

تنگه هرمز؛ دوران دیش و عاقبت نگر باشیم

نوشته دکتر هوشنگ طالع

از یورش نظامی عراق به ایران در سال ۱۳۵۹ خورشیدی (۱۹۸۰ میلادی) به این سو، گهگاه زمزمه‌هایی از سوی برخی شخصیت‌های ایرانی، به صورت آشکار و ضمنی در مورد بستن تنگه‌ی هرمز به گوش می‌رسد. البته هر از گاهی از سوی ایالات متحده‌ی آمریکا که بدنبال جنگ خلیج فارس، این منطقه را به صورت غیررسمی نظامی کرده است، همین گفته‌ها تکرار می‌شود.

برای بطن شکافی مسأله و این که در صورت جدی بودن موضوع، کدام طرف می‌تواند دست بالاتر را داشته باشد و سیاست ملی ایران در این زمینه چه حکم می‌کند، در آغاز بحث، نگاهی می‌افکنیم به موقعیت جغرافیایی تنگه‌ی هرمز.

امروزه نیز به مانند گذشته، تنگه‌ی هرمز، یکی از حساسترین آب راه‌های جهان به شمار می‌رود. درازای این تنگه‌ی هلالی شکل، برابر با ۱۸۷ کیلومتر است. این تنگه خلیج فارس را از راه دریای مکران به اوقیانوس هند پیوند می‌دهد.

ورودی تنگه‌ی هرمز وسیله‌ی دو برآمدگی، یعنی دماغه‌ی کوه^(۱) در کرانه‌ی ایران و دماغه‌ی دبه (راس دبه) در کرانه‌ی عمان مشخص می‌شود.

عرض این تنگه، در باریک‌ترین بخش آن یعنی میان جزیره‌ی قومین بزرگ و لارک، تنها ۳۸ کیلومتر است. در مدخل تنگه، یعنی خط دبه-کوه که پهناورترین بخش آن را تشکیل می‌دهد، عرض تنگه‌ی هرمز به ۹۶ کیلومتر می‌رسد.

اهمیت عرض کم تنگه که میان ۳۸ تا ۴۳ کیلومتر (۲۴ - ۲۱ میل دریائی) قرار دارد، در این است که در این فاصله دریای سرزمینی دو کشور ایران و عمان، هر یک با دوازده میل دریائی (۱۹ کیلومتر) بر روی هم منطبق است و در این منطقه دریای آزاده وجود ندارد. باید یادآور شد که مرز میان آبهای سرزمینی ایران و عمان در امتداد خط منصف بر پایه‌ی توافق دو دولت در سال ۱۳۵۳ خورشیدی (۱۹۷۴ میلادی) معین شده است.

ژرفای تنگه‌ی هرمز به سبب شیب تندی که کف

تنگه از شمال به جنوب دارد، متغیر است. ژرفای تنگه در نزدیکی جزیره‌ی لارک ۳۶ متر است و در کرانه جنوبی نزدیک جزیره‌ی مستندم (عمان) به ۱۴۴ متر می‌رسد. هر چه به سوی مدخل تنگه پیش برویم، بر ژرفای آبراه افزوده می‌شود.

با وجودی که اهمیت استراتژیک تنگه‌ی هرمز در سالهای اخیر رو به افزایش گذارده اما از اهمیت نقش بازرگانی آن، به دلیل جنگ عراق علیه ایران و نیز جنگ خلیج فارس، و از همه مهمتر کشیدن لوله‌های نفتی از سوی برخی کشورهای تولیدکننده‌ی نفت حوزه‌ی خلیج فارس و صدور آن از طریق دریای مدیترانه، دریای سیاه و دریای سرخ، کاسته شده است.

در سال ۱۹۷۸ میلادی حدود ۶۰ درصد از تجارت نفت خام جهان از تنگه‌ی هرمز می‌گذشت. در حالی که امروزه این رقم به ۳۵ درصد و یا کمتر کاهش یافته است. در سال ۱۹۷۸ روزانه میان ۸۰ - ۷۰ کشتی نفت‌کش و باری از این تنگه عبور می‌کرد و امروز این رقم به ۱۸ کشتی نفت‌کش و باری پائین آمده است.

در سال ۱۹۸۰ میلادی (سال آغاز یورش عراق به ایران)، حدود ۹۲ درصد از نفت تولیدی در حوزه‌ی خلیج فارس، از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کرد. این رقم در سال ۱۹۸۷، یعنی هفت سال پس از آن به ۶۳ درصد پائین آمد. از سوی دیگر، در حالی که در سال ۱۹۸۰ تنها روزانه ۹۰۰ هزار بشکه از نفت تولیدی حوزه خلیج فارس، از راه خطوط لوله صادر می‌شد، این رقم در سال ۱۹۸۷ به حدود سه برابر یا

۲/۶ میلیون بشکه رسید.

باید توجه داشت که همه‌ی بندرهای بزرگ بازرگانی و پایانه‌های نفتی ایران در خلیج فارس قرار دارد؛ خلیج فارس، دریایی است نیم بسته با ژرفای کم. ژرف‌ترین نقطه این دریا، حدود ۹۰ متر گودی دارد. خلیج فارس، میان ۲۴ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۸ درجه و پنجاه دقیقه طول شرقی (از نیمروز گرینویچ)، قرار دارد.

دریای پارس از شمال خاوری به کرانه‌های ایران و از خاور به دریای مکران (عمان) و از جنوب و باختر به شبه جزیره‌ی عربستان، محدود می‌شود. درازای خلیج فارس، از دهانه‌ی اروندرود تا جزیره‌ی هنگام (تنگه‌ی هرمز)، برابر با ۸۵۰ کیلومتر



نمایشگاه ۹۷ CHEMTEX دوبی

نمایشگاه بین‌المللی شیمیایی و پتروشیمی تحت عنوان CHEMTEX 97 که از تاریخ ۱۶ تا ۱۹ سپتامبر برابر ۲۵ تا ۲۸ شهریور ۱۳۷۶ در امپرنشین دوبی و در مقر مرکز تجارت جهانی برگزار می‌گردد.

شیمی تکس نمایشگاه معتبر بین‌المللی است که گالاهایی از قبیل مواد اصلی پتروشیمی، مواد اولیه دارویی، مواد شیمیایی واسطه‌ای، مواد اولیه پلیمری، مواد شیمیایی تخصصی برای هرگونه تولید شیمیایی، تجهیزات برای عملیات شیمیایی، ابزار دقیق و سیستم‌های عملیاتی کنترل، تجهیزات و قطعات کارخانه‌ای در آن عرضه و معرفی می‌شود و هر ساله بر شهرت و اعتبار آن افزوده شده است.

از مزایای این نمایشگاه برگزاری کنفرانس‌های بین‌المللی است که آخرین پیشرفت‌های تکنولوژی و علمی در مورد مواد اولیه و تجهیزات شیمیایی و همچنین خوردگی فلزات (CORROSION) را مورد بررسی قرار خواهند داد.

شرکت زرنان پاد نماینده انحصاری شیمی تکس در ایران با کسب مجوز از مرکز توسعه صادرات ایران مسئول مشارکت شرکتهای ایرانی در این نمایشگاه می‌باشد.

برای کسب اطلاعات بیشتر با تلفن‌های زیر تماس حاصل فرمائید.
تلفن (هفت خط): ۲۰۵۵۵۴۹۱، فاکس: ۲۰۵۵۵۷۱

است و پهنای آن میان ۲۶ تا ۲۸۰ کیلومتر، تغییر می‌کند. پهنای خلیج فارس بالغ بر ۴۴۰ کیلومتر مربع است. ژرفای این دریای نیم بسته، از ۱۸۲ متر (در نزدیکی دماغه مستندم) تا ۱۰ متر (در دهانه‌ی ازوندروود) در تغییر است.

تجربه حاصل از جنگ نفتکش‌ها

جنگ عراق علیه ایران و نیز نبرد خلیج فارس، حقایق بسیاری را در مورد آسیب‌پذیری بودن بندرهای کشور، آشکار کرد. در جنگ عراق علیه ایران، مهم‌ترین بندر بازرگانی ایران یعنی خرمشهر، بکلی ویران شده و در همان ساعاتی نخستین جنگ از کار افتاد. هم‌زمان با خرمشهر، بندر نفتی آبادان و تأسیسات نفتی شهر مزبور نیز به سرنوشت بندر خرمشهر دچار شد.

با وجود ندانم‌کاری‌ها در برنامه‌ریزی‌ها و نبود دید ژرف ویژه پیرامون منافع و مصالح ملی (مسأله‌ای که استمرار دارد)، اگر طراحی و ساخت مجموعه‌ی بندری بندرعباس بالاخره در سالهای ۱۳۵۰ خورشیدی آغاز نشده بود؛ کشور می‌توانست در زمان یورش نظامی عراق با فاجعه‌ی بزرگی روبرو شده و

بدون شکست در جبهه‌ی نظامی، از پای درآید. بطوری که آمارنامه‌های رسمی کشور نشان می‌دهند، در سال ۱۳۶۵ در بحبوحه‌ی جنگ نفتکش‌ها در خلیج فارس، بندر مهم بازرگانی ایران



دکتر علی‌اکبر صالحی

در خلیج فارس یعنی بندر امام (شاهپور سابق)، نیز از کار افتاد. به ویژه در سال ۱۳۶۵، آمار ورودی و خروجی کشتی‌ها به بندر مزبور، به صفر رسید. (۱) از سوی دیگر آسیب‌پذیری شدید پایانه‌ی نفتی خارک که دلیل آن نزدیکی این پایانه به خاک دشمن است، صادرات نفت نیز بدنبال آغاز نبرد معروف به «نفتکش‌ها» در خلیج فارس، با مشکل روبرو شد و

جریان صادرات ایران به کندی نگران‌کننده‌ای گرانید. باید توجه داشت که کشورهای جنوبی خلیج فارس، دارای خطوط لوله نفتی هستند و بخشی از تولیدات خود را از راه این لوله‌ها از نقاط دیگری غیر از خلیج فارس، صادر می‌کنند. در حالی که ایران برای صدور نفت، صدور صدمتکی به خلیج فارس و در نتیجه تنگه‌ی هرمز است.

بدین سان، جنگ عراق علیه ایران و نیز نبرد خلیج فارس نشان داد که خلیج فارس به عنوان یک دریای نیمه بسته تا چه حد می‌تواند برابر عملیات خصمانه در منطقه، شکننده باشد. بدین قرار هر اقدامی که به بسته شدن تنگه‌ی هرمز بینجامد، بسته شدن بندرعباس و نیز دیگر بندرهای ایران در خلیج فارس را در پی خواهد داشت و در چنین وضعیتی کشور با مشکلات حاد روبرو خواهد شد.

باید توجه داشت که تنها بندر ایران در کرانه‌های اقیانوس هند، بندر چابهار است. این بندر، از مرکز کشور دور است و به مرز کشور همسایه، خیلی نزدیک.

بندر چابهار، جدا از موضوع پائین بودن ظرفیت



آژانس مسافرتی

طیهران سفر

(تله‌فون ۱۶۱)





نشانی: تهران، خیابان دکتر فاطمین، جنب نهضت سوادگموزی، شماره ۱۱۷

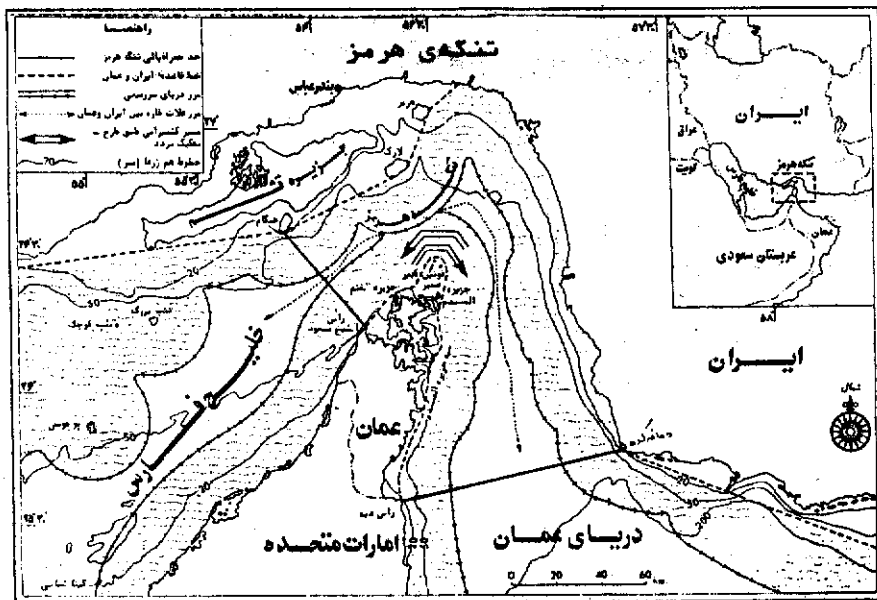
تلفن: ۶۵۴۸۶ - ۶۵۳۳۵ - ۶۵۵۹۲ - ۶۵۵۸۳ - ۶۵۲۸۸۴

۸۸۶۳۷۷۲ - ۶۵۲۸۴۴ - ۶۵۲۸۹۹ - ۶۵۲۸۸۵

فاکس: ۸۸۶۳۷۷۲ تلکس: ۲۲۴۶۹۶ FMTZ

آن، کما بیش در موقعیت بندر خرمشهر نسبت به کشور ناآرام و پرمسأله‌ی پاکستان، قرار دارد. در صورت یک درگیری احتمالی، در مرزهای خاوری کشور، پر ارزش‌ترین و نزدیک‌ترین هدف برای دشمن، می‌تواند بندر چابهار باشد.

افزون بر آن، این بندر از مراکز مصرف و تولید، بسیار بدور است و در نتیجه کالاهای وارده به این بندر، جز برای نواحی محدودی از کشور، دارای صرفه اقتصادی نیست و ترابری کالاهای مزبور به



احتمالی، ظرفیت بندرهای بزرگ جهان (بیش از ۵۰ هزار تن) در جدول شماره یک آورده شده است (ارقام مربوط به سال ۱۹۹۵ میلادی هستند)

با توجه به ظرفیت بندرهای عمده جهان، بندر احتمالی جاسک می‌بایست در حد ظرفیت ۷۰ هزار تن طراحی شده و ساخت آن مرحله به مرحله آغاز گردد. ارتباط راه‌آهن و جاده به این بندر با توجه به شبکه‌های موجود در استان هرمزگان و استانهای هم‌جوار، با کمترین هزینه، امکان‌پذیر است.

البته باید به یاد داشته باشیم که لازمی سیاست مستقل نفتی، کمترتر کردن وابستگی کشور به صادرات نفت از خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز است. ساخت خط لوله‌ای که بتواند نفت کشور را به کرانه‌های اوقیانوس هند (دریای مکران)، برساند و نیز احداث پایانه‌های مربوط، از فوریت‌های مصالح ملی است.

هنگامی که در رژیم گذشته بحرین را از کف دادیم، حاکمیت بر خلیج فارس را نیز از کف دادیم. بنابراین، برای این که از آسیب‌پذیری ملی بکاهیم، راهی جز این نیست که صادرات و واردات کشور (کالا و نفت) را از انحصار اتکاء به خلیج فارس و تنگه هرمز، بیرون کشیم. در غیر این صورت، تهدیدهای گهگاه پیرامون بستن تنگه‌ی هرمز را هیچکس نمی‌تواند جدی تلقی کند.

۱- یادمانی کوه مبارک
۲- سالنامه‌های آماری کشوری در سالهای ۱۳۷۲ و ۱۳۷۳

مرکزهای مصرف و یا حمل آنها از مرکز تولید به بندر مزبور، بسیار گران تمام خواهد شد.

راه حل چیست؟

ایران برای داشتن یک بندر امن‌تر (امنیت به مانند مسایل دیگر، یک مسأله‌ی نسبی است)، ناچار باید یک بندر بازرگانی در کرانه‌های اقیانوس هند ایجاد کند. تا افزون بر آن که بتواند امنیت بیشتری را برای بازرگانی خارجی کشور ایجاد نماید، توان جوابگویی به توسعه‌های احتمالی آینده را نیز داشته باشد و در همان حال بتواند راه دسترسی مطمئنی در اختیار نیازهای بازرگانی فرامنطقه‌ی بزرگی که در شمال و شمال خاوری کشور، قرار گرفته است و راه به دریای آزاد ندارد، به وجود آورد.

بندرهای موجود کشور، در صورتی که ایران با ایجاد شرایط لازم بتواند به نخستین پله‌های توسعه‌ی واقعی اقتصادی گام بگذارد، از مهم‌ترین تنگناهای رشد شتابنده به شمار خواهند آمد. بدین سان، این بندرها نه تنها نمی‌توانند جوابگوی صادرات و واردات کشور باشند، بلکه، هرگز نخواهند توانست به عنوان راه مطمئنی برای جمهوری‌های نوحاسته بر پهنه سرزمین قفقاز و نیز خوارزم و فرارود به شمار آیند.

بندر احتمالی جاسک، باید دارای ظرفیتی باشد که افزون بر مواردی که گفته شد، حریف اول در بازرگانی خلیج فارس و شرق آفریقا بزند. برای بدست آوردن حدودی از ظرفیت این بندر

(میلیون تن)

نام بندر	کشور	تخلیه و بارگیری	
		کالا + نفت	نفت
روتردام	هلند	۲۳۹۴۱۸	۱۱۲۴۷
سنگاپور	سنگاپور	۲۹۰۰۷۵	-
شیبا	ژاپن	۱۷۳۶۸۸	-
کوبه	ژاپن	۱۷۱۰۰۲	-
شانگهای	چین	۱۶۵۸۰۹	۱۶۲۹۴
ناگویا	ژاپن	۱۳۷۲۶۱	۳۵۹۶۲
یوکوهاما	ژاپن	۱۲۸۲۷۵	۴۶۴۳۶
هنگ کنگ	هنگ کنگ	۱۱۰۹۴۱	-
آنتورپ	بلژیک	۱۰۹۴۹۴	۲۵۱۸۴
اوزاکا	ژاپن	۹۵۱۰۸	-
اینچون	کره جنوبی	۹۳۹۱۲	۲۵۱۸۴
کیناکوشو	ژاپن	۹۳۰۹۷۱	۲۳۹۲۷
مارسی	فرانسه	۹۱۰۶۲	-
لانگ‌بیچ	آمریکا	۸۳۳۴۴	-
پوسان	کره جنوبی	۸۱۶۶۴	-
کاکوشینگ	چین	۷۵۷۴۸	۱۹۳۱۶
توکیو	ژاپن	۷۳۶۹۰	۲۱۵۱۷
هوستون	آمریکا	۷۲۱۳۹	-
کوریوس‌کیرین	آمریکا	۷۰۴۴۱	-
ریچارد بای	آفریقای جنوبی	۶۹۶۶۶	-
هامبورگ	آلمان	۶۴۳۴۹	-
وان‌کوور	کانادا	۶۷۳۳۶	۹۲۷۶
لوس‌آنجلس	آمریکا	۶۵۰۱۷	۱۶۵۱۴
فیلادلفیا	آمریکا	۵۶۷۵۵	۵۱۴۲۰
لوهاور	فرانسه	۵۴۳۶۷	۳۵۹۹۷
نیوکاسل	استرالیا	۵۳۵۵۹	-
هدلندپورت	استرالیا	۵۳۳۳۷	-
نیواورلئان	آمریکا	۵۲۵۶۳	-
توبارائو	برزیل	۵۲۵۰۳	-
لندن	انگلستان	۵۱۷۷۵	۱۵۴۸۱

ساخت: Weitalmanach ۱۹۹۶