

تنگه هرمز در معادلات قدرت جهانی؛ رویکردی راهبردی به ابعاد حقوقی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی



معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران





معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

تنگه هرگز در معادلات قدرت جهانی؛ رویکردی راهبردی به ابعاد حقوقی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی

از طریق پست الکترونیکی زیر می‌توانید پیشنهادهای و نظرات اصلاحی خود را به واحد
مربوطه منعکس نمایید:

economic_research@tccim.ir

مواضع این گزارش، الزاما مواضع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.

استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

اردیبهشت ۱۴۰۵



خلاصه مدیریتی

تنگه هرمز به عنوان مهم ترین گلوگاه انرژی جهان و یکی از حساس ترین نقاط ژئوپلیتیکی نظام بین الملل، نقش تعیین کننده ای در پیوند امنیت انرژی و ثبات اقتصاد جهانی دارد. بر اساس داده های این گزارش، روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت خام از این گذرگاه عبور می کند. همچنین، بخش عمده ای از صادرات گاز طبیعی مایع (LNG) قطر نیز از این مسیر انجام می شود که این کشور به تنهایی حدود ۲۰ درصد از تجارت جهانی LNG را تأمین می کند. از منظر جغرافیای تقاضا، حدود ۸۰ درصد نفت عبوری از این تنگه به بازارهای آسیایی اختصاص دارد؛ به طوری که چین، هند، ژاپن و کره جنوبی در مجموع نزدیک به نیمی از این جریان را جذب می کنند. این سطح از وابستگی زمانی برجسته تر می شود که ظرفیت مسیرهای جایگزین بررسی شود. اگرچه عربستان سعودی و امارات متحده عربی دارای زیرساخت های خط لوله ای برای دور زدن تنگه هرمز هستند، با این حال مجموع ظرفیت این مسیرها تنها حدود ۳.۵ تا ۵.۵ میلیون بشکه در روز است؛ رقمی که در مقایسه با جریان حدود ۲۰ میلیون بشکه ای عبوری از تنگه، شکاف جدی در ظرفیت جایگزینی را نشان می دهد. بر این اساس، روشن می شود که حجم واقعی جریان انرژی از تنگه هرمز به مراتب فراتر از ظرفیت های جایگزین منطقه ای است. در نتیجه، هرگونه اختلال در این گذرگاه می تواند به سرعت آثار سیستماتیک در بازار جهانی ایجاد کند. در چنین شرایطی، پیامدهایی مانند افزایش شدید قیمت نفت، رشد هزینه بیمه حمل و نقل و اختلال در زنجیره تأمین جهانی محتمل خواهد بود.

در سطح ملی نیز این وابستگی پیامدهای مستقیم دارد؛ به گونه ای که بخش قابل توجهی از واردات کالاهای اساسی، نهاده های تولید و تجهیزات صنعتی ایران از طریق بنادر جنوبی و مسیر خلیج فارس انجام می شود. بنابراین، هرگونه اختلال پایدار در امنیت دریایی این مسیر می تواند بر حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد جریان واردات دریایی کشور اثر گذاشته و آثار قابل توجهی بر ثبات بازار، هزینه تولید و امنیت اقتصادی ایجاد کند. از منظر ژئوپلیتیکی و حقوق بین الملل، تنگه هرمز یکی از معدود گذرگاه هایی است که رژیم حقوقی آن همچنان محل مناقشه تفسیری میان بازیگران اصلی نظام بین الملل است. در حالی که بسیاری از قدرت های دریایی، به ویژه کشورهای غربی، اصل عبور ترانزیت را بر این تنگه حاکم می دانند، جمهوری اسلامی ایران با استناد به عدم الحاق به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و برخی ملاحظات حاکمیتی و امنیتی، چارچوب تفسیری متفاوتی را دنبال می کند. این اختلاف حقوقی، در کنار حضور مستمر قدرت های فرامنطقه ای در خلیج فارس، تنگه هرمز را به یکی از نقاط دائمی رقابت ژئوپلیتیکی در نظام بین الملل تبدیل کرده است. با این حال، تجربه بین المللی نشان می دهد که حتی در شرایط تنش، اعمال ترتیبات یک جانبه پایدار بر این گذرگاه با محدودیت های جدی حقوقی، سیاسی و عملیاتی مواجه است و ناگزیر به سمت نوعی تنظیم گری چندجانبه و تعادلی حرکت می کند.

در این چارچوب، می توان نتیجه گرفت که راهبرد مطلوب برای ایران در قبال تنگه هرمز، نه در رویکرد امنیتی سازی حداکثری این گذرگاه، بلکه در مدیریت هوشمند و چندلایه ژئوپلیتیکی آن تعریف می شود. چنین رویکردی باید به گونه ای طراحی شود که به صورت هم زمان سه هدف اساسی را محقق سازد: نخست، حفظ ظرفیت بازاریابی و صیانت از امنیت ملی؛ دوم، جلوگیری از شکل گیری بی ثباتی گسترده در سطح منطقه ای و نظام اقتصادی بین الملل و سوم، تبدیل موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در این گذرگاه راهبردی به یک مزیت پایدار اقتصادی، ترانزیتی و تجاری. تحقق این اهداف در عمل مستلزم مجموعه ای از اقدامات مکمل و هم افزا از جمله توسعه و تعمیق دیپلماسی منطقه ای، ارتقای سطح همکاری های دریایی با بازیگران پیرامونی و فرامنطقه ای، تقویت زیرساخت های بندری و لجستیکی کشور و در نهایت ایجاد سازوکارهای حقوقی، فنی و نهادی قابل پذیرش برای مدیریت تردد دریایی در این آبراه راهبردی است.

Executive Summary

The Strait of Hormuz, as the world's most important energy chokepoint and one of the most sensitive geopolitical nodes in the international system, plays a decisive role in linking energy security and global economic stability. According to the data presented in this report, approximately 20 million barrels of crude oil pass through this corridor daily. In addition, a substantial share of Qatar's liquefied natural gas (LNG) exports also transits this route, with the country alone accounting for about 20 percent of global LNG trade. From the perspective of demand geography, around 80 percent of the oil passing through this strait is destined for Asian markets, with China, India, Japan, and South Korea collectively absorbing nearly half of these flows. This level of dependence becomes more pronounced when alternative route capacities are examined. Although Saudi Arabia and the United Arab Emirates possess pipeline infrastructure to bypass the Strait of Hormuz, the total capacity of these routes is only about 3.5 to 5.5 million barrels per day—a figure that, compared to the approximately 20 million barrels per day flowing through the strait, reveals a significant substitution gap. Accordingly, it becomes clear that the actual volume of energy flows through the Strait of Hormuz is far beyond the capacity of regional alternative routes. As a result, any disruption to this corridor can rapidly generate systemic effects in the global market. In such circumstances, outcomes such as sharp increases in oil prices, rising shipping insurance costs, and disruptions in global supply chains are likely.

At the national level, this dependence also has direct implications; a significant share of Iran's imports of essential goods, production inputs, and industrial equipment is carried out through southern ports and the Persian Gulf route. Therefore, any sustained disruption in the maritime security of this route could affect about 60 to 70 percent of the country's maritime import flows, with considerable impacts on market stability, production costs, and economic security.

From a geopolitical and international legal perspective, the Strait of Hormuz is one of the few waterways whose legal regime remains subject to interpretative disputes among major international actors. While many maritime powers, particularly Western countries, consider the principle of transit passage to apply to this strait, the Islamic Republic of Iran, citing its non-accession to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and certain sovereignty and security considerations, follows a different interpretative framework. This legal divergence, along with the persistent presence of extra-regional powers in the Persian Gulf, has turned the Strait of Hormuz into a permanent arena of geopolitical competition in the international system. However, international experience shows that even under conditions of tension, the imposition of long-term unilateral arrangements over this passage faces significant legal, political, and operational constraints and inevitably moves toward some form of multilateral and balanced regulation.

Within this framework, it can be concluded that the optimal strategy for Iran regarding the Strait of Hormuz is not based on maximal securitization of this corridor, but rather on its intelligent and multi-layered geopolitical management. Such an approach should be designed to simultaneously achieve three fundamental objectives: first, maintaining deterrence capacity and safeguarding national security; second, preventing the emergence of widespread regional and international economic instability; and third, transforming Iran's geopolitical position in this strategic corridor into a sustainable economic, transit, and commercial advantage. Achieving these objectives in practice requires a set of complementary and reinforcing measures, including the development and deepening of regional diplomacy, enhancement of maritime cooperation with neighboring and extra-regional actors, strengthening of the country's port and logistics infrastructure, and ultimately the establishment of legally, technically, and institutionally acceptable mechanisms for managing maritime traffic in this strategic waterway.



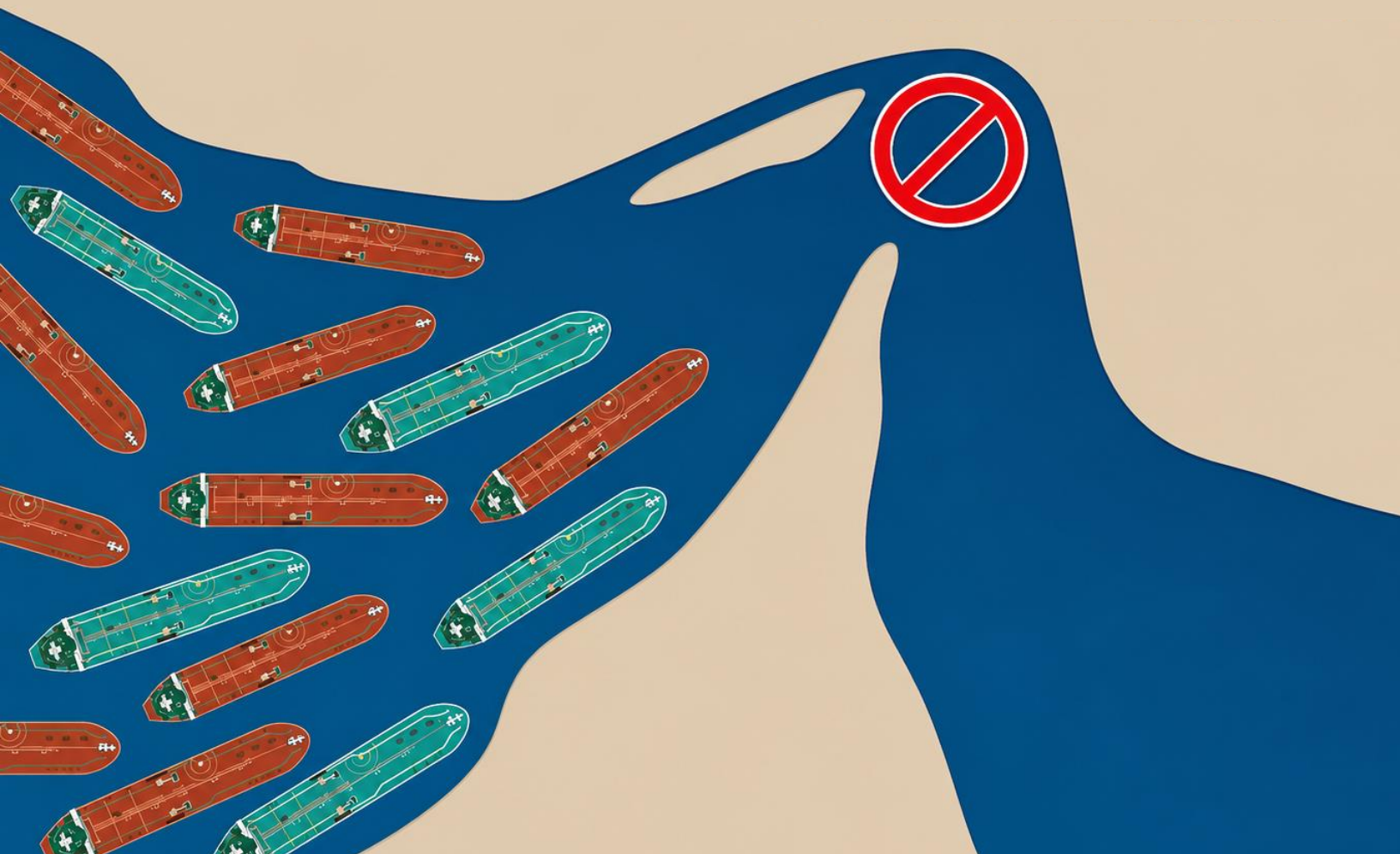
فهرست مطالب

| | |
|--|----|
| خلاصه مدیریتی..... | ۲ |
| ۱. نمای کلی تنگه هرمز..... | ۷ |
| ۲. اهمیت اقتصادی تنگه هرمز برای جهان و ایران..... | ۷ |
| ۳. ماهیت حقوقی تنگه هرمز..... | ۱۶ |
| ۴. ژئوپلتیک تنگه هرمز و مزایای امنیتی آن برای ایران..... | ۲۴ |
| نتیجه گیری..... | ۲۸ |
| منابع..... | ۳۰ |

مقدمه

این گزارش با هدف تبیین جایگاه راهبردی تنگه هرمز در معادلات قدرت جهانی، به بررسی ابعاد اقتصادی، حقوقی، ژئوپلیتیکی و امنیتی این گذرگاه حیاتی پرداخته است. در گام نخست، اهمیت ساختاری تنگه هرمز در نظام تجارت و امنیت انرژی جهان مورد تحلیل قرار گرفته و نقش این آبراه در انتقال نفت خام، فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی مایع، به‌ویژه برای اقتصادهای آسیایی، بررسی شده است. سپس ظرفیت مسیرهای جایگزین، میزان وابستگی اقتصاد جهانی به این گذرگاه و پیامدهای بالقوه اختلال در جریان عبور و مرور دریایی بر بازارهای جهانی انرژی، حمل‌ونقل، امنیت غذایی و زنجیره‌های تأمین بین‌المللی مورد ارزیابی قرار گرفته است. در ادامه نیز آثار اقتصادی و تجاری هرگونه محدودیت یا تنش در تنگه هرمز بر اقتصاد ایران، ساختار واردات کشور و تاب‌آوری لجستیکی و تجاری جمهوری اسلامی ایران تحلیل شده است.

در گام بعدی، گزارش به بررسی رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها پرداخته و ابعاد مختلف دو رویکرد عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت را مورد واکاوی قرار داده است. همچنین تلاش شده است ضمن تبیین مواضع حقوقی جمهوری اسلامی ایران و سایر بازیگران بین‌المللی، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و الزامات حقوقی مدیریت این گذرگاه راهبردی بررسی شود. در بخش پایانی نیز ابعاد ژئوپلیتیکی و امنیتی تنگه هرمز، نقش آن در موازنه قدرت منطقه‌ای و جهانی و نسبت میان موقعیت ژئواستراتژیک ایران و امنیت انرژی جهان مورد تحلیل قرار گرفته تا در نهایت، تصویری جامع از جایگاه تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تلافی قدرت، امنیت و اقتصاد در نظم بین‌الملل معاصر ارائه شود.





۱. نمای کلی تنگه هرمز

تنگه هرمز یک گذرگاه راهبردی و باریک دریایی است که شبه جزیره عربستان را از ایران جدا کرده و خلیج فارس را به دریای عمان و دریای عرب متصل می‌سازد. این تنگه در باریک‌ترین بخش خود تنها ۲۹ مایل دریایی (معادل ۵۴ کیلومتر) عرض دارد و متشکل از دو کانال کشتیرانی به عرض ۲ مایل (حدود ۳.۷ کیلومتر) برای عبور و مرور کشتی‌های ورودی و خروجی، به همراه یک ناحیه حائل^۱ به عرض ۲ مایل است (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۲۶).

تنگه هرمز که در سال ۲۰۲۵ به طور میانگین روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز نفت خام و فرآورده‌های نفتی از طریق آن منتقل شده است، یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های راهبردی ترانزیت نفت در سطح جهان محسوب می‌شود. با توجه به اینکه ظرفیت‌های جایگزین برای دور زدن آن محدود است، هرگونه اختلال در جریان عبوری از تنگه می‌تواند پیامدهای قابل توجهی بر بازار جهانی نفت به همراه داشته باشد (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۲۶).

در حالی که عربستان سعودی و امارات متحده عربی از مسیرهای جایگزین برای صادرات نفت برخوردارند که وابستگی کمتری به عبور از تنگه هرمز دارند، سایر کشورهای منطقه از جمله ایران، عراق، کویت، قطر و بحرین بخش عمده صادرات نفت خود را از طریق این گذرگاه راهبردی انجام می‌دهند و در نتیجه وابستگی بالاتری به آن دارند. علاوه بر این، انسداد تنگه هرمز می‌تواند پیامدهای قابل توجهی بر تجارت جهانی گاز طبیعی داشته باشد، زیرا موجب محدود شدن مسیر صادرات گاز طبیعی مایع (LNG) از قطر و امارات متحده عربی خواهد شد؛ کشورهایی که در مجموع حدود ۲۰ درصد از صادرات جهانی LNG را تأمین می‌کنند.

۲. اهمیت اقتصادی تنگه هرمز برای جهان و ایران

۲-۱. نفت

تنگه هرمز به عنوان مسیر اصلی و راهبردی صادرات نفت خام کشورهای عربستان سعودی، امارات متحده عربی، کویت، قطر، عراق، بحرین و ایران ایفای نقش می‌کند. فراتر از اختلال مستقیم در جریان فیزیکی محموله‌های نفتی این کشورها، هرگونه وقفه پایدار در عملکرد این گذرگاه می‌تواند بخش قابل توجهی از ظرفیت مازاد تولید جهانی نفت، به ویژه ظرفیت در اختیار عربستان سعودی را از دسترس بازار جهانی خارج سازد.

بخش عمده‌ای از نفت عبوری از تنگه هرمز (حدود ۸۰ درصد) به بازارهای آسیایی اختصاص دارد و کشورهای چین، هند و ژاپن به عنوان مهم‌ترین واردکنندگان این جریان نفتی محسوب می‌شوند (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۲۶).

۲-۱-۱. صادرات نفت خام

در سال ۲۰۲۵، روزانه حدود ۱۵ میلیون بشکه نفت خام از طریق تنگه هرمز عبور کرده است؛ حجمی که تقریباً ۳۴ درصد از کل تجارت جهانی نفت خام را تشکیل می‌دهد. بخش عمده این جریان صادراتی به بازارهای آسیایی اختصاص داشته و چین و هند به طور مشترک حدود ۴۴ درصد از این واردات را جذب کرده‌اند. همچنین کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی

¹ buffer zone

² International Energy Agency



(IEA) حدود ۲۹ درصد از نفت خام عبوری از این تنگه را وارد می‌کنند و ژاپن و کره جنوبی بیشترین میزان وابستگی را به جریان‌های نفتی این مسیر دارند. در مقابل، سهم اروپا از این جریان محدود بوده و حدود ۶۰۰ هزار بشکه در روز (معادل تقریباً ۴ درصد) را شامل می‌شود. همچنین، در همین سال حدود ۵ میلیون بشکه در روز فرآورده‌های نفتی از طریق تنگه هرمز صادر شده است که بخش عمده آن به بازارهای آسیایی ارسال شده‌اند. در مجموع، در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت و فرآورده‌های نفتی در روز از طریق تنگه هرمز صادر شده است.

جدول ۱. میزان صادرات نفت و فرآورده‌های نفتی از تنگه هرمز در سال ۲۰۲۵ - هزار بشکه در روز

| نام کشور | فرآورده‌های نفتی | نفت خام | مجموع |
|---------------------------------------|------------------|---------|------------------------------------|
| بحرین | ۲۱۰ | ۰ | ۲۱۰ |
| ایران | ۷۲۰ | ۱۶۹۰ | ۲۴۱۰ |
| عراق | ۳۱۰ | ۳۳۲۰ | ۳۶۳۰ |
| کویت | ۹۷۰ | ۱۴۰۰ | ۲۳۷۰ |
| قطر | ۶۹۰ | ۷۳۰ | ۱۴۲۰ |
| عربستان سعودی | ۸۰۰ | ۵۴۳۰ | ۶۲۳۰ |
| منطقه مشترک نفتی عربستان سعودی و کویت | ۰ | ۳۵۰ | ۳۵۰ |
| امارات متحده عربی | ۱۲۲۰ | ۲۰۲۰ | ۳۲۴۰ |
| کل تنگه هرمز | ۴۹۳ | ۱۴۹۵ | ۱۹۸۸ (نزدیک ۲۰ میلیون بشکه در روز) |

منبع: آژانس بین‌المللی انرژی

۲-۱-۲. مسیرهای جایگزین تنگه هرمز در صادرات نفت خام

بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی (۲۰۲۶)، ظرفیت موجود برای مسیرهای جایگزین صادرات نفت خام محدود بوده و تنها عربستان سعودی و امارات متحده عربی از زیرساخت‌های خط لوله‌ای عملیاتی برخوردارند که می‌توانند در شرایط اختلال، بخشی از جریان صادرات را بدون عبور از تنگه هرمز منتقل کنند. برآوردها نشان می‌دهد ظرفیت قابل استفاده این مسیرها در مجموع بین ۳.۵ تا ۵.۵ میلیون بشکه در روز است.

با وجود ظرفیت‌های اسمی در برخی خطوط لوله، باید توجه داشت که زیرساخت‌های لجستیکی و زنجیره‌های تأمین لازم برای انتقال پایدار و گسترده این حجم از صادرات، تاکنون به صورت جامع و در شرایط عملیاتی واقعی مورد آزمون قرار نگرفته‌اند.

در امارات متحده عربی، خط لوله نفت خام ابوظبی (ADCOP) با طول تقریبی ۴۰۰ کیلومتر، تأسیسات تولیدی خشکی در حبشان را به بندر فجیره متصل می‌کند. ظرفیت عملیاتی این خط لوله در حال حاضر حدود ۱.۸ میلیون بشکه در روز برآورد می‌شود. از این میزان، حدود ۱.۱ میلیون بشکه در روز برای صادرات نفت خام داخلی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ بنابراین در



صورت بروز اختلال در تنگه هرمز، حدود ۷۰۰ هزار بشکه در روز ظرفیت مازاد بالقوه برای افزایش صادرات از این مسیر وجود خواهد داشت.

در **عربستان سعودی**، سامانه خط لوله اَبِیق_بِنِیع (خط لوله شرقی_غربی یا Petroline) نفت خام را از میادین شرق این کشور به بندر بِنِیع در ساحل دریای سرخ منتقل می‌کند. این سامانه شامل دو خط لوله با ظرفیت طراحی مجموعاً ۵ میلیون بشکه در روز است. شرکت آرامکو در مارس ۲۰۲۵ اعلام کرده است که ظرفیت اسمی این سامانه به ۷ میلیون بشکه در روز افزایش یافته، هرچند این سطح ظرفیت هنوز در شرایط عملیاتی پایدار به‌طور کامل آزمون نشده است.

برآوردها نشان می‌دهد تا اوایل سال ۲۰۲۶ حدود ۲ میلیون بشکه در روز از این ظرفیت مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ بنابراین، بسته به شرایط عملیاتی و ظرفیت بنادر غربی، بین ۳ تا ۵ میلیون بشکه در روز ظرفیت مازاد بالقوه وجود دارد. علاوه بر این، یک خط لوله موازی برای میعانات گازی (NGL) با ظرفیت ۳۰۰ هزار بشکه در روز نیز فعال است که در حال حاضر به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

در **ایران**، پایانه نفتی جاسک که در سال ۲۰۲۱ افتتاح شد، با هدف انتقال نفت خام از طریق خط لوله گوره-جاسک به سواحل دریای عمان ایجاد شده و ظرفیت اسمی آن ۱ میلیون بشکه در روز اعلام شده است. با این حال، این زیرساخت در عمل فاقد بهره‌برداری پایدار بوده و عملاً غیرفعال تلقی می‌شود. اگرچه در اواخر سال ۲۰۲۴ یک محموله آزمایشی از این پایانه صادر شد، اما پس از آن صادرات مستمری از این مسیر انجام نشده است؛ از این رو، در شرایط کنونی این پایانه به‌عنوان یک مسیر قابل اتکا برای صادرات نفت خام ایران محسوب نمی‌شود.

۲-۱-۳. پیامدهای بالقوه بر بازار جهانی نفت

با توجه به حجم بالای نفت عبوری از تنگه هرمز و محدود بودن ظرفیت مسیرهای جایگزین، هرگونه اختلال در جریان انتقال نفت از این گذرگاه می‌تواند پیامدهای عمیق و گسترده‌ای برای بازار جهانی انرژی به همراه داشته باشد. در چنین شرایطی، افزایش شدید قیمت نفت در بازارهای بین‌المللی امری اجتناب‌ناپذیر خواهد بود و در صورت تداوم اختلال، بازار جهانی به‌سرعت با کمبودهای فیزیکی عرضه مواجه می‌شود.

اگرچه بخش عمده نفت عبوری از تنگه هرمز به بازارهای آسیایی اختصاص دارد، اما آثار اختلال در این مسیر به دلیل نقش تعیین‌کننده آن در سازوکار قیمت‌گذاری جهانی نفت، ماهیتی فراملی و جهانی خواهد داشت. افزون بر اختلال در جریان صادرات نفت، یکی از مهم‌ترین پیامدهای بالقوه چنین وضعیتی، از دسترس خارج شدن بخش عمده ظرفیت مازاد تولید نفت خام جهان است؛ ظرفیتی که به‌عنوان ابزار اصلی متعادل‌سازی بازار در زمان بروز شوک‌های عرضه شناخته می‌شود و بخش اعظم آن در اختیار عربستان سعودی قرار دارد.

برآوردهای آژانس بین‌المللی انرژی، نشان می‌دهد ظرفیت مازاد تولید نفت خام جهان در سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۵، با حذف کشورهای تحت تحریم، بیش از ۴ میلیون بشکه در روز بوده است. از این رو، هرگونه محدودیت در دسترسی به این ظرفیت مازاد می‌تواند توان بازار جهانی برای مدیریت بحران‌های عرضه و کنترل نوسانات قیمتی را به‌طور قابل‌توجهی تضعیف کند.



۲-۲. گاز طبیعی

به جز صادرات گاز خط لوله‌ای به کویت، تقریباً تمامی صادرات گاز طبیعی مایع (LNG) قطر و امارات متحده عربی از طریق تنگه هرمز انجام می‌شود؛ موضوعی که این گذرگاه را به یکی از نقاط کلیدی در تجارت جهانی گاز طبیعی تبدیل کرده است. قطر به‌عنوان دومین صادرکننده بزرگ LNG جهان، در سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۱۲ میلیارد متر مکعب LNG (bcm) صادر کرده است، در حالی که صادرات امارات متحده عربی در همین دوره حدود ۷ میلیارد متر مکعب برآورد می‌شود. در مجموع، حجم LNG عبوری از تنگه هرمز در سال ۲۰۲۵ اندکی بیش از ۱۱۲ میلیارد متر مکعب بوده که معادل حدود ۲۰ درصد از کل تجارت جهانی LNG محسوب می‌شود.

نکته حائز اهمیت آن است که در شرایط کنونی، هیچ زیرساخت جایگزین مؤثر و عملیاتی برای انتقال صادرات گاز طبیعی قطر و امارات متحده عربی به بازار جهانی LNG، خارج از تأسیسات مایع‌سازی موجود و مسیر عبور از تنگه هرمز، کجود ندارد. اگرچه قطر از طریق خط لوله دلفین^۳ گاز طبیعی را به امارات متحده عربی و عمان منتقل می‌کند و حجم انتقال آن در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۰.۵ میلیارد متر مکعب بوده است، اما ظرفیت مازاد این خط لوله محدود ارزیابی می‌شود. علاوه بر این، پایانه‌های صادرات LNG عمان نیز تقریباً با حداکثر ظرفیت عملیاتی خود فعالیت می‌کنند و امکان افزایش معنادار صادرات از این مسیرها محدود است.

از منظر جغرافیای تجارت، بازارهای آسیایی اصلی‌ترین مقصد صادرات LNG قطر و امارات متحده عربی به شمار می‌روند. در سال ۲۰۲۵، نزدیک به ۹۰ درصد از کل LNG عبوری از تنگه هرمز به بازارهای آسیایی اختصاص یافته، در حالی که سهم اروپا اندکی بیش از ۱۰ درصد بوده است. در همین چارچوب، LNG منتقل‌شده از طریق این گذرگاه حدود ۲۷ درصد از کل واردات LNG آسیا و تنها حدود ۷ درصد از واردات LNG اروپا را تشکیل داده است. این الگوی تجاری نشان‌دهنده وابستگی ساختاری بازار انرژی آسیا به امنیت و پایداری جریان گاز طبیعی از مسیر تنگه هرمز است.

۲-۲-۱. پیامدهای بالقوه بر بازار

هرگونه اختلال در جریان LNG عبوری از تنگه هرمز می‌تواند به‌عنوان یک شوک ساختاری و گسترده در سمت عرضه بازار جهانی گاز طبیعی تلقی شود؛ مسئله‌ای که ریشه در فقدان مسیرهای جایگزین مؤثر برای انتقال این حجم از صادرات دارد. بر اساس برآورد آژانس بین‌المللی انرژی با وقوع چنین اختلالی، عرضه جهانی LNG بیش از ۳۰۰ میلیون متر مکعب در روز (mcm/d) کاهش می‌یابد؛ رقمی که تقریباً دو برابر میانگین انتقال روزانه گاز از طریق خط لوله نورد استریم^۴ در سال ۲۰۲۱ است. از آنجا که بخش عمده تأسیسات مایع‌سازی LNG در سایر کشورهای صادرکننده نزدیک به ظرفیت اسمی خود فعالیت می‌کنند، جایگزینی سریع این حجم از عرضه در کوتاه‌مدت عملاً امکان‌پذیر نخواهد بود.

^۳ Dolphin Pipeline

^۴ Nord Stream مجموعه‌ای از خطوط لوله گاز طبیعی است که روسیه را از طریق دریای بالتیک به آلمان متصل می‌کند. هدف اصلی این پروژه انتقال مستقیم گاز روسیه به اروپا، بدون عبور از کشورهای ترانزیتی اروپای شرقی مانند اوکراین و لهستان، بوده است.

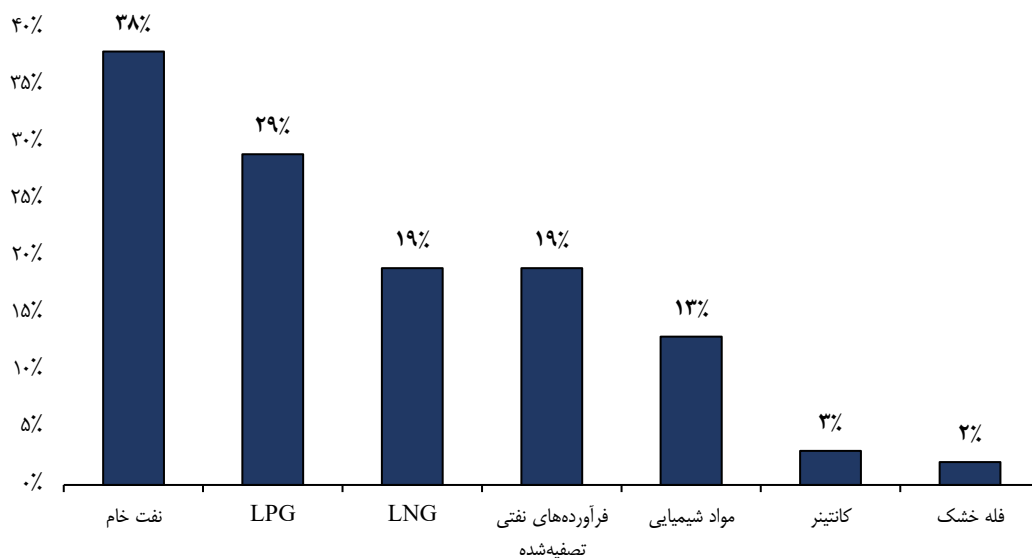


کاهش نزدیک به ۲۰ درصد از عرضه جهانی LNG می‌تواند موجب تشدید نوسانات قیمتی و برهم خوردن تعادل بازارهای بین‌المللی گاز شود و در نتیجه، تعدیلات اجباری در سمت تقاضا را در بازارهای اصلی واردکننده، به‌ویژه در آسیا و اروپا، ضروری سازد. در این میان، کشورهایی که وابستگی بالایی به LNG قطر و امارات متحده عربی دارند اعم از قراردادهای بلندمدت یا خریدهای نقدی و کوتاه‌مدت بیش از سایر کشورها در معرض آسیب قرار خواهند گرفت.

در سال ۲۰۲۵، بنگلادش، هند و پاکستان حدود دوسوم نیاز وارداتی LNG خود را از طریق تنگه هرمز تأمین کرده‌اند و از این‌رو، در برابر اختلال احتمالی در جریان ترانزیت این مسیر دارای آسیب‌پذیری ساختاری قابل توجهی هستند. این وابستگی زمانی اهمیت بیشتری می‌یابد که نقش محوری گاز طبیعی در سبد تولید برق این کشورها در نظر گرفته شود؛ به‌گونه‌ای که در سال ۲۰۲۴، نیروگاه‌های گازسوز به‌ترتیب حدود ۵۰ درصد و ۲۵ درصد از تولید برق بنگلادش و پاکستان را به خود اختصاص داده‌اند. در چنین شرایطی، کاهش عرضه LNG می‌تواند امنیت تأمین برق در این اقتصادهای حساس به قیمت را تضعیف کرده و به محدودیت تولید در صنایع انرژی‌بر و گازبر، به‌ویژه صنعت کودهای شیمیایی، منجر شود.

با این حال، دامنه آثار این شوک عرضه فراتر از کشورهایی خواهد بود که به‌طور مستقیم به LNG قطر و امارات وابسته‌اند. کاهش این حجم از عرضه در بازار جهانی، رقابت برای دسترسی به محموله‌های LNG در بازار نقدی^۵ را به‌شدت افزایش داده و فشار صعودی قابل توجهی بر قیمت‌های نقدی LNG در بازارهای آسیایی و اروپایی وارد خواهد کرد. در نهایت، شوکی با چنین ابعادی مستلزم اعمال سیاست‌های تعدیل تقاضا خواهد بود؛ از جمله کاهش تولید برق مبتنی بر گاز، اجرای برنامه‌های اجباری صرفه‌جویی در مصرف انرژی در بخش عمومی و کاهش یا توقف تولید در صنایع گازبر و انرژی‌بر.

در نمودار ۱، سهم حجم تجارت دریابرد جهانی عبوری از تنگه هرمز عبور یک هفته پیش از آغاز درگیری، ارائه شده است:

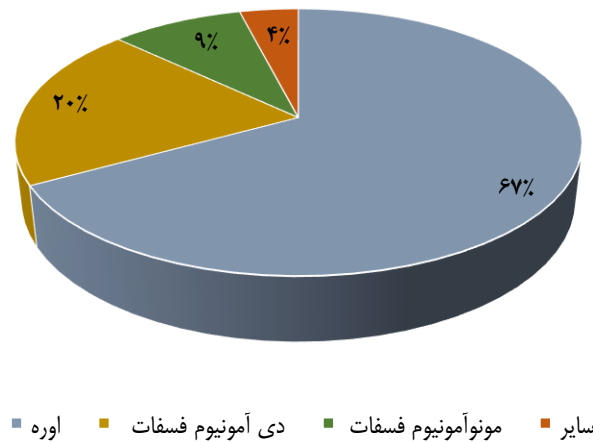


نمودار ۱. سهم تنگه هرمز در تجارت دریابرد جهانی یک هفته پیش از آغاز درگیری، درصد
منبع: آنکتاد

⁵ Spot Market

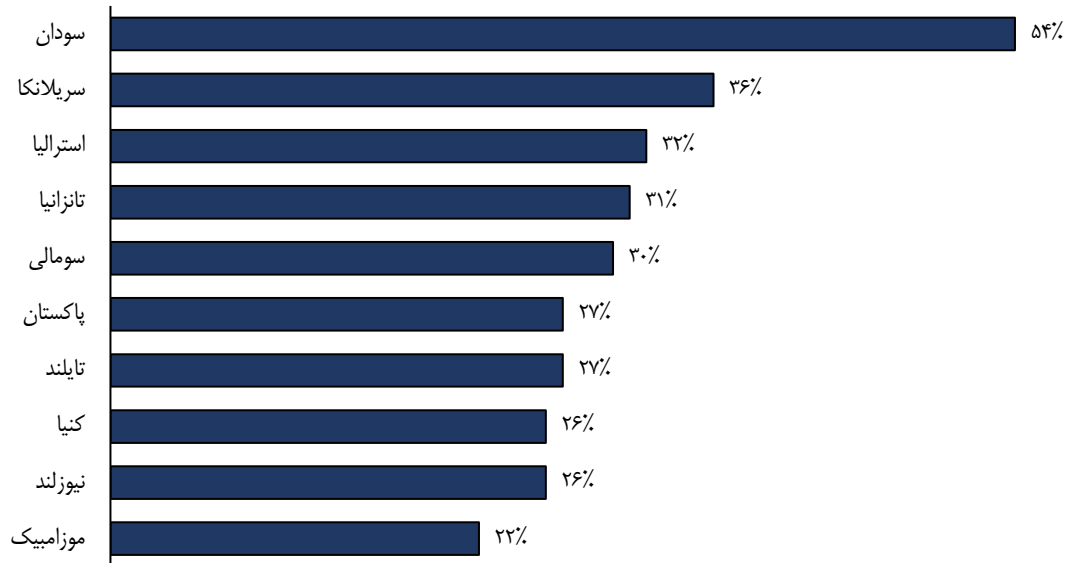


به دلیل تحولات اخیر در تنگه هرمز بازارهای جهانی انرژی نیز واکنشی سریع به این وضعیت نشان داده‌اند؛ به گونه‌ای که بهای نفت خام برنت از مرز ۹۰ دلار آمریکا در هر بشکه عبور کرده است. همچنین افزایش هزینه‌های انرژی، کودهای شیمیایی و خدمات حمل و نقل دریایی از جمله نرخ کرایه حمل، هزینه سوخت کشتی‌ها و حق بیمه‌های دریایی می‌تواند به افزایش قیمت مواد غذایی و تشدید فشارهای تورمی و معیشتی، به ویژه در کشورهای آسیب‌پذیر و در حال توسعه، منجر شود. تجربه بحران‌های جهانی اخیر، از جمله همه‌گیری کووید-۱۹ و مراحل آغازین جنگ اوکراین، نیز نشان داد که اختلال در زنجیره‌های انرژی، حمل و نقل و نهاده‌های کشاورزی، چگونه قادر است آثار خود را به سرعت در بازارهای به هم پیوسته جهانی گسترش داده و ثبات اقتصادی بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد (آنکتاد، ۲۰۲۶). بر اساس آمار آنکتاد ۲۰۲۶، یک سوم تجارت دریابرد جهانی کودهای شیمیایی از تنگه هرمز عبور می‌کند. در نمودار ۲، انواع کودهای شیمیایی، به میزان ۱۶ میلیون تن، در سال ۲۰۲۴ که از منطقه خلیج فارس از طریق دریا حمل شده‌اند نشان داده شده است.



نمودار ۲. ترکیب انواع کودهای شیمیایی تجارت شده در منطقه خلیج فارس از طریق حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۴
منبع: آنکتاد

با اعمال محدودیت در تنگه هرمز، دسترسی به کودهای شیمیایی می‌تواند برای برخی از فقیرترین کشورها با دشواری بیشتری مواجه شود. برای مثال، کشور سودان به عنوان یکی از کشورهای کمتر توسعه یافته، حدود ۵۴ درصد از واردات کود شیمیایی خود را از منطقه خلیج فارس تأمین می‌کند.



نمودار ۳. سهم کودهای وارداتی دریایی با منشأ منطقه خلیج فارس در سال ۲۰۲۴

منبع: آنکتاد

کاهش ریسک‌های تجارت جهانی و توسعه، از جمله ریسک‌های زیست‌محیطی، مستلزم کاهش تنش‌ها و حفاظت از حمل‌ونقل دریایی، بنادر، جان دریانوردان و سایر زیرساخت‌های غیرنظامی است؛ ضمن آنکه باید کربدوره‌های امن تجاری مطابق با حقوق بین‌الملل و اصل آزادی کشتیرانی حفظ شوند.

پیامدهای اقتصادی، چه در سطح جهانی و چه منطقه‌ای، به مدت زمان، شدت و گستره جغرافیایی تنش‌ها بستگی دارد. از منظر پیامدهای اجتماعی-اقتصادی برای اقتصادهای در حال توسعه، بسیاری از این کشورها هم‌اکنون با بدهی بالا، محدودیت فضای مالی و دسترسی محدود به منابع مالی مواجه هستند. در چنین شرایطی، افزایش هزینه‌های انرژی، حمل‌ونقل و غذا می‌تواند فشار مضاعفی بر بودجه‌های عمومی وارد کرده و هزینه‌های معیشتی خانوارها را افزایش دهد؛ امری که ممکن است تنش‌های اقتصادی و اجتماعی را تشدید کرده و دستیابی به توسعه پایدار را دشوارتر سازد، به‌ویژه در اقتصادهایی که به واردات انرژی، کودهای شیمیایی و کالاهای اساسی وابسته هستند.

۲-۴. ارزیابی ریسک محاصره دریایی خلیج فارس بر تجارت و تأمین کالای ایران

با توجه به تبعات بالقوه بروز درگیری نظامی میان ایالات متحده آمریکا و جمهوری اسلامی ایران و نظر به تمرکز فزاینده بر منطقه خلیج فارس به‌عنوان کانون استقرار تجهیزات و ادوات نظامی، همچنین با اعمال محاصره دریایی علیه ایران، این بخش به تحلیل و ارزیابی حجم و ساختار تجارت انجام‌شده از طریق گمرکات مرزی مستقر در سواحل خلیج فارس می‌پردازد. هدف نخست این بررسی، شفاف‌سازی میزان وابستگی تجارت خارجی کشور به این گذرگاه‌های راهبردی و برآورد دامنه تأثیرپذیری در چنین شرایطی است.



بر اساس آمار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران، حجم کل واردات انجام شده از طریق گمرکات مستقر در سواحل خلیج فارس در سال ۱۴۰۳ بالغ بر ۲۶.۷ میلیون تن بوده است. این میزان در مقایسه با سال ۱۴۰۲ که واردات وزنی معادل ۲۶.۵ میلیون تن ثبت شده بود، تنها افزایش محدودی در حدود ۰.۸ درصد را نشان می دهد.

در عین حال، مقایسه روند واردات طی دوره ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ بیانگر کاهش محسوس واردات وزنی از مسیر گمرکات خلیج فارس است؛ به گونه ای که حجم واردات از ۲۷.۹ میلیون تن در سال ۱۴۰۱ به ۲۶.۷ میلیون تن در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته است. مطابق داده های گمرکی، در سال ۱۴۰۱ حدود ۷۴.۷ درصد از کل واردات کشور از حیث وزنی از طریق این گمرکات انجام شده، در حالی که این سهم در سال ۱۴۰۳ به ۶۷.۲ درصد کاهش یافته است. با وجود کاهش نسبی وابستگی، همچنان بخش قابل توجهی از واردات کشور از طریق مسیرهای دریایی و گمرکات مستقر در سواحل خلیج فارس انجام می شود. پرواضح است بروز اختلال در تردد دریایی یا اعمال محدودیت های نظامی و امنیتی، ریسک های معناداری برای تداوم جریان تأمین کالا و پایداری زنجیره های تأمین ملی ایجاد می کند. از این رو، ضرورت اتخاذ سیاست های پیشگیرانه، توسعه و تنوع بخشی به مسیرهای جایگزین تجاری و ترانزیتی و نیز تقویت تاب آوری لجستیکی کشور، بیش از پیش اهمیت می یابد.

جدول ۲. میزان واردات گمرکات مرزهای خلیج فارس از حیث وزن

| ۱۴۰۳ | ۱۴۰۲ | ۱۴۰۱ |
|------|------|------|
| ۲۶.۷ | ۲۶.۵ | ۲۷.۹ |

منبع داده ها: گمرک و محاسبات کارشناسی

جدول ۳ روند واردات انجام شده از طریق گمرکات مورد بررسی را از حیث ارزش دلاری طی سال های مورد بررسی را نشان می دهد. بر اساس آمار رسمی گمرک، ارزش کل واردات صورت گرفته از این گمرکات در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۴ میلیارد دلار برآورد می شود که در مقایسه با سال ۱۴۰۲ (۳۳.۸ میلیارد دلار) رشدی محدود و در حدود ۰/۶ درصد را تجربه کرده است. در عین حال، مقایسه داده های سال ۱۴۰۳ با سال ۱۴۰۱ نشان می دهد که ارزش واردات از این گمرکات از ۳۵.۳ میلیارد دلار به ۳۴ میلیارد دلار کاهش یافته است. بررسی سهم گمرکات مستقر در مرزهای خلیج فارس از کل ارزش واردات کشور نشان می دهد که این گمرکات در طول سال های مورد بررسی همواره سهم بالایی از واردات ارزشی ایران را به خود اختصاص داده اند. بر اساس آمار گمرکی، در سال ۱۴۰۱ حدود ۵۸.۶ درصد از کل ارزش واردات کشور از طریق این گمرکات انجام شده است. این سهم در سال ۱۴۰۲ حدود ۵۰.۵ درصد و در سال ۱۴۰۳ نیز حدود ۴۶.۲ درصد از کل ارزش واردات کشور بوده است.

جدول ۲. میزان واردات گمرکات مرزهای خلیج فارس از حیث ارزش

| ۱۴۰۳ | ۱۴۰۲ | ۱۴۰۱ |
|------|------|------|
| ۳۴ | ۳۳.۸ | ۳۵.۳ |

منبع داده ها: گمرک و محاسبات کارشناسی



همچنین بر اساس آمار و اطلاعات گمرکی مربوط به سال ۱۴۰۳، چین با سهمی در حدود ۳۴.۳ درصد و امارات متحده عربی با سهمی نزدیک به ۳۲.۶ درصد از کل ارزش واردات انجام شده از طریق گمرکات مورد بررسی، به عنوان مهم ترین مبادی تأمین کالا برای این گذرگاهها شناخته می شوند. این دو کشور نزدیک به ۶۷ درصد از کل ارزش واردات این گمرکات را به خود اختصاص داده اند که نشان دهنده تمرکز بالای جغرافیایی مبادی وارداتی در تجارت خارجی کشور از مسیر خلیج فارس است. مطابق با نتایج ارائه شده در جدول ۴، پنج مبدأ عمده وارداتی از طریق گمرکات مذکور بخش غالب جریان ارزشی واردات را تشکیل می دهند. چین و امارات متحده عربی نه تنها در سال ۱۴۰۳، بلکه در سال های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نیز به طور مستمر در جایگاه دو مبدأ اصلی واردات از این گمرکات قرار داشته اند. این تداوم، بیانگر وابستگی ساختاری زنجیره تأمین کشور به این دو شریک تجاری است. روشن است اختلال در مسیرهای دریایی خلیج فارس، گزینه های جایگزین وارداتی جمهوری اسلامی ایران عمدتاً به کریدورهای حمل و نقل زمینی و چندوجهی در محورهای شمالی و شرقی محدود می شود.

جدول ۴. پنج مبدأ عمده وارداتی گمرکات مستقر در مرزهای خلیج فارس بر اساس ارزش (سال ۱۴۰۳) - میلیارد دلار

| نام کشور | میزان واردات | سهم از واردات گمرکات مرزهای خلیج فارس |
|----------|--------------|---------------------------------------|
| چین | ۱۱.۶ | ۳۴.۳ |
| امارات | ۱۱.۱ | ۳۲.۶ |
| ترکیه | ۲.۶ | ۷.۵ |
| هند | ۱.۲ | ۳.۶ |
| آلمان | ۱.۰ | ۳.۱ |

منبع داده ها: گمرک و محاسبات کارشناسی

بر اساس داده های رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران، ترکیب ده قلم کالای عمده وارداتی از گمرکات واقع در مرزهای خلیج فارس در سال ۱۴۰۳ در جدول ۵ ارائه شده است. ذرت دامی با اختصاص حدود ۶ درصد از کل ارزش واردات گمرکات مورد بررسی، بیشترین سهم را در میان اقلام وارداتی به خود اختصاص داده است. پس از آن، کنجاله و سایر آخال های جامد با سهمی معادل ۵.۸ درصد و دانه سویای تراریخته با سهمی در حدود ۳.۹ درصد از ارزش کل واردات، به ترتیب در رتبه های بعدی قرار دارند. به طور کلی، ده قلم کالای عمده وارداتی حدود ۲۶.۴ درصد از مجموع ارزش واردات گمرکات مرزی خلیج فارس را تشکیل می دهند.

تمرکز بخش قابل توجهی از ارزش واردات بر این گروه های کالایی، بیانگر جایگاه راهبردی آنها در زنجیره های تأمین کشور، به ویژه در حوزه کالاهای اساسی و نهاده های تولید، است. از این رو، هرگونه تشدید تنش های ژئوپلیتیکی، بروز درگیری نظامی یا اختلال در مسیرهای دریایی منطقه می تواند آسیب پذیری زنجیره های تأمین مرتبط را به طور معناداری افزایش داده و مخاطراتی جدی برای امنیت تأمین، ثبات بازار داخلی و تداوم فعالیت بخش های تولیدی و مصرفی کشور ایجاد کند.

جدول ۵. عمده گروه کالایی وارداتی گمرکات مستقر در مرزهای خلیج فارس بر اساس ارزش (سال ۱۴۰۳)



| فصل | شرح | ارزش واردات (میلیارد دلار) | سهم از کل واردات |
|-----|---|----------------------------|------------------|
| ۸۴ | راکتورهای هسته‌ای، دیگ‌های بخار و آبگرم، ماشین‌آلات و وسایل مکانیکی؛ اجزا و قطعات آنها | ۴۸ | ۱۴.۱ |
| ۱۰ | غلات | ۲.۹ | ۸.۶ |
| ۸۵ | ماشین‌آلات و دستگاه‌های برقی و اجزا و قطعات آنها؛ دستگاه‌های ضبط و پخش صوت؛ دستگاه‌های ضبط و پخش صوت و تصویر تلویزیونی و اجزا و قطعات و متفرعات این دستگاه‌ها | ۲.۷ | ۷.۸ |
| ۹۸ | قطعات منفصله ماشین‌آلات راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات و وسایل نقلیه موتوری تاریخی CBU | ۶.۵ | ۲.۲ |
| ۲۳ | آخال و تفاله صنایع خوراک‌سازی؛ خوراکی‌های آماده برای حیوانات | ۵.۹ | ۲.۰ |

منبع داده‌ها: گمرک و محاسبات کارشناسی

با این حال، اگرچه تنگه هرمز مهم‌ترین شریان تجارت کشور به حساب می‌آید، توسعه شبکه‌ای از کریدورهای زمینی، ریلی و دریایی می‌تواند در شرایط اضطراری بخشی از نیازهای تجاری کشور را پوشش دهد.

۳. ماهیت حقوقی تنگه هرمز

در ادبیات حقوق بین‌الملل دریاهای «آبراه بین‌المللی» مفهومی عام و فراگیر محسوب می‌شود که اشکال مختلفی از گذرگاه‌های آبی، از جمله رودخانه‌ها، کانال‌ها و تنگه‌ها را در بر می‌گیرد. در این چارچوب، تنگه‌ها به‌عنوان یکی از مصادیق اصلی آبراه‌های بین‌المللی شناخته می‌شوند، هرچند از حیث منشأ شکل‌گیری، ویژگی‌های جغرافیایی و رژیم حقوقی، تفاوت‌هایی بنیادین میان آنها و سایر انواع آبراه‌ها وجود دارد.

از منظر مفهومی، تنگه به معبر طبیعی و نسبتاً باریکی اطلاق می‌شود که دو پهنه آبی بزرگ‌تر را به یکدیگر متصل می‌کند و به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، غالباً نقش مهمی در کشتیرانی و تجارت بین‌المللی ایفا می‌نماید. تنگه هرمز، باب‌المندب و تنگه جبل‌الطارق از جمله مهم‌ترین نمونه‌های تنگه‌های بین‌المللی به شمار می‌روند که به‌عنوان گلوگاه‌های راهبردی نظام حمل‌ونقل دریایی جهان شناخته می‌شوند.

در مقابل، کانال‌ها آبراه‌هایی مصنوعی و ساخته دست بشر هستند که با هدف تسهیل ارتباط میان دو پهنه آبی و کاهش هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل دریایی احداث می‌شوند. برخلاف تنگه‌ها که منشأ طبیعی دارند، کانال‌ها محصول مداخلات مهندسی و زیرساختی انسان‌اند و معمولاً تحت نظام‌های حقوقی و مدیریتی خاص اداره می‌شوند. کانال پاناما و کانال سوئز از برجسته‌ترین نمونه‌های کانال‌های بین‌المللی هستند (ملک‌زاده، ۱۳۸۲).



با توجه به تحولات تدریجی حقوق بین‌الملل دریاهای و رویه دولت‌ها در زمینه تنظیم عبور و مرور دریایی، در حال حاضر دو رژیم حقوقی اصلی برای تنگه‌های مورد استفاده در کشتیرانی بین‌المللی قابل شناسایی است. نخست، رژیم عبور بی‌ضرر که ریشه در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو دریای سرزمینی و منطقه مجاور و نیز قواعد عرفی حقوق بین‌الملل دارد و بر امکان عبور کشتی‌ها مشروط به عدم اختلال در امنیت و نظم دولت ساحلی تأکید می‌کند. دوم، رژیم عبور ترانزیت است که برای نخستین بار در کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ به صورت مستقل و نظام‌مند پیش‌بینی شد و با هدف تضمین آزادی و تداوم کشتیرانی و پرواز در تنگه‌های بین‌المللی، دامنه گسترده‌تری از حقوق عبور و مرور را برای استفاده‌کنندگان این گذرگاه‌ها به رسمیت شناخت. شایان ذکر است سه کشور ایران، آمریکا و امارات این کنوانسیون را امضا کرده، اما تصویب نکرده‌اند. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در قسمت مربوط به دریای ساحلی، ذیل بخش سوم، مواد ۱۴ الی ۲۳ خود را و کنوانسیون حقوق دریاهای مواد ۱۷ تا ۲۷ خود را به مقررات مربوط به کلیه کشتی‌ها و حقوق عبور و مرور بی‌ضرر اختصاص داده‌اند. در ادامه برخی از ماده‌های مهم مورد بررسی قرار می‌گیرند.

کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور در ماده ۱۴، رژیم حقوقی «عبور بی‌ضرر» در دریای سرزمینی را به شرح زیر تبیین می‌کند:

۱. با رعایت مقررات این قرارداد کشتی‌های کلیه کشورها اعم از کشورهای ساحلی یا غیر آن در دریای ساحلی از حق عبور و مرور بی‌ضرر بهره‌مند خواهند شد.
۲. مقصود از عبور و مرور دریانوردی در دریای ساحلی به منظور گذشتن از دریای مزبور بی‌آنکه وارد آب‌های داخلی شوند یا به منظور عزیمت به سوی آب‌های داخلی یا حرکت از آب‌های داخلی به سوی دریای آزاد می‌باشد.
۳. عبور و مرور شامل توقف و لنگر انداختن نیز خواهد بود ولی فقط تا حدودی که این امر لازمه دریانوردی عادی یا به‌علت قوه قهریه (اضطراری) باشد.
۴. عبور و مرور تا جایی بی‌ضرر است که مخل آرامش، نظم یا امنیت کشور ساحلی نباشد؛ عبور و مرور بی‌ضرر بر طبق مقررات این قرارداد و سایر مقررات حقوق بین‌الملل صورت خواهد گرفت.
۵. عبور کشتی‌های ماهیگیری خارجی که قوانین و مقررات وضع و منتشرشده توسط دولت ساحلی راه، با هدف جلوگیری از انجام فعالیت صیادی در دریای سرزمینی، رعایت نکنند، عبور بی‌ضرر تلقی نخواهد شد.
۶. زیردریایی‌ها مکلفند در دریای ساحلی روی آب حرکت کنند و پرچم خود را نشان دهند.

کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور در ماده ۱۶، اختیارات و محدودیت‌های دولت ساحلی در قبال عبور و مرور در دریای سرزمینی را به صورت زیر تبیین می‌کند:

۱. کشور ساحلی می‌تواند اقدامات لازم برای جلوگیری از عبور و مروری که بی‌ضرر نیست به عمل آورد.
۲. کشور ساحلی در مورد کشتی‌هایی که به سوی آب‌های داخلی رهسپار می‌شوند نیز حق خواهند داشت برای جلوگیری از نقض مقرراتی که ورود کشتی‌های مزبور به آب‌های داخلی منوط به رعایت آن‌ها شده است هرگونه اقدام لازم را به عمل آورد.
۳. با رعایت مقررات بند ۴ کشور ساحلی می‌تواند بی‌آنکه تبعیضی میان کشتی‌های خارجی قائل شود عبور و مرور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را در مناطق بخصوصی از دریای ساحلی خود به‌خاطر حفظ امنیت خود موقتا موقوف کند. ممانعت مزبور پس از آنکه مراتب به‌طور مقتضی به اطلاع عموم رسید به‌مورد اجرا خواهد شد.



۴. عبور و مرور بی ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌هایی که برای دربانوردی بین‌المللی بین یک قسمت از دریای آزاد و قسمت دیگر از دریا‌های آزاد یا دریای ساحلی یک کشور خارجی مورد استفاده قرار می‌گیرند نباید متوقف گردد. مطابق این تعریف آن تعداد از تنگه‌های بین‌المللی که حتی تمامی دو طرف آن جز قلمرو سرزمینی یک کشور قرار دارند در صورت وجود شرایط فوق عبور بی ضرر نیز شامل آن‌ها می‌گردد.^۶

کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ در مواد ۱۷ تا ۲۶، رژیم عبور بی ضرر را با رویکردی تفصیلی تر و در برخی جهات متفاوت از کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور تنظیم کرده است. در این چارچوب، بند ۲ ماده ۱۹ به تبیین معیارهای شناسایی عبور غیر بی ضرر پرداخته و بیان می‌دارد:

عبور یک کشتی خارجی وقتی موجب نقش صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی تلقی می‌گردد که در آب‌های سرزمینی آن دولت هریک از امور زیر انجام گیرد:

۱. هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی و یا هر روش دیگری که نقش اصول حقوق بین‌المللی مندرج در منشور سازمان ملل متحد باشد.
۲. هرگونه تمرین با سلاح از هر نوع
۳. هرگونه جمع‌آوری اطلاعات و مرتبط با مسائل دفاعی یا امنیت کشور ساحلی
۴. هرگونه عمل تبلیغاتی با هدف تاثیر بر مسائل دفاعی و یا امنیت دولت ساحلی
۵. پرواز یا فرود یا راه‌اندازی هرگونه وسیله هوایی بر روی عرشه کشتی
۶. باگیری و یا تخلیه هر نوع کالا، ارز و انسان خلاف آداب و رسوم، سیستم مالی و یا امور مهاجرتی یا قوانین بهداشتی کشور ساحلی
۷. هرگونه عمل خلاف این کنوانسیون و آلودگی جدی
۸. هرگونه فعالیت ماهیگیر
۹. انجام فعالیت‌های پژوهشی و تحقیقاتی
۱۰. هر عملی با هدف تداخل با سیستم‌های ارتباطی و یا امکانات دیگر و یا تاسیسات کشور ساحلی
۱۱. هر فعالیت دیگری که مربوط به عبور نباشد.

همچنین ماده ۲۱ با موضوع قوانین و مقررات دولت ساحلی مربوط به عبور بی ضرر بیان می‌دارد:

۱. دولت ساحلی مجاز است، در چارچوب مفاد این کنوانسیون و سایر قواعد قابل اعمال حقوق بین‌الملل، قوانین و مقررات لازم را در خصوص عبور بی ضرر از دریای سرزمینی وضع و اجرا نماید؛ این مقررات می‌تواند ناظر بر تمامی یا بخشی از حوزه‌های زیر باشد:

۱. تأمین ایمنی ناوبری و تنظیم ترافیک دریایی؛
۲. حفاظت از علائم کمک‌ناوبری، تاسیسات و سایر زیرساخت‌های دریایی؛
۳. صیانت از کابل‌ها و خطوط لوله زیر دریایی؛

^۶ برای مطالعه متن کامل رژیم حقوقی «عبور بی ضرر»، می‌توانید به سند رسمی مندرج در پایگاه معاهدات سازمان ملل متحد مراجعه نمایید: [متن کامل سند حقوقی](#)



۴. حفاظت و بهره‌برداری پایدار از منابع زنده دریایی؛
 ۵. پیشگیری از نقض قوانین و مقررات شیلات دولت ساحلی؛
 ۶. حفاظت از محیط زیست دریایی و پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی؛
 ۷. انجام تحقیقات علمی دریایی و مطالعات هیدروگرافی؛
 ۸. جلوگیری از نقض مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی دولت ساحلی.
۲. این دسته از قوانین و مقررات نباید به حوزه‌های فنی مربوط به طراحی، ساخت، ترکیب خدمه یا تجهیزات کشتی‌های خارجی تسری یابند، مگر در مواردی که در راستای اجرای استانداردها و قواعد بین‌المللی پذیرفته شده باشند.
۳. دولت ساحلی موظف است قوانین و مقررات مزبور را به نحو مقتضی و از طریق اطلاع‌رسانی عمومی منتشر و در دسترس قرار دهد.
۴. کشتی‌های خارجی که از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی استفاده می‌کنند، ملزم به رعایت کلیه این قوانین و مقررات ملی و نیز استانداردهای بین‌المللی پذیرفته شده مرتبط با ایمنی دریانوردی و پیشگیری از تصادم در دریا هستند.

در نهایت در بند اول و دوم ماده ۲۵ اعلام می‌دارد:

۱. دولت ساحلی می‌تواند قوانین لازم در دریای سرزمینی خود را برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست تصویب کند.
۲. دولت ساحلی ممکن است بدون تبعیض میان کشتی‌های خارجی در مواقعی که ضرورت ایجاد می‌نماید برای امنیت خود مانند بکارگیری اسلحه (تمرین نظامی) عبور بی‌ضرر در برخی مناطق دریای سرزمینی خود را به حالت تعلیق درآورد. این تعلیق تنها پس از اعلام عمومی قابل اجرا خواهد بود.^۷

پرواضح است این موضوعات به گسترش دایره برخورداری کشتی‌های خارجی از حق عبور و مرور و تحدید اختیارات کشور ساحلی می‌پردازد. در حقیقت آنچه در کنوانسیون حقوق دریاها آمده است در حال تبدیل به عرف بین‌المللی است و دامنه‌ای بیش از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو را دربرمیگیرد. درواقع اگرچه کشورهایی از جمله ایران عضو کنوانسیون حقوق دریاها نیستند، اما بخش قابل توجهی از قواعد آن، به ویژه در زمینه آزادی کشتیرانی و رژیم عبور ترانزیت، در زمره حقوق بین‌الملل عرفی قرار گرفته‌اند. اساساً کنوانسیون‌هایی نظیر UNCLOS که عام و قانون ساز محسوب می‌شوند، حتی برای کشورهای غیرعضو در آنها نیز الزام آور و در حکم قانون بین‌المللی هستند (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۴).

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در ماده ۳۷ مقرر می‌دارد که مقررات بخش مربوط به عبور ترانزیت ناظر بر تنگه‌هایی است که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند و دو پهنه از دریاهای آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌سازند.

در ادامه، ماده ۳۸ این کنوانسیون، رژیم عبور ترانزیت را به صورت زیر تعریف می‌کند:

^۷ برای مطالعه بیشتر درباره رژیم حقوقی عبور ترانزیت، به متن رسمی کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در پایگاه سازمان ملل متحد مراجعه فرمایید: [متن کامل کنوانسیون حقوق دریاها](#)



- کلیه کشتی‌ها و هواپیماها در تنگه‌های مشمول ماده ۳۷ از حق عبور ترانزیت برخوردارند و هیچ‌گونه مانعی برای این حق قابل اعمال نیست، مگر در موارد استثنایی مقرر در کنوانسیون (از جمله برخی تنگه‌های جزیره‌ای خاص).
- عبور ترانزیت به معنای اعمال آزادی دریانوردی و پرواز صرفاً برای عبور مستمر، سریع و بدون توقف غیرضروری از تنگه‌هایی است که دو پهنه دریایی بین‌المللی را به هم متصل می‌کنند؛ با این حال، این مفهوم مانع از توقف‌های ضروری ناشی از ورود، خروج یا بازگشت به دولت ساحلی مجاور تنگه، مشروط بر انطباق با شرایط مقرر، نخواهد بود.
- هرگونه فعالیت خارج از چارچوب حق عبور ترانزیت، تابع سایر مقررات مندرج در کنوانسیون خواهد بود. در تکمیل این رژیم، مواد ۳۹ تا ۴۰ کنوانسیون نیز به تعیین تکالیف شناورها، هواپیماها و دولت‌های ساحلی، از جمله الزامات ایمنی، رعایت مقررات بین‌المللی و حدود صلاحیت تقنینی دولت‌های مجاور تنگه‌ها اختصاص یافته‌اند.

۳-۱. تفاوت‌های عبور بی‌ضرر و ترانزیت

- به‌طور کلی، تمایزات ماهوی میان رژیم عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیتی در حقوق بین‌الملل دریاها، به‌ویژه در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را می‌توان به شرح زیر تبیین نمود:
۱. در عبور ترانزیت برخلاف عبور بی‌ضرر، دولت ساحلی حق ایجاد مانع برای ناوهای در حال عبور ندارند (پاراگراف دوم ماده ۴۲ کنوانسیون حقوق دریاها)
 ۲. در عبور ترانزیت برخلاف عبور بی‌ضرر، دولت ساحلی حق تعلیق را در زمان صلح ندارد (ماده ۴۴ کنوانسیون حقوق دریاها). البته که یادآور می‌گردد که عبور بی‌ضرر برای عبور از دریای سرزمینی پیش‌بینی شده است که به برخی از تنگه‌ها هم تسری یافته‌اند. با این حال عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی با عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها بنیادین وجود دارد، بدین ترتیب که دولت‌های ساحلی می‌تواند با اعلام قبلی در بخش یا بخش‌هایی از دریای سرزمینی عبور بی‌ضرر را به‌صورت موقت به حالت تعلیق درآورد. این در حالی است که عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها هم به‌لحاظ معاهداتی (بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای سرزمینی و منطقه مجاور و بند ۲ ماده ۴۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) و هم از منظر حقوق بین‌الملل عرفی غیرقابل تعلیق است. به بیان دیگر، نمی‌توان عبور بی‌ضرر در تنگه‌ها را به حالت تعلیق درآورد.
 ۳. در عبور ترانزیت بر خلاف عبور بی‌ضرر، در صورت نقض تعهدات عبور ترانزیت توسط ناور در حال عبور از تنگه دولت ساحلی حق اتخاذ تدابیری را ندارد (ماده ۲۵ کنوانسیون دریاها)
 ۴. در عبور ترانزیت برخلاف عبور بی‌ضرر، ناوهای در حال عبور متعهد به برافراشتن پرچم کشور متبوع خود نیستند.
 ۵. حق ترانزیت شامل پرواز بر فراز آب‌ها نیز می‌شود.
- در مجموع، رژیم عبور ترانزیتی در حقوق دریاها به‌عنوان یک نهاد حقوقی پیشرفته‌تر و گسترده‌تر نسبت به عبور بی‌ضرر شناخته می‌شود و از حیث کارکردی، به اصول آزادی‌های دریاهای آزاد نزدیک‌تر بوده و محدودیت‌های حاکمیتی دولت‌های ساحلی در آن به‌طور معناداری کاهش یافته است (چرچیل و لو^۸، ۱۹۹۹).

⁸ Churchill & Lowe



۳-۱. وضعیت تنگه هرمز از نظر حقوق بین الملل

نظر به جایگاه راهبردی و اهمیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز، رژیم حقوقی حاکم بر آن نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به طور کلی، موضوع رژیم حقوقی عبور از تنگه‌های بین‌المللی همواره یکی از محورهای اصلی و مناقشه‌برانگیز در فرآیند تدوین اسناد و کنوانسیون‌های حقوق دریاهای بوده است. در زمینه رژیم حقوقی حاکم بر عبور و مرور در تنگه هرمز، دو رویکرد متفاوت مورد توجه قرار گرفته است:

۱. عبور ترانزیت

برخی از حقوقدانان، نهادها و دولت‌ها معتقدند با توجه به نوع تردد در تنگه هرمز که در عملکرد دولت‌ها و عدم واکنش خلاف دولت‌های ساحلی ایران و عمان، عبور از تنگه هرمز به صورت ترانزیت است و حتی ویژگی عرفی پیدا کرده است و برای دولت‌هایی مانند ایران و آمریکا که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ هم نیستند لازم‌التباع است. این موضوع به‌ویژه بعد از جنگ تحمیلی به ایران و راهکار کنترل تنگه هرمز واکنش‌های گسترده‌ای در این خصوص هم در محافل سیاسی و هم محافل بین‌المللی و حقوقی شکل گرفت. کشورهایی که منافع آنها در باز بودن تنگه هرمز است معتقدند از نظر حقوق بین‌الملل و با توجه به معاهده ۱۹۸۲ درباره حقوق دریاهای تنگه هرمز جزو آب‌های بین‌المللی به حساب می‌آید و رفت‌وآمد در آن اقتصادی و ترانزیتی است و باید آزاد باشد.

بر اساس ماده ۳۷ این کنوانسیون که پیش‌تر نیز بررسی شد حق عبور ترانزیت در مورد تنگه‌هایی اعمال می‌شود که مورد استفاده دریانوردی بین‌المللی بین یک بخش از دریاهای آزاد یا یک منطقه اقتصادی انحصاری و یک بخش دیگر از دریاهای آزاد یا منطقه اقتصادی انحصاری باشد. این تعریف شامل تنگه هرمز که دریای عمان را به خلیج فارس متصل می‌کند، می‌شود. تنگه هرمز که دریای عمان را به خلیج فارس متصل می‌کند، به‌وضوح در زمره این تنگه‌ها قرار دارد، زیرا دریای عمان به آب‌های آزاد مرتبط است و بخش میانی خلیج فارس شامل منطقه اقتصادی انحصاری است. از این منظر، تنگه هرمز مصداق بارز تنگه‌های موضوع ماده ۳۷ است و رژیم عبور ترانزیت در آن جاری می‌باشد.

با این حال، دقیقاً در همین نقطه یکی از مهم‌ترین منازعات تفسیری حقوق بین‌الملل دریاهای شکل می‌گیرد؛ جایی که ایران با اتکا به مجموعه‌ای از مبانی و استدلال‌های حقوقی، تفسیری متفاوت از رژیم عبور ترانزیتی ارائه کرده و در صدد بازتعریف حدود اختیارات و صلاحیت‌های حاکمیتی خود در تنگه هرمز برآمده است. این رویکرد تا حد زیادی متأثر از ملاحظات امنیتی، شرایط ژئوپلیتیکی و موقعیت خاص جغرافیایی ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز است؛ عواملی که از منظر ایران، بر نحوه اعمال و اجرای قواعد حقوق بین‌الملل در این گذرگاه راهبردی اثر مستقیم دارند.

نخستین و بنیادی‌ترین مبانی استدلال ایران، به وضعیت حقوقی این کشور در قبال کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای بازمی‌گردد. اگرچه ایران کنوانسیون مزبور را امضا کرده است، اما تاکنون آن را به تصویب نرسانده و در نتیجه، از منظر حقوق معاهدات، تعهد قراردادی الزام‌آوری نسبت به اجرای مفاد آن ندارد. این موضع مبتنی بر اصل بنیادین نسبی بودن آثار معاهدات است؛ اصلی که مطابق آن، معاهدات صرفاً برای دولت‌های عضو ایجاد حق و تعهد می‌کنند و نسبت به دولت‌های ثالث فاقد اثر الزام‌آور هستند. این قاعده که در ماده ۳۴ کنوانسیون وین ۱۹۶۹ درباره حقوق معاهدات نیز تصریح شده، یکی از ارکان اساسی نظام حقوق معاهدات در حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود و در ادبیات حقوقی ایران، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مستندات رد الزام‌آور بودن رژیم عبور ترانزیتی مورد استناد قرار می‌گیرد.



در کنار این استدلال، ایران به ابزار حقوقی اعلامیه تفسیری نیز استناد می‌کند. ایران هنگام امضای کنوانسیون ۱۹۸۲ اعلام کرد که مقررات مربوط به عبور ترانزیتی را صرفاً در قبال دولت‌هایی قابل اعمال می‌داند که خود عضو کنوانسیون بوده و تعهدات ناشی از آن را پذیرفته باشند.

۲. عبور بی‌ضرر

در چارچوب کنوانسیون ۱۹۵۸ حقوق دریاها (ژنو)، تعریفی از تنگه‌های بین‌المللی ارائه شد که بر مبنای آن، رژیم عبور از این گذرگاه‌ها عمدتاً در قالب عبور بی‌ضرر تنظیم می‌گردید. بر این اساس، در آن مقطع تاریخی، نظام حاکم بر برخی تنگه‌های بین‌المللی، از جمله تنگه هرمز، ذیل الگوی عبور بی‌ضرر تفسیر می‌شد. این رویکرد در ادبیات حقوق بین‌الملل تحت عنوان بسته حقوقی سنتی^۹ نیز مورد اشاره قرار می‌گیرد؛ بدین معنا که رژیم عبور در تنگه‌های بین‌المللی در چارچوب قواعد عبور بی‌ضرر و با محدودیت‌های مرتبط با آن تعریف و تنظیم می‌شد.

عده‌ای دیگری از حقوقدانان و همچنین در حال حاضر دولت ایران معتقدند که عبور از تنگه هرمز عبور بی‌ضرر است. به عقیده آنان به فرض اینکه عبور ترانزیت ویژگی عرفی هم پیدا کرده باشد، برای ایران به‌عنوان «معتراض مستمر» لازم‌التبایع نیست. در چارچوب تحلیل رژیم‌های عرفی حقوق دریاها، امکان استناد به «دکترین اعتراض مستمر» برای جلوگیری از تسری یک قاعده عرفی نوظهور از جمله رژیم ادعایی عبور ترانزیت در تنگه هرمز منوط به این است که اعتراض دولت به‌صورت مستمر و صریح در مجاری رسمی بین‌المللی، از جمله ثبت در دبیرخانه سازمان ملل متحد، ابراز شده باشد. در این خصوص، وضعیت رفتاری و حقوقی ایران از سال ۱۹۸۲ تاکنون از حیث وجود یا عدم ثبت چنین اعتراض نظام‌مند، محل تردید و نیازمند بررسی دقیق اسنادی است.

از منظر حقوقی، تنگه هرمز به‌عنوان گذرگاهی که مناطق انحصاری اقتصادی ایران و عمان را به یکدیگر متصل می‌سازد، واجد شرایط طرح دیدگاه رژیم عبور ترانزیت نیز هست. حتی در فرض پذیرش رژیم عبور بی‌ضرر و محدودسازی آن به باریک‌ترین بخش تنگه هرمز، این رژیم همچنان واجد وصف غیرقابل تعلیق بودن خواهد بود.

به نظر می‌رسد با توجه به عدم عضویت ایران در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و تردید در قاعده عرفی بودن عبور ترانزیت نسبت به آن قسمت از تنگه هرمز که جزء دریای سرزمینی ایران است، دولت ایران می‌تواند مقرراتی وضع کند، اما نسبت به مناطقی که جزء دریای آزاد یا آب‌های سرزمینی عمان است چنین حقی وجود ندارد.

ایجاد مسیرهای جدید تردد دریایی و اجرای طرح‌های رسمی تفکیک و سامان‌دهی خطوط عبور کشتی‌ها، صرفاً در صورتی می‌توان از مشروعیت اخذ وجوه تحت عنوان عوارض یا هزینه خدمات سخن گفت که این اقدامات در قالب یک رژیم حقوقی مورد توافق طرفین (ایران و عمان) تثبیت شده باشند. در چنین سناریویی، ارائه خدمات واقعی، مستمر و قابل احراز از جمله خدمات ایمنی دریانوردی، هدایت ناوبری^{۱۰}، مدیریت ترافیک دریایی^{۱۱}، امداد و نجات و سایر خدمات پشتیبان، می‌تواند مبنای توجیه دریافت هزینه قرار گیرد. در غیر این صورت، صرف تغییر مسیرهای عبور یا ایجاد نظام‌های یک‌جانبه تفکیک تردد، به‌تنهایی واجد ظرفیت حقوقی لازم برای ایجاد مجوز دائمی اخذ عوارض عبور نخواهد بود.

⁹ traditional package

¹⁰ Pilotage

¹¹ Vessel Traffic Service



از منظر حقوق بین‌الملل معاهداتی، مطابق مفاد کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در خصوص دریای سرزمینی و منطقه مجاور و همچنین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، اصل بنیادین آن است که عبور بی‌ضرر و نیز عبور ترانزیتی در تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی، ماهیتاً رایگان بوده و اصولاً ایجاد حق اخذ عوارض عبور برای دولت ساحلی را تجویز نمی‌کند، بنابراین هرگونه عدول از این اصل، نیازمند رضایت صریح دولت‌های ذی‌نفع، از جمله عمان در وضعیت مفروض و شکل‌گیری یک توافق دوجانبه یا چندجانبه الزام‌آور خواهد بود.

در خصوص تنگه هرمز نیز، کلیه قواعد عام حاکم بر رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی قابل اعمال است. با این حال، در شرایط بروز مخاصمه مسلحانه و در صورتی که ایران یکی از طرفین درگیری باشد، مطابق اصول حقوق بین‌الملل بشردوستانه دریایی و قواعد ناظر بر بی‌طرفی و امنیت، این امکان وجود دارد که تدابیر کنترلی محدود از جمله بازرسی شناورها یا محدودسازی عبور شناورهای متخاصم اتخاذ شود. با این وجود، این اقدامات به‌خودی‌خود ماهیت خدمات قابل عوض مالی ایجاد نمی‌کنند و نمی‌توان آن‌ها را مبنای حقوقی مستقلی برای اخذ عوارض عبور تلقی نمود.

در پاسخ به این پرسش که آیا صرف اعمال بازرسی یا حتی بازطراحی مسیرهای تردد می‌تواند در زمره خدمات خاص قرار گیرد و به‌موجب آن حق مطالبه عوارض ایجاد شود، باید گفت در چارچوب قواعد موجود حقوق بین‌الملل دریایی، پاسخ اصولاً منفی است؛ مگر آنکه این اقدامات در قالب یک نظام حقوقی توافقی با دولت ذی‌نفع، همراه با ایجاد زیرساخت‌های عملیاتی و ارائه خدمات قابل اندازه‌گیری در حوزه ایمنی، ناوبری و مدیریت ریسک، نهادینه شده باشد.

در این زمینه، می‌توان به رویه‌های تطبیقی نیز اشاره نمود. برای نمونه، در چارچوب کنوانسیون ۱۹۳۶ مونترو، ترکیه در تنگه‌های بسفر^{۱۲} و داردanel^{۱۳} مجاز به دریافت هزینه‌هایی در قبال خدمات مشخصی همچون خدمات بهداشت، نگهداری فانوس‌های دریایی و عملیات امداد و نجات است. با این حال، این وجوه از منظر حقوقی عوارض عبور تلقی نشده، بلکه در قالب هزینه خدمات فنی و عملیاتی برای جبران مخارج نگهداری و ایمنی تفسیر می‌شوند.

بر همین مبنای، از منظر تحلیلی می‌توان این استدلال را مطرح کرد که در صورت ارائه واقعی، مستمر و غیرتبعیض‌آمیز خدمات توسط ایران از جمله خدمات امنیت دریایی، هماهنگی عملیات نظامی-دریایی در چارچوب وضعیت‌های خاص، مدیریت مخاطرات زیست‌محیطی و خدمات ایمنی ناوبری امکان صورت‌بندی حقوقی اخذ هزینه در قالب هزینه خدمات و نه عوارض صرف عبور قابل طرح و دفاع‌پذیر خواهد بود. این رویکرد، مشروط به رعایت اصل عدم تبعیض، شفافیت در ارائه خدمات و وجود پیوند مستقیم میان هزینه اخذشده و خدمت ارائه‌شده است.

در مجموع، با اتکا بر اصولی همچون نسبی بودن معاهدات، ابهام و انعطاف‌پذیری نسبی رژیم عرفی تنگه‌ها، اصل حاکمیت سرزمینی دولت ساحلی و نیز رویه‌های تطبیقی موجود در نظام حقوق بین‌الملل دریاها، می‌توان نتیجه گرفت که اعمال چنین سازوکاری از سوی ایران در صورتی که مبتنی بر ارائه خدمات واقعی و غیرتبعیض‌آمیز بوده و در چارچوب توافقات لازم یا ساختارهای حقوقی قابل توجیه تنظیم شود قابل دفاع بوده و لزوماً به معنای نقض صریح قواعد عرفی بین‌المللی تلقی نخواهد شد. این رویکرد، در عین حفظ ملاحظات امنیتی و دفاعی دولت ساحلی، می‌تواند تلاشی برای ایجاد توازن میان اصل آزادی عبور در دریاها بین‌المللی و حقوق مشروع دولت‌های ساحلی در مدیریت، ایمن‌سازی و بهره‌برداری از زیرساخت‌های دریایی محسوب گردد.

¹² Bosphorus Strait

¹³ Dardanelles Strait



تجارب بین‌المللی نشان می‌دهد که حتی در صورت برتری راهبردی ایران در مدیریت تنش‌های مرتبط با تنگه هرمز، امکان اعمال بلندمدت و یک‌جانبه یک نظام عبور و مرور دریایی مطابق با اراده انحصاری یک کشور، در عمل با محدودیت‌های جدی مواجه خواهد بود. از این رو، ایران ناگزیر است در نهایت به نوعی نقطه تعادل و تفاهم با سایر دولت‌ها دست یابد تا چارچوبی حقوقی و قابل‌پذیرش برای مدیریت این گذرگاه راهبردی شکل گیرد؛ چارچوبی که حتی اگر مورد پذیرش کامل همه بازیگران نباشد، دست‌کم با مخالفت گسترده نیز مواجه نشود.

همچنین، در برآورد منافع اقتصادی ناشی از اخذ عوارض یا اعمال ترتیبات حقوقی در تنگه هرمز، باید از هرگونه بزرگنمایی و طرح ارقام غیرواقع‌بینانه پرهیز شود. طرح ادعاهایی مبنی بر درآمدهای ده‌ها یا صدها میلیارد دلاری می‌تواند انتظارات غیرواقعی ایجاد کرده و روند دستیابی به توافقات عملی و طراحی یک نظام حقوقی پایدار برای تنگه هرمز را با پیچیدگی و دشواری بیشتری مواجه سازد.

۴. ژئوپلیتیک تنگه هرمز و مزایای امنیتی آن برای ایران

خلیج فارس به واسطه موقعیت ممتاز جغرافیایی خود به‌عنوان چهار راه شرق و غرب، گذرگاه و محل برخورد بسیاری از اقوام و ملل دنیای قدیم بوده است. اهمیت تنگه هرمز نیز متأثر از اهمیت خلیج فارس است. عوامل ارزش‌آفرین تنگه هرمز در زمینه‌های ارتباطی و اقتصادی در خلیج فارس پیوند خورده است. کشور ایران به‌علت قرار گرفتن در منطقه راهبردی حساس خاورمیانه از یک موقعیت ویژه‌ای برخوردار است. به‌طوریکه نه تنها خود یک کانون ژئوپلیتیکی محسوب می‌شود، بلکه با حوزه مهم ژئوپلیتیکی در ارتباط می‌باشد. این حوزه‌ها با عنایت به وزن و موقعیت خود در تدوین راهبرد امنیت ملی ایران تاثیرگذار هستند. اما در میان این حوزه‌ها، حوزه خلیج فارس به‌خاطر شان ژئوپلیتیکی در معادلات سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و امنیتی در منطقه و جهان نقش بسیار فعال و تعیین‌کننده‌ای در امنیت ملی ایران دارد.

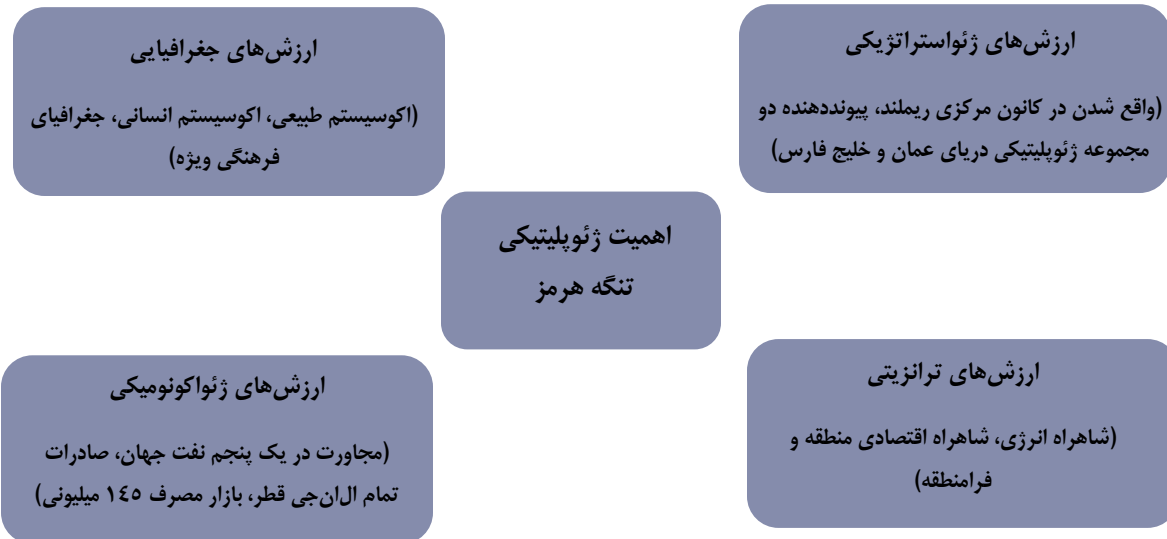
تنگه هرمز در راس کریدورهای مهمی است که به سمت شرق و غرب جهان می‌روند یا انتهای کریدورهایی است که مبدا آن‌ها شرق دور و اروپا و آمریکا شمالی است. تکمیل فرآیندهای تجاری در کریدورهای پیش‌گفته با نقش‌آفرینی تنگه‌های دیگر امکان‌پذیر شده است. تنگه هرمز مانند تنگه‌های بسفر و داردانل و جبل الطارق و باب‌المندب به دلیل کثرت عبور کشتی از آن‌ها، حجم بار نفتی، نبود راه‌های بدل و شدت بهره‌برداری‌های نظامی، اهمیت بسیاری زیادی دارند (میرحیدر^{۱۴}، ۲۰۰۲). مهم‌ترین ویژگی‌های ژئوپلیتیکی تنگه هرمز را می‌توان اینگونه برشمرد:

۱. قرار گرفتن در مرکز نظریه ریملند اسپایکمن، بدین معنی که تنگه هرمز بخش‌های شرقی، غربی، جنوبی و شمالی ریملند را بهم پیوند می‌دهد و کنترل این تنگه به‌معنای کنترل چهار بخش یاد شده است (حافظ‌نیا و ربیع، ۲۰۱۳)؛
۲. وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس به تنگه هرمز؛
۳. تاکید بر نقش ارتباطی و سوق‌الجیشی تنگه هرمز، روزانه حدود ۵۵ کشتی نفتی و تجاری بزرگ و غول‌پیکر از دهانه تنگه هرمز عبور می‌کنند؛
۴. اهمیت امنیت انرژی تنگه هرمز؛
۵. مسیر دریا و تنگه هرمز هنوز مناسب‌ترین گزینه برای صادرات نفت منطقه خلیج فارس است؛

¹⁴ Mir Haidar



۶. تنگه هرمز تنها راه آبی هشت کشور حاشیه خلیج فارس است. این کشورها جز صادرکنندگان بزرگ انرژی جهان محسوب می‌شوند.



نمودار ۴. عوامل موثر در نقش‌آفرینی ژئوپلیتیکی تنگه هرمز

در تبیین ژئوپلیتیکی تنگه هرمز بیشترین توجه بر این موضوعات است: اهمیت جغرافیای تنگه هرمز، نقش بین‌المللی تنگه هرمز به‌ویژه در دو حوزه انرژی و امنیت. مدل مفهومی ارائه شده در نمودار ۴ نشان‌دهنده عوامل موثر بر وضعیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز است.

۴-۱. چالش ژئوپلیتیکی بستن نظامی تنگه هرمز

تهدید به انسداد تنگه هرمز و ممانعت از عبور و مرور کشتی‌های خارجی و در نتیجه اختلال در بازرگانی دریایی خلیج فارس، طی چند دهه گذشته همواره یکی از مؤلفه‌های جایگزین و بازدارنده در دکترین دفاعی و امنیتی ایران محسوب شده است. این راهبرد بر این فرض استوار بوده که در صورت وقوع تهاجم نظامی از سوی قدرت‌های بزرگ، ایران بتواند از ظرفیت ژئوپلیتیکی و موقعیت راهبردی خود در تنگه هرمز به‌عنوان اهرمی دفاعی برای افزایش هزینه‌های درگیری، اختلال در امنیت انرژی و اعمال فشار متقابل استفاده کند. از همین‌رو، طی سه دهه اخیر، موضوع امکان انسداد تنگه هرمز و توقف جریان صادرات نفت، همواره در ادبیات راهبردی و اظهارات برخی مقامات سیاسی و نظامی ایران مطرح بوده است.

با وجود آنکه این رویکرد تا مدت‌ها صرفاً در سطح تهدید بازدارنده و ابزار فشار راهبردی باقی مانده بود، تحولات ناشی از مخاصمه مستقیم اخیر میان ایران و ایالات متحده آمریکا موسوم به «جنگ رمضان ۱۴۰۵» موجب شد این راهبرد برای نخستین بار وارد مرحله عملیاتی شود و ایران اقدام به انسداد تنگه هرمز نماید. تحقق چنین اقدامی، به‌دلیل جایگاه بی‌بدیل تنگه هرمز در نظام تجارت و امنیت انرژی جهانی، واکنش‌های شدید سیاسی، اقتصادی و امنیتی دولت‌های متضرر را در پی داشته است. پیش از بررسی پیامدهای بستن تنگه هرمز ذکر این نکته مهم است که تنگه هرمز را می‌توان به‌عنوان یک «تیغ



دو لبه» در معادلات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بین‌المللی توصیف کرد. کنترل کشورها بر تنگه‌ها و گذرگاه‌های آبی، همواره یکی از مؤلفه‌های تعیین‌کننده قدرت در نظام بین‌الملل بوده است؛ به‌گونه‌ای که تسلط بر این شریان‌های حیاتی، نقش مهمی در مدیریت تجارت جهانی و اعمال نفوذ راهبردی ایفا می‌کند. در نیمکره غربی، نمونه‌هایی همچون کانال پاناما عمده‌تاً تحت کنترل و مدیریت ایالات متحده آمریکا و ساختارهای وابسته به آن قرار دارد و از ثبات نهادی نسبی برخوردار است. در مقابل، در نیمکره شرقی، تنگه‌ها عمده‌تاً در معرض رقابت‌های قدرتی و تنش‌های ژئوپلیتیک قرار داشته و به‌طور کامل تحت سلطه یک قدرت واحد نیستند.

در این منطقه، شش گذرگاه راهبردی شامل تنگه‌های جبل‌الطارق، هرمز، باب‌المندب، بسفر، تایوان و تنگه مالاکا از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. در شرایط کنونی، تنگه‌های جبل‌الطارق و بسفر عملاً در حوزه نفوذ و کنترل ساختارهای تحت رهبری ناتو قرار دارند. در مقابل، تنگه‌های باب‌المندب و هرمز عمده‌تاً در حوزه نفوذ و کنترل بازیگران منطقه‌ای و قدرت‌های غیرغربی (به‌ویژه محور مقاومت و کشورهای ساحلی منطقه) قرار گرفته‌اند.

بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که موازنه کنترل بر تنگه‌های کلیدی نیمکره شرقی دستخوش تغییر شده و نوعی بازتوزیع قدرت در این گذرگاه‌های حیاتی رخ داده است؛ امری که می‌تواند به‌عنوان نشانه‌ای از تضعیف نسبی سلطه ایالات متحده و متحدانش بر شریان‌های راهبردی دریایی در نیمکره شرقی تلقی شود

با این حال استمرار در محدودیت‌های اعمالی بر تنگه هرمز می‌تواند زمینه‌ساز همگرایی منافع دولت‌های وابسته به امنیت انرژی خلیج فارس شده و حتی بستر لازم برای طرح موضوع در شورای امنیت سازمان ملل متحد و اتخاذ اقدامات الزام‌آور ذیل فصل هفتم منشور ملل متحد را فراهم آورد.

از منظر اقتصادی و راهبردی، مهم‌ترین پیامد انسداد تنگه هرمز، توقف یا اختلال جدی در صادرات نفت ایران و نیز اختلال در واردات کالاهای اساسی، تجهیزات صنعتی و نیازهای تجاری کشور خواهد بود. این مسئله از آن جهت حائز اهمیت مضاعف است که بخش عمده زیرساخت‌های حیاتی تجاری و انرژی ایران در کرانه‌های خلیج فارس مستقر شده‌اند؛ به‌گونه‌ای که مهم‌ترین بنادر تجاری کشور و همچنین پایانه‌ها و سکوه‌های اصلی صادرات نفت خام ایران در پهنه خلیج فارس واقع هستند. در نتیجه، تنگه هرمز را می‌توان به‌مثابه شریان حیاتی اقتصاد ملی ایران تلقی کرد. علاوه بر این، تداوم ناامنی یا انسداد تنگه هرمز می‌تواند کشورهای صادرکننده نفت منطقه را به سمت توسعه مسیرهای جایگزین صادرات انرژی سوق دهد؛ روندی که در بلندمدت ممکن است به کاهش اهمیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز و در نتیجه تضعیف بخشی از اهرم راهبردی ایران بینجامد. نمونه بارز این سیاست، خط لوله حبشان-فجیره در امارات متحده عربی است که با طول تقریبی ۳۶۰ کیلومتر، نفت خام امارات را بدون نیاز به عبور از تنگه هرمز به سواحل دریای عمان منتقل می‌کند. توسعه چنین زیرساخت‌هایی بیانگر تلاش دولت‌های منطقه برای کاهش وابستگی ساختاری خود به امنیت تنگه هرمز است.

از سوی دیگر، استمرار انسداد تنگه یا حتی تداوم تهدید مستمر علیه آزادی کشتیرانی در این آبراه بین‌المللی، می‌تواند زمینه‌ساز اقدامات متقابل و حتی واکنش‌های نظامی از سوی ایالات متحده آمریکا و متحدان آن شود. در این چارچوب، حضور گسترده نظامی آمریکا در منطقه خلیج فارس، به‌ویژه استقرار نیروها و تجهیزات در پایگاه العدید در قطر، عمده‌تاً با هدف تضمین امنیت انرژی و حفظ آزادی عبور و مرور دریایی، به‌ویژه باز نگاه داشتن تنگه هرمز در برابر تهدیدهای احتمالی ایران، توجیه شده است. از این منظر، هرگونه سیاست مبتنی بر انسداد طولانی‌مدت تنگه هرمز، افزون بر پیامدهای اقتصادی و تجاری داخلی،



می‌تواند تبعات ژئوپلیتیکی و امنیتی گسترده‌ای برای ایران در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی به همراه داشته باشد؛ موضوعی که ضرورت توجه دقیق سیاست‌گذاران به موازنه میان منافع بازدارندگی و هزینه‌های راهبردی آن را دوچندان می‌سازد.

۲-۴. مواضع کشورهای مؤثر و بازیگران بین‌المللی در قبال انسداد تنگه هرمز

بررسی مواضع دولت‌ها و بازیگران اصلی نظام بین‌الملل نشان می‌دهد که نوعی اجماع نسبی جهانی در مخالفت با انسداد تنگه هرمز و هرگونه اختلال در آزادی کشتیرانی در این آبراه راهبردی وجود دارد. بخش عمده کشورهای مصرف‌کننده و صادرکننده انرژی، قدرت‌های دریایی و سازمان‌های بین‌المللی، تداوم جریان آزاد تجارت و امنیت عبور و مرور دریایی در تنگه هرمز را بخشی از ثبات اقتصاد جهانی و امنیت انرژی بین‌المللی تلقی می‌کنند. از همین‌رو، هرگونه اقدام در جهت بستن تنگه یا محدودسازی عبور کشتی‌ها، عموماً با واکنش منفی سیاسی، اقتصادی و حتی امنیتی مواجه می‌شود. با وجود تفاوت در ادبیات و شدت مواضع کشورها، اغلب بازیگران بین‌المللی بر ضرورت حفظ آزادی ناوبری، جلوگیری از اختلال در زنجیره تأمین جهانی و پرهیز از تشدید تنش‌های نظامی در خلیج فارس تأکید دارند. در عین حال، برخی دولت‌ها ضمن به رسمیت شناختن ملاحظات امنیتی و حاکمیتی ایران، راهکارهای دیپلماتیک و ترتیبات امنیتی جمعی را مناسب‌ترین شیوه مدیریت بحران در تنگه هرمز می‌دانند. در جدول زیر مواضع برخی کشورهای مؤثر و بازیگران بین‌المللی در قبال انسداد تنگه هرمز ارائه شده است:

| نام کشور | موضع کلی درباره انسداد تنگه هرمز | محور اصلی موضع |
|---------------|--|--|
| چین | موافق باز بودن تنگه هرمز | از نگاه چین، باز بودن تنگه هرمز به معنای تداوم جریان آزاد و بدون اختلال عبور نفت، گاز، کالا و تراکنش‌های تجاری در این آبراه است. در عین حال، این مفهوم لزوماً نافی امکان اعمال سازوکارهای هزینه‌ای یا عوارض ترانزیتی توسط دولت‌های منطقه نیست، مشروط بر آنکه جریان انتقال انرژی و تجارت مختل نشود. در این چارچوب، از منظر پکن، آنچه عملاً موجب انسداد تنگه می‌شود، محاصره و توقف فیزیکی عبور و مرور است، نه دریافت عوارض ترانزیتی. |
| اتحادیه اروپا | مخالفت با جایگزینی آزادی کشتیرانی با پرداخت در ازای عبور | دفاع از رژیم عبور ترانزیتی و حقوق دریاهای امنیت انرژی، اعلام حمایت از راه‌حل‌های دیپلماتیک |
| انگلستان | تأکید قاطع بر حفظ آزادی کشتیرانی در تنگه هرمز و مخالفت با هرگونه انسداد یا اختلال در عبور دریایی؛ حمایت از امنیت ناوبری به‌عنوان جزء از امنیت بین‌المللی | بریتانیا به همراه برخی کشورهای دیگر بیانیه‌ای را امضا کرده‌اند که در آن آمادگی خود را برای مشارکت در تلاش‌ها جهت تضمین عبور ایمن اعلام کرده و حملات به کشتیرانی تجاری را محکوم کرده‌اند. |
| روسیه | مخالفت با حضور نظامی غرب در خلیج فارس، تأکید بر «خوبستنداری همه طرف‌ها» و حل‌وفصل سیاسی تنش‌ها در تنگه هرمز | به اذعان معاون وزیر امور خارجه روسیه، این کشور به‌عنوان صادرکننده نفت می‌تواند از شرایط کنونی منتفع شود؛ با این حال، افزایش قیمت‌ها پیامدهای متعارضی به همراه دارد. از یک‌سو، رشد قیمت‌های جهانی به کاهش تقاضا منجر می‌شود و از سوی دیگر، افزایش بهای |



| | | |
|--|---|------------------|
| <p>سوخت، کودهای شیمیایی و سایر کالاهای اساسی، هزینه‌های واردات را بالا برده و نوعی آسیب‌پذیری اقتصادی ایجاد می‌کند. با وجود این، روسیه ضمن مخالفت با حضور نظامی غرب در خلیج فارس، با تشدید تنش‌ها و هرگونه اختلال یا انسداد در مسیرهای کشتیرانی نیز مخالفت می‌کند.</p> | | |
| <p>کره به شدت به منطقه خاورمیانه وابسته است؛ به گونه‌ای که حدود ۷۰ درصد از واردات نفت خام این کشور از این منطقه تأمین می‌شود. کره جنوبی به همراه چند کشور دیگر در بینه‌ای مشترک، انسداد عملی یا اختلال در آزادی عبور از تنگه هرمز را در راستای امنیت دریایی و آزادی دریانوردی محکوم کرد.</p> | <p>حمایت قاطع از تداوم آزادی کشتیرانی در تنگه هرمز و مخالفت با هرگونه اختلال در جریان عبور انرژی</p> | <p>کره جنوبی</p> |
| <p>به گزارش سازمان تجارت خارجی ژاپن، مسدود شدن تنگه هرمز بیش از ۸۵ درصد از واردات نفت خام ژاپن را در معرض خطر قرار می‌دهد. همچنین بر اساس آمار تجارت خارجی ژاپن، در سال ۲۰۲۵ سهم واردات گاز طبیعی مایع (LNG) از کشور قطر معادل ۵.۳ درصد و از امارات متحده عربی معادل ۱.۰ درصد بوده است؛ به گونه‌ای که مجموع این دو کشور، میزان وابستگی ژاپن به تنگه هرمز را به حدود ۶.۳ درصد می‌رساند. در مجموع، این داده‌ها نشان می‌دهد که تنگه هرمز نقشی حیاتی و تعیین‌کننده در امنیت انرژی ژاپن ایفا می‌کند، به گونه‌ای که هرگونه اختلال در آن می‌تواند بخش عمده‌ای از واردات نفت و بخشی از تأمین LNG این کشور را با مخاطره جدی مواجه سازد.</p> | <p>حمایت قاطع از باز ماندن تنگه هرمز و تداوم آزادی کشتیرانی، همراه با تأکید بر کاهش تنش و راه‌حل‌های دیپلماتیک</p> | <p>ژاپن</p> |
| <p>این کشور ۸۸ درصد از نفت خام خود را وارد می‌کند که تقریباً نیمی از این حجم معمولاً از طریق تنگه هرمز وارد می‌شود. بیش از ۶۰ درصد از گاز مایع مورد نیاز خانوارها وارداتی است و ۹۰ درصد از این واردات از طریق تنگه هرمز ترانزیت می‌شود. در نتیجه به دلیل وابستگی شدید واردات انرژی هند به خلیج فارس موضع این کشور مبنی بر عدم انسداد تنگه هرمز است.</p> | <p>حمایت از تداوم آزادی کشتیرانی و جلوگیری از اختلال در تنگه هرمز، همراه با تأکید بر امنیت انرژی و اجتناب از ورود مستقیم به تقابل‌های نظامی</p> | <p>هند</p> |

نتیجه‌گیری

تنگه هرمز را نمی‌توان صرفاً یک آبراه جغرافیایی یا مسیر انتقال انرژی تلقی کرد؛ این گذرگاه راهبردی در واقع یکی از کانون‌های اصلی تلاقی قدرت در نظام بین‌الملل معاصر است؛ نقطه‌ای که در آن منافع انرژی، امنیت دریایی، تجارت جهانی، ملاحظات حقوق بین‌الملل و رقابت‌های ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ به شکلی پیچیده و درهم‌تنیده با یکدیگر پیوند خورده‌اند. بررسی ابعاد مختلف این گزارش نشان می‌دهد که اهمیت تنگه هرمز فراتر از نقش سنتی آن در صادرات نفت و گاز بوده و این آبراه اکنون به یکی از متغیرهای تعیین‌کننده در ثبات اقتصاد جهانی، امنیت انرژی آسیا، توازن ژئوپلیتیکی خاورمیانه و حتی پایداری زنجیره‌های تأمین جهانی تبدیل شده است.

از منظر اقتصادی، یافته‌های این گزارش نشان می‌دهد که ظرفیت‌های جایگزین برای دور زدن تنگه هرمز همچنان محدود، ناکافی و در بسیاری موارد فاقد آزمون عملیاتی در شرایط بحران هستند. اگرچه عربستان سعودی و امارات متحده عربی بخشی از صادرات خود را از طریق خطوط لوله جایگزین منتقل می‌کنند، اما ظرفیت واقعی و پایدار این مسیرها فاصله معناداری با حجم تجارت عبوری از تنگه دارد. این مسئله بدان معناست که در صورت بروز بحران گسترده یا انسداد طولانی‌مدت، بازار جهانی انرژی با شوکی مواجه خواهد شد که ابزارهای متعارف مدیریت بحران - از جمله ظرفیت مازاد تولید - نیز توان جبران آن را نخواهند داشت. در همین چارچوب، آثار احتمالی اختلال در تنگه هرمز صرفاً به بازار نفت و گاز محدود نمی‌شود. همان‌گونه که داده‌های آنکتاد نشان می‌دهد، بخش مهمی از تجارت جهانی کدهای شیمیایی، کالاهای فله، حمل‌ونقل دریایی و تجارت کانتینری نیز به این آبراه وابسته است. از این رو، هرگونه بی‌ثباتی در این منطقه می‌تواند موج جدیدی از تورم جهانی، افزایش هزینه حمل‌ونقل، ناامنی غذایی و فشار معیشتی بر کشورهای در حال توسعه ایجاد کند. در واقع، تنگه هرمز تنها یک مسئله انرژی نیست؛ بلکه بخشی از زیرساخت حیاتی اقتصاد جهانی محسوب می‌شود.

در سطح ملی نیز یافته‌های گزارش نشان می‌دهد که اقتصاد ایران، علی‌رغم برخی تلاش‌ها برای توسعه مسیرهای جایگزین، همچنان وابستگی قابل توجهی به تجارت دریایی خلیج فارس دارد. سهم بالای واردات کالاهای اساسی، نهاده‌های تولید، ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی از گمرکات مستقر در سواحل جنوبی کشور، بیانگر آن است که هرگونه اختلال در امنیت دریایی منطقه می‌تواند مستقیماً زنجیره تأمین داخلی، ثبات بازار و امنیت اقتصادی کشور را تحت تأثیر قرار دهد. این موضوع اهمیت توسعه کریدورهای جایگزین، تنوع‌بخشی به مبادی وارداتی، تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی شمال - جنوب و افزایش تاب‌آوری لجستیکی کشور را بیش از پیش آشکار می‌سازد.

از منظر حقوق بین‌الملل، تنگه هرمز همچنان یکی از پیچیده‌ترین و مناقشه‌برانگیزترین نمونه‌های تعارض میان اصل آزادی کشتیرانی و ملاحظات حاکمیتی دولت ساحلی است. اگرچه بخش مهمی از جامعه بین‌المللی رژیم «عبور ترانزیت» را بر این تنگه حاکم می‌داند، اما موضع حقوقی ایران مبتنی بر عدم تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، اصل نسبی بودن معاهدات و استناد به برخی مبانی عرفی و امنیتی، نشان می‌دهد که این موضوع همچنان محل منازعه تفسیری باقی مانده است.

این حال، تجربه تاریخی و رویه بین‌المللی نشان می‌دهد که حتی در شرایط تنش، امکان اعمال یک‌جانبه و بلندمدت محدودیت کامل بر این گذرگاه، با محدودیت‌های جدی حقوقی، سیاسی و ژئوپلیتیکی مواجه خواهد بود. از این رو، مدیریت آینده تنگه هرمز ناگزیر نیازمند نوعی سازوکار تعادلی میان الزامات امنیتی ایران، اصل آزادی تجارت جهانی و منافع قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای خواهد بود.

در سطح ژئوپلیتیکی، تنگه هرمز همچنان مهم‌ترین اهرم ژئواستراتژیک ایران در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی محسوب می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران در شمال این گذرگاه، پیوند آن با امنیت انرژی جهانی و نقش تعیین‌کننده آن در اتصال خلیج فارس به آب‌های آزاد، به جمهوری اسلامی ایران ظرفیتی کم‌نظیر برای اثرگذاری بر موازنه‌های منطقه‌ای بخشیده است. با این حال، بهره‌برداری راهبردی از این موقعیت مستلزم درک دقیق موازنه میان قدرت بازدارندگی و هزینه‌های ژئوپلیتیک است. تجربه‌های تاریخی نشان داده‌اند که استفاده افراطی یا پرهزینه از اهرم‌های ژئوپلیتیکی، در نهایت می‌تواند به افزایش فشارهای بین‌المللی، امنیتی شدن بیشتر محیط منطقه‌ای و محدودتر شدن فضای اقتصادی منجر شود.

بر این اساس، راهبرد بهینه برای ایران نه در امنیتی‌سازی حداکثری تنگه هرمز، بلکه در مدیریت هوشمند ژئوپلیتیکی آن نهفته است؛ مدیریتی که بتواند همزمان سه هدف را تأمین کند: نخست، حفظ بازدارندگی و امنیت ملی؛ دوم، جلوگیری از بی‌ثباتی فراگیر اقتصادی و امنیتی؛ و سوم، تبدیل موقعیت ژئوپلیتیکی ایران به مزیت اقتصادی و ترانزیتی پایدار. تحقق این اهداف مستلزم توسعه دیپلماسی منطقه‌ای، افزایش همکاری‌های دریایی، تقویت زیرساخت‌های لجستیکی و ایجاد سازوکارهای حقوقی و فنی قابل قبول برای مدیریت تردد دریایی در این آبراه استراتژیک خواهد بود.

در نهایت، می‌توان بیان نمود آینده تنگه هرمز نه صرفاً در میدان تقابل‌های نظامی، بلکه در عرصه رقابت بر سر مدیریت نظم منطقه‌ای و امنیت انرژی جهانی تعیین خواهد شد. هر اندازه که جهان به سمت چندقطبی شدن، افزایش رقابت قدرت‌ها و شکنندگی زنجیره‌های تأمین حرکت می‌کند، اهمیت ژئوپلیتیکی تنگه هرمز نیز افزایش خواهد یافت. در چنین شرایطی، ایران در صورت اتخاذ رویکردی مبتنی بر عقلانیت راهبردی، توسعه‌گرایی اقتصادی و دیپلماسی فعال منطقه‌ای، می‌تواند از موقعیت منحصربه‌فرد خود نه صرفاً به‌عنوان ابزار فشار، بلکه به‌عنوان یک مزیت پایدار ژئوپلیتیکی برای ارتقای جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی خود بهره‌برداری کند.

منابع

- ضیایی بیگدلی، م. ر. (۱۴۰۴). حقوق بین الملل عمومی (بازنگری شده). گنج دانش.
- ملک‌زاده، سعید (۱۳۸۲). شاه‌رگ حیات اقتصادی جهان، ماهنامه پیام دریا، سال دوازدهم، شماره ۱۲۷.
- عباسی، ابراهیم، نجات، سید علی و طالبی، صغری. (۱۳۹۵). الگوی امنیتی بازدارندگی در تنگه هرمز و امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه پژوهش‌های راهبردی سیاست، سال پنجم، شماره ۱۷.
- شیروانی، علی. (۱۳۹۵). بررسی مسدود نمودن تنگه هرمز بر اساس حقوق بین‌المللی دریاها. فصلنامه حقوق ملل، سال ششم، شماره ۲۱.
- بیگ‌زاده، ابراهیم (۱۴۰۵). نظام حقوقی تنگه هرمز. مرکز پژوهش‌های اتاق ایران. دفتر مطالعات کسب‌وکار
- hurchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). The law of the sea (3rd edition). Manchester: Manchester University Press.
- MirHaider, D. (2010). Developments of Five Decades of Thought and Research in Political Geography. Mashhad: Papli Publications.
- Asgari, S., & Ghadri Hajat, M. (2021). The strait of Hormoz geopolitical role in Iran's Maritime Defense Strategy. The Fundamental and Applied Studies of the Islamic World, 3(7), 113-146.
- IEA – International Energy Agency
- The International Maritime Organization=IMO
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1958
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1958
- Unctad. (2026). Strait of Hormuz Disruptions
- Roy Bardhan, Arya. (2026). The Strait That Shakes Prices: Impact of the Hormuz Disruption on Inflation in India. Observer Research Foundation, May 2026.