

مطالعه‌ی تطبیقی دو گذرگاه ژئواستراتژیکی تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز از دیدگاه جغرافیای سیاسی

اکرم عباسی



چکیده

ایران یکی از مهم‌ترین و بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان انرژی در حوزه‌ی خلیج فارس است و برای انجام امور روزمره‌ی اقتصادی خود، به صدور انرژی نیاز دارد. بنابراین، از هر نوع حادثه‌ای که به بی‌ثباتی و نبود امنیت در منطقه منجر شود، تأثیر خواهد گرفت [مجله‌ی بندر و دریا، ۱۳۷۴: ۶۶]. تا زمانی که خلیج فارس چنین ویژگی‌هایی دارد، آبراهه‌های پیرامون آن، از جمله تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز (باب‌المندب و دریای سرخ)، اهمیت راهبردی خود را خواهند داشت [احمدیان، ۱۳۸۱: ۷۹]؛ به ویژه این که نفتکش‌هایی که نفت خلیج فارس را به بنادر مدیترانه می‌رسانند، از تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز می‌گذرند.

در مقاله‌ی حاضر، ضمن بررسی خلیج فارس و ارزش اقتصادی این منطقه، دو گذرگاه ژئواستراتژیکی تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز، از دیدگاه جغرافیای سیاسی، مطالعه‌ی تطبیقی شده‌اند و اهمیت هر کدام بررسی شده است. سؤال مقاله این است که آیا کانال سوئز، ماهیتاً می‌تواند در امنیت جمهوری اسلامی ایران تأثیرگذار باشد؟ و اگر جواب مثبت است، میزان این تأثیر تا چه حد است؟
کلیدواژه‌ها: خلیج فارس، تنگه‌ی هرمز، کانال سوئز.

مقدمه

امروزه با وجود این که بیش از ۱۰۰ گذرگاه آبی در جهان وجود دارد، ولی در حال حاضر به دلایل راهبردی، ۱۶ گذرگاه نقش اصلی را در مسائل نظامی و اقتصادی جهان دارند. در میان این ۱۶ گذرگاه که نقش همیشگی دارند [عزتی، ۱۳۸۲: ۱۷۵]، گذرگاه‌هایی هستند که به شکلی، اوراسیا را از حالت بسته خارج می‌سازند [میرحیدر، ۱۳۷۴: ۱۷۴]. مهم‌ترین آن‌ها، تنگه‌های ترکیه (دارداتل، بسفر) سوئز، باب‌المندب^۱ و هرمز^۲ هستند که بین اقیانوس‌های اطلس و هند، حلقه‌ای کلیدی را تشکیل می‌دهند [پیشین]. دو تنگه‌ی مهم و راهبردی هرمز و باب‌المندب و کانال یا گذرگاه بین‌المللی بسیار کلیدی سوئز در منطقه‌ی خاورمیانه قرار دارند.

هر نوع مشکلی که برای این آبراهه‌های راهبردی پدید آید، می‌تواند به جریان صدور نفت و رفت و آمد کشتی‌های تجاری و نظامی لطمه وارد کند [احمدیان، ۱۳۸۱: ۷۰]. دولت‌هایی که دارای منابع تجاری عمده هستند، به ویژه دولت‌های واردکننده‌ی نفت، بیم دارند که راه عبور کشتی‌ها، بنا به

دلایل فیزیکی و یا نظامی بسته شود؛ به ویژه در مورد تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز. در این تجارت آبی، نقطه‌ی کلیدی، گذرگاه‌های راهبردی است. از آن جایی که قاره‌ی آفریقا نقش مکمل را برای دو قاره‌ی اروپا و آسیابازی می‌کند، آنچه در کانال سوئز می‌گذرد، خواه ناخواه روی مسائل سیاسی، اقتصادی و نظامی کشورهای حاشیه‌ی آن تأثیر می‌گذارد. شناخت این تأثیرات می‌تواند مسؤولان ایران را در اتخاذ خط‌مشی سیاسی کشور کمک کند [اسکندری، ۱۳۷۲: ۱۲].

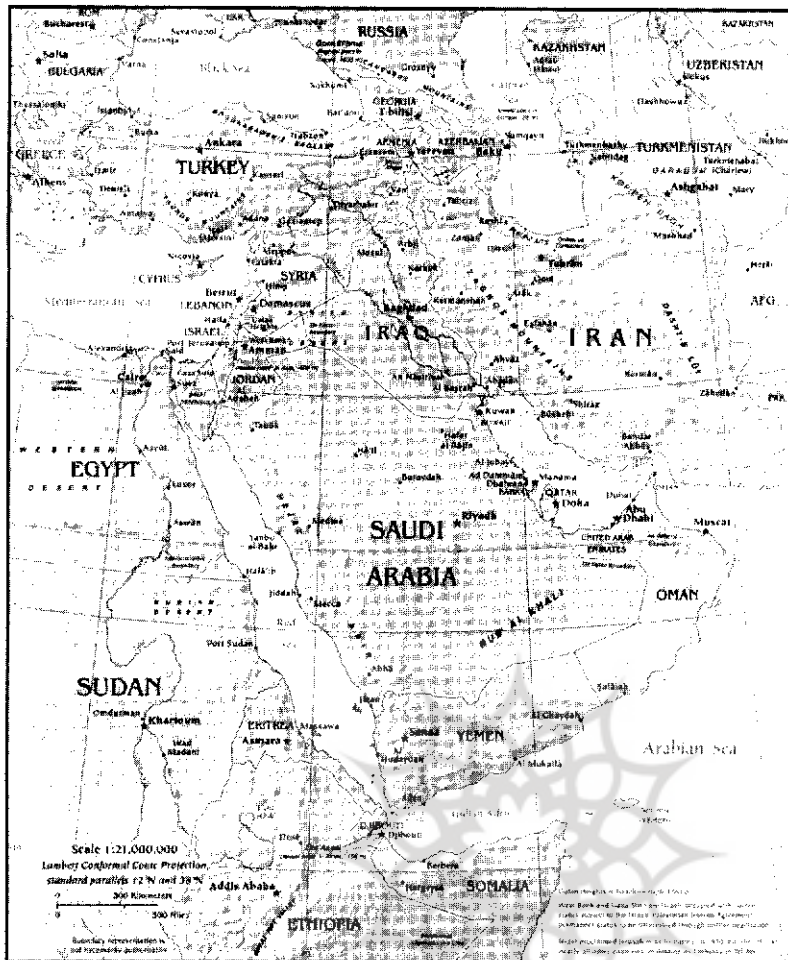
موقعیت جغرافیای خلیج فارس

خلیج فارس دریای کم عمقی است که در حاشیه‌ی غربی اقیانوس هند واقع شده است و بالای شبه جزیره‌ی عربستان و در جنوب ایران قرار دارد. مساحت آن حدود ۲۳۹ هزار کیلومتر مربع است. طول خلیج از دهانه‌ی شط العرب (اروند رود) تا تنگه‌ی هرمز که به دریای عمان می‌پیوندد، نزدیک به ۱۳۷۵ کیلومتر و عرض آن بین ۱۸۰ تا ۲۵۰ کیلومتر متغیر است. عمیق‌ترین محل آن، در قسمت جنوبی تنگه‌ی هرمز نزدیک «رأس‌المسندم»^۳، ۱۸۲ متر و عمق متوسط خلیج حدود ۲۵ متر است. شیخ نشین‌های خلیج فارس بعد از ایران، با خطی ساحلی به طول ۶۴۰ کیلومتر، طولانی‌ترین ساحل این خلیج را دارا هستند [عزتی، ۱۳۶۸: ۱۳۲].

اهمیت راهبردی و ژئوپلیتیکی خلیج فارس

خلیج فارس حدوداً ۵۶۵ میلیارد بشکه ذخیره‌ی نفتی دارد که این مقدار ۶۳ درصد از کل ذخایر ۸۹۶/۵ میلیارد بشکه‌ای نفتی شناخته شده در جهان را تشکیل می‌دهد [مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۴]. ژان گانمن^۴ پژوهشگر و پدر جغرافیای سیاسی نوین می‌گوید: «اگر سطح کره‌ی زمین مانند توب پینگ پنگ صاف و بدون پستی و بلندی‌های گوناگون بود، مباحثی چون جغرافیای سیاسی و روابط بین‌الملل و اهمیت ژئوپلیتیکی و راهبردی مناطق وجود نداشت. منطقه‌ی خلیج فارس یکی از مناطق راهبردی دنیا محسوب می‌شود. البته موقعیت و اهمیت ژئوپلیتیکی و راهبردی، مسأله‌ی جدیدی نیست، بلکه از قرن‌ها قبل امری شناخته شده و مورد قبول عام بوده است» [اسدی، ۱۳۸۱: ۵].

دیوید نیوسام^۵، معاون سیاسی پیشین وزارت امور خارجه‌ی آمریکا، در



سخت‌رانی علمی خود در سال ۱۹۸۰ گفت: «اگر جهان دایره‌ی مسطحی باشد و کسی بخواهد مرکز آن را بیابد، به یقین می‌توان گفت که مرکز آن خلیج فارس است. امروز جایی در جهان (به اهمیت این منطقه) وجود ندارد که تمامی توجهات را به یک نقطه و با علاقه‌هایی یکدست و همسان، جلب کند. در حال حاضر، برای ادامه‌ی سلامت اقتصادی و ثبات جهان، جایی به اهمیت این مرکز (خلیج فارس) وجود ندارد» [اسدی، ۱۳۸۱: ۵۸].

خلیج فارس از نظر راهبردی موقعیت ممتاز و اهمیت فوق‌العاده‌ای داشته و دارد و به علت واقع شدن در مسیر راه‌های دریایی هند و دریای سرخ و اتصال آب‌های این دو به سواحل ایران، بین‌النهرین و عربستان، از دورترین زمان‌های تاریخ، مورد توجه و محل آمد و رفت ملت‌های دریانورد و تجارت پیشه‌ی شرق و غرب دنیا بوده است [عزتی، ۱۳۶۸: ۱۵۶]. اهمیت ژئوپولیتیک خلیج فارس به خاطر سه عامل موقعیت راهبردی، بازار صدور کالا و تجهیزات نظامی، و وجود ذخایر عظیم نفت و گاز است [جعفری ولدانی، ۱۳۸۱: ۱۱].

اهمیت اقتصادی خلیج فارس

در فلات قاره و در اعماق آب‌های خلیج فارس، مخازن و میدان‌های وسیع نفتی قرار دارند که آن را به منطقه‌ای ثروتمند تبدیل کرده‌اند [بدیعی، ۱۳۶۷:

۱۲۳]. از اوایل قرن ۲۰، به خاطر کشف و استخراج منابع نفت در سکوی قاره و سرزمین‌های مجاور آن، منطقه‌ی مذکور علاوه بر اهمیتی که از نظر نظامی داشت، در راهبرد جهانی نیز نقشی تعیین‌کننده پیدا کرد [عزتی، ۱۳۶۸: ۱۵۶]. امروزه استخراج نفت پیرامون خلیج فارس، آن را از اهمیت بازرگانی خاصی برخوردار ساخته است [بدیعی، ۱۳۶۷: ۱۲۳]. خلیج فارس، حدود ۳۰ درصد از ذخایر اثبات‌شده‌ی گاز طبیعی جهان را دارد. و از این نظر، دومین منطقه از نظر میزان ذخایر گاز در جهان است؛ زیرا تنها فدراسیون روسیه با برخورداری از مجموع کل ۳۹/۸ درصد از ذخایر جهانی گاز، قبل از آن قرار گرفته است [مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۴]. از نیمه‌ی دوم قرن ۲۰، این منطقه به عنوان مهم‌ترین منطقه‌ی نفت‌خیز دنیا مطرح شد که با پایان یافتن ذخایر نفتی سایر نقاط جهان، در نیمه‌ی اول قرن ۲۱، بر اهمیت این منطقه افزوده می‌شود [امامی، ۱۳۸۲: ۸۷۹]. در آینده، جهان برای تأمین ۶۵ درصد از نیازهای نفتی خود به خلیج فارس وابسته خواهد شد. در حال حاضر، ۴۱ درصد مصارف نفتی جهان را خلیج فارس تأمین می‌کند [مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۴]. منطقه‌ی خلیج فارس، بازار مصرف ثروتمندی است که کشورهای صنعتی اروپای غربی، آسیای شرقی، آمریکا، ژاپن، کانادا و اخیراً شوروی و چین به آن چشم دوخته‌اند و با فروش تولیدات صنعتی و غذایی و تسلیحات نظامی خود، دلارهای حاصل از فروش نفت را جذب اقتصاد ملی خود می‌کنند و این زمینه، به رقابت اقتصادی قدرت‌های صنعتی در منطقه نیز منجر می‌شود

[حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۴۸۸]. (تصویر ۱)

در آینده، ژاپن بیش از هر کشور دیگر صنعتی، نیازمند نفت خام و گاز طبیعی خلیج فارس خواهد بود و توفیق نیافتن این کشور در کسب منابع انرژی از کشورهای خلیج فارس، می‌تواند بزرگ‌ترین مشکل تداوم صنعتی و اقتصادی ژاپن در بلندمدت باشد [بدیعی، ۱۳۶۷: ۸۸۴].

روند نیازها و وابستگی آمریکا به نفت و وارداتی، به ویژه نفت منطقه‌ی خلیج فارس، در حال افزایش است که آینده‌ی ناخوشایندی را برای صنعت نفت آن کشور تصویر می‌کند. به علاوه، از دیدگاه آمریکا، همواره خطرهایی ثبات و امنیت منطقه را تهدید می‌کند. در مجموع، جریان مطمئن و مداوم صدور نفت خلیج فارس به سوی کشورهای صنعتی غرب، مورد تهدیدهای جدی است. این در حالی است که جدا از آمریکا، برخی از کشورهای صنعتی اروپا (نظیر فرانسه، آلمان و ایتالیا)، رقیب‌های سیاسی-اقتصادی آمریکا، به میزان حداقل ۹۰ درصد به نفت وارداتی- و بیش‌تر از خلیج فارس- وابسته‌اند [اسدی، ۱۳۸۱: ۵۶۳].

در سال ۱۹۸۷، واردات نفت جهان از خلیج فارس روزانه ۱۰/۳ میلیون بشکه، و تولید روزانه‌ی منطقه، ۱۳/۱ میلیون بشکه نفت بود که به معنای مصرف داخلی روزانه، حدود ۳ میلیون بشکه نفت تولیدشده در منطقه یا صدور آن به شکل محصولات پالایش شده است [مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۴]. بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهند که خلیج فارس در آینده نقش



مهم‌تری در تأمین انرژی جهان به عهده خواهد داشت و وابستگی کشورهای صنعتی به نفت این منطقه افزایش خواهد یافت. از یک طرف، در این که انرژی‌های جایگزین در کوتاه مدت و یا حتی در میان مدت بتوانند با نفت و گاز رقابت کنند، تردید وجود دارد. از طرف دیگر، مصرف انرژی جهان نیز در بخش صنعت، خدمات، حمل و نقل، دفاع و غیره در کل جهان افزایش خواهد یافت [حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۴۸۹].

نتیجه این که خلیج فارس منطقه‌ای باقی خواهد ماند که منافع قدرت‌های بزرگ و متوسط منطقه‌ای در آن با یکدیگر برخورد و فرسایش خواهند یافت. اروپا نیز به استمرار جریان نفت و گاز خلیج فارس با قیمت مناسب و دسترسی به بازار این منطقه برای فروش کالاهای خود بسیار وابسته است [بدیعی، ۱۳۶۷: ۸۸۳ و ۸۸۷].

موقعیت و مشخصات طبیعی تنگه‌ی هرمز

شبه جزیره‌ی جنوب غرب آسیا، از طریق شکاف خلیج فارس به دو قسمت تقسیم شده است. این فرورفتگی همراه با امکانات ارتباطی که ایجاد می‌کند، به صورت کانون هم‌گرایی درآمده که مرکز ثقل آن تنگه‌ی هرمز است. از طرف دیگر، شبه جزیره‌ی جنوب غرب آسیا، بخش مرکزی ریملند را تشکیل می‌دهد. بنابراین، تنگه‌ی هرمز در مرکز ثقل بخش مرکزی ریملند قرار دارد. تنگه‌ی هرمز به عنوان یک آبراه بین‌المللی، از ارزش راهبردی خاصی برخوردار است و امکان کنترل بخش مرکزی ریملند را فراهم می‌کند [حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۱۶۲ و ۴۹۱]. همچنین، کانال طبیعی منحنی و باریکی است که خلیج فارس را به اقیانوس هند متصل می‌سازد. این تنگه از نظر زمین‌شناسی یک بریدگی است که از طرف شمال به ایران و از طرف جنوب به شبه جزیره‌ی «مسندم» محدود می‌شود [مجنهندزاده، ۱۳۸۲: ۱۷].

تنگه‌ی هرمز هلالی شکل و قوس آن رو به شمال است و داخل فلات ایران قرار دارد. در نتیجه، بیش‌ترین منطقه‌ی ساحلی آن در کشور ایران قرار گرفته است [حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۱۶۲]. طول آن در امتداد خط منصف، ۱۸۷ کیلومتر است. عمق آن نیز در سمت سواحل عمان، بیش‌تر از عمق آن در قسمت ایران است [اسدی، ۱۳۸۱: ۵۶]. حداقل عرض تنگه‌ی هرمز ۵۶ کیلومتر است [بدیعی، ۱۳۶۷: ۱۲۳]. باریک‌ترین بخش آن، بین جزیره‌ی ایرانی لارک و جزیره‌ی کوچک عمانی «قوئین کبیر» است [امیرحیدر، ۱۳۷۴: ۱۸۲]. متوسط عمق آن ۱۱۵ متر است که در مجاورت جزیره‌ی المسندم به ۱۴۴ متر هم می‌رسد. عمق تنگه در جهت شرقی-غربی نیز تفاوت دارد. یعنی هرچه از سمت مغرب به مشرق برویم، عمق آب افزایش می‌یابد. کف تنگه در جهت شمالی و جنوبی دارای شیب متقارن و متعادلی نیست، بلکه شیب تند آن در ساحل جنوبی و شیب ملایم آن در ساحل شمالی قرار دارد.^۷

ژئوپلیتیک تنگه‌ی هرمز

تنگه‌ی هرمز یکی از ۱۱ تنگه‌ی مهم دنیاست که برای قدرت‌های بزرگ اهمیت اقتصادی و راهبردی بسیار دارد. این تنگه همچون تنگه‌های فلوریدا، ذور، موزامبیک، جبل الطارق، باب‌المندب، و داردانل، از گذرگاه‌های آبی مهم جهان به شمار می‌رود [اسدی، ۱۳۸۱: ۵۶]. براساس

نظریه‌ی اسپایکمن، تنگه‌ی هرمز، مرکز ریملند است و بخش‌های شمالی، جنوبی، غربی و شرقی ریملند را به هم پیوند می‌دهد. طبق نظریه‌ی ریملند، کنترل تنگه‌ی هرمز به مفهوم کنترل چهار بخش یاد شده خواهد بود [جعفری ولدانی، ۱۳۸۱: ۱۳].

مجموعه ارزش‌های ارتباطی، اقتصادی و ژئواستراتژیک تنگه‌ی هرمز به آن موقعیت راهبردی ویژه‌ای داده‌اند که مورد توجه قدرت‌های جهانی قرار دارد و هر یک از آن‌ها برای گسترش اقتدار و کنترل خود بر تنگه می‌کوشند. زیرا ارزش‌های نهفته در تنگه‌ی هرمز، دارای نتیجه‌های ژئوپلیتیکی تعیین‌کننده‌ای هستند و در موازنه‌ی قدرت جهانی تأثیر زیادی دارند، به طوری که هر قدرتی، کنترل و اقتدار تنگه را در اختیار داشته باشد، موازنه‌ی قدرت جهانی به نفع او خواهد چرخید، و اگر این امکان به دست قدرتی بیفتد (که امکان حضور نظامی در پهنه‌ی اقیانوس‌های جهان را دارد)، موازنه‌ی قدرت جهانی به نفع آن کشور تغییر خواهد کرد. این اقتدار از دو راه امکانپذیر است: حضور مستقیم نظامی در تنگه و یا اتحاد راهبردی با کشورهای ساحلی تنگه، به ویژه ایران [حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۴۹۴].

وجود ذخایر عظیم نفت و گاز در این منطقه و نیز موقعیت تنگه‌ی هرمز به عنوان تنها معبر ورودی و خروجی خلیج فارس، به‌ویژه نقش آن در عبور و مرور مطمئن و مداوم نفت به وسیله‌ی نفتکش‌ها، اهمیت راهبردی تنگه‌ی هرمز و خلیج فارس را افزایش داده است [اسدی، ۱۳۸۱: ۲]. توسعه‌ی بهره‌برداری از ذخایر نفتی منطقه‌ی خلیج فارس به دلیل وابستگی شدید صنایع و خدمات رفاهی کشورهای اروپایی، آمریکا و ژاپن به نفت، به وابستگی شدید این کشورها به تنگه‌ی هرمز منجر شد و در نتیجه اهمیت این تنگه افزایش یافت.

اهمیت راهبردی تنگه‌ی هرمز، باعث شده است که قدرت‌های جهانی، در امور کشورهای ساحلی آن مداخله کنند. در زمانی که چندان دور، عمان و امارات متحده‌ی عربی از مستعمرات بریتانیا بودند و ایران نیز صحنه‌ی رقابت جدی بین انگلستان از یک طرف و روسیه، فرانسه و آلمان از طرف دیگر شده بود. در دوران جدید و حاکمیت آمریکا بر منطقه، شاه ایران مجری سیاست‌ها و منافع آن کشور در خلیج فارس بود. با پیروزی انقلاب ایران، حضور آمریکا در عمان بیش‌تر شد و سیاست براندازی دولت ایران را پیش گرفت. بنابراین، نظام‌های حکومتی و سیاسی و امور داخلی کشورهای ساحلی تنگه‌ی هرمز، همواره دستخوش خواست‌ها و رقابت‌های قدرت‌های جهانی بوده‌اند و خواهند بود [حافظ‌نیا، ۱۳۸۱: ۴۸۲ و ۴۹۲ و ۴۹۳].

تاریخچه‌ی تأسیس کانال سوئز

کانال سوئز یا ترعه‌ی سوئز که در عربی آن را «قناة السويس» می‌نامند، راه آبی ساخته شده به دست انسان در مصر است که در دهه‌ی ۱۸۶۰ میلادی حفر و در سال ۱۸۶۹ میلادی افتتاح شد. این کانال از «پرت سعید» تا «پرت توفیق» (نزدیک سوئز) امتداد دارد و دریای مدیترانه را با خلیج سوئز و از آن جا با دریای سرخ مرتبط می‌سازد. منظور اصلی از ایجاد ترعه (کانال)، کوتاه کردن مسیر کشتی‌هاست؛ همچنان که حفر کانال سوئز فاصله‌ی دریایی آسیا و اروپا را ۹ هزار کیلومتر کاهش داد. زیرا از عدن (یمن) تا جبل الطارق، از طریق دماغه‌ی «امیدنیک» (جنوب آفریقا)، ۱۶۰۰۲ کیلومتر است، درحالی‌که از طریق کانال سوئز ۶۹۴۰ کیلومتر است [مجله‌ی بندر



و دریا، ۱۳۷۴: ۶۶]. از آن جا که کانال سوئز فاقد آب بند است، کشتی های اقیانوس پیما می توانند به سهولت از آن عبور کنند. کشتی هایی که از راه کانال به طرف جنوب می روند، از شهر کنونی «پرت سعید» می گذرند که یکی از بزرگ ترین بنادر جهان است.

کانال سوئز تاریخچه ی مفصلی دارد. در سال های ۵۹۳-۶۰۹ قبل از میلاد، داریوش بزرگ هخامنشی شاید اولین کسی بود که اقدام به حفر کانال کرد و بطلمیوس دوم آن را به پایان رساند و در زمان امپراتور روم از کانال بهره برداری می شد.^۱ با در نظر گرفتن این نکته که کانال سوئز بهترین راه ارتباط دریایی اروپا با آسیا و آفریقای شرقی است و این که حدود نیمی از مردم جهان در چین و کشورهای هم جوار اقیانوس هند سکونت دارند، به خوبی معلوم می شود که امکان استفاده از کانال مزبور تا چه حد اهمیت دارد [لابوس، ۱۳۵۲: ۵]. اگر کانال سوئز حفر نشده بود، دو قاره ی آسیا و آفریقا در ترعه ی سوئز به یکدیگر متصل بودند و فقط توسط یک تنگه ی باریک چند مایلی در انتهای جنوبی دریای سرخ، یعنی باب المندب از همدیگر جدا می شدند [احمدیان، ۱۳۸۱: ۷۶].

حفر کانال جدید که دو دریا را مستقیماً و نه از طریق رود نیل به یکدیگر متصل می کند، گرفته از فکر فردینان دولسپس^۲ دیپلمات فرانسوی است که با کسب دو امتیاز از خدیو سعید پاشا، حاکم مصر، کار را آغاز کرد (۱۸۵۶-۱۸۵۴).

حفر کانال سوئز تأثیرات اقتصادی عظیمی داشت و برای غرب، راه تازه ای به آفریقای شرقی، آسیای جنوبی و اقیانوسیه گشود. به علاوه، مخارج حمل و نقل با کشتی تقلیل یافت. فاصله ی لندن تا کراچی، از راه کانال سوئز حدود ۹۸۰۰ کیلومتر، ولی از راه دماغه ی امیدنیک که مسیر عادی سابق بود، حدود ۱۷۳۸۰ کیلومتر است. کانال سوئز تقریباً مرز شرقی جغرافیایی بین قاره ی آسیا و آفریقا است. این کانال در تاریخ ۱۷ نوامبر سال ۱۸۶۹، رسماً برای کشتیرانی گشایش یافت. مسیر آن از پهنه ی سوئز و از پست ترین و باریک ترین نقاطش می گذرد و در سر راه خود، یک مجموعه دریاچه را قطع می کند. برای تأمین آب این کانال، ترعه ای از رود نیل کشیده شده است که به «اسماعیلیه» معروف است. طول کانال حدود ۱۶۱ کیلومتر و عرض آن در محل عبور کشتی ها به طور متوسط ۱۳-۱۲/۵ متر است. مدت زمان عبور کشتی از این کانال به طور متوسط ۱۲-۱۱ ساعت به طول می انجامد.

موقعیت جغرافیایی کانال سوئز

کانال سوئز در مرکز ارتباطات و مواصلات بین المللی دریایی قرار گرفته است و مناطق نفت خیز خاور میانه و خاور نزدیک را به اروپای غربی و آمریکا متصل می کند. بیش ترین محمولات در این گذرگاه آبی، نفت و فرآورده های نفتی هستند [مجله ی بندر و دریا، ۱۳۷۰: ۵۱]. صرف نظر از فایده های مادی که بر هریک از اقدامات بشر مترتب است. ایجاد این راه آبی ارتباطی بر رفاه و نزدیک ساختن ملل متفاوت به یکدیگر اثری به سزا داشته است [لابروس، ۱۳۵۲: ۱۴۳].

اهمیت ژئوپولیتیک کانال سوئز

کانال سوئز دروازه ی تجارت جهان است. این کانال با اهمیتی جهانی، یکی از گذرگاه های تجارتنی بسیار مهم جهان است که در قلمرو سیاسی و

جغرافیایی مصر قرار دارد [جعفری ولدانی، ۱۳۸۱: ۲۷]. به علت وجود منابع عظیم و سرشار نفت در این منطقه، مخصوصاً در نواحی مجاور خلیج فارس، اهمیت راهبردی کانال سوئز و اقیانوس هند و وجه ارتباط آن با دریای سرخ و برخورد سیاست های قدرت های بزرگ و رقابت آنها، در این قسمت از جهان وضع حساسی را به وجود آورده است که تجزیه و تحلیل آن برای به دست آوردن راه حل عملی و منطقی ضرورت دارد. وقوع جنگ اعراب و اسرائیل که به بسته شدن کانال سوئز انجامید، تأثیرات نامطلوبی بر کشورهای منطقه و جهان گذاشت. این امر منشأ تحولات نامطلوبی در اقتصاد داخلی و بازرگانی بین المللی اغلب کشورهای اروپا، آسیا، آفریقای شرقی و حتی آمریکا شد. طولانی شدن مسیر و افزایش کرایه ی حمل و نقل دریایی به علت اجبار کشتی ها به عبور از راه دماغه ی امیدنیک و دور زدن آفریقا، خسارت سنگینی را به کشورهای مزبور وارد آورد. در مجموع، نبود امکان استفاده از این شاهراه آبی، وضع ناسامان و غیر قابل توجهی را به وجود آورد [لابروس، ۱۳۵۲: ۱۴۳].

حدود ۱۰ درصد صادرات نفتی خلیج فارس به ایالات متحده ی آمریکا و اروپای غربی، از راه این کانال انجام می شود. البته در سال های اخیر بنا به دلایلی، کاهش نسبی در اهمیت کانال سوئز به وجود آمده است [جعفری ولدانی، ۱۳۸۱: ۲۷]. نخست، فعال شدن خط لوله ی نفت سوئز-مدیترانه است. این خط لوله سبب کاهش میزان حمل و نقل نفت از کانال سوئز شده است. به علاوه، نفتکش های غول پیکر ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار تنی نمی توانند از کانال سوئز عبور کنند و به همین دلیل، از راه دماغه ی امیدنیک استفاده می کنند. از طرف دیگر، اقدام الجزایر برای افزایش تولید نفت خود و نیز حفظ میزان تولید نفت انگلستان در دریای شمال در سطح بالا، سبب شده است که تقاضا برای نفت خلیج فارس روند فزاینده نداشته باشد [همان، ص ۹].

اما کاهش نسبی اهمیت کانال سوئز در زمینه ی حمل و نقل نفت و تولیدات نفتی از سال ۱۹۶۶، این واقعت را پنهان ساخته که مقدار حمل کالاهای غیر نفتی در این دوره به شدت افزایش یافته است. اغلب کشورهای جابه جا شده، نقش کلیدی کانال را در جهان نمایان می سازد. اگر کانال سوئز بسته شود، تأثیر کمتری روی حمل و نقل نفت خواهد داشت [همان، ص ۲۷]. به فرض مسدود ماندن کانال سوئز، می توان کماکان از راه دماغه ی امیدنیک که ولتر^۳ یافتن آن را به منزله ی مهم ترین کشف قرن های گذشته تلقی کرده است، برای حفظ ارتباط بین اروپا و کشورهای مجاور اقیانوس هند استفاده کرد [لابروس، ۱۳۵۲: ۱۴۱]. ولی تجارت کالاهای عمومی به شدت متأثر خواهد شد و هزینه ی حمل و نقل افزایش خواهد یافت [جعفری ولدانی، ۱۳۸۱: ۲۷].

در مقابل، کاهش اهمیت کانال مقامات مصری را نگران کرده است. در نتیجه، طرح هایی را برای تعریض و تعمیق آن به اجرا گذاشته اند و یا در دست اجرا دارند. نخستین طرح در ۱۹۸۰ به پایان رسید و براساس آن، نفتکش های ۱۵۰ هزار تنی توانستند از کانال عبور کنند. براساس دومین طرح توسعه ی کانال که در دست اجراست، امکان عبور تانکرهای ۱۵۰ هزار تا ۳۵۰ هزار تنی فراهم خواهد شد. این طرح ۲/۱ میلیارد دلار هزینه دارد. گزارش بررسی نهایی این طرح توسط شرکتی هلندی ارائه شده است. مصر از شرکت های بین المللی دعوت کرده است، در سرمایه گذاری در این



طی جنگ اعراب و اسرائیل و سال‌های بسته بودن کانال، دولت‌های تولیدکننده و مصرف‌کننده نفت، ضررهای جبران‌ناپذیری متحمل شدند. در واقع این آبراه راهبردی، تکمیل‌کننده سیکل حرکتی استخراج انرژی و تحویل آن به مصرف‌کنندگان است. تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز، همکاری با یکدیگر را پذیرفته‌اند، و به مسوولیت خطیر خود اشراف کامل دارند. در این جا لازم به ذکر است که تنگه‌ی هرمز، به هر دلیلی بسته شود، راه دریایی جایگزین ندارد، ولی در مورد کانال سوئز، مسیر فرعی دیگری وجود دارد. البته این راه خیلی طولانی‌تر، و مستلزم دور زدن جنوب آفریقا است.

نتیجه‌گیری

بیش از ۹۵ درصد تجارت ایران با جهان خارج از طریق راه آبی انجام می‌شود. قسمت اعظم این بخش از تجارت، به صادرات مواد نفتی تعلق دارد. با توجه به این‌که ایران کشوری با اقتصاد تک‌محصولی و وابسته به فروش نفت است، وجود امنیت در خلیج فارس، برای این‌که کشتی‌های نفتکش به آرامی مسیر خود تا مدیترانه را طی کنند، امری ضروری است. بنابراین، حفظ امنیت در آبراه سوئز نیز برای ایران بسیار مهم است. ناامنی در کانال سوئز (بی‌ثباتی سیاسی-نظامی) موجب بروز اختلال در انتقال انرژی از خلیج فارس به عنوان مرکز تولید انرژی هیدروکربوری به کشورهای حوزه‌ی دریای مدیترانه خواهد شد که عمده‌ترین مصرف‌کنندگان انرژی خاورمیانه در این حوزه به شمار می‌روند.

با بروز بحران در سوئز، استفاده از راه‌های ارتباطی با بنادر خاورمیانه ۴۴ درصد افزایش می‌یابد (با دور زدن جنوب آفریقا و دماغه‌ی امیدنیک) که در نهایت، این افزایش مسیر به طولانی‌تر شدن زمان تحویل کالا و افزایش قیمت تمام‌شده‌ی کالاهای وارداتی و صادراتی می‌انجامد. پس می‌توان به این نتیجه رسید که در پی بحران در سوئز و تهدید امنیت راه‌های آبی، ضمن به خطر افتادن امنیت ملی ایران، منافع کشور ما به چالش کشیده می‌شود. در این میان، نقش جمهوری اسلامی ایران در جلوگیری از به وجود آمدن این شرایط، تعیین‌کننده است. حضور نداشتن ایران در منطقه، به حضور و نقش آفرینی آمریکا و اسرائیل کمک می‌کند و حضور اسرائیل به بی‌ثباتی در این منطقه دامن می‌زند.

ایران برای احراز جایگاه راهبردی ناگزیر به حضور مؤثر در منطقه است که از طریق توسعه‌ی روابط سیاسی و توسعه‌ی تجارت با کشورهای منطقه تأمین خواهد شد. همکاری با کشورهای قدرتمند در ابعاد گوناگون می‌تواند، مانع حضور و نفوذ قدرت‌های فرامنطقه‌ای شود که عامل بی‌ثباتی منطقه است. مصر از نظر سیاسی باثبات‌ترین و از نظر اقتصادی و نظامی قدرتمندترین کشور در منطقه به شمار می‌آید. در نتیجه، همکاری‌های منطقه‌ای ایران و مصر در زمینه‌ی حفظ امنیت در کانال سوئز و تنگه‌ی هرمز و در نهایت خلیج فارس، باید یکی از اولویت‌های مهم در روابط سیاسی جمهوری اسلامی ایران و مصر باشد.

زیرنویس‌ها

۱. گرچه ظاهراً کانال سوئز از «پرت سعید» آغاز می‌شود و منحصر به همان قسمتی است که مصنوعاً به دست بشر حفر شده است، ولی عملاً این کانال و دریای سرخ که به باب‌المنندب منتهی می‌شود، با یکدیگر بستگی و ارتباط دارند [لابروس، ۱۳۵۲: ۱۲].

۲. به ویژه در مورد تنگه‌ی هرمز، با وجود اهمیتی که این آبراه‌ی راهبردی دارد،

طرح مشارکت کنند. همچنین، عوارض عبور از کانال را تا ۲۰ درصد کاهش داده است تا از به کارگیری راه‌ها و مسیرهای دیگر جلوگیری کند [همان، ص ۱۱]. دولت مصر به ناچار، توجه خاصی به حفظ «امنیت» کانال دارد. تکرار اشغال ساحل شرقی کانال توسط اسرائیل می‌تواند، فاجعه‌ای ملی باشد و به این دلیل، دفاع مؤثر از شبه‌جزیره‌ی سینا برای مصری‌ها از تقدم خاصی برخوردار است [امیرحیدر، ۱۳۷۴: ۱۸۸].

در این جا، برای نمونه، به تأثیر بسته شدن کانال روی وضعیت اتحاد جماهیر شوروی (سابق) در پی جنگ ژوئن اعراب و اسرائیل در سال ۱۹۶۷ میلادی اشاره می‌کنیم. بسته شدن کانال سوئز و در نتیجه جدا ماندن دریای سرخ از مدیترانه، موجب ایجاد مشکلاتی در راه نفوذ بیش‌تر اتحاد جماهیر شوروی در این منطقه شد. دولت شوروی ناچار شد، قسمتی از اقدامات خود را از راه سبیری شرقی و بندر «ولادی وستک» انجام دهد و حال آن‌که این امر نه تنها به علت طولانی بودن مسیر، بلکه به دلیل الزام به عبور از تنگه‌های مالاکا، سوئد و لومبوک که تحت نظارت دولت‌های مخالف شوروی و موافق با آمریکا بودند، کاری بس دشوار بود [لابروس، ۱۳۵۲: ۱۱۸].

سه تونل ارتباطی در زیر کانال در حال ساخته شدن و یا پایان هستند و هدف از این پروژه، آسان شدن حرکت قوای نظامی به داخل صحرای سینا و پیشبرد برنامه‌های عمرانی منطقه‌ی کانال بوده است [امیرحیدر، ۱۳۷۴: ۱۸۷ و ۱۸۸].

ارزش ارتباطی و اقتصادی تنگه‌ی هرمز و کانال سوئز

ارزش ارتباطی و اقتصادی تنگه‌ی هرمز با مسائل خلیج فارس پیوند خورده است. یعنی عوامل ارزش آفرین تنگه‌ی هرمز در زمینه‌های ارتباطی و اقتصادی، در خلیج فارس قرار دارند و در واقع این تنگه سطح اتصال اقتصاد واحد ژئوپولیتیکی خلیج فارس با اقتصاد جهان است. ارزش اقتصادی و ارتباطی تنگه به سه زمینه‌ی اقتصادی خلیج فارس بستگی دارد که عبارتند از: اقتصاد کشورهای منطقه (بنادر و مناطق آزاد تجاری و صنعتی)، اقتصاد جهانی، و صادرات و واردات نفت و کالای کشورهای منطقه. از این رو، حفظ امنیت آن برای همه‌ی کشورهای منطقه حیاتی است.

در حال حاضر، کشور ایران از حیث صادرات نفت و کالا و نیز واردات کالا و فرآورده‌های نفتی وابستگی شدیدی به تنگه‌ی هرمز دارد [حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۴۸۶ و ۴۸۷]. عرض کم تنگه‌ی هرمز و وجود تعدادی جزیره و نیز ارتفاعات ساحلی در مجاورت خطوط اصلی کشتیرانی، همواره باعث حساسیت شدید کشورهای غربی نسبت به مسأله‌ی امنیت منطقه بوده است [اسدی، ۱۳۳۸۱: ۲]. تنگه‌ی هرمز، علاوه بر آثار اقتصادی منطقه‌ای برای کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، بر اقتصاد جهان نیز تأثیر دارد. باز بودن و یا انسداد تنگه‌ی هرمز، در دو زمینه بر اقتصاد جهان اثر می‌گذارد: زمینه‌ی اول، صادرات فرآورده‌های صنعتی و غذایی و دارویی کشورهای پیشرفته و صنعتی جهان به منطقه و زمینه‌ی دوم، واردات نفت آنان از منطقه‌ی خلیج فارس است [حافظ‌نیا، ۱۳۷۸: ۴۸۸]. از طرف دیگر، کانال سوئز، در اعتبار بخشیدن به خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز، نقش آفرینی می‌کند. چرا که با آزاد بودن این کانال، در واقع مسیری که نفتکش‌ها باید طی کنند، کوتاه‌تر خواهد شد و در وقت و هزینه صرفه جویی می‌شود.



دفتر انتشارات کمک آموزشی

**آشنایی با
مجله های رشد**

مجله های رشد توسط دفتر انتشارات کمک آموزشی سازمان پژوهش و برنامه ریزی آموزشی وابسته به وزارت آموزش و پرورش، با این عناوین تهیه و منتشر می شوند:

مجله های دانش آموزی (به صورت ماهنامه - ۹ شماره در هر سال تحصیلی - منتشر می شوند):

- **رشد کودک** (برای دانش آموزان آمادگی و پایه ی اول دوره ی ابتدایی)
- **رشد نوآموز** (برای دانش آموزان پایه های دوم و سوم دوره ی ابتدایی)
- **رشد دانش آموز** (برای دانش آموزان پایه های چهارم و پنجم دوره ی ابتدایی).
- **رشد نوجوان** (برای دانش آموزان دوره ی راهنمایی تحصیلی).
- **رشد جوان** (برای دانش آموزان دوره ی متوسطه).

مجله های عمومی (به صورت ماهنامه - ۹ شماره در هر سال تحصیلی منتشر می شوند):

- **رشد مدیریت مدرسه، رشد معلم، رشد آموزش ابتدایی، رشد آموزش راهنمایی تحصیلی، رشد تکنولوژی آموزشی، رشد مدرسه فردا**

مجله های تخصصی (به صورت فصلنامه و ۴ شماره در سال منتشر می شوند):

- **رشد برهان راهنمایی (مجله ی ریاضی، برای دانش آموزان دوره ی راهنمایی تحصیلی)، رشد برهان متوسطه (مجله ی ریاضی، برای دانش آموزان دوره ی متوسطه)، رشد آموزش معارف اسلامی، رشد آموزش جغرافیا، رشد آموزش تاریخ، رشد آموزش زبان و ادب فارسی، رشد آموزش زبان، رشد آموزش زیست شناسی، رشد آموزش تربیت بدنی، رشد آموزش فیزیک، رشد آموزش شیمی، رشد آموزش ریاضی، رشد آموزش هنر، رشد آموزش قرآن، رشد آموزش علوم اجتماعی، رشد آموزش زمین شناسی، رشد آموزش فنی و حرفه ای و رشد مشاور مدرسه.**

مجله های رشد عمومی و تخصصی برای معلمان، آموزگاران، مدیران و کادر اجرایی مدارس

دانشجویان مراکز تربیت معلم و رشته های دبیری دانشگاه ها و کارشناسان تعلیم و تربیت تهیه و منتشر می شوند.

♦ نشانی: تهران، خیابان ایرانشهر شمالی، ساختمان شماره ۴

آموزش و پرورش، پلاک ۲۶۸، دفتر انتشارات کمک آموزشی.

تلفن و نمابر: ۸۸۳۰۱۴۷۸

در آینده هم نقش مهمی ایفا خواهد کرد [احمدیان، ۱۳۸۱: ۷۰].

3. Gottman, Jean

4. Newsome, David

۵. یکی از دلایل مهمی که باعث اهمیت منحصر به فرد خلیج فارس، به تبع منابع نفت و گاز آن شده است، وجود تنگه ی راهبردی هرمز بر سر راه عبور و مرور کشتی هاست [مجتهدزاده، ۱۳۸۲: ۱۵].

6. rimiani

۷. متوسط عمق آب در بخش غربی تنگه و خلیج فارس ۲۵ متر است و قسمت های عمیق آن به ندرت از ۷۳ متر تجاوز می کند [حافظ نیا، ۱۳۷۸: ۱۶۳].

۸. در یک سنگ گرانیت حجاری شده که در نزدیکی شهر سوئز یافت شده است، داریوش اول پادشاه ایران که از ۴۸۵ تا ۵۲۲ قبل از میلاد حکومت می کرده، این چنین نوشته است: «من یک پارسی هستم از پارس. من مصر را تسخیر کردم. من دستور دادم که این کانال را از رودخانه ای به نام نیل که در مصر جریان دارد تا دریایی که به پارس (ایران) می رسد، حفر کنند (مقصود او دریای سرخ و خلیج فارس بود). بنابراین، این کانال آن طور که من دستور داده بودم، حفر شد و کشتی ها با عبور از آن خود را از مصر به پارس می رسانند.» او به اهمیت ارتباط بین مدیترانه و دریای سرخ پی برده بود. این راه آبی می توانست حمل محموله های تجارته که از هند می آمدند را آسان تر کند و ارتباط بین کشورهای آن نواحی را نزدیک تر سازد [مجله ی بندر و دریا، ۱۳۷۰: ۵۱].

9. Dolespesse, Ferdinan

10. Voltair

منابع

۱. آلاستدیر، درایسدل و جرالداچ، بیک. جغرافیای سیاسی خاورمیانه و شمال آفریقا. ترجمه ی دره میرحیدر. انتشارات وزارت امور خارجه. تهران. ۱۳۷۴.
۲. اسدی، بیژن. خلیج فارس و مسائل آن. تهران. ۱۳۸۱.
۳. امامی، محمدعلی. «عوامل تأثیرگذار خارجی در خلیج فارس». فصل نامه ی سیاست خارجی. انتشارات وزارت امور خارجه. تهران. ۱۳۸۲.
۴. امیراحمدیان، بهرام. «شاخ آفریقا و امنیت جمهوری اسلامی ایران». فصل نامه ی آفریقا. انتشارات وزارت امور خارجه. تهران. ۱۳۸۱.
۵. بدیعی، ربیع. جغرافیای مفصل ایران. انتشارات اقبال. تهران. ۱۳۶۷.
۶. جعفری ولدانی، اصغر. «چارچوبی بر گسترش روابط ایران و مصر». فصل نامه ی آفریقا. انتشارات وزارت امور خارجه. تهران. ۱۳۸۱.
۷. جعفری ولدانی، اصغر. ژئوپولی تیک جدید دریای سرخ و خلیج فارس. انتشارات وزارت امور خارجه. تهران. ۱۳۸۱.
۸. حافظ نیا، محمدرضا. خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه ی هرمز. انتشارات سمت. تهران. ۱۳۷۸.
۹. عزتی، عزت الله. جغرافیای نظامی ایران. انتشارات امیرکبیر. تهران. ۱۳۶۸.
۱۰. عزتی، عزت الله. ژئواستراتژی. انتشارات سمت. تهران. ۱۳۸۲.
۱۱. فتوت اسکندری، خسرو. نقش استراتژیک کانال سوئز از لحاظ سیاسی و اقتصادی. پایان نامه ی کارشناسی ارشد دانشکده ی روابط بین الملل وزارت امور خارجه.
۱۲. لایروس، هانری. خلیج فارس و کانال سوئز. ترجمه ی محمود خواجه نوری. انتشارات مرکز مطالعات عالی بین المللی. تهران. ۱۳۵۲.
۱۳. مجتهدزاده، پیروز. امنیت و مسائل سرزمین در خلیج فارس. وزارت امور خارجه. ۱۳۸۳.
۱۴. مجله ی بندر و دریا. «کانال سوئز و ویژگی های تاریخی و جغرافیای آن». شماره ی ۳۳. ۱۳۷۰.
۱۵. مجله ی بندر و دریا. «مصر و کانال سوئز». شماره های ۵۳ و ۵۴. ۱۳۷۴.
۱۶. مجله ی نبرد و دریا، تیرماه ۱۳۷۴، شماره های ۵۳ و ۵۴.