های تعرضی و دفاعی - و در صورت امکان کاهش متوازن - دو کشور انجام شد (کالینز، ۱۳۷۰: ۵۰۷-۵۰۶)

<sup>۳</sup> smart bomb

هر چیزی که کاهش دهنده توانایی آنها در پنهان شدن و حرکت آسان در مسیر عبور خود شود، به عنوان تهدیدی نه تنها برای خود زیردریایی‌ها، بلکه برای ثبات استراتژیکی در کل دیده می‌شود. بدیهی است که اگر نیاز بود تا این زیردریایی‌ها برای عبور از تنگه‌ها بر روی سطح آب حرکت کنند، برای هیچ‌کدام از دو ابرقدرت قابل قبول نبود.

بی‌شک، هر چقدر رژیم محدودتری در تنگه‌ها اعمال می‌شود، دولت‌های تنگه‌ای می‌توانستند قدرت مند گردیده و باعث افزایش مشکلات عمده استراتژیکی در سیاست خارجی دو ابرقدرت شوند. در نتیجه، در طی کنوانسیون سوم دریاها، در تغییر قانون دریاها در مورد عبور از تنگه‌های بین‌المللی، بیش از اشکال امنیتی، برآوردن منافع قدرت‌های دریایی، توجهات را بخود جلب کرد. و در پایان کنوانسیون، اصل عبور ترانزیتی برای تنگه‌های بین‌المللی به تصویب رسید.

شایان توجه است که، در تحقیق انجام شده در نیمه دهه ۷۰ درباره آسیب پذیری زیردریایی‌ها در عبور از تنگه‌ها، مشخص شد که تنها ۱۶ تنگه مهم، که در دریای تحت قلمرو ۱۲ مایلی کشورهای تنگه‌ای هستند و در ضمن عمق مناسب برای عبور زیردریایی‌ها را دارند، وجود دارد. از این ۱۶ تنگه، به نظر می‌رسد برخی تنگه‌های اطراف جزایر اندونزی مانند تنگه لامبارک و تنگه جبل‌الطارق، از آنجائی‌که نواحی عملیاتی این زیردریایی‌ها را به هم متصل می‌ساختند، ارزش بیشتری داشته‌اند. اما در طی سال‌های بعد اهمیت استراتژیک تنگه‌ها، برای عبور زیردریایی‌هایی با قابلیت حمل موشک‌های بالستیک قاره‌پیما، به علت برد زیاد موشک‌های بالستیک شلیکی از زیردریایی‌ها، کم شد. در واقع هم ایالات متحده و هم اتحاد جماهیر شوروی مجهز به موشک‌هایی شدند که بدون نیاز به سکوها زیردریایی، که در آب‌های نزدیک به خطوط ساحلی نیاز است تا از آب خارج شوند، اهداف را مورد اصابت قرار دهند (Booth, 1985: 101-102).

### جهانی شدن، تجارت دریایی و تنگه‌های مهم:

تحولات نظام بین‌الملل، در آغاز قرن ۲۱ بیانگر آمیزش قدرت کشورها، توزیع ثروت، نهادها و مکانیزم‌های بین‌المللی است. بعد از جنگ سرد، دنیا وارد عصری شده است که یکپارچگی اقتصادی نشانه اصلی و بنیادین آن می‌باشد. اما جهانی شدن تبعات متفاوتی بر واقعیت‌های داخلی و خارجی کشورها دارد و بر محیط امنیتی و روابط میان کشورها تأثیرات متفاوتی می‌گذارد. در حقیقت جهانی شدن را می‌توان به عنوان فرایندی چند بعدی و چند وجهی تعریف کرد که سرشت روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی را تغییر می‌دهد. این فرایند، به روندها، عوامل و نیروهایی که سرشتی فراملی دارند و به همه سطوح روابط بین‌المللی رسوخ می‌کنند، نسبت داده می‌شود. اما جهانی شدن به لحاظ کیفی با وابستگی متقابل متفاوت است. زیرا در حالی که تقویت وابستگی‌ها بی‌شک از فرایند جهانی شدن است، اما جهانی شدن بسیار فراتر از وابستگی متقابل می‌باشد. وابستگی متقابل بر افزایش پیوند میان مؤسسات مستقل متفاوت تمرکز دارد. اما جهانی شدن، باعث رسوخ فضاها پیش‌تر مستقل در هم می‌شود. (Wunderlich, 2003: 123).

از نظر امنیتی عواقب امنیتی جهانی شدن سه‌گانه است. اول، امور ملی و بین‌المللی به طور فزاینده ترکیبی می‌شوند و مسائل امنیت داخلی و خارجی نیز به همین‌گونه کاملاً با هم مرتبط‌اند؛ دوم، جهانی شدن منجر به تنوع

تهدیدهای امنیتی و ایجاد و خلق بازیگران جدید صحنه امنیت می‌شود؛ و سوم این که جهانی شدن منجر به تقویت مسائل هویتی می‌شود (Cha, 2000).

از این رو جهانی شدن در همه اشکال خود به فرایندهایی اشاره می‌کند که به طور فزاینده فراتر از قدرت دولت‌ها عمل می‌کنند و متضمن افزایش فعالیت‌های فراملی و تعاملات در چندین زمینه است که می‌توانند به حوزه‌های مختلف از جمله اقتصادی، سیاسی، زیست‌محیطی، تکنولوژیکی و امنیتی تقسیم شوند. در واقع این ویژگی‌هاست که رابطه جهانی شدن با تجارت جهانی و آنچه به ویژه مورد نظر ماست، رابطه آن با تجارت دریایی و تأثیرش بر تنگه‌های مهم را تعریف می‌کند.

این مسئله وقتی خود را نشان می‌دهد که بدانیم «سهم حمل‌ونقل دریایی در جابجایی کالا تقریباً ۹۰ درصد کل کالاهای حمل شده در عرصه تجارت بین‌المللی است. این میزان در حدود ۶ میلیارد تن می‌باشد که ثلث آن را مواد نفتی، ثلث دوم آن را کالاهای خشک و فله و ثلث آخر را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند» (عابدیان، ۱۳۸۶: ۴۲). با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا به حمل‌ونقل دریایی، اهمیت ارتباط بین تجارت بین‌المللی و حمل‌ونقل دریایی، به عنوان دو بخش غیر قابل انفکاک، روشن می‌شود. از این رو می‌توان ادعا کرد که تجارت دریایی از عوامل لازم و تأثیرگذار در توسعه تجارت جهانی و ابزار اصلی تأمین نیازهای گوناگون اقتصادی جهانی است.

از سویی دیگر در عصر جدید، جهانی شدن برخی بنادر، که فصل مشترک سنتی میان دریا و خشکی‌اند، آنها را به دلیل کانتینری شدن، به مهم‌ترین ارائه دهندگان خدمات لجستیک تبدیل کرده است. کانتینری کردن باعث شده که کشتی‌های کانتینری عظیم‌الجثه امکان حمل کالا از یک بندر کانونی به بندر کانونی دیگر را، بدون باز شدن آن تا رسیدن به نقطه فروش یا مقصد نهایی، داشته باشند. این‌گونه بنادر به خاطر توانایی‌شان برای پذیرش آخرین نسل کشتی‌های حمل کانتینری از دیگر بنادر متمایز می‌شود. ارائه خدمات لجستیک کامل و توانایی برای پذیرش کشتی‌های کانتینری بزرگ، توسط این‌گونه بنادر به این معناست که تجارت پر حجم جهانی فقط بر چند مگابندر متمرکز خواهد شد و این بنادر را گره‌گاه‌های حیاتی تجارت دریایی جهان می‌سازد. بنادر مرکزی چنان در سیستم تجارت جهانی مهم‌اند که برآورد شده، خسارتی که بستن بندر مرکزی سنگاپور به چرخه‌های تولید و موجودی جهان وارد می‌سازد، به تنهایی از ۲۰۰ میلیارد دلار فراتر رود (Ho, 2005: 2).

بی‌شک تجارت دریایی، با توجه به قابلیت حمل زیاد کالا، هزینه کم و سهولت در حمل و نقل، مهم‌ترین گزینه برای تبادلات تجارت جهانی به‌شمار می‌آید. اما به موازات منتفع شدن و وابستگی زیاد کشورها به تجارت دریایی برخی تنگه‌های بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای یافته و از اهمیت برخی دیگر کاسته شده است.

### تغییر در اهمیت و کارکرد تنگه‌های مهم در طول تاریخ:

اهمیت تنگه‌های استراتژیک در طول تاریخ متفاوت بوده و با پیشرفت‌های تکنولوژی و تغییر الگوهای سیاست جهانی دستخوش تغییر شده است. در گذشته به وجود آمدن سلاح‌های دریایی پیشرفته به کشورهای اروپایی و بعدها آمریکا فرصت گسترش نفوذ خود در سراسر جهان را داد.

ایجاد امپراطوری‌های استعماری انگیزه‌ای برای اروپاییان شد تا با ایجاد پست‌هایی در تنگه‌های استراتژیک، در پی تأمین امنیت مسیرهای تجارت دریایی باشند. اهمیت فزاینده تجارت دریایی در سه قرن گذشته بر آتش نبرد برای

حفظ کنترل بر این تنگه‌های راهبردی دمیده است. وابستگی بسیار زیاد نیروهای دریایی مدرن به زغالسنگ در قرن نوزدهم، به پایگاه‌های دریایی در تنگه‌های استراتژیک، نقش ایستگاه زغال را هم اضافه کرد. کارکرد تنگه‌های استراتژیک در میانه قرن بیستم، هنگامی که به جایگاهی برای فرود و برخاستن هواپیماهای نظامی تبدیل شدند، باز هم تغییر کرد. در حقیقت در این دوران پایگاه‌های دریایی واقع در آبراهه‌های استراتژیک، نقش لجستیکی مهمی داشته‌اند (Weitz, 2000:2).

اما علیرغم تمام کمک‌های قابل توجه از نظر لجستیک ارتش و تجارت در سرتاسر تاریخ، به نظر می‌رسد از پایان جنگ سرد به بعد برخی تنگه‌های استراتژیک اهمیت خود را از دست داده‌اند. به عنوان مثال واگذاری صلح‌آمیز کانال پاناما در دسامبر ۱۹۹۹ توسط ایالات متحده، پایان دوره تسلط نظامی بر این کانال بود. هر چند که پست‌های نظامی سابق، هنوز برای پشتیبانی از عرصه تجارت کاربرد دارند. پاناما طرح‌هایی برای تبدیل استحکامات نظامی سابق به مراکز تجاری و تبدیل شدن به یک مرکز کشتی‌رانی را دارد.

از سویی دیگر تکنولوژی هسته‌ای امروزه اهمیت پست‌های دیده‌بانی موجود در تنگه‌های مهم را به دو شیوه کاهش داده است. اول این که قابلیت بازدارندگی موشک‌های بالستیک قاره‌پیما می‌تواند باعث کاهش نیاز قدرت‌های بزرگ هسته‌ای به حفظ یک خط مقدم متشکل در تنگه‌های راهبردی، به عنوان مانعی در برابر حملات پیش‌دستانه شود. دوم این که نیروی رانش هسته‌ای هواپیماها و زیر دریایی‌های راهبردی ایالات متحده را از سوخت‌گیری مجدد و پشتیبانی لجستیک بی‌نیاز کرده است (Ibid:3).

بنابراین بنظر می‌رسد برخی از تنگه‌های استراتژیک که در گذشته بر تعداد زیادی از کشتی‌های تجاری در زمان صلح نظارت داشته‌اند و باعث تقویت قدرت نظامی اشغال کنندگان‌شان در زمان جنگ شده‌اند، امروزه اهمیت راهبردی‌شان از پایان جنگ سرد کاهش یافته است. از این‌رو در این قسمت از پژوهش برخی از تنگه‌های مهم بصورت موردی بررسی می‌شود.

### تنگه جبل الطارق:

جبل الطارق تقریباً در سراسر تاریخش به عنوان تنها گذرگاه بین دریا و اقیانوس، برای خروج از دریای مدیترانه عمل کرده و کنترل بر صخره جبل الطارق در میان این تنگه، تسلط بر خشکی‌های دوردست را ممکن ساخته است. این صخره با ارتفاع ۱۳۹۸ پا در بالای تنگه به عنوان یک دژ عمل کرده و مأمنی برای فنیقی‌ها، رومی‌ها، مغربی‌ها، اسپانیایی‌ها و در نهایت انگلیسی‌ها بوده است (Harvey, 1996: 16-23). بریتانیا، پس از این که در اوایل قرن ۱۸ جبل الطارق را از چنگ اسپانیا درآورد، استحکامات نظامی فوق‌العاده‌ای در آن برپا کرد.

بعد از ورود اولین کشتی‌های بخار در ۱۸۲۳ به جبل الطارق، و پس از آن بعد از گشوده شدن کانال سوئز در ۱۸۶۹، صخره جبل الطارق به یک ایستگاه بسیار مهم زغال تبدیل شد (Weitz, Ibid:4). تا اوائل قرن بیستم چالش قدرت‌یابی آلمان در برابر قدرت دریایی بریتانیا، به وجود آمدن زیر دریایی و رشد عظیم تجارت با متصرفات استعماری بریتانیا اهمیت جبل الطارق را، به عنوان یک پایگاه نظامی مدافع دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس، افزایش داد (Jackson, 1987: 258).

در جنگ جهانی اول جبل الطارق به عنوان یک ایستگاه زغال و نقطه‌ای کلیدی در نبرد ضد زیردریایی نقش مهمی ایفا کرده است. صخره جبل الطارق در اوایل جنگ جهانی دوم، وقتی به عنوان یک پست بازرسی، بندری برای تعمیر کشتی‌ها، پایگاهی برای پوشش نیروی هوایی و دریایی مستقر در اطلس شرقی و مکان اجتماع تقریباً ۶۵۰ هواپیما، ۱۶۰ کشتی و ۲۰۰ ناو جنگی عمل کرد، به اوج اهمیت راهبردی خود رسید (Bradford, 1971: 189-190). در طی جنگ سرد، جبل الطارق جایگاه تجهیزات الکترونیکی پیشرفته برای نظارت بر ترافیک تنگه بود (Benady, 1993: 219). در واقع از زمان ایجاد ناوگان آتلانتیک در ۱۹۰۶ تا پایان جنگ سرد، ناوگان جبل الطارق نقش کلیدی در استراتژی بریتانیا، متفقین و ناتو داشته است (Harvey, Ibid:128).

اما از پایان جنگ سرد جبل الطارق با اهرم قرار دادن آب و هوای مدیترانه‌ای به صورت یک مرکز مالی بین‌المللی و بهشت مالیاتی ظاهر شده است و جایگاهش را به عنوان بخشی از اقتصاد اروپا و ارائه نرخ مالیات پایینی برای غیر ساکنان و عدم اعمال مالیات سود سرمایه را اهرم اقدام خود قرار داده است. با خصوصی‌سازی تعمیرگاه کشتی، ظهور صنعت توریسم و تبدیل آن به یک بهشت مالیاتی، این منطقه یک تغییر ساختاری از یک اقتصاد دولتی به اقتصاد خصوصی را شاهد بوده است (Morris and Haigh, 1995:140).

#### کانال سوئز:

بعد از مانورهای دیپلماتیک بسیار بین فرانسه و بریتانیا، کانال سوئز در ۱۷ نوامبر ۱۸۶۹ گشوده شد. این کانال ظهور کشتی بخار را تسریع کرد چون کشتی‌های بادبانی در حرکت در دریای سرخ مشکل داشتند و در کانال باید بکسل می‌شدند. در طی چهل سال اول عملیات، بریتانیا اکثریت غالب کشتی‌رانی از کانال سوئز را تشکیل می‌داد. وقتی بریتانیا به کانال وابسته‌تر شد، درصدد دنبال کردن حضور نظامی جهت حفاظت از آن، در برابر حملات احتمالی برآمد. بنابراین در ۱۸۸۲، بریتانیا با حمایت ضمنی از جانب قدرت‌های اروپایی ناآرامی در اسکندریه، که بخشی از امپراطوری عثمانی بود، را به عنوان بهانه‌ای برای حمله به مصر قرار داد (Weitz, Ibid: 5).

قدرت‌های اروپایی در واکنش به اعتراضات فرانسه و عثمانی، در مورد اشغال موقت مصر توسط بریتانیا، قرارداد نظام حقوقی بین‌المللی حاکم بر کشتی‌رانی در کانال سوئز را تنظیم کردند. این نظام حقوقی بر اساس کنوانسیون کنستانتینوپل<sup>۱</sup> راجع به کشتی‌رانی آزاد در کانال سوئز، در ۲۹ اکتبر ۱۸۸۸ میلادی شکل گرفته است. این کنوانسیون از سوی دولت‌های بریتانیا، اتریش، مجارستان، فرانسه، آلمان، ایتالیا، هلند، روسیه، اسپانیا و عثمانی منعقد شد که هم‌چنان از اعتبار برخوردار است. این قرارداد تصریح می‌کند که عبور از کانال سوئز همیشه آزاد خواهد بود. این کانال چه در زمان جنگ، چه در زمان صلح، همواره بر روی کشتی‌های بازرگانی و کشتی‌های جنگی بدون هرگونه تبعیضی براساس پرچم دولت متبوع کشتی آزاد باز خواهد بود. هم‌چنین تصریح می‌نماید که این کانال هرگز مسدود نخواهد بود (طلائی، ۱۳۸۲: ۳۰).

در طی هر دو جنگ جهانی، بریتانیا از حق خود جهت حفاظت از ناوبری آزاد استفاده کرد و با بستن این آبراهه به روی کشتی‌های دشمن، منطقه کانال را به یک پایگاه نظامی عظیم تبدیل کرد. اگر چه بریتانیا چند حمله زمینی

<sup>۱</sup> Constantinople

توسط نیروهای مصری را در ۱۹۱۵ و ۱۹۱۶ دفع کرد، تهدیدهای اصلی برای ترافیک کانال در جنگ جهانی اول از جانب زیر دریایی‌های آلمان، که در دریای مدیترانه بودند، بوجود می‌آمد (Weitz, Ibid: 6).

پس از جنگ جهانی اول، بریتانیای کبیر برای حفظ منافع استعماری خود، نیاز به کنترل منطقه داشت. بنابراین در سال ۱۹۳۶، این کشور حق نگهداری نیروهای دفاعی خود را در طول کانال سوئز بدست آورد؛ این مسئله در طی جنگ جهانی دوم، ارزش استراتژیک ویژه‌ای برای متحدین داشت، زیرا مسیرهای تامین لجستیک آسیا - اروپا را برای آنها حفظ می‌کرد. با بسته شدن مدیترانه در اوایل جنگ جهانی دوم، کانال سوئز به یک مسیر تأمین حیاتی برای نیروهای متفقین در مصر تبدیل شد.

با پایان پذیرفتن دوره استعمار و ظهور ناسیونالیسم در نیمه دوم قرن بیستم، خاورمیانه بی‌ثباتی ژئوپلیتیکی تجدید شده‌ای را به خود دید. در سال ۱۹۵۴، مصر و بریتانیای کبیر موافقت‌نامه‌ای را امضاء کردند که پیمان ۱۹۳۶ را لغو می‌کرد و مشروط به عقب نشینی تدریجی تمام نیروهای انگلیسی از ناحیه کانال بود. تمام نیروهای بریتانیایی در ژوئن سال، ۱۹۵۶ وقتی که کانال بوسیله مصر ملی اعلام شد، عقب‌نشینی کردند. از این زمان مشکلات با کشور اسرائیل آغاز شد، زیرا کشتی‌های اسرائیلی مجاز به عبور از کانال نبودند. این تهدید هم‌چنین شامل فرانسه و بریتانیا، مالکان قبلی کانال نیز می‌شد؛ زیرا آنها کمک مالی به پروژه سد بلند آسوان را، همان‌طور که قول داده بودند، نپذیرفتند. بنابراین، اسرائیل، فرانسه و بریتانیا در سال ۱۹۵۶ به مصر حمله کردند. مصر با غرق کردن کشتی‌ها در کانال پاسخ آنها را داد و عملاً کانال سوئز را در طی سال‌های ۱۹۵۶ و ۱۹۵۷ بست (Rodrigue, 2004: 368).

هم‌زمان با افزایش کشمکش‌های اعراب و اسرائیل در دهه ۶۰، مشکلات ژئوپلیتیکی منطقه نیز گسترش یافت. با مسدود ساختن خلیج عقبه، تنها مسیر دسترسی اسرائیل به کانال سوئز، توسط رئیس‌جمهور مصر جمال عبدالناصر، سوئز مجدداً در سال ۱۹۶۷ صحنه مناقشه شد. جنگ شش روزه بین اسرائیل و مصر و حمله به شبه جزیره سینا بوسیله اسرائیل باعث شد تا کانال سوئز بسته شود. در نهایت با به تصویب رسیدن قطعنامه ۲۴۲ سازمان ملل، که یکی از مفاد آن آزادی کشتی‌رانی برای تمام کشتی‌ها از طریق آبراه‌های بین‌المللی، از جمله کانال سوئز بود، مسئله به پایان رسید. با اینحال، کانال برای ۱۵ سال بعلت کشمکش‌های دائمی نظامی در منطقه کانال بسته ماند (Nincic, 2002: 153). این واقعه بطور قابل توجه حمل و نقل بین‌المللی را بی‌ثبات کرد و نفت‌کش‌ها را مجبور به استفاده از مسیر طولانی دور آفریقا کرد. کانال در سال ۱۹۷۵ مجدداً باز شد و مصر موافقت کرد تا به اسرائیل اجازه استفاده از آنها را بدهد. از ۱۹۷۹ و پس از کمپ دیوید، کانال سوئز یکی از آرام‌ترین دوره‌هایش را تجربه کرده است. حدود ۵۰ سال است که مصر اداره کامل کانال را در دست دارد و دولت آن تأیید یک پروژه ۱۰ ساله ۴۴۱ میلیون دلاری را برای عریض‌تر و عمیق‌تر ساختن کانال سوئز فراهم کرده است.

### کانال پاناما:

پس از کمک به پاناما برای جدا شدن از کلمبیا، ایالات متحده آمریکا قراردادی با پاناما امضا کرد که به این کشور اختیار استفاده، اشغال و کنترل همیشگی منطقه ۵۵۳ مایل مربعی کانال را می‌داد (Langiey, 1983: 22). پس از گشایش کانال پاناما در ۱۹۱۴ نیاز نیروی دریایی ایالات متحده برای تحرک آسان بین دو اقیانوس اطلس و آرام مرتفع شد. ارتش ایالات متحده از اکتبر ۱۹۱۱ تا دسامبر ۱۹۹۹ حضور خود در منطقه پاناما را حفظ کرد. این ارتش

در هر دو سوی کانال در اقیانوس اطلس و آرام استحکامات ساحلی ساخت. هر چند که به این کانال هرگز حمله نشد، تقویت این استحکامات را در طول جنگ‌های جهانی اول و دوم ادامه داشت. در طی جنگ جهانی دوم کانال پاناما به اوج اهمیت خود به صورت یک عنصر کلیدی در حمل و نقل مایحتاج برای جنگ بین دو اقیانوس رسید. در حقیقت این کانال به یک دارایی لجستیکی، و نه استراتژیک تبدیل شد. در طی جنگ‌های کره و ویتنام، کانال پاناما تنها در جهت کاهش بار راه‌آهن‌های درون‌قاره‌ای عمل کرده است. منطقه کانال پاناما برای ارتش ایالات متحده تسهیلات آموزش نظامی، میدان پرتاب توپخانه و قرارگاهی برای عملیات ضد مواد مخدر در آمریکای لاتین فراهم کرده است (Major, 1993: 157-160).

شورش‌های ضد استعماری در پاناما در دهه ۶۰-۵۰، ایالات متحده را مجبور به تنظیم قراردادهایی با دولت پاناما در این رابطه ساخت. اگر چه پیش‌نویس این قراردادها در دهه ۶۰ تنظیم شد، ولی نهایی کردن و امضاء دو قرارداد تا سال ۱۹۷۸ به تعویق افتاد. سرانجام با وجود مخالفت ایالات متحده، در ۳۱ دسامبر سال ۱۹۹۹ کنترل کامل کانال، به «سازمان کانال پاناما» انتقال یافت.

پس از واگذاری کانال، شرکت بین‌المللی هاچیتسون که در هنگ‌کنگ واقع است بنادر کانتینری آن را اداره می‌کند. هاچیتسون یک شرکت خصوصی چینی است که در گذشته بنادر کانتینری عمده‌ای را در سراسر جهان اداره کرده است. علاوه بر این مناقصه، پاناما تلاش کرده است تا یک کنسرسیوم از شرکت‌های خصوصی، که شامل یک شرکت تایوانی و چند شرکت آمریکایی است، را جهت تبدیل منطقه کانال به یک مرکز حمل و نقل بین‌المللی تأسیس کند (Weitz, Ibid: 8).

### تغییر در کارکرد تنگه‌های ترکیه:

در تاریخ معاصر اهمیت استراتژیک تنگه‌های ترکیه همواره بالا بوده و کنترل بر آنها، بخصوص در جنگ روسیه-ترکیه در سال‌های ۱۸۷۷ تا ۱۸۷۸، همچنین حمله متفقین به داردانل در سال ۱۹۱۵ در جریان جنگ جهانی اول، هدفی مهم برای مقابله با دشمنان بوده است. در ارتباط با رژیم تنگه‌های ترکیه چندین پیمان بین‌المللی بر کشتی‌های استفاده‌کننده از آب‌ها وجود داشته است.

در طی جنگ جهانی دوم، وقتی که ترکیه بی‌طرف برای تقریباً تمام طول جنگ مورد کشمکش بود، داردانل و بسفر بر روی کشتی‌های ملل متخاصم بسته بودند. هر چند که ترکیه در جنگ جهانی دوم بی‌طرف بود، ولی در طی کنفرانس‌های پس از جنگ، رهبر شوروی سابق، «ژوزف استالین»<sup>۱</sup>، بطور آشکارا خواستار اعطای پایگاه‌های نظامی شوروی در تنگه‌های ترکیه شد. این واقعه مصادف با تقاضای استالین در بازگرداندن ایالت‌های ترکیه‌ای به شوروی سابق بود. و این یکی از دلایل اصلی بود که ترکیه تصمیم گرفت تا اصل بی‌طرفی خود را در روابط خارجی‌اش از دست بدهد و در سال ۱۹۵۲ به ناتو بپیوندد.

<sup>1</sup> Panama Canal Authority (ACP)

<sup>2</sup> Josef Stalin

در دوران جنگ سرد برای چندین دهه نقشه ژئوپلیتیکی منطقه دریای سیاه و تنگه‌های ترکیه بر پرده آهنین متمرکز بود. در واقع در طول تاریخ معاصر این منطقه همواره خط مقدم رویارویی امپراطوری‌های روسیه و عثمانی و پس از آن اتحاد جماهیر شوروی و ناتو بوده است.

از دهه ۹۰ و بعد از سقوط شوروی سابق، منطقه دریای سیاه و تنگه‌های ترکیه به مسیر انتقال منابع نفت خزر تبدیل شده است. دریای خزر دارای ذخایر گسترده نفتی است و مقدار زیادی از آن از طریق دریای سیاه و تنگه‌های ترکیه عبور می‌کند تا به بازارهای خارجی، یعنی اطراف دریای مدیترانه برسد. بنابراین در سال‌های اخیر، تنگه‌های ترکیه برای تجارت نفت بسیار مهم شده‌اند. نفت روسیه از بنادری هم‌چون «نواراسیسک»<sup>۱</sup> از طریق تنگه‌های بوسفور و داردانل بوسیله نفت‌کش‌ها به اروپای غربی و ایالات متحده صادر می‌شوند. هرچند که خطوط لوله بعنوان جایگزین ارائه می‌شوند، اما تفاوت‌های هزینه‌ای، استفاده از حمل و نقل دریایی را تایید می‌کنند. برای مثال، هزینه انتقال نفت از طریق خط لوله باکو-جیحان بین ۱ تا ۲ دلار در هر بشکه متفاوت می‌باشد، در حالی که حمل نفت با تانکر از طریق دریای سیاه، هزینه ۲۰ سنت در هر بشکه دارد (Brito, 1999).

در سال‌های اخیر، با افزایش جریان نفت دریای خزر به دریای سیاه تنگه‌های ترکیه به طور اجتناب ناپذیری به یک نقطه انسداد مهم تبدیل شده‌اند. ترافیک دریایی به جهت عبور نفت‌کش‌ها در این منطقه بسیار بالا رفته است. در واقع امروزه ۲/۵ میلیون بشکه نفت در هر روز از این تنگه‌ها عبور می‌کنند که با در نظر گرفتن ریسک‌های امنیتی، رقمی بسیار بالاست (Khurana, 2004).

### تجارت دریایی انرژی و تنگه هرمز:

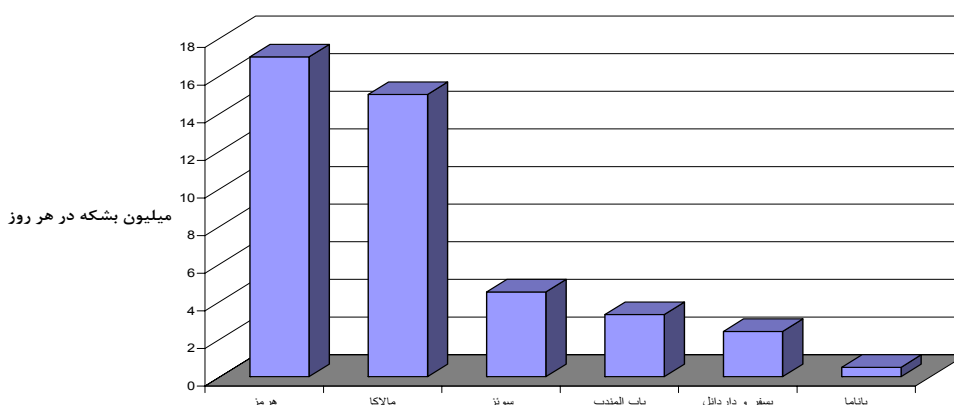
اگرچه امروزه حجم انرژی جهانی رو به کاهش است، اما گسترش مصرف نفت تاکید بر رشد وابستگی جهانی به این کالای استراتژیک می‌باشد. بنابراین توزیع مواد نفتی از میدان‌های نفتی بسوی پالایشگاه‌ها و مصرف کنندگان، تحت هیچ وضعیتی و در هیچ جایی نمی‌تواند قطع شود. زیرا نتیجه آن آشفتگی سیاسی و اقتصادی جهانی است؛ چون این مسئله اقتصاد جهان آسیب پذیر و وابسته به مواد نفتی را با رکود روبرو می‌سازد. از آنجائی که حدوداً دو سوم از تولید نفت جهان بوسیله دریا حمل می‌شود، ذاتاً محدودیت‌های دریایی نیز پدید می‌آید؛ زیرا این حمل و نقل نیازمند کشتی‌رانی از طریق تنگه‌ها و گذرگاه‌ها، یعنی گلوگاه‌های مسیرهای دریایی است.

از دهه ۶۰ به بعد دو عامل باعث شد تا جامعه جهانی در مورد امنیت دریاها، بویژه تنگه‌ها هشیارانه عمل کند. اول افزایش وابستگی کشورهای توسعه یافته بویژه کشورهای اروپای شمال غربی و ژاپن به مواد نفتی و دوم ظهور ابرتانکرهای نفتی (Smith, 1973: 119). علاوه بر این، تقاضای روزافزون آسیا، بخصوص چین، باعث تغییرات جدیدی در چرخه مواد نفتی شده و رقابت جدیدی را که مبتنی بر دستیابی به منابع نفتی مهم و مسیرهای حمل آن می‌باشد را تشدید کرده است.

<sup>1</sup> Novorossyisk



شکل ۴: نمودار تنگه‌های مهم در تجارت انرژی



Source: Energy Information Administration (2008)

همانطور که در نمودار مشخص است، تنگه هرمز مهم‌ترین دروازه عبور برای تجارت انرژی است. این تنگه ارتباطی استراتژیک بین میدان‌های نفتی خلیج فارس، خلیج عمان و اقیانوس هند را تشکیل می‌دهد. در باریکترین نقطه ۲۱ مایل پهنا دارد و متشکل از کانال‌های دو مایلی برای ترافیک تانکری در قلمرو داخلی و قلمرو خارجی و همچنین منطقه واسطه دو مایلی است. ترافیک در داخل و خارج از خلیج فارس شدیداً محدود می‌باشد.

تنگه هرمز، بعلت جریان روزانه ۱۶/۵ تا ۱۷ میلیون بشکه‌ای نفت (آمار ۲۰۰۶)، که این رقم حدود دو پنجم از کل تجارت دریایی نفت است، مهم‌ترین نقطه انسداد جهان می‌باشد. اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده پیش‌بینی کرده است که نفت صادراتی که از تنگه می‌گذرد، حتی به میزان دو برابر، یعنی چیزی بین ۳۰ تا ۳۴ میلیون بشکه بطور روزانه تا تاریخ ۲۰۲۰ خواهد رسید. بیشتر نفت خام صادر شده از تنگه برای فاصله‌های طولانی بوسیله نفت-کش‌های گولپیکر<sup>۱</sup>، که می‌توانند بیش از دو میلیون بشکه نفت در هر سفر حمل کنند، فرستاده می‌شود (EIA, 2008).

تقریباً ۸۸٪ از کل مواد نفتی صادر شده از خلیج فارس از طریق تنگه هرمز به سوی آسیا، اروپای غربی و ایالات متحده عبور می‌کند. از این رو اهمیت آن در چرخه نفت جهانی بسیار مهم است. این در حالی است که مجراهای جایگزین بسیار ناچیزی برای صادرات نفت از خلیج فارس موجود است (Rodrigue, Ibid: 367).

بستن تنگه هرمز نیازمند استفاده از مسیرهای جایگزین طولانی‌تر با هزینه‌های بیشتر حمل و نقل است. مسیرهای جایگزین شامل خط لوله «پترو لاین»<sup>۲</sup>، با طول ۷۴۵ مایلی، معروف به خط لوله «شرق به غرب» در عربستان سعودی می‌باشد. خط لوله شرق به غرب، ظرفیت انتقال ۵ میلیون بشکه نفت را در روز دارد. خط لوله گاز مایعی طبیعی «آبکائیک-یانبو»<sup>۳</sup> که از عربستان سعودی به دریای سرخ می‌رسد، دارای ظرفیت ۲۹۰۰۰۰ بشکه در روز است. دیگر مسیرهای جایگزین شامل خط لوله غیر فعال عراقی با ظرفیت ۱۶۵ میلیون بشکه از طریق عربستان سعودی<sup>۴</sup> و خط «تپ لاین»<sup>۵</sup> به لبنان است. همچنین نفت می‌تواند از جنوب به سیحان در ترکیه از عراق پمپ شود. خط لوله

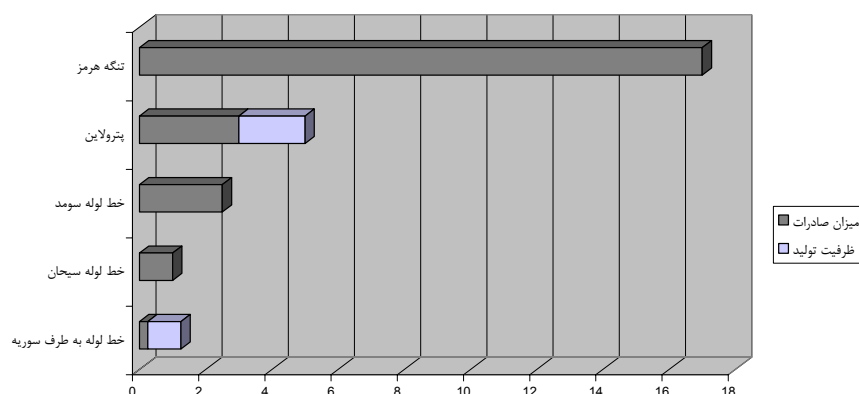
<sup>1</sup> VLCC<sup>2</sup> Petrolina<sup>3</sup> Abqaiq-Yanbu<sup>4</sup> IPSA<sup>5</sup> Taplina

«سومد» که تقریباً موازی با کانال سوئز می‌باشد، بعنوان خروجی غیر مستقیم خلیج فارس، اما وابسته به ظرفیت نفت خاور میانه (اصولاً عربستان) به دریای سرخ یا بوسیله خط لوله (یانبو) یا از طریق تنگه باب المندب است. دو خط لوله دیگر، شمال عراق را به سوریه یا ترکیه (بندر جیحان در مدیترانه) مرتبط می‌سازد و ظرفیت زیادی را ارائه نمی‌دهد (Ibid). شکل (۵) مسیرهای عبور نفت از خلیج فارس را نشان می‌دهد.

شکل ۵: نمودار مسیرهای صادرات نفت از خلیج فارس

صادرات نفت از خلیج فارس از هر خروجی (۲۰۰۶)

میلیون بشکه در هر روز



source: US Energy Information Agency, International Energy Annual Report (2008)

اهمیت عبور حجم عظیم انرژی از تنگه هرمز تا حدی است که قدرت‌های بزرگ سیاست‌های خود را بر اساس تأمین امنیت دسترسی به آن استوار ساخته‌اند. بی‌جهت نیست که ایالات متحده حضور سنگینی در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز دارد. فرماندهی پنجمین ناوگان نیروی دریایی آمریکا در بحرین مستقر است، مقرر فرماندهی مرکزی و مرکز عملیات هوایی برای خاورمیانه در قطر و پادگان‌ها و انبارهای تسلیحاتی در کویت. و امارات متحده عربی برای پروازهای آمریکایی تسهیلات هوایی فراهم کرده اند (Irdiplomacy, 1386).

از سویی دیگر با توجه به رشد بالای اقتصاد کشورهای آسیای شرقی، انتظار می‌رود در دهه‌های آینده تقاضای انرژی افزایش یابد. به نظر می‌رسد در سال ۲۰۲۰، تقاضای انرژی تنها برای چین به ۱۳۵۳ میلیون تن برسد، در حالی که دیگر کشورهای آسیای شمال شرقی (ژاپن، کره، تایوان) به ۷۵۴ میلیون تن انرژی احتیاج پیدا کنند. و مصرف انرژی کشورهای آسیای جنوب شرقی نیز به ۵۲۵ میلیون تن برسد (APEC Energy, 2002: 15-16). جریان انرژی از خلیج فارس برای کشورهای هند، چین و ژاپن حیاتی است این کشورها، تنگه‌ها و مسیرهای عبور انرژی را بعنوان خطوط بسیار حیاتی برای خود قلمداد می‌کنند. با توجه به رشد فعلی مصرف انرژی، انتظار می‌رود وابستگی به واردات نفت برای هند در سال ۲۰۱۰، به ۸۲/۲ درصد و در سال ۲۰۲۰، به ۹۱/۶ درصد برسد. در مورد چین، این مقدار ۶۱ درصد و ۷۶/۹ درصد می‌باشد، در حالی که برای دیگر کشورهای آسیای جنوبی، به ترتیب ۹۵/۱ درصد و ۹۶/۱ درصد خواهد بود (Ghosh, 2001). در واقع نفت مهم‌ترین عامل توسعه اقتصاد بین‌المللی است و

بسته شدن تنگه هرمز، به طور قطع شرق را از منابع خلیج فارس محروم می‌سازد و بر غرب نیز بطور قابل توجه‌ای اثر می‌گذارد.

### تنگه مالاکا، گذرگاه تجارت جهانی:

تنگه مالاکا بین اندونزی، مالزی و سنگاپور واقع شده است و اقیانوس هند را به دریای جنوبی چین و اقیانوس آرام وصل می‌کند. مالاکا، کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین تولید کنندگان انرژی در خلیج فارس و بازارهای آسیایی، یعنی چین، ژاپن، کره جنوبی و سرزمین‌های کرانه اقیانوس آرام، است. سنگاپور در راس جنوبی تنگه مالاکا قرار دارد و یکی از بنادر مهم در جهان و مرکز مهم پالایش نفت بشمار می‌رود. محموله‌های نفتی که از تنگه مالاکا عبور می‌کند، انرژی دو کشور پرجمعیت جهان، یعنی چین و اندونزی را تامین می‌کنند. این نقطه انسداد کلیدی در آسیا با جریان تقریبی روزانه ۱۵ میلیون بشکه در سال ۲۰۰۶ می‌باشد (EIA, 2008).

در باریک‌ترین نقطه خود در کانال فیلیپس در تنگه سنگاپور، مالاکا فقط ۱/۷ مایل پهنا دارد که گلوگاهی طبیعی، همچنین مکانی ممکن برای تصادف، به گل نشستن و یا نشت نفت است. بیش از ۵۰۰۰۰ کشتی هرساله از تنگه مالاکا عبور می‌کنند. اگر مالاکا بسته شود، نزدیک به نیمی از ناوگان جهانی نیاز به تغییر مسیر و دور زدن مجمع‌الجزایر اندونزی از طریق تنگه لامبارک، بین جزایر بالی و لامبارک، یا تنگه سوندا، بین جاوه و سوماترا، خواهند داشت.

چون تنگه مالاکا کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین سه کشور پرجمعیت جهان، یعنی چین، هند و اندونزی است، بنابراین سطح کشتی‌رانی در آن افزایش می‌یابد. این افزایش تردد به دلیل افزایش روزافزون واردات نفت، از خاورمیانه به چین، به طور پایدار و آرامی رشد می‌کند. برای نفت‌کش‌های غول پیکر که مسیر بین خاورمیانه و خاور دور را می‌پیمایند، ترانزیت از طریق مالاکا کوتاه‌ترین مسیر، یعنی در حدود ۱۰۰۰ مایل است. این آبراهه استراتژیک یک مؤلفه مهم در زنجیره تجارت بین‌المللی است که نیازی به زمان تأخیر غیر ضروری ندارد (Marlow and Gardner, 2006: 189).

ترافیک تانکری از طریق تنگه مالاکا، بیش از سه برابر ترافیک کانال سوئز و بیش از پنج برابر ترافیک کانال پاناما است. اگر تنگه بسته شود، زمان ترانزیتی و فاصله برای حدود نیمی از ناوگان جهانی می‌تواند بطور قابل توجه افزایش یابد و کرایه‌های حملی برای مدت زمانی بیشتر شود. تمام ظرفیت دسترسی ناوگان جهانی با بیشترین اثر بر محموله‌های نفتی و فله خشک از قبیل ذغال سنگ ننگه داشته خواهد شد (EIA, 2008).

در واقع ویژگی استراتژیکی که مالاکا را برای جهان بسیار مهم می‌سازد این است که، این تنگه ورودی اصلی برای کشتی‌های تجاری و تانکرهای نفتی است که از شرق به غرب و بالعکس در حرکت‌اند. تنگه مالاکا، مسیر اصلی ارتباط دریایی به آسیای شرقی - منطقه‌ای که پیش‌بینی می‌شود پیش‌رونده‌ترین اقتصاد را در جهان داشته باشد - می‌باشد. به دلایل گوناگون قدرت‌های بسیاری خواهان داشتن کنترل کامل بر تنگه مالاکا یا حداقل داشتن قدرت فرمانروایی بر تنگه‌اند.

### تفاوت در مفهوم و مصداق تنگه استراتژیک در دوره جهانی شدن:

منطقه استراتژیک به بخش‌هایی از مناطق قاره‌ای، منطقه‌ای یا ملی، اعم از طبیعی و یا مصنوع دست بشر گفته می‌شود که از نظر سیاسی، اقتصادی، نظامی و یا فرهنگی از اهمیت جهانی برخوردار باشند و اشغال، نگهداری یا کنترل این آنها موجب برتری قابل ملاحظه‌ای شود (کالینز، ۱۳۷۰، ۵۰۸).

دوره بعد از جنگ سرد، تغییر در تفکرات سیاسی و استراتژیکی را به همراه داشته است. جهانی شدن، بخصوص اقتصاد، امروزه توجهات استراتژیک را به خود جلب کرده است. طرز فکر نظامی موجود جنگ سرد، یعنی «آماده شدن برای جنگ جهت تضمین صلح» به تفکر «صلح در خدمت گسترش تجارت جهانی» بعنوان رهنمودی برای تبدیل واکنش نظامی به غیر نظامی می‌باشد. امروزه با گسترش جهانی شدن کارکرد و اهمیت تنگه‌های استراتژیک تغییر یافته است. در واقع اهمیت روزافزون تجارت دریایی باعث رقابت هر چه بیشتر قدرت‌ها، برای حفظ و کنترل تنگه‌های استراتژیک شده است. این درحالی است که وابستگی رو به فزون جهان صنعتی به انرژی بر این اهمیت افزوده است.

از این نظر گذرگاه استراتژیک، به آبراهه‌ای گفته می‌شود که صلح و آرامش جهان در گروی آرامش و امنیت در آن باشد. امروزه تنگه‌هایی که قسمتی از مسیر تجارت جهانی، بویژه تجارت انرژی را تشکیل می‌دهند، تنگه‌های استراتژیک شمرده می‌شوند. این در حالی است که غالب تنگه‌های بین‌المللی در عصر نظام دوقطبی بیشتر اهمیت سیاسی و ژئوپولیتیکی داشتند هرچند این اهمیت هنوز نیز در بعضی از آنها وجود دارد و دیدگاه‌های ژئوپولیتیکی و ژئواستراتژیکی بر آنها حاکم است، ولی در چارچوب جهانی شدن تنگه‌های مهم بیشتر از نقش‌آفرینی ژئواکونومیکی برخوردارند.

با شروع هزاره سوم، فضاهای جغرافیایی که بیشترین نقش را در تجارت دریایی دارند، اهمیت استراتژیک یافته‌اند و امنیت این مناطق مسئله‌ای جهانی شده است. هرچه نقش این مناطق در اقتصاد جهانی بیشتر باشد، مسائل امنیتی آن متنوع‌تر و پیچیده‌تر می‌شود و رقابت بین قدرت‌ها برای در دست داشتن مدیریت آن بیشتر می‌شود.

در حال حاضر در فضای اقتصاد جهانی کنونی می‌توان سه منطقه بزرگ اقتصادی را نام برد که در کل نظام جهانی مورد توجه قرار دارند؛ یکی از آنها منطقه جنوب شرق آسیاست و دو منطقه دیگر یعنی اتحادیه اروپا و آمریکای شمالی به عنوان کانون‌های دیگر اقتصاد جهانی که در تأمین سرمایه و بازار مصرف مطرح‌اند که از طریق شبکه‌های ارتباطات الکترونیکی و تجارت دریایی با منطقه جنوب شرق آسیا در ارتباط مستمر می‌باشند. درحالی‌که تجارت دریایی در سراسر جهان در حال رشد می‌باشد، اما هیچ‌جائی به اندازه آسیا با افزایش تقاضا روبرو نیست. از آنجائی‌که نواحی ساحلی با رشد بیشتر از نواحی درون سرزمینی، حتی در یک کشور برخوردارند، صادرات از این منطقه اصولاً بوسیله کشتی در سراسر مناطق با دسترسی گسترده به مسیرهای اقیانوسی - دریایی و آبراهه‌های درون سرزمینی جابجا می‌شوند (Sachs, 1997).

وابستگی به کشتی‌رانی در این بخش از جهان با زیرساخت‌های نادر حمل و نقل زمینی و هوایی برای تجارت در مقیاس زیاد شناخته می‌شود. رشد سریع اقتصادی در نواحی ساحلی این منطقه، تقاضای فزاینده‌ای را برای تنگه‌های موجود در آن پدید آورده است (Nincic, Ibid: 150). نتیجه این‌که، تناژ کشتی‌رانی در کشورهای غرب اقیانوس

آرام در طی سال‌های اخیر بیش از دوبرابر شده است (Anderson, 1996: 23). شایان توجه است که از میان ۲۰ بندرکانتینری برتر جهان ۸ بندر در چین و ۷ بندر دیگر در آسیا قرار دارند که تعداد آن هم‌چنان رو به افزایش است. در این میان سنگاپور رتبه اول بنادر کانینری جهان را به خود اختصاص داده و بندر هنگ‌کنگ نیز دومین بندر کانینری جهان می‌باشد (مشیری، ۱۳۸۲: ۷۲).

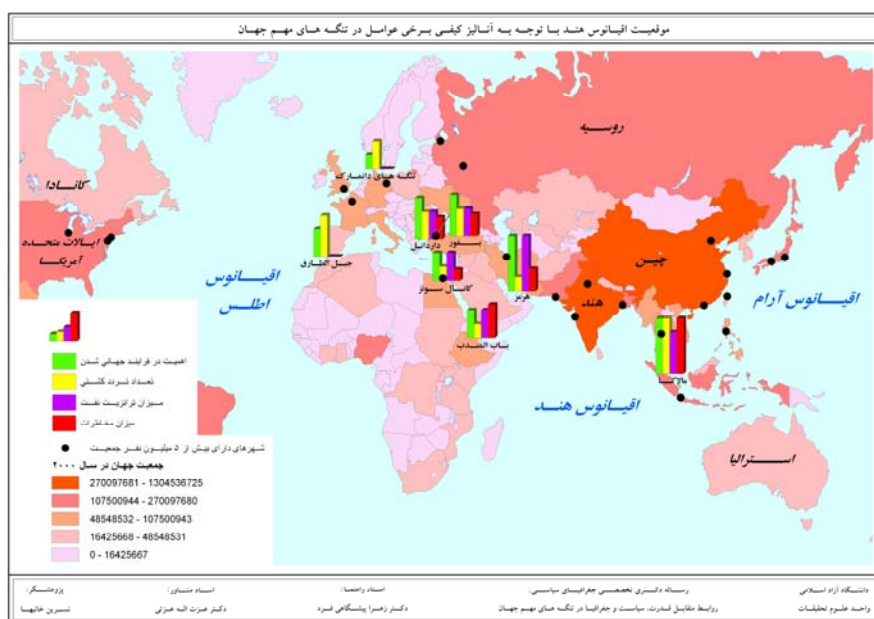
از این‌رو آسیای شرقی، منطقه‌ای با رشد پویای اقتصادی و با سهم فزاینده در تجارت جهانی شناخته شده است. تخمین زده می‌شود که تا سال ۲۰۱۰، ۳۴ درصد از کل تولیدات جهان از طرف منطقه آسیای شرقی باشد، و اروپای غربی و آمریکای شمالی به ترتیب با ۲۶ درصد و ۲۵ درصد را پشت سر بگذارد. همانند تجارت، سهم آسیای شرقی در تجارت دریایی تقریباً ۴۰ درصد محاسبه خواهد شد که اروپای غربی و آمریکای شمالی را به ترتیب با ۳۷ درصد و ۲۰ درصد پشت سر بگذارد (Tellis and others, 1998).

امروزه یکی از عوامل مهم در پویایی اقتصادی در حوزه آسیای جنوب شرقی، تجارت دریایی و بویژه عبور آزاد کشتی‌ها توأم با حفظ امنیت آنها در طول مسیرهای دریایی آسیا-اقیانوس آرام، بخصوص از طریق تنگه‌های آسیای جنوب شرقی می‌باشد. گسترش قابل توجه در حجم کنونی تجارت به داخل و خارج از منطقه آسیا-اقیانوس آرام به شدت ارزش امنیتی مسیرهای کشتی‌رانی آسیا را نه فقط برای کشورهای آسیایی، بلکه برای ایالات متحده و اتحادیه اروپا افزایش داده است.

به موازات افزایش تجارت دریایی و منافع استراتژیکی وابسته به آن، اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیکش برای کشورهای تجاری و قدرت‌های بزرگ منطقه و جهان مورد توجه و با اهمیت می‌گردد. برخی از عواملی که منطقه اقیانوس هند را متمایز از دیگر مناطق جهان می‌سازد، شامل موارد زیر است:

- ۶۰ درصد منابع نفت جهان در حاشیه شمال غرب این اقیانوس، یعنی خلیج فارس قرار دارد؛
- این منطقه مهمترین مسیر تجارت نفت جهان است؛
- ۸۰ درصد از تجارت دریایی آن، فرامنطقه‌ای است و تنها ۲۰ درصد آن تجارت درون منطقه‌ای است؛
- ۳۰ درصد از جمعیت جهان در حاشیه آن قرار دارند، از این لحاظ بازار مصرف بزرگی را تشکیل می‌دهند؛
- در حاشیه آن کشورهای هم‌چون چین، هند و کره جنوبی، با سرعت بالای رشد اقتصادی، شناخته می‌شوند؛
- گذرگاه‌ها و تنگه‌های آن پرتددترین مناطق جهان‌اند. در شکل (۶) اهمیت اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیکش نمایش داده شده است.

شکل ۶: نقشه وضعیت تنگه‌های استراتژیک جهان و اهمیت اقیانوس هند



بنابراین مسیرهای مهم دریایی، که برای مقاصد دور دست از مبداء آسیا، آفریقا و اروپا در حرکتند، و حجم زیادی از محموله‌های تجاری، که سهم عمده‌ای از آن منابع استراتژیک انرژی می‌باشد، از اقیانوس هند می‌گذرد. این امر، چالش‌های زیادی را در زمینه‌هایی همچون امنیت کشتی‌رانی، سلامت محیط زیست، حق مالکیت و حفاظت، برای فضای جغرافیایی این اقیانوس بوجود خواهد آورد. این در حالی است که تمرکز بر عواملی که بر جامعه جهانی، بویژه توسعه اقتصادی - تجاری آن تأثیر گذار است، بیشتر خواهد بود.

بی‌شک در آینده نزدیک، به دلیل پیشرفت‌های عظیم و رشد سریع اقتصادی در برخی کشورهای منطقه، اقیانوس هند شاهد افزایش فعالیت‌های دریایی خواهد بود؛ که این مسئله با فاکتورهایی همچون افزایش تجارت بین‌المللی در بین ملتها منطقه، تغییرات جمعیتی در آن، ادغام اقتصادها، مدرنیزه شدن بنادر و کشتی‌رانی، افزایش وابستگی قدرت‌های اقتصادی در تأمین انرژی و رشد منافع استراتژیک تقویت خواهد شد. متعاقباً، سناریوی امنیت در گذرگاه‌های آن پیچیده‌تر خواهد شد و با چالش‌های بزرگ‌تری روبرو خواهند شد.

### نتیجه‌گیری:

ویژگی‌هایی که برخی تنگه‌ها را از نظر جهانی مهم می‌سازد و باعث می‌شود که به کانون محاسبات استراتژیک و ژئواستراتژیک قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای تبدیل شوند، به نحوی که آنها خواهان داشتن کنترل کامل بر تنگه یا حداقل داشتن قدرت فرمانروایی بر آن باشند، وجود دو عامل، یکی اقتصادی که خود به دو دسته انرژی و تجارت تقسیم می‌شود، و دیگر نظامی است. این عوامل، اثرات و پیامدهای مشخص و پویایی را برای تنگه‌ها بوجود آورده، و پیگیری استراتژی‌ها برای مناسب ساختن این پیامدها، این تنگه‌ها را به محل رقابت قدرت‌ها تبدیل می‌کند. تحقیقات انجام‌شده نشان می‌دهد که امروزه استراتژیک‌ترین تنگه‌های، گذرگاههایی هستند که در مسیر تجارت جهانی قرار دارند. این در حالی است که غالب آنها از نظر ویژگی‌های فیزیکی و قابلیت دسترسی مشکل‌دارترین گذرگاه می‌باشند. در جدول (۲) تنگه‌های مهم و اهمیت آنها مورد بررسی قرار گرفته شده است.

جدول (۲) اهمیت تنگه‌های مهم در جهانی شدن و قبل از آن

تنگه	قبل از جهانی شدن	جهانی شدن	ارزش جهانی / منطقه‌ای	تغییر در اهمیت و کاربری
هرمز	اهمیت بسیار زیاد - قرار داشتن در جبهه سوم استراتژیک - گذرگاه انرژی	اهمیت بسیار زیاد - گذرگاه انرژی	تنها گذرگاه عبور انرژی و وابستگی روبه فزون جهان به انرژی و این تنگه	(اهمیت ثابت) ارزش نظامی و اقتصادی
مالاکا	اهمیت زیاد - مسیر عبور کشتی‌های جنگی آمریکا - مسیر عبور انرژی برای شرق دور	اهمیت بسیار بالا گذرگاه انرژی و شلوغ‌ترین مسیر در تجارت دریایی	ورودی اصلی برای کشتی‌های تجاری و تانکرهای نفتی از شرق به غرب و بالعکس	(افزایش اهمیت) ارزش نظامی و اقتصادی
بسفر و داردانل	اهمیت بالا - واقع شدن در جبهه نخست ناتو - تنها راه خروجی برای ناوگان شوروی سابق در دریای سیاه	اهمیت بالا گذرگاه انرژی	تنها مسیر عبور دریایی نفت خزر به اروپا در حال حاضر	تغییر کاربری از نظامی به اقتصادی
سوئز و باب المندب	اهمیت بالا - ارزش بالا در زمان استعمار انگلیس - محل نزاع بین مصر و قدرت‌های جهانی - منطقه رقابت بین دو ابرقدرت - محل نزاع اعراب و اسرائیل - گذرگاه انرژی	اهمیت متوسط - کانال سوئز تحت مدیریت مصر است. - گذرگاه انرژی - محدودیت در عمق دارد و مشکل عبور سوپرتانکرها از آن وجود دارد.	یکی از مسیرهای عبور نفت خلیج فارس به اروپا ارزش منطقه‌ای	تغییر کاربری از نظامی به اقتصادی
جبل الطارق	اهمیت بالا - تنها گذرگاه بین دریا و اقیانوس - پست بازرسی و مکان تجهیزات الکترونیکی نظامی در زمان جنگ سرد	اهمیت متوسط - گذرگاه عبور کشتی‌های حوزه مدیترانه - یک مرکز توریستی و مالی بین‌المللی	جایگاه مهم به عنوان بخشی از اقتصاد اروپا	تغییر کاربری از نظامی به اقتصادی
تنگه‌های دانمارک	اهمیت بالا - تنها مسیر دسترسی به بالتیک و مهم در جنگ جهانی دوم - در جنگ سرد این تنگه‌ها محل رقابت دو ابرقدرت بود چون ناوگان بالتیک شوروی باید از تنگه‌های باریک دانمارک عبور می‌کرد تا به دریای شمال برسد.	اهمیت کم مورد استفاده برای تجارت و کشتی‌رانی در شمال غرب اروپا	ارزش منطقه‌ای	تغییر کاربری از نظامی به اقتصادی
پاناما	اهمیت بالا - اختیار استفاده، اشغال و کنترل همیشگی آن به ایالات متحده داده شده بود. - ارتش ایالات متحده در هر دو سوی کانال در اقیانوس اطلس و آرام استحکامات نظامی داشت. - در جنگ جهانی دوم کلیدی در حمل و نقل مایحتاج برای جنگ بین دو اقیانوس بود.	اهمیت کم - اختیار کامل آن به پاناما سپرده شد. - در حال تبدیل شدن به یک مرکز حمل و نقل بین-المللی - گذرگاه محدود نفت به دلیل محدودیت‌های فیزیکی	ارزش منطقه‌ای دارد و ارتباط بین شرق و غرب ایالات متحده را ممکن می‌سازد	تغییر کاربری از نظامی به اقتصادی

این اطلاعات بیانگر سه نتیجه کلی زیر می‌باشد:

۱. کاربرد اغلب تنگه‌های مهم، مانند تنگه‌های ترکیه، از نظامی به تجاری در حال تغییر است؛
۲. از اهمیت برخی گذرگاهها و تنگه‌ها، مانند پاناما و تنگه‌های دانمارک، کاسته شده و در مقابل برخی تنگه‌ها اهمیت بسیاری یافته‌اند؛
۳. برخی تنگه‌ها مانند هرمز و مالاکا، که در گذشته نیز اهمیت بالایی داشتند، جهانی شدن بر اهمیت آنها افزوده است.

## منابع

۱. امیری چیمه، حمید (۱۳۸۳): دزدی دریایی در جنوب شرق آسیا بهانه‌ای برای حضور آمریکا، ترجمه، مجله پیام دریا، شماره ۱۳، سال سیزدهم.
۲. بلیس، جان؛ استیو اسمیت (۱۳۸۳): جهانی شدن سیاست: روابط بین‌الملل در عصر نوین (زمینه تاریخی، نظریه‌ها، ساختارها و فرایندها)، ترجمه: ابوالقاسم راه چمنی و دیگران، جلد اول، انتشارات ابرار معاصر، تهران.
۳. پیشگاهی فرد، زهرا (۱۳۸۴): جغرافیای سیاسی دریاها، انتشارات دانشگاه تهران.
۴. طلایی، فرهاد (۱۳۸۲): نظام عبور از تنگه‌ها، مجله پیام دریا، دوره: ۱۱، شماره ۱۱۹.
۵. عابدیان، علی اکبر (۱۳۸۶): پیوندهای تجاری حاکم بین شمال و جنوب، پیام دریا، دوره: ۱۶، شماره ۱۶۴.
۶. عزتی، عزت‌اله (۱۳۸۴): ژئواستراتژی، چاپ چهارم، انتشارات سمت، تهران.
۷. کاظمی، سید علی اصغر (۱۳۷۲): روابط بین‌الملل در تئوری و در عمل، نشر قومس، تهران.
۸. کالینز، جان ام (۱۳۷۰): استراتژی بزرگ (اصول و رویه‌ها)، ترجمه: کورش بایندر، انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، تهران.
۹. ملک‌زاده، سعید (۱۳۸۳): شاه‌رگ حیات اقتصادی جهان، مجله پیام دریا، دوره: ۱۲، شماره ۱۲۷.
۱۰. مشیری، رضا (۱۳۸۲): همه امکانات در خدمت توسعه بنادر، پیام دریا، شماره ۱۲۲، سال دوازدهم.
11. Anderson, John R. (1996): Multi- National Naval Cooperation into the 21<sup>st</sup> century, Halifax Maritime Symposium Halifax, Nova Scotia: May22- 23, 1996.
12. Asia Pacific Energy Research Center (2002): APEC Energy Demand and Supply Outlook2002, Institute of Energy Economic, Japan,
13. Benady, Tito (1993): The Royal Navy at Gibraltar, West Sussex: Priory Publications.
14. Booth, Ken (1985): Law, Force and Diplomacy at Sea, George Allen & Unwin (Publishers) Ltd, University College of Wales, London.
15. Bradford, Ernle (1971): Gibraltar: The History of a Fortress, London: Granada Publishing Ltd.
16. Brito, Dagobert (1999): Congestion of the Turkish Straits: A Market Alternative, Working Paper, Rice University, Department of Economics; Accessed: [Http://www.ruf.rice.edu/~econ/papers/1999papers/08Briton](http://www.ruf.rice.edu/~econ/papers/1999papers/08Briton).



17. Cha, V.D (2000): Globalization and the Study of International Security, Journal of Peace Research, no.37.
18. Dobson, William J. and Taylor Fravel (1997): Red Herring Hegemony: China in the South China Sea, Current History 96, no. 611 September 1997.
19. Ghosh, P. K. (2001): The Maritime Dimension in Oil and Gas in India's Security, Ed Jasjit Singh, Knowledge World New Delhi, July 2001.
20. Harvey, Maurice (1996): The Rock of the Gibraltarians: A History of Gibraltar, London: Fairleigh Dickinson University Press.
21. Hekimoglu, Levent (2001): Globalization, Coastal States, and the Turkish Straits, Presented at the Conference on "The Impact of Caspian Oil and Gas Development on Turkey and Challenge Facing the Turkish Straits", Istanbul, November 2001. [Online].
22. Ho, Joshua (2005): THE security of Regional sea lanes, Institute of Defense and Strategic Studies Singapore, June 2005.
23. Jackson, William G.F (1987): The Rock of the Gibraltarians: A History of Gibraltar, London: Fairleigh Dickinson University Press.
24. Khurana, G.S (2004): Maritime Security in the Indian Ocean: Convergence Plus Cooperation Equals Resonance, Strategic Analysis, Vol. 28, no.3, Jul- sep2004.
25. Kurth, James (1988): The United State and the North Pacific, security and arms control in the North Pacific, Sydney, Australia: Allen and Unwin.
26. Kurth, James (2007): The new maritime strategy: Confronting peer competition, rogue states, and transnational insurgents, Published by Elsevier Limited on behalf of Foreign Research Institute.
27. Langley, Lester (1983): Banana Wars, Lexington: University Press of Kentucky.
28. Major, John (1993): Prize Possession: The United State and the Panama Canal 1903-1979, New York: Cambridge University Press.
29. Marlow, B. Gardner; M. Bernard (2006): The marine electronic highway in the straits of Malacca and Singapore- an assessment of costs and key benefits, Maritime policy & Management, Pour ledge May 2006.
30. Miller, vaughne (1998): Gibraltar, the United Kingdom and Spain, the Research paper 98/50, House Of Commons Library, 22 April 1998.
31. Morris, D.S. and R.H. Haigh (1992): Spain and Gibraltar 1945-1990: The Eternal Triangle, London: Biddles Ltd.
32. Nincic, Donna J. (2002): Sea Lane Security and U.S Maritime Trade: chokepoints As Scarce Resources, Institute For National Strategic Studies, Chapter 8 of Golobalization and Maritime Power, Ed: Sam J. Tangredi, National Defense University.
33. Nincic, Miroslav (1985): How War Might spread to Europe, London: Taylor and Francis Ed.
34. Rodrigue, Jean- Paul (2004): Straits, passages and chokepoints, A maritime geostrategy of petroleum distribution, Hofstra University, Cahier de Geography du Quebed, volume 48, no 135, December 2004.
35. Smith, Charles R. (2004): France – China Stage Joint Navy Games, Sino – French War Games Prelude to Euro Arms Sales. Accessed: <http://www.newsmax.com/articles/2004/3/18/82202.shtml>.

36. Tellis, Ashley J; Chung Min Lee; James Mulvenon; Courtney Purring ton and Michael D. Swaine (1998): Sources of conflict in Asia, in Zalmay Khalilzad and Ian O. Lesser Ed, sources of conflict in the 21<sup>st</sup> century: Regional Futures and U.S. Department of state Dispatch, 20 September 1998.
37. Vagg, Jon (1995): Gough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia, British Journal of Criminology, Winter 1995.
38. Weitz, Rockford (2002): Strategic Oceanic Chokepoints: Are Thy Still Important. Accessed:  
[http://fletcher.yufts.edu/maritime/documents/oceanic\\_chokepoints.pdf](http://fletcher.yufts.edu/maritime/documents/oceanic_chokepoints.pdf).  
12Decomder2002
39. Wunderlich, Uwe (2003): globalization and Ssecurity in the Taiwan Straits, Journal of Global Change, Peace & Security, Volome15, No.2, June2003.
40. <http://jinsa.org/artic/es/view.htm?documentid=2426>.April01,2004.
41. <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/choke.htm>
42. <http://www.irdiplomacy.ir/index.php?lang=fa&page24&TypeId=9&Action=ArticleFirstListView>.

