

بررسی موقعیت ژئوپلیتیکی هرمز در زمان صفویه و تسلط پرتغالی‌ها بر آن منطقه مریم پویا^۱

استادیار و عضو هیات علمی دانشگاه ولایت ایرانشهر، زاهدان، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۲/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۵/۱۶

چکیده

خلیج فارس همواره از مناطق بسیار حساس، استراتژیک و تجاری منطقه خاور میانه به شمار می‌رود. از این رو در طول دورانهای مختلف تاریخی منشاء تحولات بسیاری بوده است. از مسائل بسیار مهم و قابل بحث در منطقه‌ی خلیج فارس بررسی موقعیت ژئوپلیتیکی هرمز در زمان صفویه و تسلط پرتغالی‌ها بر آن منطقه می‌باشد. این پژوهش در پی یافتن این پرسش‌ها است که: اولاً موقعیت استراتژیکی این منطقه چگونه است؟ دوماً بعد از تصرف جزیره هرمز توسط پرتغالی‌ها چه پیامدهایی بدنبال داشته است؟ سوماً روند اخراج پرتغالی‌ها و تسلط صفویه بر منطقه چگونه بوده است؟ یافته‌های این پژوهش بر اساس نظرات مورخان مختلف نشان می‌دهد که این منطقه‌ی استراتژیک نقش بسیار زیادی در تجارت با هندوستان و کشورهای همجوار منطقه و آسیای جنوب شرق داشته است. با تصرف این جزیره توسط آلبو کرک پرتغالی تجارت این منطقه تحت کنترل آنان قرار گرفت و تأثیرات سوء در تضعیف تجارت تجار و سرزمین‌های پس کرانه‌ای آن به جا گذاشت و حتی بعد از آزاد سازی هرمز و انتقال آن به بندر گمبرون باز هم نتوانست رونق گذشته‌ی خود را باز یابد.

واژگان کلیدی: هرمز، صفویه، ژئوپلیتیک، پرتغال

مقدمه

هرمز جزیره‌ای بیضی شکل و گنبدی شکل در خلیج فارس و در هشت کیلومتری بندر عباس واقع شده است. این جزیره را به علت موقعیت جغرافیایی آن و مجاورت با تنگه‌ی هرمز، کلید خلیج فارس می‌دانند. همین موقعیت است که آن را در طول تاریخ، از نظر راهبردی و بازرگانی از اهمیت خاصی برخوردار ساخته است. هرمز نام بندری معتبر در مصب رود میناب با خلیج فارس بوده است شهر میناب کنونی بر روی خرابه‌های این بندر ساخته شده است. جزیره هرمز در منطقه‌ی خلیج فارس نقش استراتژیکی و سوق الجیشی داشته است. اندکی قبل از تشکیل دولت صفویه، اکتشافات جغرافیایی توسط دولت‌های اروپائی آغاز و به ورود پرتغالی‌ها به خلیج فارس و اقیانوس هند منجر شد. در زمان صفویه دولت پرتغال به نقش استراتژیکی جزیره هرمز در خلیج فارس پی برد. و با تصرف این جزیره، به موقعیت ممتازی در مقایسه با دیگر کشورهای اروپائی در منطقه دست یافت و توانست تجارت منطقه را برای مدت طولانی در اختیار گیرد. سرانجام شاه عباس اول صفوی با کمک امام قلی خان و انگلیسی‌ها توانست هرمز را تصرف کرده، به حاکمیت پرتغالی‌ها در این منطقه پایان دهد که این دوره به دوران افول پرتغالی‌ها در منطقه معروف است. موقعیت و اوضاع جغرافیایی خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز به گونه‌ای است که همواره تمدن‌ها و حکومت‌ها به آن توجه داشته و هریک سعی کرده‌اند اقتدار خود را بر منطقه حفظ کنند. تنگه‌ی هرمز گذرگاهی طبیعی است و به علت واقع شدن در منطقه‌ی خاورمیانه و همجواری با خلیج فارس که دریایی است با منابع غنی و همچنین به مثابه پل ارتباطی میان تمدن‌های مختلف هند و چین و مدیترانه بود. به همین دلیل از گذشته تاکنون گذرگاهی تاریخی و شهرک اقتصادی به شمار می‌آید. (Hafeznia, 1992: 3) هرمز قدیم در اوایل عهد مغول تجارت پر رونقی داشته است. با هجوم مغولان در حدود سال ۷۰۰ هجری، مردم شهر هرمز ابتدا به جزیره قشم و سپس به جزیره هرمز که در آن زمان گمبرون (معرب آن جرون که بعد‌ها نام بندری در محل بندر عباس کنونی شد و به تلفظ پرتغالی بندر گمبرون خوانده شد) نام داشت، کوچ نمودند و شهری در آن بنا کردند و نام آن را به یاد شهر قدیم خود هرمز گزاردند. به تدریج و طی قرون بعد این شهر نام خود را به همه‌ی جزیره داد و بندر جرون (گمبرون بعد) نام خود را از آن وام گرفت. اهمیت شهر و جزیره هرمز به قدری شد که دو قرن بعد و تا زمانی که توسط پرتغالی‌ها اشغال شد مرکز ولایات خلیج فارس از جمله بحرین بوده است. شاه عباس در سال ۱۶۲۲ میلادی جزیره هرمز و سواحل جنوبی ایران در خلیج فارس را از اشغال پرتغالی‌ها خارج ساخت و شهرهای هرمز و گمبرون را تخریب نمود و بندر عباس فعلی را بر خرابه‌های گمبرون استوارکرد، هرمز امروز به هیچ عنوان رونق گذشته را ندارد (Hafeznia; 1992).

مفاهیم و مبانی نظری

موقعیت استراتژیکی

موقع جغرافیایی، به عنوان یکی از عوامل و عناصر جغرافیایی، بر زندگی جوامع بشری تأثیرات متفاوتی می‌گذارد موقعیت‌های جغرافیایی در سیاست جهانی و ناحیه‌ای، توسعه تجاری ملت‌ها، برخورد فرهنگ‌ها، ایجاد و گسترش راه‌ها و خطوط مواصلاتی، دفاع ملی و ایجاد پایگاه‌های نظامی و صلح جهانی موثر است، ولی تأثیرات و ارزش‌های

آن همیشگی و پایدار نیست، بلکه به موازات تکامل و گسترش تکنولوژی، تشنجات جهانی، تغییرات عوامل حکومتی، نقشها و ارزش‌های آن دگرگون می‌شود (Shekoui, 1985: 242-245).

موقعیت جغرافیایی از عواملی است که در رفتار سیاسی دولتها و شکل‌گیری تصمیمات سیاسی داخلی و خارجی آنها نقش موثری دارد. بعضی از موقعیت‌های جغرافیایی، ارزش سوق الجیشی و استراتژیکی دارند و با توجه به قدرت ملی کشورهای دارنده آن، سهم زیادی را در خط مشی سیاسی آن کشور به خود اختصاص می‌دهند.

موقعیت استراتژیکی، موقعیتی است که بالقوه قدرت کنترل جهانی را به دارنده آن بدهد، (Shekouie, 245). به عبارت دیگر، به گونه‌ای باشد که حوادث آن بازتابهای منطقه‌ای، قاره‌ای و یا جهانی داشته باشد، و یا نقطه -ای باشد که بتواند به عنوان مرکز ارتباطی، و یا تمرکز نیروهای نظامی و استحکامات دفاعی، مورد استفاده قرار گیرد، و یا مانند پایتخت‌ها نقطه مرکزی ارتباطات کشوری و مرکز قدرت حکومت باشد (gen, 1947: 72).

تنگه‌ها و گذرگاه‌های طبیعی دریایی، موقعیت‌هایی هستند که هم در قدرت ملی و هم در سیاست خارجی کشورها تاثیر دارند، و هم در استراتژی‌های نظامی بری و بحری مورد توجه قرار می‌گیرند، در نتیجه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک در آنها با هم هماهنگ و منطبق می‌شود. این موقعیت‌ها، به کشور مجاور امکان می‌دهد تا رفت و آمد در آنها را کنترل کنند و به همین دلیل دارای ارزش استراتژیک هستند (Ezati, 1985: 38).

تنگه‌های استراتژیک همیشه مورد توجه قدرت‌های بزرگ بوده‌اند و مزایای آنها کمتر نصیب ساکنانشان شده است، مگر اینکه حکومت‌های محلی قدرت لازم را برای بیرون راندن قدرت‌های بزرگ داشته‌اند، ولی در قرون اخیر غالب این موقعیت‌ها را قدرت‌های جهانی متصرف شده‌اند و ضعف حکومت‌های ساحلی تنگه‌ها، باعث شده استقلالشان بر باد رود و در جریان رقابت قدرت‌های بزرگ، به زیر سلطه و انقیاد آنها در آیند (Organeski, 1976: 166).

تنگه‌های استراتژیک به عنوان یک عامل جغرافیایی به خاطر ارزش‌های ارتباطی و اقتصادی و نظامی و ژئوپلیتیکی که دارند، در موازنه قدرت منطقه‌ای و جهانی نقش موثری دارند و دولت‌ها و قدرت‌های حاکم بر تنگه از آن به عنوان ابزاری در سیاست خارجی خود استفاده می‌کنند. بین کاربری تنگه و میزان قدرت کشور ساحلی آن نیز رابطه مستقیم وجود دارد، یعنی هر قدر دولت ساحلی تنگه، قویتر و قدرتمندتر باشد، به همان نسبت، امکان استفاده از تنگه به عنوان ابزار اعمال سیاست خارجی در امور منطقه‌ای و جهانی برایش بیشتر خواهد بود، قدرت‌های بزرگ جهانی به دلیل ارزش و نقش تنگه‌های استراتژیک، همیشه کوشیده‌اند بر آنها و کشورهای ساحلی آن کنترل داشته باشند. در خصوص نقش حساس تنگه‌های استراتژیک، ناپلئون بناپارت در سال ۱۸۰۴ م. گفت: "اگر ما شش ساعت ارباب تنگه‌های جهان باشیم، آقای جهان خواهیم بود" (Till, 1988: 57).

نقش اقتصادی تنگه‌ها

نقش اقتصادی تنگه‌ها به حدی است که آن را "خط زندگی" جوامع دانسته‌اند، زیرا بخش عمده‌ای از تجارت جهانی از دریاها و تنگه‌ها صورت می‌پذیرد، و تنگه‌ها به عنوان مفاصلهای تجارت جهانی عمل می‌کنند.

همچنین تنگه‌ها علاوه بر فراهم کردن امکان ارتباط بین دریاها معمولاً کوتاه‌ترین راه بین دو خشکی مجاورشان نیز هستند، مانند کوتاه‌ترین راه عبور بین فرانسه و انگلیس، ایران و عمان، هند و سیلان، روسیه و آلاسکا، شبه جزیره

آناتولی و استانبول که به ترتیب از طریق تنگه‌های دور، هرمز، پالک، برینک، بسفر و داردانل انجام می‌گیرد (Till, 1988).

نقش نظامی تنگه‌ها

تنگه‌ها هم برای نیروی نظامی و هم برای نیروی زمینی، از نظر نظامی اهمیت فراوانی دارند. قدرت دریایی برای انتقال نیرو و لجستیک و ناوگان سطحی و زیر دریایی خود به تنگه‌ها نیاز دارند و در نتیجه باید امنیت آنها را برای خود تامین کند، یا ممانعت خروج نیروی دریایی کشورهای حاشیه، یا منع ورود واحد های مهاجم خارجی و یا قطع ارتباط بین یک واحد عملیاتی گسترده در بین طرفین تنگه بتواند به عنوان یک عامل استراتژیک و برگ برنده از آن استفاده کند.

تنگه‌ها به دلایل ذیل برای قدرت بری (نیروی زمینی) نیز اهمیت دارند: قطع ارتباط بین واحد های دریایی، عبور از تنگه برای ورود به ساحل مقابل، مین گذاری دریایی به ویژه در تنگه‌هایی که عمق آب کم است و جریانهای دریایی که قوی نیست. علاوه بر این از آنجائیکه در سازمان ارتش نیز قدرت بری نیروی دریایی وجود دارد و حتی به خاطر عقب تماندن از رقیب از توسعه‌ی قابل توجهی نیز برخوردار است، تنگه‌ها برای قدرت بری نیز ارزش مضاعفی پیدا می‌کنند مانند نیروی دریای شوروی و ناوگان تجاری آن که به طور جدی به تنگه‌های بین المللی و آزادی رفت و آمد از آن وابسته هستند (Hafeznea, 1992).

نقش سیاسی تنگه‌ها

نقش سیاسی تنگه‌ها به دنبال ارزشهای ارتباطی و اقتصادی و ژئواستراتژیک آنها متبلور می‌شود، یعنی همچنانکه ارزشهای یاد شده که تنگه‌ها را از اهمیت ژئوپلیتیکی بالایی برخوردار می‌کند و در قدرت ملی و سیاست خارجی کشور های ساحلی آن تاثیر می‌گذارد، کاربری آن نیز به قدرت کشور های ساحلی بستگی دارد. چنانکه اگر کشورهای ساحلی از قدرت نسبی در سطح جهانی و یا حداقل قاره‌ای و منطقه‌ای برخوردار باشند، از قابلیت قدرت آفرینی تنگه در سیاست های منطقه‌ای و بین المللی خود سود خواهند برد، ولی اگر کشورهای ساحلی فاقد قدرت لازم باشند طبیعی است که نه تنها قابلیت قدرت آفرینی تنگه را نخواهند توانست متبلور نمایند، بلکه مورد توجه خاص قدرتهای جهانی قرار گرفته، و در کشمکش رقابت قدرتها به زیر سلطه یکی از آنها در می‌آیند و یا به پیمان های نظامی و سیاسی منطقه‌ای و یا جهانی کشیده خواهند شد (Bruel, 1947:32).

امروزه قدرت های بزرگ در صورتی که نتوانند مستقیم یا غیر مستقیم کنترل خود را بر تنگه‌ها اعمال نمایند، سعی می‌کنند مانع کنترل قدرت رقیب بر تنگه بشوند، به همین دلیل تنگه‌ها غالباً در معرض جنگ و جدال ها و دسیسه‌های سیاسی هستند. در حال حاضر نیز وجود بحران در نزدیکی تنگه‌های استراتژیک، مویذ وجود کشمکش و رقابت برای تصرف و کنترل غیر مستقیم تنگه‌ها از سوی قدرت های جهانی است که در قالب نیروهای سیاسی بومی و رقیب تظاهر می‌نماید. وجود بحران شاخ افریقا و منطقه اریتره در مجاورت تنگه باب المندب، بحران اعراب و اسرائیل در مجاورت کانال سوئز، بحران سریلانکا در مجاورت تنگه پالک، و . . . جملگی بیانگر اهمیت تنگه‌ها و وجود رقابت بین قدرتهای جهانی برای کنترل آنها است. این رقابت ها بر ساخت سیاسی کشورهای ساحلی تاثیر

می‌گذارد و در نهایت به استقرار دولتی وابسته به قدرت چیره در منطقه می‌انجامد، ویا در اثر مصالحه قدرت‌های رقیب، دولتی ضعیف و بی‌طرف در منطقه پدید می‌آید، اما اگر برخلاف این در یکی از تنگه‌ها، دولت ساحلی بخواهد کنترل تنگه را خود در اختیار بگیرد و مدعی حاکمیت بر آن باشد، امریکا با اقدام نظامی یا انواع دسیسه‌های دیگر سعی می‌کند به نوعی بر آنجا چنگ بیندازد، یا بهانه‌ای برای حضور نظامی خود ایجاد کند برای نمونه میتوان از تنگه هرمز و کانال پاناما نام برد (Hafezneia, 1992:6-8)

پیشینه‌ی تاریخی جزیره هرمز

جزیره هرمز به مدت پنج قرن (از قرن ششم تا یازدهم هجری، دوازدهم تا هفدهم میلادی) بعنوان پایگاه اصلی و کانون مبادلات اقتصادی و تجارت دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند نقش مهمی را ایفا کرده است و در واقع تاریخ آن سرگذشت دریانوردی و کشتیرانی و آمد و رفت دریائی است. روشن شدن حیات سیاسی و اقتصادی منطقه هرمز در طول تاریخ در برآورد میزان نقش ایرانیان در تجارت دریایی منطقه اهمیت بسزایی خواهد داشت و از طرف دیگر تصویری روشن از میزان مبادلات اقتصادی و کیفیت کالاها و ساز و کار عملکرد بازرگانان منطقه خلیج فارس در تجارت دریائی بدست خواهد داد (Vothoughi, 1958). تجارت دریائی ایران در قرن نهم هجری در این دوره جزیره هرمز تنها شهری در شرق عالم بود که در آن فعالیت اقتصادی با دور اندیشی سیاسی همراه بود. پادشاه شرایط برای انجام امور تجاری و نظام اداری در یک همکاری دو جانبه را برای تسهیل امور بازرگانی به وجود می‌آورد. اولویت نخست در تمام سیاستگذاری‌ها با امور تجاری و بازرگانی بود در واقع تاریخ هرمز چیزی جز سرگذشت تبادل کالا و داد و ستد دریائی نیست و این جزیره از قرن هشتم هجری به بعد موقعیت ممتازی در تجارت دریائی بدست آورد.

مارکوپولو در این مورد می‌نویسد: «این شهر محل رفت و آمد و داد و ستد بازرگانان هندی است که با خود ادویه و دارو و سنگ‌های قیمتی و مروارید و منسوجات زریفت و عاج و کالاهای دیگر می‌آورند و در اینجا اجناس خود را به تجاری واگذار می‌کنند که وسیله توزیع آنرا در تمام دنیا دارند».

تبادل کالا با هندوستان از دو مسیر صورت می‌پذیرفت یک مسیر آن از طریق کرانه‌های ساحلی و دیگری با پیمودن اقیانوس هند انجام می‌گرفت که از هرمز به قلّهات و از آنجا مستقیم تا سواحل غربی هند امتداد می‌یافت. معبر عنوانی است که در قرن ششم هجری - چهاردهم میلادی - به سواحل غربی هندوستان اطلاق می‌شده و تجارت اسب در این مسیر از سودآورترین مشاغل این دوره بوده است. نفوذ تجار ایرانی در محافل تجاری هند در این ایام بارزترین ویژگی ترکیب اجتماعی آن مناطق است که تا چند قرن بعد ادامه داشته است. مورخین پرتغالی از حضور فعال تجار ایرانی در کامبای و کالیکوت و بنگاله و مالاکا یاد کرده‌اند (Duairte, 1855:42, Barbusa, 1855:42).

تجار هرمزی در نواحی پس کرانه‌ای ایران در دو بخش منتهی به بازارهای کرمان و شیراز فعالیت داشتند. از قرن هشتم هجری به این سو مسیر هرمز به شیراز از منطقه لارستان عبور می‌کرد. و از این دوره به بعد حکام هرمز و لارستان برای تسلط کامل بر جاده‌های تجاری، روابط گاه خصمانه و گاه دوستانه‌ای با هم برقرار کردند (Gavani, 2005).

در دوره صفویه این مسیر به عنوان شاهراه اصلی تبادل کالاهای جنوب ایران به شمار می‌آمد. (Gaube, 1980: 15)

پادشاه هرمز در تبادل تامین امنیت لازم در جزیره و نواحی دیگر تحت قلمرو خود از کالاهای وارده و صادره مالیات دریافت می‌کرد در هرمز گمرک خانه‌ای وجود داشت که به آن بنگسار میگفتند. این واژه که اصل آن هندی است. از بصره تا اندونزی شایع شد و به معنای کلی انبار و مخزن آمده است. در هرمز محصولات تمامی نقاط ایران و خلیج فارس به سمت هند و اقیانوس اطلس برده می‌شد و به فروش می‌رسید.

گاسپار داکروز که در سال ۹۷۳ ه / ۱۵۶۵ م در بازگشت از سفر چین به مدت سه سال در هرمز توقف داشت. درباره تجارت آنجا می‌نویسد:

«هرمز در میان شهرهای تجاری اقیانوس هند یکی از ثروتمندترین مناطق است، زیرا از تمامی نقاط هند، امارات عربی و فارس تا سرزمین مغولستان و حتی روسیه و اروپا کالاهای بسیار گران قیمت بدانجا می‌آورند و خودم شخصا تاجران آن نواحی که حتی از ونیز به آنجا آمده بودند را دیده ام، از این روست که ساکنین هرمز بر این عقیده‌اند که دنیا به سان حلقه‌ای است و هرمز نگین آن است» (Teiera:266).

در این شهر شرایط لازم برای تجارت بین المللی فراهم آمد و کالاهای مختلف از نواحی گوناگون به آن وارد و به دیگر نقاط صادر می‌شد.

در میان بازارهای آن سوی دریا، دکن و گجرات در سواحل شرقی هند از مهمترین شرکای بازرگانی هرمز محسوب می‌شدند.

کالاهای وارده از هند شامل ادویه و داروهای گیاهی بود که از طریق هرمز به ایران می‌رسید، شکر، برنج و آهن از دکن وارد می‌شد. مازاد کالاهایی که از هند به هرمز می‌رسید از طریق عدن به دریای سرخ و سپس به اروپا فرستاده می‌شد (Samarghandy, Gavany:29-207).

تولیداتی که در دو مسیر ایران و هند حمل می‌شدند، عبارت بودند از مواد خوراکی، داروهای معطر و پزشکی. آب معدنی، فلزات مختلف، پارچه و جواهر آلات، علاوه بر اینها باید به واردات برده آفریقایی یا هندی به هرمز و مهمترین کالاهایی که اسب به هندوستان نیز اشاره کرد (Ebne-majed, 1993:41). تمامی تجارت ایران و هند از طریق هرمز صورت می‌گرفت. از آنجایی که آب و هوای جنوب هند برای پرورش اسب مناسب نبود، پادشاهان مسلمان بهمنی دکن و سلاطین هندی منطقه بیجانگر مشتریان دائمی برای خرید اسب های صادره از هرمز بودند بازرگانان هرمز در این نواحی از نفوذ و قدرت بسیاری برخوردار بودند. همچنین در بندر گوا لنگرگاهی ویژه پیاده کردن اسب از کشتی وجود داشت. توم پیروز در مورد ارزش اسب های ایرانی می‌نویسد:

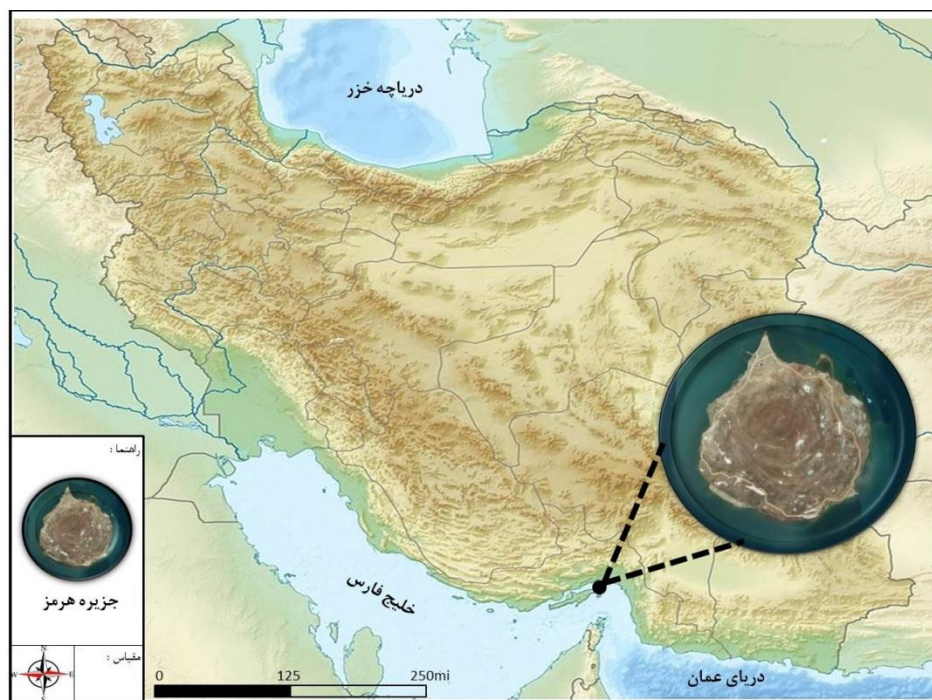
« اسبهای ایران در سرزمین گوا و دکن و دیگر نواحی هند از قیمت بسیار بالایی برخوردارند. هر ساله با اسبهایشان به آن سمت حرکت می‌کردند. یک اسب ممکن بود تا سیصد اشرفی معادل سیصد و بیست ریس (واحد پول پرتغال) ارزش داشته باشد» (Pries:2).

گجرات یکی دیگر از نواحی خریداری اسب از هرمز بود شبکه تجارتی این شهر مهم که در بخش ساحلی شمال شرق هند قرار داشت شریک بسیار مناسبی برای تجارت هرمز محسوب می‌شد. زیرا از این طریق کالاها به سمت دکن و مالابار فرستاده می‌شد. بیشترین درآمد گمرکی از کالاهایی وارده که از گجرات بدست می‌آمد تا آنجا که تحریم دو ساله بازرگانی این ناحیه باعث خرابی وضعیت اقتصادی هرمز شد. (Majmouaye-Maghalat-)

۶۶۰:۱۹۹۰-Khaleeje-Fars) بر طبق ارقامی که یکی از نمایندگان تجاری پرتغالی‌ها در هرمز به دست داده مالیات و صادرات گجرات به‌اندازه مالیات واردات فارس و سه تا چهار برابر بیشتر از مالیات صادرات بصره بود حقوق گمرکی در سال ۹۲۰ / ۵۱۴ م صد هزار اشرفی و درآمدهای دیگر هرمز را می‌توان تاچهل هزار اشرفی برآورد کرد (Aubin:174).

محدوده‌ی منطقه مورد مطالعه

تنگه هرمز به عنوان یک آبراه بین‌المللی از ارزش استراتژیک خاصی برخوردار است، این تنگه در جنوب غربی آسیا و در امتداد پیشرفتگی آبهای اقیانوس هند در مدخل خلیج فارس قرار دارد. تنگه‌ی هرمز، خلیج فارس و دریای عمان را که دارای دو ماهیت حقوقی متفاوتند - به هم می‌پیوندد و کم فاصله‌ترین منطقه دریایی بین شبه جزیره عربستان و فلات ایران است. تنگه هرمز هلالی شکل است که قوس آن رو به شمال و به طرف داخل فلات ایران قرار دارد، و در نتیجه بیشترین منطقه ساحلی آن در کشور ایران قرار گرفته است. شکل این تنگه، نمایشگر پیشرفتگی آب در خشکی و تشکیل شبه خلیجی در دهانه‌ی خلیج فارس است. ساحل جنوبی تنگه هرمز که نمایانگر پیشرفتگی خشکی شبه جزیره عربستان در داخل آبهاست، شبه جزیره رئوس الجبال را تشکیل داده که بخش شمالی آن به شبه جزیره المسندم معروف است و در قلمرو حاکمیت کشور عمان قرار دارد. در تعریف محدوده تنگه هرمز گفته‌اند: "عبارت است از فضای بین دو خط فرضی که اولی دو نقطه "راس دبه" و "دماغه الکوه" را در دریای عمان، و دومی "راس الشام" یا "شیخ مسعود" و "جزیره هنگام" را در مدخل خلیج فارس به هم متصل می‌کند و طول آن را در امتداد خط منصف ۱۸۷ کیلو متر (۱۰۴ میلی دریایی) ذکر کرده‌اند (Mirheidar,1987:73).



تصویر نقشه شماره ۱- خلیج فارس و تنگه هرمز

بخش هرمز نام یکی از بخش‌های شهرستان بندرعباس در استان هرمزگان واقع در جنوب ایران است. جمعیت آن ۵/۸۹۱ نفر می‌باشد. بخش هرمز در سال ۱۳۸۰ با مصوبه مجلس شورای اسلامی تاسیس شد در سال ۱۳۹۳

نمایندگان مجلس شورای اسلامی تصویب کردند که این بخش به محدوده منطقه آزاد قشم الحاق شود. در نهایت در سال ۱۳۹۷ بخش هرمز از شهرستان قشم جدا و مطابق مصوبه هیات دولت به محدوده شهرستان بندر عباس (نقشه ۱). طول تنگه هرمز بر اساس تعریف قبلی ۱۸۷ کیلو متر و بر اساس محدوده تعیین شده اخیر، حدود ۳۱۰ کیلو متر است، عرض آن در نقاط مختلف متفاوت است، ولی عرض تنگه در کوتاهترین فاصله، یعنی بین جزایر قوئین کبیر و جزیره لارک ۳۸ کیلومتر، و در کوتاهترین فاصله بین ساحل دو کشور، یعنی از "نخل ناخدا" در ساحل ایران تا شمالی ترین نقطه شبه جزیره المسندم در کشور عمان، ۹۰ کیلو متر است. (گیتاشناسی نقش سیاسی و تاریخی خلیج فارس) عرض تنگه در حد شرقی، یعنی بین "راس دبه" و "راس الکوه" ۹۶ کیلو متر (۵۲/۵ مایل دریایی)، ژئوپلیتیک تنگه هرمز و خلیج فارس، ص ۷۳) و در حد غربی بین بندر بستانه و بندر دبی، ۱۵۰ کیلومتر است. عمق آب در مجاورت جزیره لارک ۳۶ متر و در مجاورت جزیره المسندم ۱۴۴ متر است (Ezati, 1987:133).

پرتغالی‌ها و جزیره هرمز

با ورود پرتغالی‌ها به هرمز، تعادل نیروهای اقتصادی و سیاسی جزیره به هم خورد و پیوند بسیار ظریف و شکننده‌ای که به مدت چند قرن کلیه نیروهای اقتصادی و سیاسی آن را به هم مرتبط ساخته بود، بتدریج از هم گسست و شرایطی را بوجود آورد که منجر به اضمحلال اقتصادی آن شد در حقیقت حاکمیت پرتغالی‌ها را بر هرمز می‌توان به دو دوره متمایز تقسیم کرد: دوره اول که تقریباً به مدت نیم قرن به طول انجامید در این مدت استعمارگران نقش حاشیه‌ای را در صحنه اقتصادی هرمز ایفا کردند و تنها راه ارتباط آنان با سیاستمداران جزیره از طریق دریافت مالیات سالانه بود و به همین اندازه نیز اکتفا شد. بنابراین ورود پرتغالی‌ها به هرمز در دوره اول چندان تغییری در ساختار اقتصادی آن بوجود نیاورد و پادشاه با پرداخت مقرری سالیانه‌ای که به مدت چندین قرن پیش از آن به قدرتهای دیگر می‌پرداخت، استقلال سیاسی و اقتصادی خود را حفظ کرد.

از طرف دیگر اشراف جزیره نیز بدون اینکه آسیب چندانی ببینند در رونق هر چه بیشتر اقتصادی سهم بودند و همچون گذشته، تجارت خود را در داخل و خارج جزیره دنبال میکردند بدین لحاظ حضور سایه وار پرتغالی‌ها در دوره اول چندان تاثیری بر اقتصاد هرمز نگذاشت.

این دوره کوتاه مدت با قیام‌های عمومی در قلمرو هرمز پایان یافت. دلایل اصلی واکنش مردم در قبال حضور بیگانگان را در خشونت گرای افراطی پرتغالی‌ها و نادیده گرفتن اصول اولیه انسانی توسط آنان باید جستجو کرد. پرچمدار این سیاست ویرانگر آلبوکرک بود که در اولین حمله‌ی خود نواحی ساحلی عمان، تمامی مناطق مستعمری و مسکونی آن را منهدم ساخت و ضایعات انسانی و اقتصادی جبران ناپذیری را برجای گذاشت.

پادشاه هرمز پس از حمله‌ی آلبوکرک عملاً مناطق پس کرانه‌ای خود را در سواحل عمان از دست داد و موج جابجایی جمعیت و مهاجرت‌ها، خسارات بیشتری به بار آورد. اولین قربانی این تهاجمات، بندر مهم قلعات بود که از آن به عنوان پایتخت دوم هرمز یاد شده است. این شهر پس از حمله‌ی آلبوکرک هزگز آبادانی و رونق پیشین خود را بدست نیاورد و بتدریج از صفحه‌ی اقتصادی منطقه حذف و بندر مسقط جایگزین آن شد.

قیامها و شورش‌های مردم منطقه با خشونت سرکوب شد و پرتغالی‌ها پس از یک دوره اعمال خشونت و با استفاده از قدرت توپخانه‌ی دریایی خود موفق به خاموش کردن شعله‌های قیام مردم شدند و برای اینکه مجال و فرصت

حرکتهای مشابه را از مردم سلب کنند، به اعمال سیاستهای جدید دست زدند که آنرا باید آغاز دوره‌ی دوم حاکمیت پرتغالی‌ها نامید که بیش از هفتاد سال به طول انجامید در این دوره، مطمئن‌ترین منبع مالی پادشاه و اشراف هرمز که همانا درآمدهای گمرکی و مالیاتی بود، از ایشان گرفته شد و پرتغالی‌ها مستقماً امور گمرکی و اقتصادی جزیره و توابع آنرا بر عهده گرفتند.

پادشاه و اشراف هرمز از آن پس به عنوان عناصر تحت سلطه‌ی پرتغالی‌ها بتدریج از صحنه‌ی سیاسی و اقتصادی حذف شدند و با از دست دادن قدرت مالی و اقتصادی خود توان تاثیرگذاری بر مردم را نیز از دست دادند پادشاه هرمز در دوره دوم هیچ گونه قدرتی از خود نداشت و کلیه امور توسط فرماندار پرتغالی جزیره اداره می‌شد (Vothghi, 1958).

شاه عباس و اهداف استراتژیک او در خلیج فارس و روند آزاد سازی هرمز

شاه عباس پس از رویایی با ازبک‌ها و دولت عثمانی برای جبهه جنوبی ایران نیز اهمیت زیادی قائل بود و مترصد فرصتی برای رفع سلطه‌ی پرتغالی‌ها بود که از اوایل قرن دهم قمری/ شانزدهم میلادی بر جزایر و سواحل خلیج فارس مسلط بودند. با این اهتمام که امام قلی بیگ، بحرین را در سال ۱۰۱۰ م با کمک نیروی نظامی خاندان "روسای فال" تصرف کرد. الله وردی خان نیز لارستان را فتح کرد و قلمرو دولت صفوی به ساحل خلیج فارس رسید و قلعه‌ی گمبرون از دست پرتغالی‌ها خارج گردید. برای باز پس گیری قشم و هرمز در سال ۱۰۳۱ ق نیز زمینه‌های مساعدی بوجود آمد. وقتی نیروهای صفوی در سواحل خلیج فارس حضور یافتند، پرتغالی‌ها راه‌های دریایی را بویژه برای کشتی‌های ایرانی ناامن کردند. همچنین تضادهای روز افزون پرتغال و انگلیس در تجارت دریایی، فرصت مناسبی برای دولت صفوی به وجود آورد تا به جنگ دریایی پرتغالی‌ها بپردازد. امام قلی خان با ادوارد مونوکس، رئیس دفتر تجاری کمپانی هند شرقی انگلیس، در جاسک قرار داد معروف "میناب" را امضاء کرد و از همکاری انگلیس برای اخراج پرتغالی‌ها بهره برد. این قرار داد، کمبود نیروی دریایی را برطرف ساخت. امام قلی خان با سواره نظام ۵۰۰۰ نفری توپخانه‌ی سنگین و ۳۰۰۰ سرباز عرب به فرماندهی عماد و شیخ موسی وارد جنگ با پرتغالی‌ها شد. نیروهای تحت فرمان عماد با کشتی به سمت قوای پرتغالی حرکت کردند و پس از جنگی سنگین، هفتاد کشتی دشمن را به آتش کشیده و غنائمی به دست آوردند. نیروهای تحت فرمان ابو موسی نیز پس از استقرار در دو بندر باشتو به کشم حرکت کردند و با پیش بردن سیبه و حفر نقب و عبور از خندق دشمن به برج و باروی پرتغالی‌ها رسیدند. پس از آن، نیروهای انگلیسی به یاری نیروهای ایرانی آمده و به پرتغالی‌ها حمله کردند و پس از نبردی، راه آب را از آنان گرفته و بر آنان غلبه یافتند. نیروهای فاتح، سوار کشتی شده به بنگسار حرکت کرده و قلعه و حصار آن را با توپ تخریب کردند (Aghajeri, Mashfeghyfar, 2010).

نفوذ انگلیسی‌ها در منطقه و وضعیت هرمز بعد از آزادسازی

نفوذ تجار انگلیسی در منطقه، مطرح شدن بندر جاسک به عنوان رقیب جدی در صحنه بازرگانی دریائی و تصمیم قاطع شاه عباس برای حل مسأله هرمز و انتقال آن به بندر گمبرون و شکست نیروهای پرتغالی در قشم، وضعیت اسفباری را برای جزیره و ساکنان آن بوجود آورد.

انگلیسی‌ها بر اساس سیاست ویژه مونوکس و آگاهی کامل او از موقعیت ایران و پرتغال با اتخاذ دیپلماسی زیرکانه‌ای توانستند بسیار بیشتر از آنچه در ماجرای فتح هرمز کاشته بودند برداشت کنند و سقوط هرمز و خارج شدن آن از صحنه‌ی اقتصادی خلیج فارس زمینه‌ی مساعد و مناسبی برای حضور انگلیسی‌ها در صحنه بوجود آورد. هر چند آنها با رقیب سرسختی همچون هلندی‌ها رو برو شدند، اما در دراز مدت دیپلماسی مونوکس نتیجه داده و آنان به عنوان حاکمان بلامنازع در اقیانوس هند معرفی شدند. از این دیدگاه سقوط هرمز به معنای آغاز حرکت گسترده انگلیسی‌ها در منطقه خلیج فارس برای بدست آوردن حاکمیت مطلق اقتصادی به شمار می‌رود که با موفقیت به انجام رسید. نبرد هرمز در کوتاه مدت برای شاه عباس و والی فارس یک پیروزی محسوب می‌شد.

غلبه کردن بر یک قدرت اروپایی و وادار کردن آن به پذیرش شکست، بدست آوردن حاکمیت دوباره بر بخشهایی از خلیج فارس و جزایر آن کوتاه کردن دست پرتغالی‌ها از جزیره هرمز و پایان دادن به استیلای سیاسی و اقتصادی آنان و بدست آوردن پیروزی در یک نبرد دریایی از جمله مهمترین دست آوردهای کوتاه مدت این نبرد بود.

اگر چه فتح هرمز در تاریخ نظامی ایران یکی از افتخارات محسوب می‌شود اما شکل اجرای آن و اقدامات بعدی شاه عباس و امام قلی خان نتایجی را ببار آورد که در دراز مدت به ضرر حاکمیت اقتصادی و سیاسی ایران بر این آبراه مهم شد. در وهله‌ی اول تخریب تمام و کمال شهر هرمز همراه با تاسیسات هفتصد ساله‌ی اقتصادی آن تعجب برانگیز است. شهر هرمز به کلی ویران شد، کوچه‌ها و خیابانهای شهر برای یافتن گنج‌های پنهان در آن زیر و رو و خانه‌های مسکونی با استفاده از مواد منفجره تخریب گردید و کلیه تاسیسات اقتصادی و فرهنگی هرمز در یک هجوم ناباورانه به ویرانی کشیده شد و از این شهر بزرگ که جمعیتی بالغ بر چهل هزار نفر را در خود جای می‌داد تنها قلعه نظامی پرتغالی‌ها بر جای ماند. تجار، کسبه و اهالی ناگزیر به مسقط و بنادر هند مهاجرت و پناه بردند. بخشی از تجار خارجی ساکن در جزیره به بندر گمبرون نقل مکان کردند. تندباد سهمگین حوادث در مدتی کوتاه همه هستی هرمز را یکجا نابود کرد نقش اقتصادی و تجاری این جزیره بر عهده بندر جدید التاسیس گمبرون که برای اولین بار در سال ۱۰۳۴ ه / ۱۶۲۴ م از آن به عنوان بندرعباس نام برده شده است؛ واگذار شد انتخاب این بندر طرحی از قبل پیش بینی شده نبود. بنابراین هیچ گونه امکانات زیر بنایی برای آن در نظر گرفته نشده بود علاوه بر آن موقعیت ویژه طبیعی این بندر نشان داد که نمی‌تواند جانشین شایسته‌ای برای هرمز باشد (Vothoughi, 1958).

تنگه هرمز آبراهی است هلالی شکل به طول ۱۹۲ کیلومتر (۱۰۴ مایل دریایی) در امتداد خط منصف که خلیج فارس را به دریای عمان متصل می‌کند. مدخل تنگه توسط دو برآمدگی یکی به نام «رأس دبه» و دیگری دماغه «الکوه» در ساحل ایران مشخص می‌شود. مخرج تنگه هرمز را معمولاً منطقه واقع بین شیخ مسعود «رأس الشام» و جزیره هنگام می‌دانند. عرض تنگه یا پهنای آن در بیشتر منابع موجود به زبان فارسی بین ۵۵ تا ۹۵ کیلومتر عنوان شده و تنها در مدخل تنگه هرمز یعنی خط «دبه - الکوه» که وسیع‌ترین بخش آن را تشکیل می‌دهد، به ۹۶ کیلومتر (۵۱/۸ مایل دریایی) می‌رسد.

اهمیت باریکی و عرض کم تنگه از این لحاظ مورد توجه است که در طول ۳۰ کیلومتر مسافتی که عرض تنگه حدوداً بین ۲۱ تا ۲۴ مایل دریایی متغیر است، آب‌های ساحلی دو کشور ایران و عمان هر یک ۱۲ مایل دریایی بر روی هم منطبق می‌شود و در فاصله بین آنها، دریای آزاد وجود ندارد و آب‌های ساحلی ایران و عمان در امتداد خط

منصف، بین دو دولت تعیین و مشخص شده است. (ویژه‌نامه قشم، ۱۳۸۰: ۴۲) عمق آب در کنار جزیره لارک ۳۶ متر و در مجاورت جزیره المسندام ۱۴۴ متر است.

عمق تنگه هرمز از شمال به جنوب و از غرب به شرق عمیق‌تر می‌شود. (میرحیدر، ۱۳۶۳: ۷۳) تردد کشتی قبل از ۱۳۵۸ از آب‌های داخلی عمان بین جزایر مسندام و قوین کوچک عبور می‌کرد ولی با درخواست عمان و موافقت سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) به محل فعلی آن یعنی در یک مایلی شمال جزیره ام‌القوین و در منطقه دریای سرزمینی کشور عمان منتقل گردیده است. کشتی‌های عظیم نفتکش از مسیر شمالی وارد خلیج فارس شده و پس از بارگیری، از مسیر جنوبی از خلیج فارس خارج می‌شوند (الهی، ۱۳۸۶: ۵۸).

در جهان چندین تنگه وجود دارد که عرض آنها کمتر از ۴۰ کیلومتر است که اهمیت سیاسی و اقتصادی آنها به مراتب بیشتر است. تنگه جبل الطارق در جنوب اسپانیا (بین دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس)، تنگه باب‌المنذب در جنوب یمن (بین دریای سرخ و اقیانوس هند)، تنگه بسفر در غرب ترکیه (بین دریای سیاه و دریای مرمره)، تنگه داردانل در شمال غرب ترکیه (بین دریای اژه و دریای مرمره) و تنگه هرمز در جنوب ایران (بین خلیج فارس و اقیانوس هند) مهم‌ترین تنگه‌های جهان محسوب می‌شوند.

نتیجه‌گیری، دستاوردهای علمی پژوهش

تنگه هرمز آبراهی است بین استان هرمزگان ایران و استان مسندم عمان که دریای عمان را به خلیج فارس می‌پیوندد. این گذرگاه یکی از راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در جهان به‌شمار می‌آید. طول تنگه هرمز ۱۵۸ کیلومتر و عرض آن از بندرعباس تا راس شوریط در عمان بین ۵۶ تا ۱۸۰ کیلومتر است. ژرفای تنگه هرمز از خلیج فارس بیشتر است و به دلیل شیب تند کف آن از قسمت شمال به جنوب متغیر است. به طوری که در نزدیکی جزیره لارک در حدود ۳۶ متر و در ساحل جنوبی و در نزدیکی شبه‌جزیره مسندم به بیش از ۱۰۰ متر می‌رسد. در حالی که حداکثر عمق آب در خلیج فارس ۹۰ متر است.

باریک‌ترین بخش تنگه هرمز تنها ۵۴ کیلومتر وسعت دارد که از شمال به خاک ایران و از جنوب به عمان وصل می‌شود. با احتساب قلمرو آبی دو کشور ایران و عمان، عملاً عرض آب‌های آزاد کشتیرانی این تنگه به ۱۰ کیلومتر تنزل می‌یابد.

طبق گزارش دویچه ووله، روزانه بیش از ۱۵ میلیون بشکه نفت می‌بایست با گذر از تنگه هرمز راهی بازارهای جهان شود. تانکرهای حامل نفت کشورهای عربستان سعودی، عراق، ایران، کویت، قطر، بحرین و امارات متحده عربی تنها با عبور از این تنگه می‌توانند محموله خود را به آمریکا، اروپای غربی و به‌ویژه به بازارهای چین، ژاپن و هند برسانند.

از طرف دیگر، جامعه بین‌الملل نیز بر آزادی کشتیرانی در این منطقه نظارت دارد. ایالات متحده آمریکا و برخی از کشورهای اروپایی نیز با حضور گسترده نظامی خود، از آزادی کشتیرانی و حمل نفت منطقه به بازارهای جهانی مدعی دفاع از این منطقه هستند.

لوله‌های انتقال نفت امارات متحده عربی به دریای عمان و لوله‌های انتقال نفت عربستان سعودی به دریای سرخ نیز در موقعیتی نیستند که بتوانند همچون جایگزینی برای حمل نفت از طریق تنگه هرمز مورد بهره‌برداری قرار گیرند.

تنگه هرمز دومین تنگه بین‌المللی شلوغ دنیاست. هر روز حدود ۱۶۰۵ تا ۱۷ میلیون بشکه نفت خام (برآورد ۲۰۰۶) که معادل ۴۰ درصد کل نفت حمل شده توسط کشتی‌های نفت‌کش از این منطقه عبور می‌کند. حدود ۶۸ درصد ذخایر شناخته‌شده نفت و گاز طبیعی دنیا در خلیج فارس قرار دارد. بیشتر این نفت به بازارهای آسیا، ایالات متحده و اروپای غربی می‌رود و ۷۵ درصد نفت خام ژاپن از این مسیر وارد می‌شود. همچنین بیشتر نفت و گاز صادراتی کشورهای ایران، عربستان، امارات، کویت، عراق، بحرین و قطر از طریق این تنگه به بازارهای جهانی ارسال می‌شود که طبق آمارهای سال ۲۰۱۷ میزان این صادرات به حدود روزانه ۱۷.۵ میلیون بشکه می‌رسد که حدود ۴۰ درصد نفت صادرشده توسط کشتی‌های نفتکش را در بر می‌گیرد. موقعیت جغرافیایی تأثیر زیادی بر فرآیند سیاسی یک کشور گذارده و سیاست و رفتار خارجی آن را رهنمون می‌کند. در این میان تنگه‌ها به عنوان شاهراه‌های حیاتی، نقش بی‌بدیلی در ژئوپلیتیک جهانی بازی می‌کنند. کشوری که بر تنگه‌ای مسلط باشد، از دستاویز پایدار جهت تأثیرگذاری سیاسی و اهرم فشار بر دیگر کشورها برخوردار است. استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی، به قدرت و فرصت‌طلبی کشورها بستگی دارد که چگونه از مزیت‌های ژئوپلیتیکی خود استفاده می‌کنند؛ چه بسا انتخاب سیاست خارجی نادرست، وضعیت تجدیدنظرطلبی کشور در نظام بین‌الملل، عدم کفایت و مشروعیت ملی و بین‌المللی و... باعث حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای و به خطر افتادن امنیت ملی کشور شود. تنگه‌ها «شاهراه‌های حیاتی» جهان هستند. این سخن به گزاف نیست؛ اندیشمندان زیادی در این باره قلم زده‌اند و نظریه‌های متفاوتی ارائه کرده‌اند؛ از نظریه قدرت دریایی «آلفر دماهان» تا نظریه هارتلند «مکیندر» و نظریه «ریملنداسپایکمن» که هر یک نظری بر نقاط دریایی و راهبردی جهان انداخته‌اند و کشورهای خود را تشویق به دستیابی به این نقاط کرده‌اند. در طول تاریخ، موقعیت جغرافیایی تأثیر زیادی بر کشورهای دارنده آن گذاشته است. برای مثال، از سیاستگذاری منطقه‌ای، تجارت خارجی، کیفیت نیروهای مسلح، روابط با قدرت‌های زمانه و حتی ورود علم و فناوری روز می‌توان نام برد. در این میان نقش تنگه‌ها بی‌بدیل است؛ تنگه‌ها که نقطه وصل دو دریا به هم می‌باشند، نقش زیادی در صادرات کالا، افزایش قدرت نظامی و دفاعی و افزایش اعتبار و حیثیت کشور و اهمیت ژئوپلیتیکی برای کشور خود به ارمغان می‌آورند و در طرف مقابل نیز توجه قدرت‌های فرامنطقه‌ای و جهانی را نیز به آن نقطه جلب می‌کنند و باعث ایجاد منافعی در آن نقاط می‌شوند که از این بابت همانند شمشیری دو لبه عمل می‌کنند. تنگه‌های بسیاری در دنیا وجود دارند که هر یک به دلیلی دارای اهمیت هستند؛ مانند تنگه بسفر و داردانل در استانبول ترکیه، بندر سنگاپور در کنار تنگه مالا، بندر عدن در سواحل دریای سرخ و تنگه باب‌المندب، بندر جبل الطارق در تنگه جبل الطارق و آبراه پاناما در کشور پاناما. هر یک از تنگه‌ها دارای اهمیت متفاوتی می‌باشند و هر یک به دلیلی برای قدرت‌ها ارزش معینی دارند، در این میان تنگه هرمز که به عنوان تغذیه‌کننده، نفت را به مناطق مختلف دنیا صادر می‌کند و به خطر افتادن و بسته شدن این نقطه، بازار انرژی را به خطر می‌اندازد، اهمیت چشمگیری دارد. نقش سیاسی تنگه‌ها به دنبال ارزش‌های ارتباطی و اقتصادی و ژئواستراتژیک آنها متبلور می‌شود؛ یعنی همچنان که ارزش‌های یاد شده که تنگه‌ها را از اهمیت ژئوپلیتیکی بالایی برخوردار می‌کند و در قدرت ملی و سیاست خارجی کشورهای ساحلی آن تأثیر می‌گذارد، کاربری آن نیز به قدرت کشورهای ساحلی بستگی دارد. و به همین علت، جنگ‌ها و لشکرکشی‌های زیادی جهت حفظ تنگه‌ها و نقاط راهبردی در طول تاریخ

گردیده است. در این میان تنگه هرمز که به عنوان تغذیه‌کننده، نفت را به مناطق مختلف دنیا صادر می‌کند و به خطر افتادن و بسته شدن این نقطه، بازار انرژی را به خطر می‌اندازد، اهمیت چشمگیری دارد. از طرف دیگر به لحاظ حقوقی مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، تنگه‌هایی که در داخل دریای سرزمینی یک یا چند دولت واقع شده‌اند (مانند تنگه هرمز)، در مورد حمل و نقل دریایی قرار شد کشتی‌های خارجی حق «عبور بی‌ضرر» از این تنگه‌ها را داشته باشند. عبور بی‌ضرر در اصطلاح به تردد کشتی‌ها، اعم از تجاری یا جنگی اطلاق می‌شود که در خلال آن پاره‌ای اقدام‌ها که با مقصود و روح عبور ساده و ممتد منافات داشته باشد، ممنوع است؛ از آن جمله می‌توان تمرین‌های نظامی، گردآوری اطلاعات امنیتی، تبلیغات منفی، آلودگی محیط زیست، فعالیت ماهیگیری و پژوهش و تحقیقات دریایی را نام برد. در قوانین ایران مصوب ۱۳۱۳ و اصلاحیه آن در سال ۱۳۳۸ حق عبور را در زمان صلح، حق عبور بی‌ضرر شناخته و در زمان جنگ، عبور کشتی‌های دول متخاصم را منوط به رعایت مقررات کشوری و بین‌المللی دانسته است.

طبق ماده ۶ این اصلاحنامه (۲۲ فروردین ۱۳۳۸) آب‌های واقع بین ساحل کشور و خط مبدأ و همچنین آب‌های واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آن‌ها از یکدیگر از ۱۲ مایل دریایی تجاوز نکند، آب‌های داخلی کشور محسوب می‌گردد. بنابراین آب‌های تنگه هرمز هر یک ۱۲ مایل دریایی سهم کشورهای ایران و عمان می‌باشد که مجموعاً ۲۴ مایل دریایی است و قسمت‌هایی که در خارج از این محدوده ۲۴ مایلی است، به جهت عمق کم و وجود تخته سنگ‌های پراکنده در این آب‌ها، از اهمیت کشتیرانی برخوردار نمی‌باشد و فقط خطوط کشتیرانی در محدوده آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار دارد و طبق قوانین بین‌المللی ایران و عمان می‌توانند در صورت رعایت نکردن قوانین دریایی از طرف کشتی‌ها و یا در زمان جنگ، محدودیت‌هایی در خصوص عبور و مرور دریایی اعمال کنند.

از دیرباز تنگه هرمز به عنوان نقطه وصل شرق و غرب و رابط خلیج فارس و اقیانوس هند می‌باشد و ذخایر عظیم نفت و گاز آن و حجم مبادلات نفتی و تجاری، به این منطقه اهمیت راهبردی می‌بخشد که اهمیت آن به منطقه و کل جهان مربوط می‌باشد. با توجه به اینکه تمامی کشورهای منطقه تجارت خویش را از این تنگه انجام می‌دهند، بنابراین امنیت و ثبات تنگه، نقطه اشتراک و منافع تمامی کشورهای منطقه است که این امر می‌تواند به بهترین فرصت برای همگرایی منطقه‌ای تبدیل شود. با توجه به اینکه ج. ا. ایران بیشترین خط ساحلی را با خلیج فارس نسبت به بقیه کشورهای منطقه دارا بوده و امنیت بیشترین بخش از تنگه با این کشور می‌باشد، بنابراین ج. ا. ایران می‌تواند در این همگرایی منطقه‌ای، نقش پیشرو را بازی کند.

کشورهای منطقه باید سعی نمایند اختلافات را کنار گذاشته و نظام امنیت جمعی تمام کشورهای منطقه را طراحی نمایند. گفتنی است که با توجه به اهمیتی که این تنگه دارد، پای قدرت‌های بزرگ و صنعتی از جمله آمریکا را به منطقه باز کرده و حضور هر قدرت بیرونی به جز کشورهای منطقه، به نفع هیچ کشور منطقه در درازمدت نمی‌باشد و به تشتت منطقه، ناامنی، اختلاف‌های سیاسی، مسابقه تسلیحاتی و واگرایی کمک می‌نماید.

کشورهای منطقه در این راستا بایستی اختلاف‌های خود را کنار گذاشته و مسائل سیاسی مورد اختلاف خود را به نفع منافع حاصل از همگرایی، کنار و یا مسکوت گذارند و این کار با یک اتحاد منطقه‌ای و پایدار حاصل از تمامی

کشورهای منطقه و حتی شکل‌گیری یک پیمان امنیتی دفاعی منطقه‌ای با استفاده از ساز و کارهایی اعم از دیپلماسی عمومی و دفاعی، میسر می‌گردد.

در این صورت، اتحاد و همبستگی کشورهای خلیج فارس افزایش یافته و می‌تواند از این قدرت منطقه‌ای و همبستگی در مورد مسائل مهم منطقه و حتی آسیا مانند امنیت منطقه، اشغال افغانستان و عراق و حتی بحران فلسطین استفاده نمایند. با توجه به اینکه ایران تقریباً ۸۰ درصد تجارت خود را از طریق تنگه هرمز انجام می‌دهد و به نسبت دیگر کشورها نسبت به این گذرگاه منافع بیشتری دارد، بنابراین لازم است برای حفظ موقعیت اقتصادی و راهبردی آن تمامی همت خویش را صرف نماید تا از آن به عنوان نقطه اعتبار و حیثیت و چانه‌زنی استفاده نمایند.

نقطه‌ی کاربردی در برنامه ریزی اینکه با توجه به اینکه جزیره هرمز در نزدیکی این تنگه واقع شده و در دوران مختلف تاریخی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بوده دولت ایران باید از تجربیات تاریخی در زمان صفویه بهره برده و بار دیگر به احیا و بازسازی و توسعه اقتصادی جزیره هرمز توجه نموده و همچون گذشته زمینه‌های توسعه را در ابعاد مختلف تجاری، اقتصادی، فرهنگی، مواصلاتی و نظامی فراهم نماید تا این منطقه به عنوان پایگاه مهم دریایی موقعیت تاریخی خود را بازیابد و در کنار بندر عباس به پایگاه قدرتمند دریایی تبدیل شود.

References

- “A conflict in the Arabian Gulf“, International Essays (1), Washington D. C. 1986.
Afghanistan Report No 67-69, 1990, Institute of Strategic Studies, Pakistan.
Ahmad M. Abdel Halim, International Essays (1), Washington D. C, 1986.
Amir Sadeghi, Hossein, The security of the Persian Gulf , Croom Helm , 1981.
Arab Oiland Gas Directory 1990, Paris.
Aritav Acharya, U. S Military Strategy in the Persian Gulf, London, 1989.
Aron, Lois. A. “The Modern Middle East and North Africa “McMillan, London, 1984.
Bin Khalid, Abdulaziz, International Essays (1).
Chubin Sharam, U. S. Security Interests in the Persian Gulf, 1980.
Cordeman, Anthony H. “ The Gulf and the West ”West review” Press , 1988.
Defence and Diplomacy, Vol. 8, No. 6, June 1990.
Firzil, Nicola, the Iraq-Iran Conflict. Paris, 1981.
Foreign Trade Statistics, Central Department of Statistic, Saudi Arabia, 1989.
Hafeznia, Mohammad Reza, Persian Gulf and Strategic Role of Strait Hormuz, Tehran, Samt, 1992.
Jenab, Mohammad Ali, Persian Gulf and Familiarity with it’s Emirates, Tehran ,shariat printing and shargh , 1970.
Mojtahed Zadeh , pirouz ,Countries and Borders on Geopolitical Region Persian Gulf ,Third printing ,Tehran, Ministry of Foreign Affairs, 1994.
Morgan, Peter, New thoughts on old Homuz ,Iran , 1991.
“Maritime-Continental Debate “, Essays on Strategy, Washington D. C.
Miles, S. B. The countries and tribes of the Persian Gulf , London ,1966.
Navaei, Abdol Alhosein ,Political and economic Relations on Safavid Period, Tehran, Samt, 1998.
Naficy, Saied ,Historical Geography of Persian Gulf ,Collections Review of the First Seminar of Persian Gulf , Tehran ,General Office Radio press.
The International Energy Journal, Aug. 1990.
International Essays 1, National Defense University Washington D. C.
International Petroleum Encyclopedia, U. S. A, 1990.
Sousa, F, The Asia Portugal, London, 1695.
Strabo, Geography , translated by London Jons, London , 1954.
Vothoughi, Mohammad Bagher ,Persian Gulf History and It’s Adjacent lands. ,Tehran, Payame –Noor, 1386.
Wilson, A, The Persian Gulf , London, 1959.
Whitehouse, David, “Sirafa Sasanian port”, Antiquity XIV. 1971.
Vilkinson, J. C ,”Suhar in Early Islamic Period” ,South Asian Archaeology 2 , 1973.