

STRAIT OF HORMUZ

GUARDIAN OF THE GULF



WHERE TRADE MEETS TIDES

پانزدهمین شماره نشریه نوسان
نشریه انجمن علمی دانشجویی اقتصاد دانشگاه صنعتی شاهرود
ویژه نامه جنگ رمضان
شماره سوم



به نام خداوند بخشنده و مهربان

وضعیت مالکیت و حق اخذ عوارض عبور و مرور از تنگه هرمز

نویسندگان: محدثه ذاقلی - فاطمه علی پور

تنگه هرمز، با طول ۱۵۸ کیلومتر و عرض بین ۵۶ تا ۱۸۰ کیلومتر که تنها ۱۱ کیلومتر از آن به عنوان «آبراه بین‌المللی» شناخته می‌شود. عمق این تنگه از خلیج فارس بیشتر است و به همین دلیل اکثر مسیر قابل کشتیرانی است. اما خداوند، با حکمتی جغرافیایی و تاریخی، یک سری از جزایر را در دهانه این تنگه پراکنده کرده که عبارت اند از قشم، هرمز، هنگام، لارک، سیری، ابوموسی، تنب کوچک و بزرگ؛ مرواریدهایی که زنجیری از قلب ایران در دریا ساخته‌اند.

این جزایر، فواصل را طوری تنظیم کرده‌اند که تنها مسیر کشتیرانی عمیق، کاملاً در آب‌های ایران باقی بماند. فاصله تنب بزرگ تا جزیره قشم ۳۱ کیلومتر است، کمتر از ۴۴ کیلومتر و لازم برای عبور نفتکش‌های بزرگ و این یعنی کنترل واقعی بر هر حرکت دریایی در خلیج فارس. جزیره ابوموسی تا تنب بزرگ ۴۲ کیلومتر است و تا ساحل امارات ۵۷ کیلومتر، اما عبور نفتکش‌ها بدون عبور از نزدیکی ابوموسی که تحت حاکمیت ایران است امکان‌پذیر نیست. جزیره قشم، بزرگترین جزیره ایران در خلیج فارس، در باریکترین قسمت تنگه قرار دارد. دور آن جزایر هنگام، لارک و هرمز قرار گرفته‌اند. هرمز، قدیمی‌ترین و استراتژیک‌ترین جزیره است. از زمان هخامنشیان مسکون و متعلق به ایران بوده و نام تنگه هم از همین جزیره گرفته شده است. در داخل خلیج فارس، بین جزایر کیش و قشم، چهار جزیره استراتژیک سیری، ابوموسی، تنب کوچک و تنب بزرگ به ترتیب قرار دارند. تنب کوچک، با تنها دو کیلومتر مربع مساحت، دارای اسکله و فرودگاه است. تنب بزرگ، با ۲۴ کیلومتر مربع و اسکله و زیرساخت‌های نظامی دارد. ابوموسی، با ۴۴ کیلومتر مربع و حدود ۷۰۰۰ نفر جمعیت، قبیله‌ای عرب‌زبان دارد که بسیاری از آن‌ها به زبان عرب‌های خوزستان صحبت می‌کنند.

این جزایر، با توجه به حضور پایدار ایران، از نظر عملیاتی و حقوقی، زیر نظارت و کنترل ایران هستند. از نظر حقوقی، انگلستان و آمریکا حاکمیت ایران را به رسمیت نمی‌شناسند و می‌خواهند این مسئله را به دادگاه لاهه ببرند اما در عرف جهانی، بر اساس اصل **Possession is nine tenth of the law** یعنی سکونت و حضور فیزیکی، ۹۰ درصد مالکیت قانونی است. این بدین معنا است که اگر قدرت نظامی داشته باشیم و نتواند آن مکان را تخلیه کنند، زمین متعلق به ایران می‌باشد و هر ادعایی هم بر آن باطل است.

تاریخ این ادعای ایران را تأیید می‌کند؛ از زمان هخامنشیان تا پیش از قرن شانزدهم هیچ ادعایی در ارتباط با حاکمیت ایران بر خلیج فارس و تنگه هرمز نداشته است. اما با ورود پرتغالی‌ها در سال ۱۵۰۷ میلادی، قلعه‌ای در جزیره هرمز ساختند تا بر ترافیک خلیج فارس کنترل داشته باشند و این قلعه هنوز که هنوز است باقی مانده است. از واژه «پرتقال» (نارنج پرتغالی) گرفته تا واحد پول «ریال»، اثر فرهنگی و زبانی پرتغالی‌ها در منطقه هنوز زنده است.

اما در قرن هفدهم انگلیس وارد معرکه شد. در آن زمان شاه عباس صفوی، با دشمن قهاری همچون عثمانی در شمال غرب و پرتغالی‌ها در جنوب درگیر بود پس تصمیم گرفت با انگلیس شریک شود. در این معامله شرط شد انگلیس سپاه ایران را تجهیز کند و در عوض ایران پرتغالی‌ها را از جنوب بیرون کند و تجارت جنوب را به دست انگلیس بسپارد. اما انگلیسی‌ها شریک خوبی نبودن و پس از تسخیر هند آن‌ها حاکم بالفعل جنوب ایران شدند و سعی کردند تمام ساحل‌های جنوب را مستعمره خود کنند. داستان مبارزات دلواری‌ها، تنگسیری‌ها، بوشهری‌ها و خیانت‌های قاجار را همه ما شنیده ایم.

در دهه ۱۹۷۰، با افول امپراتوری انگلیس و تصمیم به خروج، قرار شد به استعمار انگلیس پایان داده شود. اما این بار هم انگلیسی‌ها خیانت‌های زیر را ثبت کردند:

۱- امیرنشین‌های جنوب خلیج فارس را از ایران جدا کردند و امارات متحده عربی را از امرای سنی‌مذهب آل مکتوم و آل نهیان ساختند.

۲- جزیره بحرین که همه مردمانش شیعه و فارسی‌زبان بودند را از ایران جدا کردند و زیر دست امرای آل خلیفه گذاشتند.

۳- جزیره استراتژیک ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک را به دولت جدید امارات واگذار کردند. هدف واضح بود: با حذف این سه جزیره، ایران حاکمیت بر تنگه هرمز نداشته باشد.

دولت پهلوی دو ماده اول را قبول کرد، اما سومی را نپذیرفت و در سال ۱۹۷۱ میلادی با اعزام یک تیپ سرباز این سه جزیره را اشغال نظامی کرد.

امروز با ۵۵ سال حضور پایدار ایران بر اساس اصل «سکونت، نیمی از حق قانونی است»، ایران حاکمیت خود را تثبیت کرده است. از نظر فیزیکی و عملیاتی، ایران مالک بلامنازع تنگه هرمز است و می‌تواند از نظر نظامی بر کل ترافیک دریایی در خلیج فارس نظارت داشته باشد.

اما این سوال پیش می‌آید که چرا ایران هنوز از این شاهراه عوارض نمی‌گیرد؟

۱- سیاست امنیتی: دریافت عوارض ممکن است باعث شود دیگر کشورها از مسئولیت امنیت خودداری کنند یعنی ایران را به «نگهبان رایگان» تبدیل کنند.

۲- عدم توافق داخلی: در مکانیسم‌های جمع‌آوری، مدیریت و تخصیص درآمد آیا این کار باید توسط سازمان دریایی ایران، شرکت‌های نفتی، یا مکانیسم خصوصی-دولتی انجام شود؟

از سوی دیگر، هر محدودیت در عبور مانند آنچه در جنگ رمضان یا سال ۲۰۱۹ رخ داد می‌تواند قیمت جهانی نفت را به سرعت بالا ببرد. در سال ۲۰۱۹، پس از مصادره کشتی‌های نفتی، قیمت نفت در چند روز ۱۵٪ افزایش یافت. این نوسانات، نه تنها بر اقتصادهای وابسته مانند چین، هند و ژاپن تأثیر می‌گذارد، بلکه باعث تحرک سریع به سمت جایگزین‌های امنیتی می‌شود: لوله‌کشی ایران-پاکستان، لوله‌کشی عمان-امارات، و کانال کرا در پاکستان. این جایگزین‌ها، در بلندمدت، باعث کاهش وابستگی جهانی به تنگه هرمز شده و ایران را از بازارهای بزرگ منزوی می‌کنند.

از نظر امنیتی، اگر ایران عبور را محدود کند، ممکن است نفوذ نظامی غرب را در خلیج فارس تقویت کند؛ به عنوان مثال، با ارسال ناوگان‌های بیشتر آمریکا یا ناتو که در نهایت به تقویت تحریم‌ها و افزایش فشار بر ایران منجر می‌شود. تنگه هرمز، از دید آمریکا، یک نقطه حساس ترک‌پذیر است و ایران با نیروی دریایی غیرمتقارن، توانایی بستن موقت تنگه هرمز را دارد و آمریکا به دنبال سلب این قدرت از ایران است تا نتواند به عنوان یک ابزار فشار از آن استفاده کند. اما در مقابل اگر ایران عوارضی را دریافت کند می‌تواند سالانه چند میلیارد دلار درآمد کسب کند. درآمدی معادل حدود ۶.۵ میلیارد دلار در ماه و حدود ۸۰ میلیارد دلار در سال که این ارقام، دو برابر درآمد نفتی فعلی است.

همچنین درآمد حاصل از حجم عبور نفت و گاز که بر اساس داده‌های اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) و مطالعات منتشر

شده در ژورنال Energy Policy، روزانه به طور میانگین بین ۲۰.۵ تا ۲۱ میلیون بشکه نفت خام، میعانات گازی و

فرآورده‌های نفتی از این تنگه عبور می‌کند. این مقدار معادل حدود ۲۰٪ تا ۲۱٪ از کل مصرف جهانی سوخت‌های مایع نفتی است که سهم عمده آن متعلق به صادرات کشور قطر است. علاوه بر آن سالانه بیش از ۸۰ میلیون تن متریک (معادل حدود

۱۰.۵ تا ۱۱ میلیارد فوت مکعب در روز) گاز طبیعی مایع از این مسیر ترانزیت می‌شود. این رقم نشان می‌دهد که بین ۲۰٪ تا ۲۶٪ از کل تجارت جهانی گاز طبیعی مایع به عبور بلامانع از این تنگه وابسته است. همچنین به کشتی‌های کالایی، مسافری و

سایر خدمات دریایی نیز میتوان اشاره کرد که این درآمد می‌تواند به صورت مستقیم در تأمین هزینه‌های نیروی دریایی،

سیستم‌های نظارتی (مانند سیستم مانیتورینگ ترافیک دریایی) و ایجاد زیرساخت‌های خدماتی (مانند سوخت‌رسانی،

تعمیرگاه‌های اضطراری) مصرف شود به‌طوری‌که ایران نه‌تنها امنیت را تأمین می‌کند، بلکه هزینه آن را از کاربران عبور دریافت می‌کند.

از دیدگاه سیاسی، این اقدام می‌تواند به ایران قدرت مذاکره‌ای بیشتری در مسائل انرژی و تحریم‌ها بدهد؛ به عنوان مثال ایران می‌تواند از این درآمد به‌عنوان بخشی از یک معامله دیپلماتیک برای کاهش فشارهای اقتصادی استفاده کند. هژمونی دلار و آمریکا به دلایل سیستمی_اقتصادی به کنترل قیمت نفت وابسته است. در میانه جنگ حاضر آمریکا قوانین بازار آزاد را نقض کرده و بصورت دستوری قیمت نفت را پایین و با ثبات نگه داشته است. در مقابل نیز استراتژی ایران صرفاً نظامی (موشک) نبوده و اقتصادی (نفت و انسداد هرمز) هم هست.

وجود شرایط جنگی تحمیلی برعلیه ایران، تسلط قدرتمندانه ایران بر تنگه هرمز، ابتکار ایران در عبور کشتی‌ها از سواحل سرزمینی لارک و قشم، نقض بازار آزاد از سوی آمریکا به ایران این مجوز را می‌دهد که قوانین جدید مطلوب خود را بر آبهای سرزمینی خود اعمال کند.

اگر ایران بخواهد از ابزار تنگه هرمز برای فشار بر دشمنان خود استفاده کند قطعاً باید بر عرضه نفت تأثیر بگذارد. به عبارت دیگر اگر تنگه هرمز کنترل شود اما بر عرضه نفت تأثیر نگذارد دنیای غرب با مشکل کمی روبرو می‌شود. تفاوت اساسی راهبرد انسداد با راهبرد کنترل دقیقاً همین است. همچنین باید دقت شود که تأثیر کاهش عرضه نفت بر قیمت، بسیار بیشتر از افزایش تقاضاست. زیرا نفت یک کالای بسیار با دوام است و می‌توان آن را ذخیره کرد. اما نمی‌توان نفت عرضه نشده فردا را امروز مصرف کرد!

بنابراین ایران نباید هدفش را کنترل "تنگه هرمز" قرار دهد و به چشم یک عوارضی به آن بنگرد! آنچه اهمیت دارد کنترل عرضه نفت است که امروز این شاه‌کلید در دست اوپک است و البته اوپک تحت کنترل کشورهای غربی و سلطه‌گر. خروج از اوپک هرچند دیر! اما اولین و مهم‌ترین قدم برای پایان این سلطه‌گری غرب و نیز ایجاد نظم نفتی جدید در دنیاست.