اهمیت استراتژیک اروندرود و پیشینهٔ تاریخی آن

از: دکتر اصغر جعفری ولدانی

در منطقه خاورمیانه چند نقطه وجود دارد که در قرون جدید از نظر ژئوپلیتیک و اقتصادی برای کشورهای منطقه و قدرتهای جهانی اهمیت خاصی داشته‌اند. تنگهٔ هرمز، خلیج عدن، شمال اقیانوس هند و اروندرود.

عواملی که این اهمیت را برای نقاط ویژه‌ای سبب می‌شوند متعددند. وجود منابع اولیه، گذرگاههای حمل و نقل بین‌المللی و در آخر، به اصطلاح مسیریابی بودن برخی مناطق، از نظر اولویت منطقه‌ای نظامی در مناطق دیگر. از این میان، منطقه‌ی کرانه‌های اروندرود از تمامی این ویژگیها برخوردار است. از دیرباز این منطقه در پیچ و خم محاسبات سیاستمداران اروپائیان، واقعی که به تسخیر شرق می‌اندیشیدند وجود داشته است. کشف بزرگترین منابع کشورهای طلای سیاه در حول و حوش این رودخانه اهمیت آنرا چندبرابر ساخته است و در طراحی نقشه‌های استراتژیک سرمایه داری جهانی، همیشه از تقاطعی که به هر ترتیب باید حفظ شرنده محسوب شده است. وجود جنگی را نیز که از ۱۹۸۰ در این منطقه جریان دارد شاید بتوان در ارتباط با همین خواست امپریالیسم جهانی توضیح داد.

مقاله حاضر ضمن ارائه ویژگیهای طبیعی و سابقه تاریخی این رودخانه، تلاش می‌کند تصویری از سیاستهایی که دولتهای شریک در این رود (ایران و عراق) برای حفظ منافع خود پی می‌گیرند ارائه کند.

***

بیش از صدسال است که اروند رود کانون اصلی اختلافات مرزی ایران با عثمانی و بعد عراق، جانشین آن می‌باشد. یکی از اهداف جنگی هم که رژیم عراق در ۳۱ سپتامبر ۱۹۸۰ علیه ایران آغاز کرد تسلط کامل عراق و این آبراه بین‌المللی بود با توجه به اهمیتی که اروند رود در اختلافات مرزی ایران و عراق دارد شناخت دقیق موقعیت جغرافیایی، تاریخی، واقتصادی واستراتژیک آن ضروری به نظر می‌رسد. هدف این مقاله نیز در این راستا است. (۱)

موقعیت استراتژیک اروند رود:

اروندرود رود بزرگی است که از به هم پیوستن دو رود دجله وفرات، در محلی به نام قرنه (۲) در ۱۵۰ کیلومتری شمال بصره ودر سمت راست جزایر مجنون تشکیل می‌شود. اروندرود از قرنه به طرف مرز ایران متمایل شده وپس از عبور از بصره، در محلی به نام فاو، خلیج به جنوب شلمچه به مرز ایران می‌رسد. از اینجا، مرز مشترک ایران وعراق شروع می‌شود وتا مصب اروندرود در خلیج فارس، یعنی کانال فاو کاه ادامه می‌یابد.

طول وعرض اروند رود را به صور مختلف نوشته‌اند. دکتر «محمدمعین» در فرهنگ فارسی، طول اروندرود را ۱۷۵ کیلومتر وعرض آن را بین ۵۰۰ تا ۱۲۰ متر نوشته است. (۳) در لغت نامه دهخدا نیز با استناد به فرهنگ فارسی معین گفته شده که این رود تقریبا ۱۷۵ هزار گز طول و ۵۰۰ تا ۱۲۰ گز عرض دارد (۴)

در دائرة المعارف «بریتانیکا» در مورد طول وعرض اروند رود چنین نوشته شده است: عرض اروندرود در بصره حدود ۲۰ یارد (۳۶/۵ متر می‌باشد) که هرچه به طرف جنوب پیش می‌رود، بیشتر می‌شود ودر نزدیکی خرمشهر به ۶۰۰ تا ۸۰۰ یارد (۵۴۹ تا ۷۳۱ متر) ودر دهانه فاو به نیم مایل (۸۰۴ متر) می‌رسد. ویژگی غیرعادی دیگر اروندرود عبارت از این است که در بالای فاو، حدود ۶۰ مایل به طرف شرق (ایران) تغییر مسیر می‌دهد. عمق اروند رود در بصره ۲۲ پا (۶/۷ متر) ودر فاو ۳۰ پا (۹ متر) است واین حاکی از اهمیت روزافزون اروندرود به عنوان راه دسترسی ایران وعراق به دریا می‌باشد. (۵)

«صادق نشأت» در کتاب تاریخ سیاسی خلیج فارس، در مورد اروندرود می‌نویسد: نام رود بزرگی است که از دوررود فرات ودجله در قریه قرنه نزدیکی بصره، تشکیل می‌شود وپس از طی ۱۹۳ مایل، درمحلی به نام قصبه فاو، به خاک ایران می‌رسد. اروندرود از قصبه قرنه که در منطقای در رود دجله وفرات واقع است، در بخش جنوبی استان بصره، جریان دارد از آن پس که مقابل موضع فاو، به در ابتدای خاک ایران می‌رسد، تا یک صدمایل بین ایران وعراق جریان می‌یابد وبه مصب خود در دهانه فاو، وارد می‌شود. در اینجا است که اروند رود جنبه‌ی سرحدی بین دو کشور عراق وایران به خود می‌گیرد.

اروندرود یکی از عریض‌ترین رودهای دنیا است که هرچه رو به جنوب می‌رود پهن‌تر وگودتر می‌شود. مثلا درفاصله‌ی بین بصره ودهانه‌ی خلیج (فارس) احتمالا به عرض ۱۲۰۰ متر ودرلولات بعد به ۱۳۰۰ متر می‌رسد در صورتی که عرض آن درشمال بصره، ونزدیکی قرنه بیش از ۴۵۰ متر نمی‌شود. همچنین عمق اروند رود مختصرا در هنگام جزر ومد آب، کم وزیاد می‌شود به این معنی که از ۱۵ الی ۳۵ وشاید تا ۴۵ متر تفاوت عمق پیدا می‌کند. وبی قرار شایستگی کانال را برای کشتیرانی دچار حرکت کشتی های بزرگ اقیانوس پیما داشته باشد. کشتی‌های بزرگ می‌توانند در بصره وخرمشهر وآبادان به سهولت پهلو بگیرند واحیانا، دوکشتی در عرض یکدیگر لنگر بیندازند. (۶)

در برخی سرچشمه‌ها، طول اروند رود را از قرنه تا مصب آن در دهانه‌ی فاو ۱۸۵ کیلومتر (۱۲۰ مایل) نوشته‌اند که ۸۱ کیلومتر آن مرز مشترک ایران و عراق است. عرض اروند رود رانیز بین ۴۰۰ تا ۱۲۰۰ متر ذکر کرده‌اند(۷). همچنین عرض اروند رود هنگام جذر بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ متر، و عرض قابل کشتیرانی آن بین ۵۰۰ تا ۷۰۰ متر و عمق آن به تفاوت از ۸ تا ۱۵ متر است.(۸)

سطح آب اروند رود در بهار که سیلاب‌های تند و انبار گسیخته‌ای به راه می‌افتد بالا می‌آید و ۱۰ کیلومتر در خاک دو کشور ایران و عراق پیش می‌رود. در نتیجه، مرز ایران و عراق در اروند رود بطور دائم در تغییر است: در بهار پیش می‌آید و در پاییز عقب می‌رود. بنابراین، اگر ادعای عراقی‌ها را بپذیریم که مرز در کشور در ساحل چپ اروند رود می‌باشد این مرز سالی دوبار باید تغییر کند و در این صورت، این چگونه مرزی است که همیشه در تغییر است؟

در اثر طغیان اروند رود، مسیرها در پیرامون رود شکستگی پیدا می‌شود و در اثر این پدیده‌ی طبیعی، رسوب‌ها و گل و لای بسیار بر سطح زمین‌های مجاور باقی می‌ماند. همچنین مقدار زیادی از این رسوبات وارد خلیج فارس می‌شود و در مصب اروند رود دلتای باتلاقی تشکیل می‌دهد. اروند رود به علت رسوباتی که وارد خلیج فارس می‌کند به تدریج از وسعت خلیج فارس کم کرده و بر دلتای خود در خلیج فارس می‌افزاید. براساس تحقیقات دراولیاریه مشخص شد که اروند رود در مدت ۶۰ سال ۳۲۰۰ متر دلتا تشکیل داده و به عبارت دیگر، پیشروی خشکی در آب در هر سال ۵۳ متر بوده است. برآورد شده که اروند رود در مدت ۳ هزار سال ۱۵۰ کیلومتر در خلیج فارس، پیش رفته باشد.

براساس تحقیقات پروروس Barrus در آب اروند رود ۵ درصد مواد رسی موجود است. در نتیجه، سالیانه، ۷۲۵ میلیون متر مکعب رسوب وارد خلیج فارس می‌شود. بهترین دلیل برای این امر، آن است که در نزدیک مصب رودخانه، هیچ شهر قدیمی وجود ندارد.(۹)

اروند رود از زمان‌های قدیم تاکنون مسیرهای مختلفی را طی نموده و این امر بر حاصلخیزی خاک اطراف آن افزوده است. اروند رود در مسیرهای متروک خود، باتلاق‌ها و دریاچه‌ها و آبگیرهای گوناگونی را بر جای نهاده است. در زبان عربی، به دریاچه‌های قم هنن و باتلاقی مخروه می‌گویند. مهمترین این دریاچه‌ها و آبگیرها عبارتند از: هورالعظیم، هورحویزه و دریاچه حسان. امروزه اروند رود بیش از ۶ هزار متر مکعب آب در ثانیه به خلیج فارس می‌ریزد.(۱۰)

رودهای تشکیل دهنده اروندرود:

رودخانه‌هایی که اروندرود را تشکیل می‌دهند از خاک ترکیه و ایران سرچشمه می‌گیرند. رودخانه‌هایی که از خاک ترکیه سرچشمه می‌گیرند عبارتند از: دجله و فرات. رود فرات از کوه‌های شرق ترکیه سرچشمه گرفته و پس از عبور از سوریه وارد خاک عراق می‌شود. طول رود فرات از سرچشمه آن در خاک ترکیه تا محل التقای آن به دجله ۲۳۰۰ کیلومتر می‌باشد که ۲۲۰۰ کیلومتر آن در خاک عراق جریان دارد (۱۱). شاخه‌های متعددی در ترکیه به این رودخانه می‌ریزند که از جمله عبارتند از: مراد سوی، توخما و پیری سو. رود دجله نیز از کوه‌های شرق ترکیه سرچشمه گرفته و وارد خاک عراق می‌شود. طول رود دجله ۱۹۰۰ کیلومتر است که ۱۴۴۸ کیلومتر آن در خاک عراق می‌باشد. رودخانه‌هایی که در خاک ترکیه به دجله می‌ریزند عبارتند از: بوتان چای و زاب‌سوین. (۱۲)

از آبهائی که سرچشمه فرات در خاک ترکیه می‌باشد این کشور به منزله بزرگترین و مهمترین کنترل کننده‌ی میزان آبی است که برای سوریه و عراق جریان می‌یابد. در سال‌های اخیر، به علت سدهایی که ترکیه (سد کیبان) و سوریه (سد فرات) بر روی رودخانه فرات بسته‌اند از میزان آبی که وارد خاک عراق می‌شود کاسته شده است. به همین جهت اختلافاتی بین عراق و سوریه در این مورد به وجود آمده است. (۱۳)

رودخانه‌هایی که از خاک ایران سرچشمه گرفته و وارد خاک عراق شده و به دجله یا اروندرود می‌ریزند عبارتند از:

۱- رود کارون: رود کارون به رود دز پیوسته و مهمترین رود ایران از نظر حجم آب است که به اروندرود می‌ریزد. و از این نظر، با هریک از رودخانه‌های دجله و فرات قابل مقایسه می‌باشد. رود کارون در هر ثانیه به طور متوسط ۷۵۰ مترمکعب آب را به اروندرود می‌ریزد. آب رودخانه کارون به قدری زیاد است که این رودخانه به طول ۱۰۰ کیلومتر از مصب خود قابل کشتیرانی است و تنها رودخانه قابل کشتیرانی ایران می‌باشد. (۱۴)

۲- رود کرخه: این رودخانه زمانی به شکل مستقل به خلیج فارس می‌ریخت ولی هم اکنون در نزدیکی سوسنگرد مجدداً مشرب شده و به رود دجله می‌ریزد.

۳- رودخانه‌های زاب بزرگ، زاب کوچک و دیاله نیز به دجله می‌ریزند. زاب بزرگ در جنوب موصل، زاب کوچک در نزدیک تکریت و دیاله در بغداد به دجله می‌ریزند (۱۵). زاب کوچک در ایران به رود سرشت معروف است.

۴- رودخانه‌های کجور، سیروان و الوند نیز از خاک ایران سرچشمه گرفته و به دجله می‌ریزند.

به این ترتیب، چنانچه کشوری مدعی مالکیت اروند رود باشد همانا ایران و یا ترکیه است، زیرا رودخانه‌های دجله، فرات و کارون که اروندرود را تشکیل می‌دهند از خاک ایران و ترکیه سرچشمه می‌گیرند. باید درنظر داشت که حدود ۶۷ درصد آب اروندرود به تنهایی از ایران تامین می‌شود.

مرز ایران و عراق در اروندرود:

یکی از اختلافات ایران و عراق مربوط به مرز مشترک در کشور در اروند رود است. دولت عراق همواره معتقد بوده که اروندرود متعلق به آن کشور می‌باشد و ادعای حاکمیت مطلق و بلامنازع بر تمام اروند رود را داشته است. در مقابل، دولت ایران معتقد بوده که چون اروند رود یک رودخانه مرزی و قابل کشتیرانی است به همین جهت بر طبق اصول و مقررات حقوق بین‌المللی، مرز دو کشور باید خط تالوگ باشد. تالوگ یک کلمه قدیمی آلمانی است و معنی لغوی آن «عمق» می‌باشد و در اصطلاح به این مفهوم است که عمیق‌ترین و قابل کشتیرانی‌ترین قسمت رودخانه مرز دو کشور همجوار است.(۱۶)

بدین‌حال، به منظور تعیین مرز دو کشور در اروندرود تاکنون چندین قرارداد بین ایران، عثمانی و عراق جانشین آن به استثناء رسیده که مهمترین آن‌ها عبارتند از: عهدنامه اول روم دوم ۱۸۳۷، پروتکل استانبول ۱۹۱۳ و صورتجلسات تحدید حدود ۱۹۱۴، عهدنامه ۱۹۳۷ و عهدنامه مرزی و حسن همجواری ۱۹۷۵. به موجب عهدنامه اخیر، مرز دو کشور در اروندرود خط تالوگ تعیین شده است. دولت عراق پس از انعقاد عهدنامه ۱۹۷۵ و اعلامیه الجزایر در ۱۷ سپتامبر ۱۹۸۰، مجدداً بطور رسمی در ۲۵ نوامبر ۱۹۸۲ اعلام کرد که اعلامیه الجزایر را دربال پذیرفته است. و به این ترتیب بار دیگر موافقت خود را با خط تالوگ به عنوان مرز دو کشور اعلام نمود. همچنین به موجب تسلم قرارداد‌های مذکور ایران از حقوق کامل کشتیرانی در اروندرود برخوردار می‌باشد.

> ❋ در سالهای پس از جنگ دوم، اختلافات ایران و عراق و جنبه‌های مالی آن، مانع از لایروبی و عمیق‌تر شدن اروند رود شده است.
>
> ❋ ۶۷ درصد از آب اروندرود، به تنهایی از طرف ایران تأمین می‌شود.

جزایر اروندرود:

در اروندرود جزایر زیادی وجود دارد که مشهورترین آن‌ها عبارتند از: آبادان، مینو، شطیط، حاج صالح، ام‌الرصاص، طلحیه، سنجاد شرقی و غربی، ام‌الطویل، قیاره، ام‌الخصاصیه، قمشوم، مجاریه، مطلب، بلیانیه و جزیره بوارین، که در جریان عملیات کربلای ۵ توسط رزمندگان ایران آزاد شد. جزایر مذکور از اهمیت استراتژیک برخوردار هستند. بزرگترین جزیره اروندرود جزیره آبادان است که متعلق به ایران بوده و طول آن از شمال به جنوب ۸۲ کیلومتر و عرض آن از ۶ تا ۳۰ کیلومتر است.

بنادر اروندرود:

بنادر ایران در اروند رود عبارتند از: خرمشهر، آبادان، خسروآباد و اروند کنار. مهمترین بنادر عراق نیز عبارتند از: بصره، ابوالخصیب و فاو که این بنادر اخیراً در اوائل سال ۱۹۸۶ توسط نیروهای ایرانی آزاد شد. در زیر، توضیحات مختصری در مورد بنادر مذکور داده می‌شود.

● بندر خرمشهر - خرمشهر در ساحل راست رود کارون، در جایی که رودخانه مذکور به اروندرود می‌ریزد، واقع شده است. خرمشهر در سال ۱۸۱۲ توسط حاج جابرخان قاسمی و به مرور زمان به بندری معتبر تبدیل شد. فاصله خرمشهر تا خلیج فارس ۹۶ کیلومتر و تا بصره ۵۴ کیلومتر است. این بندر تا سال ۱۹۲۵ محصوره نامیده می‌شد اما در این سال باتصویب هیات وزیران رسماً نام خرمشهر بر آن نهاده شد.

قبل از تاسیس خرمشهر، مرکز تجارت خوزستان با جهان، بندر بصره بود و دولت عثمانی از این رهگذر فواید گمرکی فراوانی به چنگ می‌آورد. به وجود آمدن خرمشهر، لطمه بزرگی به درآمدهای گمرک بصره وارد کرد. این ضرر گمرکی، از جمله عواملی بود که منجر به برخورد بین ایران و عثمانی شد. به عنوان مثال، در سال ۱۸۳۷ «علیرضا» پاشاه والی بغداد، به بندر جدید خرمشهر که رقیب بندر بصره بود حمله و آن را ویران کرد.

جنگ جهانی اول، به آبادانی خرمشهر کمک بسیار کرد زیرا در اثر مسدود شدن دیگر راه‌های تجارتی، راه بازرگانی خرمشهر به اهواز و رامهرمز، تنها راه تجارتی مطمئن ایران با دنیا شد.(۱۷) از این زمان به بعد خرمشهر به صورت بزرگترین مرکز بازرگانی ایران با جهان درآمد. علاوه بر آن، کشف و استخراج نفت در استان خوزستان، موجب عمران و آبادانی بیشتر خرمشهر شد.

تا اوایل دهه ۱۹۷۰ خرمشهر همچنان بندر اصلی بازرگانی ایران به حساب می‌آمد. کالاهای وارداتی، در این بندر تخلیه و سپس از طریق راه آهن و سایر راه‌ها به سراسر ایران منتقل می‌شد. کالاهای صادراتی نیز از طریق این بندر به خارج از کشور صادر می‌شد. ولی از اوایل دهه ۱۹۷۰ به بعد، به علت ادامه اختلافات ایران و عراق در مورد اروندرود، از ترافیک بندر خرمشهر کاسته شد.

در سال ۱۹۸۰، پاشای دیگری از بغداد، بندر خرمشهر را اشغال و آن را ویران کرد. در این زمان نام خرمشهر به خونین شهر تبدیل شد. سرانجام خونین شهر در آوریل ۱۹۸۲ آزاد و دوباره به خرمشهر تغییر نام یافت.

● بندر آبادان - بندر آبادان نیز تا قبل از جنگ تحمیلی، با توجه به تاسیسات پالایشگاه آبادان و توسعه صنایع نفت، از بزرگترین مراکز صنعتی و اقتصادی ایران به شمار می‌رفت و همانطور که خرمشهر از لحاظ درآمد گمرکی بزرگترین رقم مالی را به خزانه دولت می‌ریخت، شهر عظیم صنعتی و نفتی آبادان نیز منبع عظیم‌ترین درآمدهای مالی ایران از راه صدور نفت و فرآورده‌های نفتی بود. در جریان جنگ تحمیلی، نیروهای متجاوز عراقی خسارات زیادی به این بندر وارد کردند.

● بندر خسروآباد - این بندر در ۲۱ کیلومتری جنوب بندر آبادان واقع شده است. بندر خسروآباد در سال ۱۹۳۷ از طرف شرکت نفت ایران و انگلیس تاسیس شد و به عنوان یک بندر نفتی، دارای تاسیسات و وارداتی لازم بود. این بندر تا سال ۱۹۵۱ برای صدور نفت مورد استفاده قرار می‌گرفت و ماهیانه در حدود ۳۰ کشتی نفت‌کش در آنجا بارگیری می‌کردند. پس از ملی شدن صنعت نفت در ایران، این بندر به عنوان یک پایگاه مورد استفاده‌ی واحدهای نیروی دریایی و گارد گمرک قرار گرفت و در نتیجه لوله‌هایی که نفت را از آبادان به خسروآباد می‌برد، جمع‌آوری شد.

● بندر اروندکنار - این بندر در انتهای اروندرود و در دلتای آن واقع شده است. از این بندر برای داد و ستد با بندر کویت و سایر بنادر در خلیج فارس استفاده می‌شود. اروندکنار، آخرین بندر ایران در اروندرود می‌باشد.

● بندر بصره - بندر بصره مهمترین و بزرگترین بندر عراق و دومین شهر بزرگ آن کشور پس از بغداد محسوب می‌شود. قبل از اسلام، اصولاً بندر و یا شهری بنام بصره، وجود نداشت. اردشیر ساسانی در محل فعلی شهر بصره شهری بنا کرده بود که «دشت آباد» نامیده می‌شد. پس از ظهور اسلام، به فرمان عمربن خطاب شهر بصره بنیاد نهاده شد.(۱۸) در مورد وجه تسمیه آن گفته شده «..... آن زمین سنگستان سپید بود. از جهت آن بصره نام نهادند»(۱۹).

بصره در زمان کریم خان در سال ۱۷۷۶ به تصرف ایران درآمد و تا سال ۱۷۷۹ در تصرف ایرانیان بود. در این زمان صادق خان برادر کریم خان فاتح بصره، به سرعت به ایران بازگشت تا سلطنت ایران را به دست آورد و در نتیجه، بصره دوباره تحت نفوذ دولت عثمانی درآمد. فاصله بندر بصره تا خلیج فارس حدود ۱۵۰ کیلومتر است. جمعیت این شهر قبل از جنگ تحمیلی، حدود یک میلیون نفر بوده است.

● بندر ابوالخصیب - این بندر، در جنوب بندر بصره قرار دارد، در حال حاضر فاقد سکنه می‌باشد. عراقی‌ها آن را تبدیل به یک بندر نظامی کرده‌اند. عملیات کربلای ۵ در شمال این بندر روی داد.

● بندر فاو - این بندر در دهانه اروندرود و در انتهای شبه جزیره فاو واقع شده است. از اوائل دهه ۱۹۶۰ با ایجاد چندین ترمینال نفتی، بندر مذکور به صدور نفت اختصاص یافت. در جریان جنگ تحمیلی خساراتی به اسکله‌های آن وارد شد. قبل از آزادسازی این بندر توسط ایران، عراقی‌ها آن را به صورت یک بندر متروک درآورده بودند.

تاریخچه اروندرود

از نظر تاریخی، تقریباً تا ۳۰۰ سال پیش از میلاد هنوز

کوتاه‌ترین و مستقیم‌ترین راه‌های بازرگانی محسوب می‌شد است. در آن زمان ظرفیت کشتی‌ها کم، و استفاده از اروند رود و رودخانه‌های دجله و کارون برای اینگونه کشتی‌ها مناسب بود (۲۹).

به همین جهت در روزگار باستان و در سرتاسر قرون وسطی، و حتی پس از کشف دماغه طمید نیکه این راه بر سایر راه‌ها ترجیح داشت. (۳۰)

در سال ۱۶۳۹ «کمپانی هندشرقی» یک نمایندگی در بندر بصره تاسیس کرد و درصدد گسترش حوزه فعالیت خود در اروندرود برآمد. به این ترتیب برای اولین بار پای انگلیسی‌ها به اروندرود باز شد. موقعیت عراق از لحاظ دست یابی به هند و اهمیت این کشور برای بریتانیا افزوده بود. اما ۱۰ سال بعد براثر رقابت شدید بین هلندی‌ها و انگلیسی‌ها، موقعیت انگلیس در اروندرود به خطر افتاد زیرا هلندی‌ها درسال ۱۶۴۹ نمایندگی کمپانی هندشرقی را در بصره ویران

*** مهمترین منابع نفتی ایران و عراق و تأسیسات مربوط به این منابع در اطراف اروندرود قرار دارند.**

*** بیش از صدسال است که اروندرود، کانون اصلی اختلافات مرزی ایران با عراق و عثمانی بوده است.**

*** اروندرود یکی از عریض‌ترین رودهای دنیا است که هرچه رو به جنوب می‌رود پهن‌تر و گودتر می‌شود.**

نمودند.

انگلیسی‌ها، پس از مدت کوتاهی مجددا بر اروندرود مسلط شدند و نمایندگی کمپانی هندشرقی در بصره بدوباره افتتاح شد. کمپانی مذکور، در قرن هجدهم از طریق عراق خطوط مواصلات پستی احداث کرده بود و پست از بمبئی به خلیج فارس و از طریق اروندرود به بصره، و از آنجا از راه بغداد و حلب با شتر به استانبول تحویل می‌شد. نمایندگی کمپانی هندشرقی در بصره و بغداد خط مذکور را کنترل می‌کردند (۳۱).

با پیدایش کشتی های بخار، کشتیرانی در اروندرود بیشتر مورد توجه قرار گرفت. در اوایل سال ۱۸۲۶ نخستین کشتی بخار در این رودخانه به کار افتاد. به منظور تسریع در امر حمل و نقل، دولت انگلستان در نظر داشت یک راه کوتاه‌تر به جای دماغه امیدنیک از اروپا به هند احداث نماید. از طرف دیگر، افزایش حجم تجارت توسعه خطوط ارتباطی را می طلبید. به همین جهت دولت انگلستان درصدد ایجاد خط آهنی از طریق سوریه به اروندرود برآمد. روسیه نیز از این تلاش‌های بریتانیا حمایت می کرد. علت این امر، احتمالاً این بود که روسیه در نظر داشت از انتقاد راهی به بغداد احداث کند. (۳۲)

از طرف دیگر، در سال ۱۸۳۵ سرهنگ هیسنی(۳۳) از طرف کمپانی هندشرقی مامور بررسی کشتیرانی در اروندرود و رودخانه دجله شد. فعالیت های وی به مدت ۲۰ سال ادامه داشت. همچنین درسال های ۱۸۴۱ تا ۱۸۵۲ سرهنگ مجونز(۳۴) به اتفاق کاپیتان «کامپبل» (۳۵) نقشه برداری از رودخانه های مذکور را ادامه دادند(۳۶).

متعاقب آن، شرکت انگلیسی «لینچ» در سال ۱۸۶۱ یک خط کشتیرانی از بصره - به بغداد دایر کرد. ده سال بعد همان شرکت اقدام به احداث یک سرویس کشتیرانی در رودخانه کارون از خرمشهر به اهواز نمود. این سرویس در سال ۱۸۸۷ توسعه یافت و به شوشتر رسید.

از آغاز قرن نوزدهم اهمیت استراتژیک اروندرود نیز همیشه مورد توجه دولت انگلستان قرار گرفت. ناپلئون در نظر داشت نیروهای نظامی خود را از طریق آسیای صغیر وارد اروندرود و سپس خلیج فارس کرده، و از آنجا به هند حمله نماید. وی به همین منظور تعدادی از نمایندگان خود را مخفیانه به آسیای صغیر، سوریه و یمن اعزام فرستاده بود (۳۷)

همچنین، این اندیشه در حکومت انگلیسی هند رواج یافته بود که چون دولت روسیه می تواند لشکر خود را از راه دریای سیاه به فرات و اروندرود برساند و از آنجا به خلیج فارس سرازیر شود. برهمین دولت انگلیس است که این اندیشه را از روس‌ها بگیرد. پایگاهی در دهانه اروندرود تاسیس نماید و به این ترتیب راه روسیه را سد کند. علاوه بر آن، دولت انگلیس باید وسیله توسعه تجارت را از طریق اروندرود فراهم نماید. دولت عثمانی و حکومت پاشایی بغداد را تقویت کند و مردم این ناحیه را به دفاع از تعرض احتمالی دشمن شمالی مجهز سازد. مبتکر این اندیشه یعنی سرهنگ چسنی، معتقد بود واقعی که سپاه روسیه به اروندرود برسد به آسانی در کرانه‌ی خلیج فارس پیش می رود و به بندر جاسک خواهد رسید. اما اگر انگلیس نیروی دریایی خود را در اروندرود مستقر کند جلو حرکت روسیه را می گیرد. یک فکر دیگر نیز هواخواهانی داشت مبنی بر این که حکومت نیمه مستقلی به دست داود پاشا در بین النهرین برپا شود و او بر منطقه اروندرود و بنادر آن تا خلیج فارس فرمانروایی کند و پاسدار منافع انگلیس در آن حدود باشد. همین اندیشه بود که بعدها دولت عراق کنونی را به وجود آورد.(۳۸)

شدند. ورود عثمانی به جنگ جهانی اول، موجب شد تا نیروهای مذکور به سرعت مناطق نفتی متعلق به عثمانی واقع در اطراف اروندرود مانند بنادر قار و بصره را اشغال کنند و به این ترتیب با برقراری امنیت کشتیرانی در اروندرود به تقاوت منابع نفتی منطقه ادامه دادند. ولی در اراضی نفتی ایران، تمایل ایرانی موفق شدند با قطع خطوط لوله نفت، جریان انتقال نفت به بندر آبادان را برای مدت سه ماه مختل کنند.

بعد از اتمام جنگ جهانی اول، به علت افزایش میزان تولید نفت و صدور آن، ترافیک اروندرود افزایش یافت. از این زمان به بعد بنادر خرمشهر و بصره پاسخ گوی نیازها نبود و ضرورت تاسیس بنادر مجهز و مدرن احساس می‌شد.

به این منظور بندر آبادان در ۷ مایلی جنوب خرمشهر و در جزیره آبادان احداث و یک پالایشگاه بزرگ نفت نیز در آن ایجاد شد. در سال ۱۹۱۱ یک خط لوله نفت از مسجد سلیمان به این پالایشگاه ایجاد شده بود و چون ظرفیت این خط لوله نخست از چند هزار تن بیشتر نبود، بتدریج با کشف حوزه‌های جدید

اهمیت اروندرود و خلیج فارس برای دولت انگلیس، به هیچوجه کمتر از کانال سوئز نبود. این دو منطقه، برای هندوستان مرکز تجارت و سیاست بود. از نظر روانشناسی، اروندرود قسمتی از راه اروپا به خلیج فارس، هندوستان، آسیای جنوب شرقی و اقیانوسیه را تشکیل می‌داد و کوتاه‌ترین راه دسترسی اروپا به مناطق مذکور بود. به همین جهت دولت انگلستان مصمم بود تا کنترل خود را بر راه مذکور حفظ کرده و با هر گونه کوششی که سایر دول اروپایی جهت افزایش نفوذ و یا ایجاد پایگاه‌های دریایی در این منطقه به عمل آورند، مقابله کند. ایجاد پایگاه دریایی یا بندر نظامی توسط هر دولت خارجی، به منزله اعلان جنگ به انگلستان تلقی می‌شد(۳۹)

*** در جریان جنگ جهانی دوم، ترافیک اروندرود به شدت افزایش یافت زیرا متفقین از این طریق تجهیزات نظامی به شوروی ارسال می کردند.**

اهمیت اقتصادی و استراتژیک اروندرود در قرن بیستم

در آغاز قرن بیستم، جستجو برای نفت و بعد استخراج آن، استفاده از اروندرود و سایر رودخانه‌های در کشور ایران و عراق را برای کمپانی‌های نفتی انگلیس، بیش از پیش افزایش داد. از طریق این رودخانه وسایل سنگین حفاری حمل می‌شد و بعد از این که نفت در ایران و عراق به مقدار تجاری استخراج شد حمل و نقل آن از طریق رودخانه‌های مذکور سهل‌تر و ارزان‌تر بود. در سال ۱۹۰۴ یک شرکت انگلیسی شروع به حفاری در جنوب غربی ایران کرد و پس از ۵ سال فعالیت، بالاخره موفق شد در سال ۱۹۰۹ حوزه‌هایی از نفت به میزان تجاری کشف و استخراج نماید. شرکت مذکور سپس درسال ۱۹۱۴ شروع به فعالیت برای اکتشاف نفت در عراق کرد. این شرکت تجهیزات موردنیاز حفاری خود را از طریق اروندرود و رودخانه دجله به بغداد حمل و از آنجا از طریق جاده به محل حفاری منتقل می کرد.

در جریان جنگ جهانی اول، به منظور جلوگیری از شورش قبایل در مناطق نفتی و تضمین امنیت میادین نفتی، لوله‌های انتقال نفت و بنادر، نیروهای انگلیسی و هندی در منطقه مستقر

نفتی در خوزستان، خطوط لوله نفت دیگری نیز احداث و به مرور زمان بر ظرفیت پالایشگاه افزوده شد بطوری که به صورت یکی از بزرگترین پالایشگاه‌های جهان درآمد. همچنین اسکله‌های جدید و بزرگی برای بارگیری نفت‌کش‌های بزرگ در این بندر ایجاد شد و این کار، آبادان را در مدتی کوتاه، از یک ده کوچک به بندری مدرن و زیبا تبدیل کرد. به این ترتیب بندر آبادان برای صدور نفت خام و فرآورده‌های آن اختصاص یافت و بندر خرمشهر به صورت مرکز اصلی بازرگانی ایران درآمد.

در عراق نیز مشابه همین اقدامات انجام شد. به علت ترافیک سنگین بندر بصره، این بندر به کالاهای بازرگانی تخصیص داده شد و دولت عراق، جهت صدور نفت بندر جدید فاو را تاسیس و تجهیز کرد. بنابراین، نفت عراق از طریق خطوط لوله نفت به بندر جدید فاو منتقل و از آنجا با نفت‌کش‌های بزرگ به خارج صادر می‌شد. به این ترتیب کشف و استخراج نفت در قرن بیستم بر اهمیت اقتصادی و استراتژیکی اروندرود به ویژه برای دولت انگلیس افزود. نفت نه تنها درآمد عظیمی را برای دولت انگلیس تشکیل می‌داد بلکه دسترسی به نفت این منطقه حفاظت از اروندرود را نیز اهمیت بیشتری می‌بخشید زیرا نیروی دریایی انگلستان بدون کوچکترین دغدغه خاطر می‌توانست نفت ارزان و فراوان را مورد استفاده قرار دهد.

براساس این سیاست، دولت انگلستان نفوذ خود را بر تمامی اروندرود گسترش داد بطوری که قبل از جنگ جهانی دوم، منطقه مذکور عملاً تحت حاکمیت نمایندگی سیاسی انگلستان بود. در این زمان، بنادر عراقی اروندرود برای کنترل نفوذ انگلستان در منطقه، و مهمتر از همه برای کنترل چاه‌های نفت شرکت ایران و انگلیس، اهمیت به سزایی داشتند. به همین جهت با شروع جنگ جهانی دوم و تهدید این منطقه از طرف آلمان، دولت انگلیس بلافاصله بنادر ایران و عراق در اروندرود را اشغال کرد تا از احتمال سقوط این مناطق به دست آلمان‌ها جلوگیری کند و همچنین بتواند نفت موردنیاز متفقین را تامین نماید.

در جریان جنگ جهانی دوم، ترافیک اروندرود به شدت افزایش یافت زیرا متفقین از طریق آن به شوروی تجهیزات نظامی ارسال می کردند. طی مدت جنگ، بیش از ۵ میلیون تن اسلحه، مهمات، مواد غذایی و طوری، در بنادر اروندرود تخلیه و از آنجا به شوروی ارسال شد و کزاف نیست اگر گفته شود که شکست ارتش آلمان در استالینگراد تا حدی مرهون راه‌های ارتباطی ایران از قبیل اروندرود و راه‌آهن سراسری بوده است و به همین جهت، متفقین به ایران قلب جهان پیروزیه ماندند (۴۰). اهمیت اقتصادی و استراتژیک اروندرود برای دولت انگلیس موجب شد تا این کشور در جهت حفظ منافع خود عهدنامه دوم لوزروم (۱۸۴۷) و

توصیه‌ات اربعه منضم به آن، پروتکل استانبول (۱۹۱۳) و بالاخره عهدنامه سال ۱۹۳۷ را به دولت ایران تحمیل نماید و حقوق ایران را در اروندرود سلب نماید.

پس از جنگ جهانی دوم نیز اروندرود همچنان اهمیت اقتصادی و استراتژیک خود را برای دولت انگلیس حفظ کرد. دولت انگلیس به هنگام ملی شدن صنعت نفت ایران در سال ۱۹۵۱، به منظور تهدید ایران نادر معروف هموریس را وارد اروندرود کرد که این نادر مدت‌ها در بندر بصره متوقف بود. علاوه بر آن، دولت انگلیس نیروهای خود را در مناطق شبانیه (نزدیک بصره)، جانیه و کرکوک و موصل در نزدیکی مرز غربی ایران تقویت کرد که این امر اعتراضاتی را از سوی دولت ایران به دنبال داشت. ولی پس از ملی شدن صنایع نفت ایران و عراق و خروج نیروهای بریتانیا از خلیج فارس، اروندرود اهمیت اقتصادی و استراتژیک خود را به تدریج برای دولت انگلیس از دست داد. قبل از آن نیز، حتی استقلال مالیه بود، بنابراین کنترل راه‌های آبی منتهی به هند دیگر برای انگلیسی‌ها اهمیتی نداشت.

تاثیر اختلافات ایران و عراق بر موقعیت اقتصادی و استراتژیک اروندرود

در دهه ۱۹۳۰ دولت ایران احداث راه‌آهن سراسری از دریای مازندران به خلیج فارس را شروع کرد. ایران به دلیل اختلافات مرزی با عراق، ترمینال این خط را نه در خرمشهر بلکه در بندر امام خمینی (شاهپور سابق) در خورموسی انتخاب کرد. بندر امام خمینی، در ۵۰ مایلی شرق بندر آبادان قرار دارد و انتخاب این بندر که دور از اروندرود بود هزینه‌های زیادی را به دولت ایران تحمیل کرد. باید بر روی رودخانه کارون در اهواز یک پل احداث می‌شد. همچنین می‌بایست باتلاق‌های اطراف بندر مذکور خشک شده و همچنین یک موج‌شکن نیز در این بندر ساخته شود. طی مدت جنگ جهانی دوم، باتوجه به ترافیک سنگین، هزینه‌های زیادی به منظور توسعه این ترمینال به مصرف رسید. (۴۱)

همچنین با اصرار دولتهای آمریکا و انگلیس و به منظور استفاده آن‌ها، راه‌آهن سراسری از اهواز به خرمشهر امتداد یافت. در نتیجه هزینه‌های دیگری نیز به دولت ایران تحمیل شد. البته ادامه راه‌آهن سراسری به خرمشهر، تا حدی از ترافیک خط اهواز به بندر امام خمینی کاست.

پس از جنگ جهانی دوم، اختلافات ایران و عراق در اروند رود به ویژه جنبه‌های مالی آن مانع لایروبی و عمیق در شدن اروندرود شد. اداره بندر بصره، که این وظیفه را به عهده داشت، از انجام آن کوتاهی می‌کرد. اداره مذکور، توسط انگلیسی‌ها در زمانی که عراق را تحت سرپرستی خود داشتند، بطور یک جانبه تاسیس شد بود. این اداره وظیفه پلیس رودخانه ماند و احساسی کشتی‌های لایروبی اروندرود و دریافت عوارض از کشتی‌ها را به عهده داشت. پس از اینکه عراق به استقلال رسید، در این وضع تغییری ایجاد نشد. البته دولت ایران نسبت به این امر به شکل یکطرفه معترض بود و چنین یادداشت اعتراض نیز در این زمینه برای دولت عراق ارسال نمود و حتی شناسایی دولت جدید عراق را موکول به حل این مساله کرد. اما دولت عراق، مایل به حل مساله مذکور نبود.

اداره بندر بصره، از تمام کشتی‌هایی که وارد اروندرود می‌شدند حتی کشتی‌هایی که به بندر ایران رفت و آمد می‌کردند، عوارض گمرکی دریافت می‌کرد. حدود ۷۵ درصد درآمدهای ناشی از کشتیرانی در اروندرود از کشتی‌هایی بود که به بنادر ایران رفت و آمد داشتند. به موجب عهدنامه ۱۹۳۷ که در سال ۱۹۶۹ لغو شد دولت عراق موظف بود کلیه عوارض گمرکی و عوارض را منحصرا صرف رفع کمبودهای کشتیرانی در اروندرود کند. ولی دولت عراق از مجموع درآمدهای دریافتی، فقط ۲۰ درصد آن را به مصرف بهبود امر کشتیرانی در اروندرود می‌رساند و بقیه را صرف بهبود بنادر عراق و فرودگاه بصره می‌کرد. عدم لایروبی اروندرود و سرازیر شدن گل و لای زیاد در این رودخانه، موجب شد تا کشتی‌هایی که ظرفیت آن‌ها بیش از ۲۰ هزار تن بود نتوانند در این رودخانه آمد و شد کنند. مشکل دیگر، در مورد تعداد کشتی‌هایی بود که می‌توانستند به هنگام مد در بنادر اروندرود پهلو بگیرند و چون تعداد کشتی‌های مذکور با توجه به ظرفیت بنادر محدود بود لذا موجب فشار برای سایر کشتی‌ها می‌شد و همین امر مدت انتظار را برای سایر کشتی‌ها افزایش می‌داد.

به علت مشکلات مذکور، دولت ایران پس از جنگ جهانی دوم تصمیم گرفت یک ترمینال دیگر در بندر ماه شهر واقع در خورموسی برای صادرات نفت خام توسط کشتی‌های بزرگ احداث نماید. این ترمینال در سال ۱۹۴۸ افتتاح شد و نفت‌کش‌هایی تا ظرفیت ۴۵ هزار تن می‌توانستند در آن پهلو بگیرند. نخست قرار بود این ترمینال در دهه ۱۹۳۰ ساخته شود و کشتی‌هایی تا ظرفیت ۲۰ هزار تن بتوانند در آن پهلو بگیرند. ولی این امر به علت مشکلات مالی به تاخیر افتاد. این مساله بیانگر ملاحظات استراتژیک در انتخاب محل برای پروژه‌های توسعه در این منطقه است. در سال‌های بعد یک ترمینال نیز در بندر خسروآباد واقع در جزیره آبادان احداث شد.

از سال ۱۹۶۰ با افزایش ظرفیت نفت‌کش‌ها (تا ۳۰۰ هزار تن و در سال‌های بعد تا ۵۰۰ هزار تن) ترمینال‌های ایران برای حمل و نقل تا حدی بدون استفاده ماند و در نتیجه دولت ایران در صدد ایجاد ترمینال‌های نفتی در جزیره خارک در آب‌های خلیج فارس برآمد. نفت ایران توسط خطوط لوله نفت از زیر دریا به این ترمینال منتقل می‌شد. همچنین نفت استخراج شده از حوزه‌های خلیج فارس نیز به ترمینال‌های جزیره خارک منتقل می‌شد. در ترمینال‌های جزیره خارک، کشتی‌های با ظرفیت بیش از ۱۰۰ هزار تن می‌توانستند پهلو بگیرند. روزانه بطور متوسط بین ۶۰ تا ۷۰ نفت‌کش حامل نفت خام وارد ترمینال‌های جزیره خارک می‌شدند و نفت مورد نیاز کشورهای صنعتی را حمل می‌کردند.

با توجه به کاهش ترافیک بندر ماه شهر، ترمینال‌های این بندر به صدور فرآورده‌های نفتی پالایشگاه آبادان اختصاص یافت. برای انتقال فرآورده‌های نفتی به این بندر، یک خط لوله نفت از بندر آبادان به بندر مذکور کشیده شد.

به این ترتیب، اروندرود اهمیت خود را برای ایران، از نظر فعالیت‌های مربوط به صادرات نفت از دست داد.

پس از بحران سال ۱۹۶۹ اهمیت اروند رود از نظر بازرگانی نیز برای ایران کاهش یافت و بندر خرمشهر، نقش خود را به عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران از دست داد. به هنگام بحران اروند رود در سال ۱۹۶۹، روزنامه کیهان در این مورد نوشت:... با وضعی که پیش آمده (بحران ۱۹۶۹)، شط‌العرب مواهبت اقتصادی خود را از دست می‌دهد. چون بیشتر کشتی‌هایی که حامل کالا برای ایران هستند در آینده در بندر شاهپور (امام خمینی) لنگر خواهند انداخت. (۴۳) یکسال پس از آن نیز روزنامه اطلاعات تحت عنوان مرکز بازرگانی تجاری ایران از خرمشهر به بندر عباس انتقال می‌یابد، نوشت: «باید برای ایران کم و بیش در بندر عباس مرکز استقرار داشت. (۴۴)

این تصمیم در خود جوانه‌های تغییر مهمی را در سیاست دریانوردی ایران به دنبال داشت و موجب شد تا طرح‌های آینده ایران برای کشتیرانی و تجارت دریایی، از اروند رود به خلیج فارس منتقل شود. پایان یافتن کار توسعه اسکله بندر عباس به این امر کمک می‌کرد.

بندر عباس آنچه را که در بندرهای دیگر جنوب ایران، امام خمینی، بوشهر و خرمشهر کم بود جبران می‌کرد. این بندر می‌توانست کشتی‌های بزرگ باری را بپذیرد و آن‌ها را از سرگردانی و معطلی بندرهای دیگر برهاند. این بندر، نه مانند بندر بوشهر و بندر امام خمینی محدود و کوچک بود و نه مانند خرمشهر بود که هم ظرفیت محدود اروندرود و درد سرهای رفت‌وآمدهایش را دارد و هم در همسایگی کشوری مانند عراق واقع شده است.

تمرکز واردات دریایی ایران در بندر عباس، فشار را از خرمشهر بر می‌گرفت و از هزینه حمل و نقل می‌کاست. علاوه بر آن، این امر موجب توسعه و فرصت‌طلبی در استان کرمان می‌شد و در آبادانی سراسر جنوب ایران تاثیر می‌گذاشت. تنگه منحصر واردات دریایی ایران به خرمشهر، با رونق گرفتن کار بندر عباس پایان می‌گرفت و به این

* در قرن نوزدهم اروندرود قسمتی از راه اروپا به خلیج فارس و هندوستان محسوب می‌شد و اهمیت آن برای دولت انگلیس کمتر از اهمیت کانال سوئز نبود. به همین جهت دولت انگلستان مصمم بود کنترل خود را براین آبراه حفظ کند و با هرگونه کوششی از سوی دول دیگر اروپا برای نفوذ دراین منطقه، مقابله می‌کرد.

ترتیب، فرش از زیر پای حکومت‌های عراق کشیده می‌شد. آن بهره مالی را که آن‌ها از راهنمایی کشتی‌ها در اروند رود به دست می‌آوردند کاملاً کاهش می‌داد و اختلاف در اروند رود در زمینه‌های تازه‌ای ظاهر می‌شد. (۴۵)

از آنجا که کشتی‌های خارجی ترجیح می‌دادند بارهای خود را به سرعت در دهانه خلیج فارس تخلیه نمایند و مسافت زیادی را در اروند رود نپیمایند و گاه تا ۶ هفته در هر بندر لنگر نیندازند، بندر عباس به صورت مرکز تجارت دریایی ایران و سراسر خلیج فارس در می‌آمد. اما بندر عباس با مشکل انتقال راه آهن و محدودیت حمل و نقل کالا از طریق جاده مواجه بود. برای رفع این مشکل، باید خط آهن کرمان به بندر عباس متصل می‌شد.

سر انجام در آوریل ۱۹۷۳ فرماندهی نیروی دریایی ایران نیز از خرمشهر به بندر عباس انتقال یافت. به این ترتیب، از نظر اقتصادی اروند رود بیش از پیش اهمیت خود را برای ایران از دست داد.

دولت عراق نیز به علت اختلافات مربوط به اروند رود و عدم لایروبی آن، همیشه در صدد تعیین اثر تاثیر بوده است. دولت عراق در تکمیل گاپ صادرات نفت خود را از بندر بصره به بندر فاو منتقل، و برای این منظور، اسکله‌هایی را برای پهلو گرفتن نفت کش‌های بزرگ در بندر مذکور ایجاد کرد. همچنین اقدام به ایجاد یک خط لوله نفت از مناطق نفتی «کرکوک» در شمال عراق، به بندرفاو نمود. این خط لوله که از «حدیثه» و بصره عبور کرد و به فاو منتقل می‌شود، به «خط لوله استراتژیک عراق» معروف است. (۴۶) همچنین به علت ادامه اختلافات طور دقیق مورد بررسی قرار گیرد.

همچنین در جریان جنگ تحمیلی، ترمینال‌های جزیره خارک و اسکله‌های «الاحمدی» عراق مورد حمله قرار گرفت و خسارات زیادی به آن‌ها وارد شد. ایران برای صدور نفت خود در صدد احداث یک خط لوله نفت به طول ۳۲۰ کیلومتر از «گناوه» به جزیره «لاوان» در خلیج فارس برآمد (۴۸) دولت عراق نیز شروع به احداث یک خط لوله نفت از بصره به طرف خط لوله نفت عربستان سعودی، به نام «پترولاین» کرد. این خط لوله، نفت عراق را به بندر «ینبع» واقع در کنار دریای سرخ منتقل می‌کند. خط لوله مذکور از سال ۱۹۸۵ مورد بهره برداری قرار گرفته و ظرفیت آن ۵۰۰ هزار بشکه در روز است و می‌تواند تا یک میلیون بشکه در روز افزایش یابد (۴۹). به این ترتیب، در جریان جنگ تحمیلی، رفت و آمد نفت کش‌ها و کشتی‌های بازرگانی به اروندرود و مناطق اطراف آن، عملا متوقف شد. با این وجود، هرچند از اهمیت اقتصادی اروندرود کاسته شد، ولی اهمیت استراتژیک آن همچنان محفوظ مانده است. عراق تنها ۴۰ کیلومتر ساحل در خلیج فارس دارد و اروندرود، مهمترین راه دسترسی آن به خلیج فارس است. ایران نیز هرچند بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر ساحل با بنادر و لنگرگاه‌های بسیار در خلیج فارس دارد، ولی به علت وجود استان زرخیز و نفتی خوزستان، نمی‌تواند اهمیت استراتژیک اروندرود را نادیده بگیرد. خوزستان شاهرگ سیاسی، اقتصادی و استراتژیک ایران است و اروندرود مرز طبیعی آن. و به عبارت دیگر، از نظر استراتژیک خط دفاعی آن محسوب می‌شود. همچنین، عظیم‌ترین منابع نفتی ایران در استان خوزستان قرار دارد.

✽ دولت عراق از پذیرفتن نام اروندرود، تا سال ۱۹۷۵ سرباز می‌زد ولی براساس قراردادی رسماً نام اروندرود را پذیرا شد.

✽ هرچند که امروزه از اهمیت اقتصادی اروندرود کاسته شده است، ولی اهمیت استراتژیک آن همچنان محفوظ مانده است.

در کشور در خصوص اروندرود، دولت عراق اقدام به اجرای پروژه‌های دیگری کرد. از جمله یک ترمینال نفتی به نام «فاو» را لایروبی در غرب دهانه اروندرود و در ۲۰ مایلی آب‌های خلیج فارس به صورت اسکله‌های شناور (جزیره مصنوعی) ایجاد. و سپس اقدام به احداث خطوط لوله نفت از زیرآب‌های خلیج فارس به این ترمینال کرد. در این ترمینال کشتی‌هایی با ظرفیت ۶۵ هزار تن، می‌توانستند پهلو بگیرند. ترمینال مذکور، در صورت توسعه می‌توانست کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن را نیز سرویس دهد. دولت عراق اجرای پروژه مذکور را به علت هزینه‌های زیاد آن برای مدتی به تاخیر انداخت ولی سرانجام، تاخیر به اجرای آن شد.

از نظر بازرگانی، تا سال ۱۹۸۷ بندر بصره، تنها بندر عراق به شمار می‌رفت و کشتی‌های تا ظرفیت ۲۰ هزار تن می‌توانستند در آن پهلو بگیرند. در آن سال دولت عراق بندر «ام القصر» واقع در غرب اروندرود را مورد استفاده قرار داد و به این ترتیب، استفاده از اروندرود برای عراق نیز کاهش یافت (۴۷)

با وجود این، وجود میادین نفتی متعدد در خوزستان، پروژه عظیم سد دز، پالایشگاه عظیم آبادان، مجتمع‌های پتروشیمی در آبادان و بندرامام خمینی، بر اهمیت استراتژیک اروندرود افزوده بود. همچنین بسیاری از تاسیسات عمده نفتی عراق در آن طرف ساحل اروند رود واقع شده بود. با توجه به اینکه ایران و عراق اختلافات دیرینه‌ای در مورد اروند رود با یکدیگر داشته‌اند، ایجاد این همه تاسیسات حساس نفتی در این منطقه از دورانیشی به دور بوده است. بهرحال در جریان جنگ تحمیلی، بسیاری از تاسیسات مذکور توسط رژیم بعثی عراق ویران شد و خسارات غیرقابل جبرانی به جمهوری اسلامی ایران وارد آمد. با توجه به آنچه گفته شد، بازسازی تاسیسات حساس این منطقه بایستی به

مهمترین منابع نفتی عراق نیز در «زبیر» و «رمیله» در اطراف اروندرود قرار دارند. میدان‌های نفتی «طیفاوی» نیز در شمال غربی بصره اخیرا توسعه یافته است. عمده‌ترین تاسیسات صنایع گاز مایع طبیعی عراق در منطقه جنوبی این کشور و در نزدیکی اروندرود واقع شده است. همچنین ۲ واحد گاز طبیعی در زبیر و مجتمع گاز رمیله در نزدیکی بصره واقع شده‌اند. احداث مجتمع‌های پتروشیمی مذکور تاکنون ۳ میلیارد دلار هزینه در برداشته است (۵۰) این واحدها هم حاکی از اهمیت استراتژیک روزافزون اروندرود به عنوان مرز مشترک ایران و عراق در این منطقه حساس هستند.

مآخذ:

۱ـ برای اطلاع از اختلافات ایران و عراق در مورد اروندرود، نگاه کنید به: دکتر اصغر جعفری ولدانی ـ اختلافات مرزی و سیاسی ایران و عراق: ۱۳۳۵ـ۱۳۳۷ـ آبان ماه ۱۳۶۱.

۲ـ Qurna (قرنه به ضم قاف)، در سابق به آن جزایر می‌گفتند و خاندان سادات جزایری ساکن این محل بوده‌اند.

۳ـ دکتر محمد معین، فرهنگ فارسی، جلد پنجم، چاپ هفتم، ۱۳۶۴، ص ۹۰۳

۴ـ علی اکبر دهخدا، لغت نامه، چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۲۸، شماره مسلسل ۱۵۶، ص ۲۸۰

۵ـ Encyclopedia Britannica, Vol.2, 1973, P.165

۶ـ صادق نشأت، تاریخ سیاسی خلیج فارس، شرکت کاتون کتاب، بی تا، ص ص ۱۲ـ۶۱۱

۷ـ وزارت امور خارجه، اطلاعاتی در باره عراق، تیرماه ۱۳۵۵، ص ۶

۸ـ اسماعیل رائین، در کرانه های کارون و شط العرب، کیهان، ۲۰ فروردین ۱۳۲۹

۹ـ دکتر مسعود کیهان، «جغرافیای طبیعی خلیج فارس» خلیج فارس (سمینار) جلد ۱، ص ۱۲ـ۱۱

۱۰ـ سعید نفیسی، «جغرافیای تاریخی خلیج فارس» خلیج فارس (سمینار) جلد ۲، تهران، چاپ خانه سازمان سمعی و بصری هنرهای زیبای کشور، بی تا، ص ۶۹

۱۱ـ وزارت امور خارجه، بررسی اجمالی جمهوری عربی سوریه، تهران ۱۳۵۲، ص ۷۹

۱۲ـ ژان پل رو، ترکیه، ترجمه دکتر بهائی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ص ۲۲

۱۳ـ برای اطلاع از اختلافات سوریه و عراق در مورد آب فرات به منبع شماره ۱۱ مراجعه شود.

۱۴ـ کمیسیون ملی یونسکو در ایران، ایرانشهر، تهران چاپخانه دانشگاه، تهران ۱۳۴۲، جلد دوم ص ۵۷

۱۵ـ The Encyclopedia Americana, Vol.XXVI, American Coporation, 1963, P.623

۱۶ـ دکتر اصغر جعفری ولدانی، نگرشی به تعهدنامه ۱۹۷۵ ایران و عراق، مجله حقوقی، شماره ۵ بهار ۱۳۶۵، ص ۷۵ـ۷۱.

۱۷ـ سلامعلی سلطانی بهبهانی، بنادر ایران در خلیج فارس، خلیج فارس (سمینار)، جلد اول، ص ۱۱۰

۱۸ـ احمد اقتداری، خلیج فارس، تهران شرکت سهامی کتاب های جیبی، چاپ دوم، ۱۳۵۶ ص ص ۹۳ـ۹۲

۱۹ـ (بن) جمیع التواریخ والقصص، به تصحیح ملک الشعرا بهار، همت محمد رمضانی، تهران ۱۳۱۸، ص ۲۷۳

۲۰ـ سعید نفیسی، همان منبع، ص ۲ـ۶۱

۲۱ـ کمیسیون ملی یونسکو در ایران، همان منبع، ص ۵۹

۲۲ـ محمد معینی، همان منبع جلد اول، ص ۲۰۹

۲۳ـ «دهخدا»، همان منبع، جلد سوم، شماره مسلسل، ص ص ۱۹۲۸ـ۲۹

۲۴ـ همان منبع، ص ۸۱ـ۳۸۰

۲۵ـ همان منبع

۲۶ـ اطلاعات، ۲۷ آذر ۱۳۳۸

۲۷ـ وزارت ارشاد اسلامی، بررسی مراکز فرهنگی شهرهای استان خوزستان دفترچهارم: خرمشهر، مرداد ۱۳۶۱، ص ۱۳

۲۸ـ نگاه کنید به دکتر محسن عزیزی، مختصری از سیاست «دولت‌های اروپائی در خلیج فارس با توجه به اسناد دیپلماسی خلیج فارس (سمینار) جلد دوم، ص ۵

۲۹ـ رود کارون در حدود ۱۱۰۰ متر عرض دارد و در نتیجه کشتی‌های ۷ تا ۸ هزار تنی می‌توانند در روی آن حرکت کنند. از خرمشهر تا اهواز، کشتی‌های هزار تنی، و از اهواز تا شوشتر کشتی‌ها و قایق‌های صدتنی عبور و مرور می‌نمایند.

۳۰ـ دکتر محسن عزیزی، همان منبع، ص ۵

۳۱ـ و. لوتسکی، تاریخ عرب در قرون جدید، ترجمه پرویز بابایی، تهران، انتشارات چاپار، ۱۳۵۴، ص ۹۹

۳۲ـ Alexander Melamid, «Geographical Review Of The Shah - Al - Arab Bounding Dispute», Middle East Journal, XX, No. 3, Summer 1967, P. 352

۳۳ـ F. R. Chaseng

۳۴ـ F. Johnes

۳۵ـ CAMPBEL

۳۶ـ نگاه کنید به: سرلشکر محمد بهروز، نقشه خلیج فارس، خلیج فارس (سمینار)، جلد اول، ص ۱۹۹

۳۷ـ نگاه کنید به: محسن عزیزی همان منبع ص ۱۴

۳۸ـ دکتر فریدون آدمیت، امیرکبیر و ایران، تهران، انتشارات خوارزمی ۱۳۴۸، ص ۸۲

۳۹ـ نگاه کنید به: دکتر همایون الهی، اهمیت استراتژیک ایران در جنگ جهانی دوم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۱ ص ۷ ـ ۴۶

۴۰ـ عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تاریخ روابط خارجی ایران، تهران انتشارات امیرکبیر ۱۳۴۹، ص ۱۳۳

۴۱ـ Melamid, Op. Cit, P. 355

۴۲ـ Libid

۴۳ـ کیهان، ۴ اردیبهشت ۱۳۴۸

۴۴ـ اطلاعات، ۶ فروردین ۱۳۴۹

۴۵ـ آیندگان، ۹ فروردین ۱۳۴۹

۴۶ـ برای اطلاع از خطوط لوله نفت عراق و ـ ایران در حوزه خلیج فارس و طرح‌های آینده کشورهای مذکور در این زمینه نگاه کنید به: اطلاعات، ۸ آبان ۱۳۶۲

۴۷ـ Melamid, Op.cit, P. 356

۴۸ـ E. I. U. Quarterly Economic Review Of Iran, No. 4, 1985, P. 15

۴۹ـ E. I. U. Country Profile Iraq, 1986 - 87, P. 26

۵۰ـ کیهان «اهمیت اقتصادی منطقه جنوبی عراق» ۹ فروردین ۱۳۶۶