

«کانال سوئز یا آبراه شرق و غرب»

اهمیت موقع جغرافیایی تنگه‌ها و کانالها :

دسترسی به آبهای آزاد از مهمترین هدفهای سیاسی و اقتصادی کشورهای قوی و نیرومند جهان بوده و تمایلات اینگونه کشورها در طول تاریخ همواره بخوبی مشهود است.

با يك نگاه اجمالی به نقشه طبیعی و سیاسی جهان آبراههای باریک و متعددی (تنگه‌ها و کانالها) را مشاهده می‌نماییم که این آبراهها موجب ارتباط دریاها با آبهای آزاد جهان می‌گردند. وجود اینگونه آبراهها برای کشورهای مجاور خود و همچنین کشورهای دور دست اهمیت و ارزش خاصی را داراست. تنگه‌های بسفرو داردانل درخاک ترکیه همواره مورد توجه دولت نیرومند شوروی بوده است چه بهترین راه ارتباطی به دریای آزاد برای دولت مذکور محسوب می‌شود و پس از آن کانال سوئز می‌باشد و این کانال که راه ارتباط دریای مدیترانه با دریای احمر است، موجب سهولت دسترسی شوروی به آبهای گرم جنوب یا اقیانوس هند می‌گردد.

به غیر از آبراههای مذکور می‌توانیم تنگه جبل الطارق و ارزش اقتصادی و سیاسی آن را برای دولت انگلیس و همچنین اهمیت استراتژیکی کانال پاناما را برای اتازونی نام ببریم.

آنچه که همواره باید بآن توجه داشته باشیم میزان اهمیت سیاسی يك کانال

و یا یک تنگه است که به عنوان یک مکان جغرافیایی، در طول زمان، بسته به آنکه تحت نظارت یک کشور قوی و یا کم قدرت قرار داشته باشد قابل تغییر خواهد بود. بنابراین موقع نسبی نقاط با در نظر داشتن «شرایط موجود سیاست جهانی» از عوامل عمده تعیین کننده نقش استراتژیکی و سیاسی این موضوع محسوب می شوند.

کانال سوئز بعلت واقع بودن در قلب خاورمیانه و در سر راه ارتباطی سه قاره آفریقا، آسیا و اروپا، دارای اهمیت اقتصادی و استراتژیکی فراوان بوده که در طی تاریخ از اعتبارش کاسته و بابر آن افزوده شده است. امروزه این آبراه علاوه بر آنکه راه حیاتی برای کشور مصر محسوب می شود، از لحاظ مسائل اقتصادی و سیاسی مورد توجه دول بزرگ دنیا نیز می باشد.

موقع جغرافیایی کانال سوئز

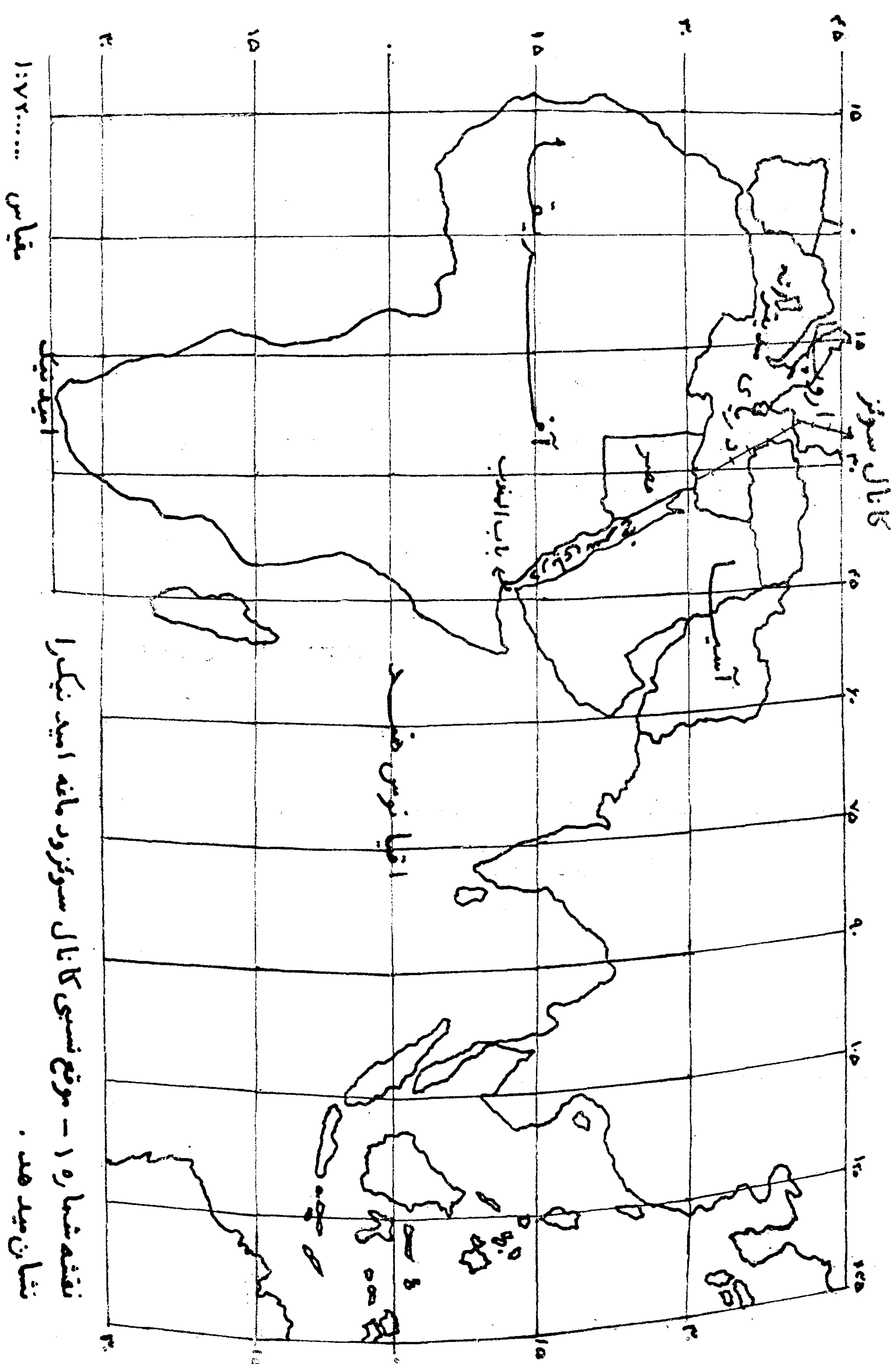
۱- موقع هندسی:

کانال سوئز بین ۳۰ درجه تا ۳۱ درجه و ۱۵ دقیقه عرض شمالی و بین ۳۲ درجه و ۱۷ دقیقه تا ۳۲ درجه و ۳۴ دقیقه طول شرقی واقع است.

۲- موقع نسبی:

این کانال در مشرق مصر و در حدود فاصل بین مصر و شبه جزیره سینا در شمال شرقی قاره آفریقا قرار دارد و وسیله ارتباط دریای مدیترانه به دریای سرخ از طریق خلیج سوئز می باشد.

واقع بودن این کانال در شبه جزیره سینا و نزدیکی کشور اسرائیل به آن موقعیت حساس نظامی ایجاد نموده که همواره در طول جنگهای مصر و اسرائیل هدف سیاسی کشور اسرائیل دسترسی به غرب آبراه سوئز بوده است.



مقیاس ۱:۷۲۰۰۰

نقشه شماره ۱ - موقع نسبی کانال سوئز و مانع امید نیک را نشان میدهد .

مشخصات کانال سوئز^۱

طول کلی کانال ۱۶۲/۵ کیلومتر می باشد که از این میزان طول قسمت حفر شده بالغ بر ۱۴۸ کیلومتر است و ۱۴/۵ کیلومتر دیگر مسیر کانال بطور طبیعی بوده که از دریاچه های تلخ عبور می کند.

بعد از تعریض و عمیق کردن کانال در سال ۱۹۶۳، حداقل پهنای آن به ۵۵ تا ۶۰ متر، و میزان عمق در کناره های آن به ۱۰ متر و بعلاوه حداقل عمق در خود کانال (به هنگام جزر) به ۱۲ متر افزایش یافت. در چنین شرایطی آبگیر کشتی ها معمولاً ۱۱ متر تا حداکثر ۱۱/۵ متر می تواند باشد.

تاریخچه کانال سوئز^۲:

کلمه کانال^۳ مشتق از کلمه لاتینی کانالوس^۴ بمعنی لوله و میله می باشد که در عربی ترعه یا قنات^۵ و در فارسی بنام جوی یا آبشخور خوانده می شود همچنین در محاورات امروزی به آن آبراه هم می گویند.

-
- ۱ - مشخصات کانال سوئز از صفحه ۳۶۹ سری «S» دایرةالمعارف بریتانیکا، چاپ لندن ۱۹۷۰ اقتباس شده است. توضیحاً آنکه در بریتانیکای جدید چاپ دانشگاه شیکاگو، ۱۹۷۴ طول کانال ۱۶۰ کیلومتر ذکر گردیده است.
 - ۲ - در بریتانیکا کلمه Suez معادل Suways ذکر شده است که اصولاً تلفظ محلی و مصری آن هم سویس می باشد. یاقوت حموی و سایر جغرافی دانان نیز بندر سوئز را سویس نوشته اند. (منابع شماره ۸ و ۲۴).
 - ۳ - در لغت نامه و بستر Webster، کلمه کانال Canal به مفهوم «راه آبی قابل تردد جهت کشتی رانی» ذکر شده است.
 - ۴ و ۵ - رجوع شود به کتاب «تاریخ مصر» تألیف علی جواهر کلام، چاپ خود کار ایران، سال ۱۳۲۰. بعلاوه در فرهنگ عمید نیز یکی از معادلهای کلمه کانال، قنات می باشد. ذکر این نکته نیز ضروری است که خود مصریان به کانال سوئز «قنات السویس» می گویند (منبع شماره ۸).

همانطور که قبلاً نیز توضیح داده شد آبراه سوئز در داخل خاک مصر واقع شده و دوبندر پرت سعید در کناره مدیترانه و بندر سوئز را در کنار خلیج سوئز و دریای احمر به یکدیگر متصل می‌نماید. این آبراه کوتاهترین جاده دریائی بین اروپا و سرزمینهای اطراف هندوستان و کناره‌های غربی اقیانوس کبیر می‌باشد و معمولاً یکی از سنگین‌ترین و متراکم‌ترین خطوط کشتی رانی در دنیا است.

در ایام مصر قدیم یعنی در ۲۰۰۰ سال قبل از میلاد کانالی از دلتای رودخانه نیل تا نقطه‌ای در کناره بحر احمر یعنی تقریباً در محل بندر سوئز کنونی حفر شد. بعدها فرعون مصر نخاثوی دوم در ۶۰۰ سال قبل از میلاد به فکر ایجاد ترعه‌ای از نیل تا کناره احمر افتاد و همین آبراه قدیمی را پس از مرمت مورد استفاده قرار داد. بعلاوه یک قرن پس از این تاریخ داریوش کبیر فاتح مصر طرح ایجاد ترعه مزبور را مورد توجه قرار داد و دستور حفر آنرا صادر کرد.^۱

فتوحات داریوش کبیر در قرن ششم پیش از میلاد که سبب گسترش مرزها و وسعت زیاد خاک ایران گردید از سمت غرب تا سواحل شرقی و جنوب شرقی مدیترانه ادامه یافت و سرزمین مصر سفلی و مصر علیا نیز در داخل این محدوده سیاسی جدید واقع شد. در این شرایط بود که پادشاه بزرگ هخامنشی به اهمیت و معنای واقعی آبها بخصوص «مدیترانه» و «ایجاد قدرت دریایی در این ناحیه» پی برد و با استفاده از تجربیات اسکولا کس ناخدای یونانی، که با داشتن مأموریت از طرف داریوش پس از ۲/۵ سال دریانوردی از هندوستان به ساحل شمالی دریای سرخ رسیده بود، به تأسیس کانالی بین مدیترانه و دریای سرخ جهت کوتاه شدن راههای ارتباطی آبی اقدام کرد.^۲ (۵۰۰ سال قبل از میلاد).^۳

۱- فرهنگ بریتانیکا، صفحه ۳۶۶، سری «S»، چاپ لندن، ۱۹۷۰.

۲- جهت کسب اطلاع بیشتر به کتاب هخامنشیان تاریخ «داریوش یکم» پادشاه پارسیها، اثر پیتر ژولیوس یانگ، ترجمه دکتر دال منشی زاده، چاپ دانشگاه تهران، سال ۱۳۳۵ مراجعه شود.

۳- فرهنگ بریتانیکا، صفحه ۳۶۶.

داریوش با علاقمندی فراوان برای نظارت کامل بر عملیات احداث کانال و تاج گذاری در مصر در سال ۵۱۶ ق. م از پارس به بابل رفت و از آنجا از جاده قدیمی سوریه و عربستان عازم ساحل نیل شد. احداث کانال سبب می شد که در آینده کشتی هاییکه از سواحل فنیقی در دریای مدیترانه به مقصد دریای سرخ می آیند و همچنین کشتی هایی که سواحل جنوبی ایران و اقیانوس هند را طی کرده و شبه جزیره عربستان را دور می زنند بتوانند برای رسیدن به مدیترانه وارد کانال و سپس رودخانه نیل بشوند و از آنجا به دریای روم بروند، بخصوص که اکثر کشتی ها حامل مال التجاره ها و کالاهای بازرگانی بودند.^۱

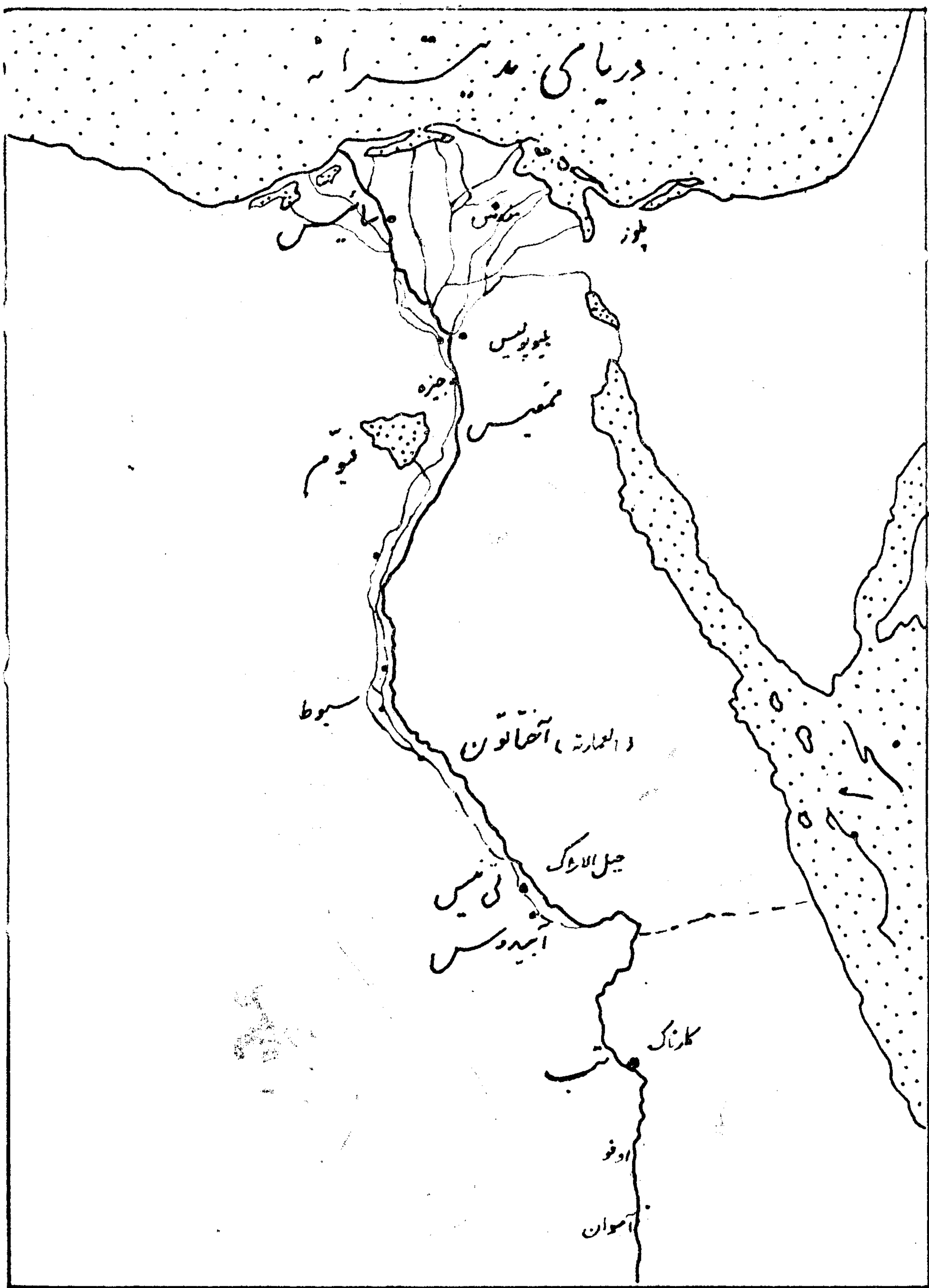
مملکت مصر از زمان الحاق آن به ایران با تمام ممالکی که جزء متصرفات دولت هخامنشی بودند داد و ستد می کرد و بازارهای جدید برای کالاهای آن پیدا شده بود. شهرهای مصر انبار مال التجاره سودان و حبشه گردیده و امتعه این ممالک و مصر را به اقصی بلاد عالم آروز حمل می کردند. در اینجا است که اهمیت و نقش ترعه مزبور در قلب سیستم ارتباطات بازرگانی و اقتصادی جهان آن روز خودنمایی می کند و مسلم است در چنین شرایطی حفظ و مراقبت از راه آبی جدید بعهده دولت پر عظمت هخامنشی است^۲ و بدین ترتیب برای ممالکی چون هندوستان، عربستان و سواحل شرقی آفریقا نظارت نظامی نیز برقرار می شود و بدنبال آن نیروی دریایی پارس کاملتر و قویتر می گردد.^۳

۱- در اینجا باید توجه داشت که در آن زمان ارتباط دریایی بین ملتها از طریق جبل الطارق متداول بوده است ولی احداث چنین کانالی مسلماً ارتباطات دریایی را بخصوص جهت شاهنشاهی عظیم هخامنشی، بهتر و آسانتر می ساخته که در نتیجه از اعتبار و اهمیت موقع جغرافیایی و استراتژیکی تنگه جبل الطارق در آن عهد تا حدود زیادی می کاسته است.

۲- تاریخ ایران باستان، (مشیرالدوله) پیرنیا، مطبعه مجلس، سال ۱۳۱۳ هجری قمری.

۳- کتاب «داریوش یکم، پادشاه پارسیها» اثر پیتر ژولیوس یانگ، ترجمه دکتر دال

منشی زاده، چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۳۵ شمسی



نقشه شماره ۳ - محل کانال قدیمی مصر را که در یوش کبیرا مر به احدات آن داد
 شخص می سازد . (منبع شماره ۴) .

در کنار کانال بر چهار ستون سنگی بلند در يك طرف متن آریایی ، عیلامی و بابلی و در طرف دیگر متن مفصل مصری حك شده است.
متن کتیبه داریوش به این شرح است^۱:

«داریوش شاه می گوید، من پارسی ام، از پارس مصر را گرفتم، این کانال (یویا Yauwiyav = جوی) را فرمان دادم، از رودی بنام نیل Piravwa که در مصر روان است به دریایی که از پارس می آید، بکنند پس این کانال، چنانکه من فرموده بودم، کنده شد و ناوها از مصر، از این کانال به پارس می رفتند چنانکه خواست من بود.

ضمناً در کتیبه مصری (مبنی بر تاج گذاری داریوش کبیر) سفر اکتشافی اسکولاکس و حفر کانال ذکر شده است.

در کتاب تاریخ ایران باستان^۲، نیز در مورد این کتیبه توضیحاتی مندرج است که در اینجا با تلخیص نقل می گردد:

این کتیبه راجع به ترعه یا کانالی می باشد که بامرداریوش^۳ برای اتصال رود نیل با دریای سرخ ساخته اند و به سه زبان آسیایی^۴ در يك طرف سنگ و زبان

۱- کتاب «داریوش یکم، پادشاه پارسیها»، اثر پیتر ژولیوس یانگ، ترجمه دکتر دال منشی زاده، چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۳۵ شمسی.

۲- «تاریخ ایران باستان» جلد ۳، حسن پیرنیا (مشیرالدوله)، مطبعه مجلس ۱۳۱۳ ه. ق.

۳- درباره ترعه ای که داریوش جهت اتصال مدیترانه به دریای سرخ، دستور به احداث آن داد، در سایر منابع مورد استفاده نگارنده مطالبی در تأیید این موضوع درج گردیده که در اینجا مشخصات این منابع نیز ذکر می گردد:

«دایرة المعارف بریتانیکا، چاپ لندن، ۱۹۷۰». «کتاب جغرافیای کشورهای اسلامی و تاریخ اسلام، علی اصغر فقیهی، چاپخانه حکمت قم، ۱۳۴۴». «تاریخ مصر، علی جواهر کلام، چاپ خودکار ایران، ۱۳۲۰ شمسی».

۴- زبان پارسی قدیم، عیلامی و آسوری.

مصری در طرف دیگر آن کنده شده است که در کتیبه مصری، داریوش را مانند فرعون مصر نشان داده‌اند.

نسخه مصری کتیبه از نسخه‌هایی که به خطوط میخی یعنی پارسی، عیلامی، آسوری نوشته شده، به کلی متمایز است و کاملاً موافق آداب و رسوم فراعنه انشاء گردیده که متأسفانه متن مزبور خراب شده و فقط قسمتی از آن قابل خواندن است.

در نسخه دیگری به خط میخی، این مطلب به طرز دیگری انشاء شده که شامل ۳ بند می‌باشد و مضمون متن بند سوم آن بدین قرار است:

بند سوم « « « : من پارسی‌ام، از پارس مصر را تسخیر کردم، امر کردم این کانال را بکنند، از پی‌رو (یعنی نیل)، که در مصر جاری است تادریایی، که از پارس بدان روند. این کانال کنده شد، چنانکه امر کردم و کشتی‌ها روانه شدند، چنانکه اراده من بود».

در پایان این بحث باید در نظر داشت که بهر حال استفاده اقتصادی از مصر، مخصوصاً مورد توجه داریوش بوده و این سرزمین، مسلماً ثروتمندترین بخشهای امپراطوری ایران را تشکیل می‌داده و بزرگترین رقم عایدی ایران از همین بخش تأمین می‌شد، بنابراین با احداث ترعه مصر، مقاصد اقتصادی و سیاسی شاهنشاهی بزرگ هخامنشی در عصر داریوش کبیر به مرحله اجرا درآمد.

در مدت فتح و پیروزی رومیها چندین مرتبه این کانال تجدید حیات یافته و یا بکلی متروک شده است ولی در قرن هفتم میلادی یکی از فرماندهان مصر سفلی (شمال مصر) مجدداً این آبراه قدیمی را جهت تسهیل امر حمل و نقل کالا از دره نیل تا مکه در عربستان احیاء نموده و مورد بهره‌برداری قرار داد.*

*- بنابه نوشته حمدالله مستوفی قزوینی در کتاب نزهة القلوب (قرن ۱۴ میلادی) اهمیت ارتباط مصر با مکه از جهت مذهب اسلام و زیارت کعبه است که میزان راه خشکی از اسکندریه شمال مصر تا مدینه ۱۱۰ فرسنگ است و از مدینه تا مکه ۸۷ فرسنگ ذکر شده است.

در قرن هشتم میلادی منصور خلیفه عباسی این راه را بدلائل نظامی مسدود نمود که پس از آن این کانال در مرحله نهایی عدم استفاده قرار گرفت لوثی چهاردهم و ناپلئون بناپارت در طی قرون هفده و هجده به فکر ایجاد کانالی در محل کنونی آبراه سوئز بودند، ولی همه بدلائلی منتفی شد تا آنکه در اواسط قرن نوزدهم طرح ایجاد کانال سوئز توسط فردیناند دولسپس^۱ کنسول سابق فرانسه در مصر ارائه گردید. در این هنگام حکومت بریتانیا که مشتاق برای حفظ امنیت و سلامت ارتباطات خویش با هندوستان بود، بنا بر این نسبت به مقاصد کشور فرانسه بدگمان شده و پالمستون ریاست کابینه انگلیس علناً با حفر کانال مزبور مخالفت کرد.

تاریخچه کانال سوئز نشان می دهد که مهندس فرانسوی با وجود مشکلات سیاسی فراوان در نوامبر ۱۸۵۴ موفق به دریافت امتیاز نامه حفر کانالی بین مدیترانه و بحرا حمر از محمد سعید پاشا خدیو مصر گردید و در سال ۱۸۵۸ شرکت اونیورسال کانال سوئز را تأسیس و بیشتر سهام آنرا به مردم فرانسه و دولت مصر فروخت و قسمت قابل توجهی از این سهام را نیز برای فروش به سایر دول اختصاص داد. مدت امتیاز طبق قرارداد ۱۸۵۴ به میزان ۹۹ سال از روز افتتاح تعیین گردید که پس از انقضای این مدت امتیاز مزبور متعلق به دولت مصر می شد. دولسپس در ۳۰ ژانویه ۱۸۶۶^۲ قرارداد جدیدی با اسمعیل پاشا (جانشین سعید پاشا) منعقد ساخت و در این قرارداد نظر اسمعیل پاشا که می خواست کانال متعلق به مصر باشد

۱ - Ferdinand de Lesseps

۲ - طبق این قرارداد که در ۱۹ مارس ۱۸۶۶ به امضای اسمعیل پاشا رسید، علاوه بر بعضی شرایط جدید شامل همان مقررات سابق از همه مهم تر ماده شانزدهم آن بود. طبق این ماده شرکت اونیورسال کانال، شرکت مصری محسوب می شد و در نتیجه تابع قوانین و مقررات این مملکت بود معذالك، قوانین فرانسه راجع به شرکتها در این مورد اتخاذ گردید؛ مستخرج از «کتاب تاریخ خاورمیانه» اثر ژرژ لنیچافسکی، ترجمه دکتر جزایری، انتشارات اقبال، سال ۱۳۳۷ شمسی.

تأمین گردید و شرکت جهانی کانال نیز يك شرکت مصری محسوب شد.
از سال ۱۸۵۹ اقدامات ساختمانی کانال شروع و در فاصله سالهای ۱۸۵۹ تا ۱۸۶۱ کارهای مقدماتی ساختمانی کانال طول کشید. موقع جغرافیایی محل انتخاب شده یعنی پرت سعید برای مدخل ورودی مدیترانه به کانال اگرچه نزدیکترین نقطه به شهر سوئز نبود، اما در عین حال مشرف به يك معبر دریایی عمیق تر نسبت به سایر موقعیت‌های ساحلی خود قرار داشت.^۱

پس از اتمام ساختمان کانال سوئز در ۱۹ ماه مارس ۱۸۶۹ آبهای مدیترانه با دریاچه‌های تلخ درهم آمیختند که چند هفته طول کشید تا این مسیر از آب پرشد و در نتیجه يك آبراه قابل کشتیرانی بین دریای مدیترانه و دریای سرخ تأسیس یافت.^۲

کار ساختمان کانال ۱۰ سال طول کشید، در حالی که مدت لازم ۶ سال پیش‌بینی شده بود، همچنین بهای تخمین زده جهت ساختمان کانال بیشتر از ۲۰۰ میلیون فرانک نبود ولی در اصل تا پایان سال ۱۸۶۹ در حدود ۴۳۳ میلیون فرانک فرانسه صرف هزینه‌های ساختمانی آن گردید.

کانال سوئز در حضور شاهزادگان و شخصیت‌های تاریخی در نوامبر ۱۸۶۹ رسماً گشایش یافت. مجتمعی از کشتی‌ها که با چند کرجی اسکورت می‌شدند با حضور امپراتریس فرانسه، اژنی^۳ از کانال گذشتند و بدین مناسبت جشنهای بزرگی در سراسر مصر بخصوص قاهره برپا شد. در این روز سیاست‌دولت انگلیس کاملاً نسبت به کانال تغییر کرده بود، یعنی بجای آنکه مخالف باشد آنرا یکی از معابر مهم تجارتي و سوق‌الجیشی تشخیص داده و نسبت به آن کمال علاقه را حاصل کرد. در سال ۱۸۷۵ که خدیو اسمعیل در مضیقه مالی قرار گرفت مصمم گشت که سهام کانال را بفروش برساند و چون دولت انگلستان بزرگترین خریدار سهام آن بود

۱ و ۲ - دایرةالمعارف بریتانیکا، چاپ لندن، ۱۹۷۰.

۳ - Eugénie همسر امپراتور فرانسه.

یکی از شرکای عمده شرکت کانال شد. بدین ترتیب در سال ۱۸۸۲ زمانی که ناسیونالیست‌های مصری به رهبری اعرابی پاشا انقلاب کرده بودند به این بهانه نیروهای انگلیسی در سه نقطه از کانال برای نظارت بر عبور کالاهای تجاری به مدت سه روز مستقر شدند. این عمل انگلیسیها سبب نظارت کامل آنها بر کانال گردید و کشور مصر هم تحت اشغال دولت انگلیس درآمد و در نتیجه کنترل این معبر حیاتی که در مسیر خطوط ارتباطی امپراتوری انگلیس قرار داشت بدست خودش افتاد. در سال ۱۸۸۳ حکومت بریتانیا مصمم شد که کانال را بدون قوا و بیطرف اعلام نماید و آنرا برای عبور کشتیها چه در صلح و چه در جنگ آزاد بگذارد.

کنفرانس ۱۸۸۵، کانال را بین المللی اعلام کرد، اما باشکست روبرو گردید تا اینکه در سال ۱۸۸۸ که قرار داد استانبول* بین کشورهای فرانسه، آلمان، اتریش، مجارستان، اسپانیا، انگلیس، ایتالیا، هلند، روسیه و ترکیه در استانبول تنظیم شد و نتیجه آن این بود که کانال سوئز برای عبور کشتی‌های همه ملتها در صلح و جنگ باز است و ابراز اعمال خصمانه در کانال مزبور مطلقاً ممنوع اعلام شد.

روابط مصر و شرکت کانال سوئز

همانطوریکه قبلاً اشاره شد دولت انگلیس هنگامی که سهام کانال به تعداد ۱۷۲۶۰۲ سهم در بازار اروپا برای فروش عرضه شد تمام سهام را خریداری کرد (۱۸۷۵ میلادی) و به صورت بزرگترین شرکای کانال درآمد. روابط دولت مصر و شرکت کانال اساساً مبتنی بر امتیازنامه‌هایی بود که در فاصله سالهای ۱۸۶۶ تا ۱۹۳۷ به صورت مقاوله نامه‌هایی تنظیم گردید. یکی از قراردادهایی که برای اولین بار کشور مصر را سهام در منافع اقتصادی کانال نمود شامل قرارداد

* - جهت اطلاع بیشتر از مفاد قرارداد استانبول به کتاب «تاریخ خاورمیانه» تألیف ژرژ لنچافسکی، ترجمه دکتر جزایری، انتشارات اقبال، سال ۱۳۳۷ مراجعه شود.

سال ۱۹۳۶ (راجع به معافیت گمرکی) بین مصر و انگلیس می‌گردید که طی آن شرکت متعهد شده بود سالی سیصد هزار لیره مصری به دولت مصر بپردازد. قرارداد مارس ۱۹۴۹ نیز شرکت را ملزم ساخت که بتدریج کارگران خود را مصری کند و کلیه کارگران آن به استثنای خلبانها و ملوانان تا انقضای مدت قرارداد باید کاملاً مصری باشند. همچنین شرکت موافقت نمود که هفت درصد سود کلی خود را به دولت مصر بپردازد که این مبلغ نایستی سالیانه از ۳۵۰ هزار لیره مصری کمتر باشد.

قرارداد ۱۹۴۹ با وجود منافعی که برای کشور مصر در برداشت، مورد مخالفت حزب ملی مصر قرار گرفت که بدنبال آن در قرارداد مزبور تغییراتی بنفع کشور مصر داده شد. از نظر اقتصادی کار شرکت بعد از جنگ دوم رونق شایانی یافت و بعد از استقرار صلح میزان حمل و نقل در کانال مرتباً افزایش یافت بطوریکه کشتی‌های عبوری از کانال در سال ۱۹۳۸ بالغ بر ۶۱۷۱ فروند و میزان بار حمل شده در همین سال ۲۸۷۷۹ هزار تن متریک بود و همین تعداد در سال ۱۹۵۵ به ۱۴۶۶۶ فروند و میزان بار حمل شده به ۱۰۷۵۰۸ هزار تن متریک بالغ گردید.^۲

۱- با انعقاد قرارداد ۱۹۳۶ کنترل بالغل انگلیس در کانال سوئز از لحاظ اقتصادی نیز تأیید شد بموجب ماده ۸ این قرارداد منطقه کانال جزء لاینفکای کشور مصر محسوب می‌شد و دفاع آن مادام که توانایی ارتش در انجام این امر بر طرفین ثابت نشده بعهدۀ دولت انگلیس خواهد بود و در فصل دهم مندرج بود که دولت انگلیس علاوه بر کارگران فنی حق دارد ده هزار سرباز و چهارصد خلبان در منطقه کانال نگهدارد و دولت مصر باید مساکن آنها را ساخته و آب شیرین مورد احتیاج آنها را تهیه نماید. در موقع انعقاد این قرارداد صحبتی از مطابقت آن با قرارداد ۱۸۸۸ استانبول میان نیامد و نظر عمومی بر این بود که آن قرارداد به قوت خود باقی است. ضمناً باید توجه داشت که در آن ایام هیچ موقع دولت انگلیس در امر اداره کانال، دخالت مستقیم ننمود (منبع شماره ۱۹).

۲- دایرة المعارف بریتانیکا: چاپ لندن، ۱۹۷۰.

در ژوئیه ۱۹۵۸ شرکت کانال دریایی سوئز به نام کمپانی مالی سوئز تغییر نام یافت که این کمپانی تا بیش از ۲۸ میلیون پاند مصری به کشور مصر کمک‌های مالی نمود و در ژانویه ۱۹۶۳ حکومت متحده عربی آخرین قسط خود را به میزان ۴ میلیون پاند مصری به کمپانی مالی سوئز پرداخت کرد.^۱ انعقاد پیمان جدید مصر و انگلیس راجع به کانال سوئز در ۱۹۵۴ مبنی بر تخلیه قوای انگلیس در ۱۹۵۶ و نزدیک شدن موعد انقضای امتیاز کمپانی مالی سوئز در ۱۹۶۸ به وضع بین‌المللی این کانال صورت خاصی بخشید.

نقش کانال سوئز در جنگ‌های اعراب و اسرائیل

نقشه سیاسی جهان در سال ۱۹۲۰ حدود کشور فلسطین را از غرب به شبه جزیره سینا و دریای مدیترانه و از شمال تا لبنان و از شرق به سوریه و اردن (رودخانه اردن در مرز) و از جنوب تا خلیج عقبه نشان می‌دهد.

سال ۱۹۴۷ که سال تجزیه فلسطین بدو قسمت عرب نشین و یهودی نشین می‌باشد، تقریباً در امتداد خطی مستقیم از غزه به بحرالمیت تا کنار خلیج عقبه و همچنین حاشیه باریکی در کنار مدیترانه شامل شهرهای تل‌آویو و حیفا سرزمین یهودی‌ها و بقیه در اختیار اعراب فلسطینی قرار گرفت. بعد از جنگ ۴۸-۱۹۴۷ بین اعراب و یهودیان، کشور اسرائیل رسماً بوجود آمد و حدود سیاسی آن تقریباً شامل تمام منطقه‌ای شد که نقشه سیاسی جهان در سال ۱۹۲۰ آن منطقه را بنام کشور فلسطین مشخص می‌کرد.^۲

۱- دایرةالمعارف بریتانیکا، چاپ لندن، ۱۹۷۰.

۲- حدود کشور فلسطین در سال ۱۹۲۰ و نقشه تجزیه فلسطین به دو قسمت عرب نشین

و یهودی نشین در سال ۱۹۴۷ و همچنین نقشه کشور اسرائیل بعد از جنگ ۴۸-۱۹۴۷

بین اعراب و یهودیان، در نشریه فدای ایران نوین، آبانماه ۱۳۵۲، ارگان مرکزی حزب

ایران نوین مندرج است.

در ۱۴ مه ۱۹۴۸ با تأسیس کشور اسرائیل که از طرف آمریکا و اروپا و انگلستان حمایت می‌شد برخورد و تصادم اسرائیل و عرب اجتناب ناپذیر گردید، بخصوص آنکه سازمان ملل متحد هم کشور اسرائیل را برسمیت شناخت. بهر حال از این زمان است که دولت اسرائیل با کشور مصر در شبه جزیره سینا هم‌مرز می‌شود و کاملاً مشخص است که دسترسی به کانال سوئز بعنوان یک هدف اصلی برای دولت اسرائیل محسوب می‌شود* و نقش سیاسی و استراتژیکی کانال مزبور در طی جنگهای چهارگانه اعراب و اسرائیل در خور اهمیت و توجه فراوان است.

۱- وضع کانال در جنگ فلسطین

کشور انگلستان تحت نظارت جامعه ملل از سال ۱۹۲۳ سرزمین فلسطین را اداره می‌کرد و قبلاً خاتمه حاکمیت خود را در این منطقه در تاریخ ۱۴ مه ۱۹۴۸ اعلام کرده بود، لذا در این تاریخ باقیمانده ارتش خود را از آن منطقه بیرون

* - در طی جنگهای چهارگانه اعراب و اسرائیل، سیاست توسعه طلبانه رهبران اسرائیل جهت توسعه ارضی این کشور کاملاً مشهود است، بخصوص در آخرین جنگ جمهوری متحده عرب و اسرائیل (۱۹۷۳)، شهرهای اسماعیلیه و سوئز که در غرب کانال سوئز قرار دارند صحنه پیکار این دو کشور بودند و این امر نشان دهنده آنستکه دولت اسرائیل همواره علاقمند به دست یافتن بر کانال سوئز بوده است. ریشه این سیاست جغرافیایی را شاید بتوان در طرز تفکر تئودور هرزل Herzl مؤسس نهضت صهیونیسم و مؤلف کتاب دولت یهود (۱۸۹۶ میلادی) جستجو نمود. هرزل شخصاً شکل جغرافیایی کشوری را که بنا بود در آینده تشکیل شود توصیف نموده و دسترسی به دریا را لازم دانسته است. بعلاوه وی سطح چنین کشور یهودنشینی را از رود نیل تا شط فرات پیشنهاد می‌کند. جهت اطلاع بیشتر در این مورد به کتاب «مسأله فلسطین»، گزارش کنفرانس حقوقدانان عرب در الجزایر، ترجمه اسدالله میشری، چاپ شهریور ۱۳۵۰، چاپخانه میهن تهران، رجوع شود.

کشید و در همان روز شورای ملی یهود تأسیس کشور اسرائیل را اعلام کرد و ارتش‌های اعراب از همه جانب به اسرائیل حمله کردند و اولین جنگ اعراب و اسرائیل شروع شد.

اسرائیل در سال ۱۹۴۸ بعنوان يك کشور جدید مدعی شد که دارای حق واقعی کشتیرانی در آبراه سوئز است و به این منظور به عهدنامه استانبول (۱۸۸۸) و به قواعد کلی حقوق بین‌الملل متوسل گردید.^۱ در حالیکه عهدنامه مزبور وضعیتی ایجاد نکرده بود که اسرائیل بتواند از آن استفاده بکند، زیرا در این عهدنامه به کشورهای ثالث (یعنی به غیر کشورهای بی‌قرارداد استانبول بین آنها منعقد شده بود و دارای حقوق کشتیرانی در آبراه سوئز بودند) اختیار الحاق آنها داده شده بود، ولی چون در آن زمان اصلاً کشوری بنام اسرائیل موجود نبود بنابراین دارای حق در این مورد نمی‌شد. می‌توان گفت بعد از قرارداد استانبول دو دسته کشتی از ترعه سوئز استفاده می‌کردند. دسته اول که بموجب حق واقعی قراردادی از ترعه عبور می‌کردند و دسته دیگر هم بموجب اراده یکجانبه مصر که ترعه را برای کشتیرانی بین‌المللی تخصیص داده بود حق عبور داشتند.

در جنگ ۱۹۴۸ فلسطین، دولت مصر به عنوان متخاصم محدودیتهای زیادی نسبت به کشتی‌های دشمن و کشتی‌های دول بیطرفی که محمولات قاچاق داشتند وضع و اجرا نمود، این محدودیتها مبتنی بود بر اعلامیه نظامی که در تابستان ۱۹۴۸ راجع به رژیم بازرسی کشتی‌ها در اسکندریه و پرت سعید و سوئز صادر شد. بعلاوه اکثر دولتها تصدیق کردند که خود دولت مصر با اسرائیل در جنگ است و حق دارد برای دفاع خویش اقدامات لازم را انجام دهد.^۲

۱- کتاب «مسأله فلسطین»، گزارش کنفرانس حقوقدانان عرب در الجزایر، ترجمه

اسدالله مبشری، چاپ شهریور ۱۳۵۰، چاپخانه میهن تهران.

۲- تاریخ خاورمیانه، اثر ژرژ لنینچافسکی، ترجمه دکتر جزایری، انتشارات اقبال،

سال ۱۳۳۷.

پیمان متار که جنگ در ۲۴ فوریه ۱۹۴۹ در رودیس انعقاد یافت که روابط دو دولت را در شرایط صلح و همزیستی جدیدی قرارداد و طبق آیین نامه های این پیمان کنترل دولت مصر بر کانال تا حدودی تعدیل شد و همچنین مقرر شد که دولت مصر در مورد کشتی های حامل اسلحه و مهمات جنگی و مواد سوختنی و هواپیما و تراکتور و مسکوک طلا و نقره با هر پرچمی که باشند و مقصد آنها اسرائیل باشد، مصادره اموال بعمل آورد.

۲- جنگ ۱۹۵۶ و ملی شدن کانال سوئز*:

بعد از جنگ ۱۹۴۸ فلسطین که در ژانویه ۱۹۴۹ به پایان رسید سه دولت بزرگ ایالات متحده، بریتانیا و فرانسه در ماه مه ۱۹۵۰ يك اعلامیه سه جانبه امضاء کردند تا با کوشش های خود مانع تغییرات مرزی بین اسرائیل و کشورهای عرب بشوند. در چنین وضعیتی بود که اختلافات و خصومتها بر سر پناهندگان فلسطینی که در اردوگاه های سازمان ملل متحد زندگی می کردند بین اعراب و اسرائیل به اوج رسید. مسئله ملی شدن کانال سوئز که در ۲۶ ژوئیه ۱۹۵۶ در کشور مصر بوقوع پیوست آتش اختلافات را دامن زد و زمینه کامل جنگ مصر و اسرائیل را فراهم ساخت. مصر عبور کلیه کشتی های اسرائیلی را از این کانال ممنوع ساخت در حالیکه نفت اسرائیل و تقریباً ۸۰ درصد نفت اروپای غربی از راه این کانال تأمین می شد. در هنگام آغاز گشایش کانال، مهندسین پیش بینی کرده بودند برای اینکه کانال بازدهی کامل داشته باشد به يك ترافیک شش میلیون تنی احتیاج دارد و در زمان ملی شدن کانال این رقم به بیست برابر

* - جهت اطلاع کامل در مورد «جنگ ۱۹۵۶ و ملی شدن کانال سوئز» به کتاب

«اسرار حمله به مصر» تألیف مری و سرژ برومیرگر، ترجمه دکتر عبدالرضا مهدوی، چاپ کیهان، بهمن ۱۳۳۶ و همچنین کتاب «زندگی جمال عبدالناصر» چاپخانه حکمت قم، تیرماه ۱۳۵۰ مراجعه شود.

یعنی ۱۲۰ میلیون تن افزایش یافته بود، بنابراین می‌توان اهمیت ارتباطی این آبراه را در آن زمان بخوبی دریافت، بخصوص که در سال ۱۹۵۶ شریان حیاتی اروپا یعنی نفت باملی شدن کانال سوئز قطع می‌شد. در میان کشورهای اروپایی منافع کشورهای انگلستان و فرانسه باملی شدن کانال در درجه اول به‌خطر افتاد.

فرانسویها بواسطه کمک‌های ناصر به استقلال طلبان شمال آفریقا و ملی کردن کانال سوئز که قطع جریان نفت را به فرانسه بدنبال داشت، می‌خواستند رئیس جمهور مصر را سرکوب نمایند لذا از موقعیت استفاده کرده و به تقاضای اسرائیل که جهت حمله به مصر اسلحه و لوازم جنگی می‌خواست پاسخ مساعد دادند و به کمک یهودیان شتافتند. در این میان بهانه فرانسوی‌ها جهت حمله به مصر مسأله الجزایر و کمک ناصر به الجزایری‌ها بود درحالیکه انگلستان علت موجه و روشنی برای وارد شدن در جنگ با مصر را نداشت. در عین حال کانال سوئز برای انگلستان نیز مانند فرانسه شریان نفت بشمار می‌رفت. و بزرگترین راه ارتباطی میان این کشور با هند و مالزی (منبع کائوچوی دنیا) و استرالیا و زلاند جدید و هنگ‌کنگ محسوب می‌شد، چه استفاده از راه آبی دماغه امیدنیک (جنوب آفریقا) مستلزم صرف وقت بیشتر و همچنین خرج مبالغ‌گزافی برای انگلستان می‌گردید که بصره اقتصادی نبود. با تمام این شرایط انگلستان بمنظور بدست آوردن قدرت و نفوذ مجدد در خاورمیانه و در اختیار گرفتن کانال سوئز عملاً به اتفاق فرانسه و اسرائیل وارد جنگ با مصر شد.

در اوت ۱۹۵۶ تصمیم حمله به مصر گرفته شد با این هدف که با بدست آوردن پیروزی در جنگ مسأله کانال سوئز برای اروپا حل شود، بنابراین انگلیس و فرانسه در نقشه جنگی اشغال عمودی را مورد توجه قرار دادند بدین ترتیب که چتربازان بطریقه فرود آمدن عمودی در فاصله بین کانال و دریاچه‌های آن، کانال را متصرف شوند که در این مورد باشکست مواجه گردیدند.

دولت شوروی در جنگ مزبور با دادن سلاحهای فراوان پشتیبانی خود را

نسبت به مصر نشان داد. دولت آمریکا هم با استفاده از این موقعیت دکتربین آیزنهاور رامبنی بر بکار بردن نیروهای نظامی در خاورمیانه در صورت تجاوز شوروی اعلام کرد. ولی عملاً وارد جنگ نشد زیرا هدف اصلی دولت آمریکا حفظ صلح در منطقه نا آرام خاورمیانه بود.

جنگ ۲۹ اکتبر ۱۹۵۶ با حمله اسرائیل به نوار غزه و شبه جزیره سینا شروع شد. انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها هم چند روز بعد به ساحل غربی کانال در شهرهای سوئز و اسماعیلیه و پرت سعید حمله بردند که با دفاع شدید سربازان مصری روبرو گردیده و شکست خوردند.

در هفتم نوامبر مطابق قطعنامه آتش بس سازمان ملل، نیروهای مهاجم مجبور به عقب نشینی شده و جنگ پایان می‌پذیرد. بعداً از طرف سازمان ملل یک نیروی اضطراری حافظ صلح در مرز بین مصر و اسرائیل مستقر گردیدند.

۳- جنگ ژوئن ۱۹۶۷ و بسته شدن کانال سوئز*:

جنگ ماه مه ۱۹۶۷ بین سوریه و اسرائیل سبب مداخله دولت مصر در این جنگ شد. در وهله اول طی درخواست کتبی رهبر مصر، سازمان ملل متحد نیروهای خود را که بعد از جنگ ۱۹۵۶ مرز بین مصر و اسرائیل را پاسداری می‌کردند فراخواند که این مسأله مورد اعتراض اسرائیل قرار گرفت.

در ۲۱ ماه مه ۱۹۶۷ نیروهای مصری در شرم‌الشیخ (جنوب شبه جزیره سینا) که در نزدیکی تنگه تیران قرار دارد جانشین نیروهای سازمان ملل شدند و در نتیجه نظارت عبور و مرور بر تنگه تیران که راه خروجی خلیج عقبه محسوب می‌شود بدست کشور مصر افتاد و این کشور اعلام کرد که تنگه تیران به روی کشتی‌های اسرائیلی بسته خواهد شد و بدین ترتیب تنها راه مستقیم اسرائیل به بحر احمر و از

* - شرح کامل جنگ ژوئن ۱۹۶۷ در کتاب «عرب و اسرائیل»، تألیف رودنسون

ماکسیم، ترجمه رضا براهنی، شرکت سهامی انتشارات اقبال، خرداد ۱۳۴۸ مندرج است.

آنجا به اقیانوس هند مسدود می‌گردید. پنج درصد تجارت خارجی اسرائیل از خلیج عقبه صورت می‌گرفت و در ضمن قسمت اعظم نفت این کشور از بندر ایلات (شمال خلیج عقبه و در منتهی الیه جنوبی اسرائیل) وارد خاک آن می‌شد.

کشورهای آمریکا و انگلستان و فرانسه بمحض اقدامات مصر در زمینه نظارت بر تنگه تیران و جلوگیری از عبور کشتی‌های دولت اسرائیل مخالفت خود را ابراز داشتند و اقدام مصر را غیرقانونی دانسته و اعلام کردند که تنگه تیران چون جزء آبهای بین‌المللی است نباید مسدود شود.

از طرف دیگر دولت مصر نیروهای خود را با عبور از کانال سوئز به شبه جزیره سینا فرستاد تا مرزهای دفاعی خود را تقویت کند، ولی حملات هوایی نیروهای اسرائیل در ۵ ژوئن ۱۹۶۷ در عرض ۲ ساعت سبب شکست کشورهای عربی منجمله مصر شد. اسرائیل علاوه بر خلیج عقبه و تنگه تیران تمام شبه جزیره سینا را هم اشغال نموده و تا ساحل شرقی کانال سوئز را تحت تصرف خود در آورد. بدین ترتیب اسرائیل در نقشه سیاسی جهان بزرگترین وسعت کشور خود را از زمان تأسیس تا آن تاریخ بدست آورد و مرزهای غربی آن تا کناره‌های شرقی کانال سوئز و خلیج سوئز گسترش یافت که نامطمئن‌ترین مرزها را در قلب خاورمیانه ایجاد کرد. در حقیقت آخرین بهره‌برداری از کانال ۱ سال ۱۹۶۶ بود که ۲۱۲۵۰ کشتی حامل ۱۷۶ میلیون تن نفت و ۶۶ میلیون تن کالای دیگر از این راه آبی استفاده کردند و پس از جنگ ۱۹۶۷ کانال سوئز به مدت ۸ سال بسته شد. طبق گزارش کمیسیون بازرگانی و توسعه سازمان ملل متحد خسارتی که در اثر بسته شدن کانال سوئز فقط در سال ۱۹۶۷ به اقتصاد جهان وارد شد بالغ بر ۳۶ میلیون فرانک گردید^۲. بعلاوه مشاهده می‌شود که بسته ماندن این کانال تا چه حد به اوضاع مالی و اقتصادی کشور مصر نیز لطمه وارد کرده است.

۱- تا پیش از گشایش مجدد کانال در ۱۹۷۵.

۲- اطلاعات شماره ۱۴۷۲۴، ۱۴ خرداد ۱۳۵۴، مؤسسه اطلاعات.

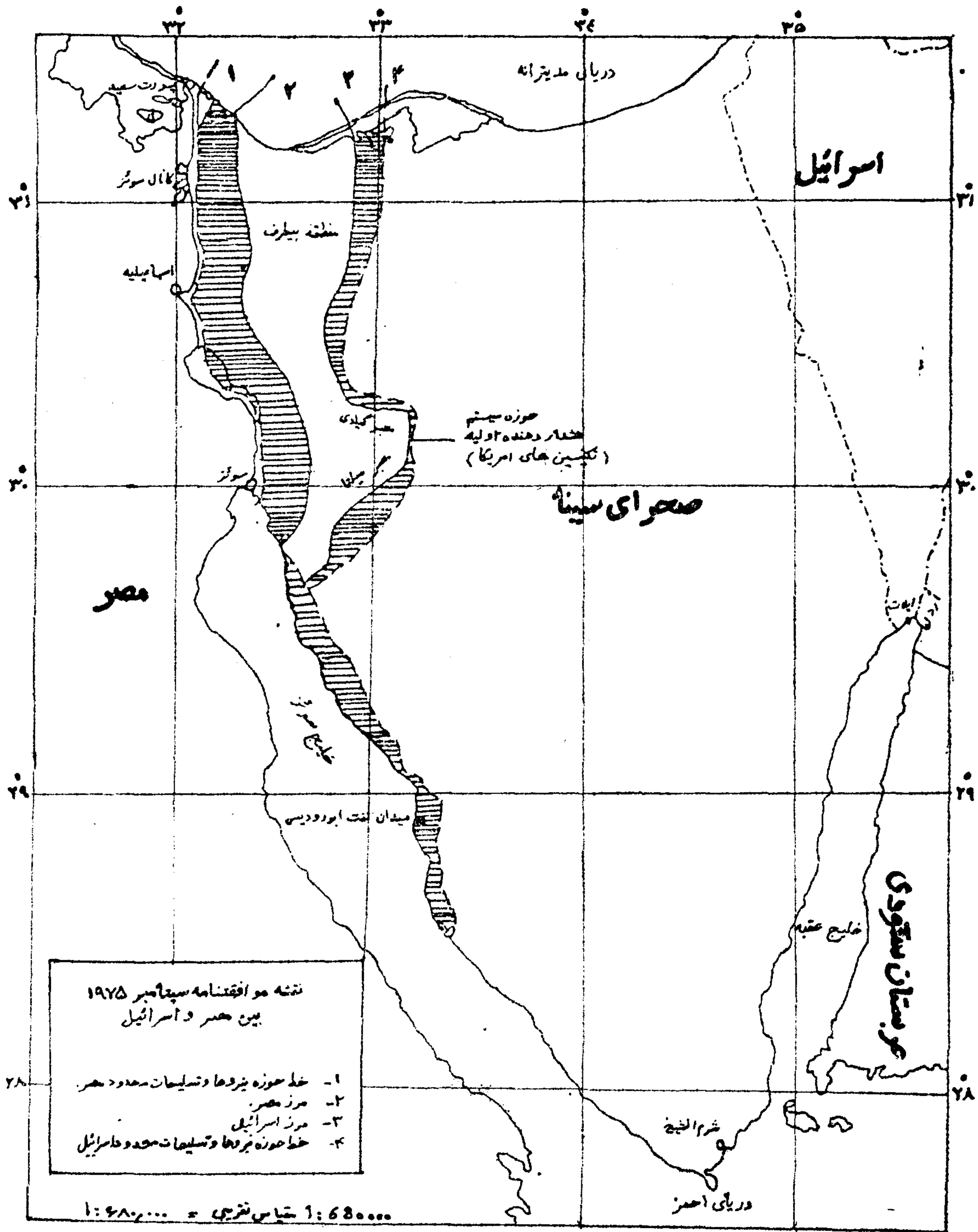
اقدامات سازمان ملل با تصویب قطعنامه ۲۴۲ نوامبر ۱۹۶۷ توسط شورای امنیت شامل این مقررات گردید که اسرائیل اراضی اشغال شده در جنگ مزبور را تخلیه کند، تا متقابلاً از حق کشتی رانی در آبراه‌های بین‌المللی خاورمیانه و از جمله کانال سوئز بهره‌مند شود و اعراب هم در عوض اسرائیل را بعنوان کشوری مستقل برسمیت بشناسند. ولی تا جنگ سال ۱۹۷۳ هیچ نوع اقدامی مبنی بر عقب‌نشینی اسرائیل صورت نگرفت و علت پافشاری اسرائیل هم برای تسلط بر سینا فقط بستگی به مزایای سیاسی و استراتژی نداشته بلکه وجود ذخایر نفتی است که یکی از شرکت‌های نفت اسرائیل در امر استخراج نفت آن فعالیت مداوم دارد. کشور اسرائیل در فاصله سالهای ۱۹۶۷-۱۹۷۰ از ۱۱۷ چاه نفتی منطقه ابورودیس در شبه جزیره سینا بهره‌برداری کامل نمود که ۸۰ میلیون دلار در آمد آنها شد که این نمایانگر اهمیت اقتصادی شبه جزیره مزبور می‌باشد.

۴- موقعیت مرزی کانال سوئز پس از جنگ اکتبر ۱۹۷۳ تا موافقت‌نامه سپتامبر ۱۹۷۵.

مرزهای نامطمئن سال ۱۹۶۷ بین مصر و اسرائیل بوجود آورنده صحنه جنگی اکتبر ۱۹۷۳ شد. در طی این جنگ ارتش مصر از کانال سوئز گذشت (۶ اکتبر) و خط بارلو* را درهم شکست و نبرد اصلی در صحرای سینا شروع شد. جنگ ۱۷ روزه اعراب و اسرائیل سبب از هم پاشیدگی قدرت افسانه‌ای اسرائیل گشت. این جنگ عملاً ثابت کرد باوجود سلاحهای مدرن و موشکهای گوناگون نمی‌توان همواره پیروز شد، بلکه تفاهم و سازگاری و گذشته‌های متقابل بین ممالک است که مرزهای باثبات و پایدار را بوجود می‌آورد.

سیاست توسعه‌طلبی اسرائیل، این کشور را بر آن داشت که در جنگ سال ۱۹۷۳ جهت تصرف ساحل غربی کانال سوئز به شهرهای اسماعیلیه و سوئز حمله

* - خط دفاعی اسرائیل: که برای این کشور ۳۰۰ میلیون دلار خرج برداشت.



نقشه شماره ۳ - منطقه مرزی اسرائیل و مصر بر طبق موافقت نامه سپتامبر ۱۹۷۵
(منبع شماره ۳۴)

(توضیحاً آنکه بعلت کوچک شدن نقشه در هنگام چاپ مقیاس تقریبی آن به
۱:۳/۱۳۴/۰۰۰ رسیده است.)

کند. بنابراین، شهرهای مزبور مهمترین محل برخورد نیروهای مصر و اسرائیل گردیدند ولی با مقاومت شدید نیروهای ارتش سوم مصر، اقدامات نظامی اسرائیل با شکست روبرو شد.

در تاریخ ۱۸ فوریه ۱۹۷۳ پس از کوششهای فراوان آمریکا جهت ایجاد صلح و مداخله سازمان ملل متحد و تشخیص کارشناسان آن در منطقه کانال سوئز تصمیم به جدا سازی نیروهای مصر و اسرائیل اجرا گشت و قرار بر این شد که مرزهای اسرائیل تا ۲۰ میلی یعنی ۳۲ کیلومتری مشرق کانال سوئز در شبه جزیره سینا عقب تر رود و این موقعیت سبب شد که مرزهای شرقی کشور مصر در ساحل شرقی کانال سوئز بیشتر از مرزهای این کشور بعد از جنگ ژوئن ۱۹۶۷ گردد. آخرین تغییرات مرزی طبق موافقتنامه سپتامبر ۱۹۷۵ بین مصر و اسرائیل بوجود آمد که بموجب آن در امتداد ساحل راست کانال سوئز خط حوزه نیروها و تسلیحات محدود مصر و به فاصله تقریبی ۱۸ کیلومتر از آن مرز مصر و سپس یک منطقه بیطرف و پس از منطقه بیطرف، مرز اسرائیل و خط حوزه نیروها و تسلیحات محدود اسرائیل مشخص شده است. بنابراین نقشه مزبور، موقعیت جغرافیایی کانال را در نقشه سیاسی جهان امروز نشان می دهد. (نقشه شماره ۴).

آغاز بهره برداری های جدید از کانال سوئز

بعد از آخرین جنگ مصر و اسرائیل در سال ۱۹۷۳ دولت مصر با کمک کشورهای دیگر نظیر آمریکا و فرانسه و انگلستان و شوروی و با صرف هزینه ۲ میلیارد تومان به پاک سازی کانال اقدام نمود تا آنرا برای بهره برداری های جدید در سطح جهانی آماده سازد. البته این اقدام نه تنها از نظر اعاده وضع عادی ترافیک دریایی و امور بازرگانی دریکی از مهمترین شاهراههای آبی جهان ارزنده و معتبر است، بلکه از لحاظ مسائل نظامی و سیاسی نیز قابل توجه فراوان می باشد. اهمیتی که محافل سیاسی جهان به باز شدن کانال سوئز می دهند ناشی از

نتایج استراتژی از دوباره گشودن این کانال و دیگر گونیهایی است که احتمالاً در توازن قوا بوجود می آورد و بعلاوه نخستین نتیجه آنرا تحکیم موقع شوروی در مدیترانه و بحر احمر و خلیج فارس و اقیانوس هند می دانند. پیش از همکاری مساعدت آمیز اخیر ایالات متحده آمریکا و شوروی وقتی سادات برای نشان دادن حسن نیت خود در آغاز زمامداریش پیشنهاد کرد که کانال سوئز را بعنوان نخستین مرحله در راه تخلیه اراضی اعراب از نیروهای اسرائیلی می گشاید، واشنگتن آنرا رد کرد تا شوروی از بازگشایی کانال سوئز سودی نبرد. اما بعداً عوامل منفی سیاست آمریکا نسبت به خاورمیانه عربی تخفیف یافت و عوامل مثبتی سبب شد که آمریکا با بازگشایی کانال سوئز مخالفتی ننماید. این عوامل عبارتند از:

۱- تفاهم کلی آمریکا و شوروی در حل مشترك مسائل جهانی.

۲- پایان جنگ ویتنام بطور رسمی.

۳- بیرون رفتن کارشناسان شوروی از مصر.

۴- نیاز آمریکا به نفت اعراب*

۵- برقراری روابط دوستانه بین مصر و آمریکا.

باید در نظر داشت که ناوگان دریایی آمریکا، در مدت بسته ماندن کانال سوئز تغییر یافته بود و ناوهای هواپیمابر نظیر اینترپرایز برای عبور از این آبراه بعلت بزرگی اندازه آنها دچار اشکال می گردید، لذا در هنگام لایروبی و نوسازی کانال

*- در مورد نیاز آمریکا به نفت اعراب، بایستی توجه داشت که کشف منابع مهم نفتی جدید در عربستان سعودی (صحرای ربع الخالی) امکان استخراج نفت را از این شبه جزیره بمدت ۶۰ سال رسانیده و همچنین تصمیم دولت آمریکا به بهره برداریهای بیشتر از این کانونهای نفتی، اهمیت استفاده از این آبراه را برای دولت مزبور مشخص می سازد. برای کسب اطلاع بیشتر در این باره به کتاب «خلیج فارس و کانال سوئز»، تألیف دریادار هانری لایروس، ترجمه دکتر خواجه نوری، انتشارات مرکز مطالعات عالی بین المللی، دانشگاه تهران، بهمن ۱۳۵۲ مراجعه شود.

برای تعمیق آن، اهمیت زیادی قائل شدند* . ضمناً افزایش حجم مبادلات بازرگانی در سطح جهانی، کار تعمیق این آبراه را اجتناب ناپذیر می‌ساخت.

در هر صورت مسأله مهم و قابل اهمیت آنست که طبق يك اصل غیر قابل تغییر سیاست جهانی، مصر نباید تحت نفوذ قدرت بزرگ واحدی قرار بگیرد زیرا در آن وضع، تعادل قوا از بین رفته و به مصالح کشورهای دیگر لطمه‌هایی وارد خواهد شد.

از مطالب گفته شده چنین نتیجه‌گیری می‌شود که با ایجاد يك محیط صلح آمیز در منطقه کانال سوئز آبراه مزبور بصورت يك راه ارتباط بین‌المللی و قابل استفاده برای همگان در خواهد آمد، و دولت مصر خواهد توانست مسئولیت حفظ صلح کانال را بعهده بگیرد و اعتماد و احترام ملل را بخود جلب نماید. البته سیاست مصر تنها در مورد کشور اسرائیل برای استفاده از کانال تفاوت میکند و رئیس‌جمهوری مصر رسماً اعلام نموده که هرگاه اسرائیل کلیه سرزمینهای اشغالی سال ۱۹۶۷ را پس بدهد و به تعهدات خود عمل کند در آن صورت اجازه عبور کشتی را خواهد داشت .

دولت شاهنشاهی ایران بمنظور نوسازی در منطقه آزاد و صنعتی پرت سعید مبلغ ۲۰ میلیون دلار کمک نموده است که با این ترتیب در آینده به صورت يك قدرت بزرگ مدیترانه‌ای درمی‌آید. بازگشایی کانال سوئز برای کشور ما دارای اهمیت اقتصادی فراوان می‌باشد چه با استفاده از این راه آبی و دسترسی به مدیترانه فاصله ایران با اروپا نصف می‌شود. کشتیهای بزرگ تجارتي و نفت کشها، دیگر مجبور به عبور از دماغه امید نیک و دور زدن در سواحل قاره آفریقا نخواهند بود و بدین ترتیب

* - در مورد افزایش عمق کانال سوئز در نشریات و منابع موجود ، دقیقاً عددی ذکر نشده است ولی نگارنده کتاب خلیج فارس و کانال سوئز (منبع شماره ۱۷) پیش‌بینی نموده که با شرایط حمل و نقل دریایی بین سالهای ۱۹۸۰-۱۹۷۵، دولت مصر باید کانال را آن چنان عمیق تر نماید که حداکثر آبگیر کشتی‌ها معادل ۱۴/۶ متر گردد.

بمیزان قابل توجهی درمخارج آنها صرفه جویی می شود. جدول شماره ۱ نمونه جالبی برصحت این مطلب است.^۱

جدول شماره ۱ - فواصل چند بندر انتخابی را از طریق استفاده از دماغه امید نیک و همچنین کانال سوئز را دربرابر آن، مشخص می سازد.^۲

میزان درصد کوتاه تر شدن راه	فاصله از طریق کانال (مایل)	فاصله از طریق دماغه امید نیک (مایل)	لندن یا لیورپول تا
۴۲	۶۳۰۰	۱۰۸۰۰	بمبئی
۴۲	۶۵۰۰	۱۱۳۰۰	کویت
۱۰	۱۱۰۰۰	۱۲۲۰۰	ملبورن
۳۲	۷۹۰۰	۱۱۷۰۰	کلکته
۳۰	۸۳۰۰	۱۱۸۰۰	سنگاپور
			بندرمارسی تا
۵۶	۴۶۰۰	۱۰۴۰۰	بمبئی
۲۱	۹۴۰۰	۱۱۹۰۰	ملبورن
			نیویورک تا
۳۱	۸۲۰۰	۱۱۸۰۰	بمبئی
۱۸	۱۰۲۰۰	۱۲۵۰۰	سنگاپور
۳۰	۸۳۰۰	۱۱۹۰۰	رأس تنوره
			(عربستان سعودی)

صرف نظر از روابط اقتصادی وجود روابط دوستانه و صمیمانه بین دولتهای ایران و مصر، موجب آن گردید که افتتاح مجدد کانال سوئز در تاریخ ۵ ژوئن ۱۹۷۵ در حضور والاحضرت رضا پهلوی ولیعهد ایران صورت پذیرد که این خود نمایانگر نقش پراهمیت دولت ایران برای ایجاد صلح و حفظ آن در خاورمیانه و جهان می باشد.

۱ - در بین بنادر ذکر شده در جدول، بندر کویت به بنادر عمده صادراتی ایران در کناره خلیج فارس نزدیکتر است لذا می توانیم برای بدست آوردن معیار فاصله ها از سواحل جنوب غربی ایران تا بنادر اروپایی از طریق دماغه امید نیک و کانال سوئز، بندر مزبور را ملاک سنجش قرار دهیم.

۲ - دایرة المعارف بریتانیکا، سری «S»، صفحه ۷۶۸، دانشگاه شیکاگو، ۱۹۷۴

نقش سیاسی کانال سوئز

کانال سوئز ضمن اینکه برای زندگی داخلی ملت مصر اهمیت حیاتی دارد، در عین حال در طول یکصد سال گذشته برای کشور مصر منشأ و سبب روبرو شدن با مخاطرات زیادی نیز بوده است. آبراه سوئز که در ابتدا خط ارتباطی انگلستان با هند بود و سپس به شریان حیاتی انگلیس برای دست یافتن به چاههای نفت خلیج فارس تبدیل شد تا مدتی طولانی، مهمترین دست آویز حضور و نفوذ انگلیس در مصر بود. جنگ ۱۹۵۶ در خاور میانه خصوصاً بخاطر کانال سوئز درگیر شد. بدنبال آن جنگ بود که از نقطه نظرهای نظامی و سیاسی کانال سوئز به صورت هدف نهایی استراتژی اسرائیل درآمد. در این میان کشور ایالات متحده آمریکا به منظور برقراری توازن نفوذ دوا بر قدرت در کانال سوئز و حوزه احمر در برابر کمکهای شوروی به مصر به حمایت از اسرائیل پرداخت. البته نقش میانجیگری دولت آمریکا جهت برگرداندن صلح و آشتی بین دو دولت متخاصم مصر و اسرائیل بخصوص طی دو سال گذشته^۱ قابل ستایش است که با انعقاد موافقتنامه‌های صلح آمیز زمینه را برای بازگشایی کانال سوئز فراهم ساخت.

بسته شدن کانال سوئز و در نتیجه جدا ماندن دریای سرخ از مدیترانه مشکلاتی در راه نفوذ بیشتر شوروی در این منطقه فراهم نمود. از طرف دیگر، افزایش نفوذ شوروی در شبه قاره هند، آمریکا را بیش از پیش به لزوم حفظ موقعیت خود در حدود شبه جزیره عربستان متوجه ساخت. در حقیقت همین مسأله بوده که در فاصله اندک زمانی، سیاست آمریکا در مورد کشورهای حوزه احمر تغییرات زیادی حاصل کرده و اکثر کشورهای اطراف دریای سرخ، روابط جدید سیاسی خود را بر اساس تمایل به غرب نشان داده اند. اکنون^۲ کشورهای مصر، سودان، عفار و عیسی، عربستان سعودی،

۱ - سالهای ۱۹۷۴ و ۱۹۷۵

۲ - اکتبر ۱۹۷۷

ویمن شمالی در این دسته قرار دارند. و در مقابل یمن جنوبی و اتیوپی با کشور شوروی روابط بسیار نزدیک دارند.

باید توجه داشت که شوروی‌ها در هر حال از رهگذر گشوده شدن کانال سوئز، در وضع مساعدتری قرار خواهند داشت تا به اقتضای نیازهای وقت، کشتی‌هایشان را از دریای مدیترانه به خلیج فارس و همچنین از خلیج فارس به مدیترانه گسیل دهند و آنها را جابجا کنند.

روسها احتمالاً از امتیازاتی که باز شدن کانال سوئز در دسترس آنان خواهد گذاشت استفاده می‌کنند. به عنوان مثال با عبور از کانال سوئز راه اودسا^۱ به بمبی بطور قابل توجهی کوتاه می‌شود و کشتیهای شوروی برای رسیدن به مقصد بجای ۱۲۰۰۰ مایل دریایی تنها ۴۱۸۲ مایل راه خواهند پیمود^۲. امتیاز دیگر گشوده شدن کانال برای شوروی آنست که این کشور در سالهای اخیر بخصوص در کشاکش درگیری هند و پاکستان در سال ۱۹۷۱ ناچار گردید قسمتی از اقدامات خود را از راه سبیری شرقی و بندر ولادی وستک به انجام برساند^۳ که علاوه بر مسأله طولانی بودن مسیر، الزام عبور از تنگه‌های مالاکوسوند و لومبوك که تحت نظارت دولتهای موافق با آمریکا قرار داشتند، برایش بسیار دشوار بوده است.

عربستان سعودی در مورد افتتاح مجدد کانال سوئز نظر موافقی ندارد^۴، زیرا این امر را موجب افزایش نفوذ شوروی و ایجاد تسهیلاتی برای دولتهای سوسیالیستی عربی در شبه جزیره عربستان و منطقه خلیج فارس تلقی می‌کند و آمریکا ناچار است به نظرات دوست و متحد خود کاملاً توجه نماید. کمک مالی عربستان

۱- یکی از بندرهای شوروی واقع در شمال دریای سیاه. Odessa

۲- اطلاعات، ۱۴ خردادماه ۱۳۵۴، شماره ۱۴۷۲۴، مؤسسه اطلاعات.

۳ و ۴- خلیج فارس و کانال سوئز، اثر دریا دار هانری لایروس، ترجمه دکتر خواجه

نوری، چاپ دانشگاه تهران، بهمن ماه ۱۳۵۲.

سعودی که بموازات کمک‌های کویت تاحدی قطع در آمد کانال سوئز برای مصر را جبران نموده وزن و اعتباری برای دولت سعودی فراهم ساخته است و چون منبع اصلی وجوهی را که عربستان سعودی صرف این کمک کرده، مبالغ دریافتی از آمریکا بابت نفت بوده است می‌توان اینطور نتیجه گرفت که دلارهای آمریکا بطور غیرمستقیم قسمتی از نیازهای مالی مصر را برآورده ساخته است. به این ترتیب ملاحظه می‌شود که آمریکا با همکاری عربستان سعودی و با ایجاد روابط دوستانه با یمن شمالی در راه تعدیل قدرت و نفوذ شوروی در یمن جنوبی (عدن) و یمن شمالی (صنعا) کوشش می‌کنند تا با برقراری تعادل نفوذ در باب‌المنذب محل اتصال بحر احمر به اقیانوس هند به ایجاد یک بیطرفی کامل در امور سیاسی و استراتژی تمام حوزه کانال سوئز و بحر احمر موفق شود. این موفقیت صلح آمیز یعنی ایجاد بیطرفی در کل منطقه مزبور متضمن بقای کانال سوئز بعنوان یک آبراه بین‌المللی خواهد بود.

نقش اقتصادی کانال سوئز:

موقعیت جغرافیایی خاص کانال سوئز و محل قرار گرفتن آن در مسیر مهمترین راه ارتباطی دریایی بین دول اروپایی یعنی کشورهای واردکننده نفت و کشورهای آسیایی حوزة خلیج فارس که اکثراً کشورهای تولیدکننده نفت در این قسمت قرار دارند اهمیت و نقش اقتصادی این کانال را بخوبی روشن می‌سازد. البته حمل و نقل نفت یکی از مهمترین ارکان اقتصادی و منبع درآمد دولت مصر از کانال سوئز بوده است، اما بغیر از حمل نفت، بیشترین مبادلات بازرگانی آسیای جنوبی و کشورهای اروپایی و اتازونی از این طریق صورت می‌گرفته است. یعنی در واقع جزء مهمی از کالاهای ساخته شده در ممالک صنعتی غربی از این آبراه به کشورهای آسیایی و آفریقایی که از جمله بازارهای قابل توجه می‌باشند صادر می‌شود و بعلاوه اقلام عمده مواد اولیه مورد نیاز صنایع غرب (به غیر از نفت) از اقیانوس هند و

حوزه احمر و کانال سوئز عبور کرده و بیازارهای غربی می‌رسند.

بامقایسه ارقام زیر می‌توان به اهمیت اقتصادی هرچه بیشتر این کانال پی‌برد. بعنوان مثال فاصله خلیج فارس تا لندن از طریق جنوب آفریقا و دماغه امیدنیک در حدود ۱۱۳۰۰ مایل است و حال آنکه از کانال سوئز بیشتر از ۶۵۰۰ مایل فاصله نیست، بنابراین عبور کشتی‌ها از راه آبی کانال سوئز خیلی باصرفه‌تر از عبور آنها از طریق دماغه امیدنیک^۱ می‌باشد.

برای روشن‌تر شدن مطلب، حمل یک تن کالا از نقطه‌ای در خلیج فارس به بندر رتردام با استفاده از کانال سوئز ۹/۲۲ دلار هزینه برمی‌دارد، در صورتیکه حمل همین مقدار کالا از راه دماغه امیدنیک هزینه‌ای معادل ۱۵/۴ دلار دربرخواهد داشت. این نکته نیز بنوبه خود درخور توجه است که تا زمان بسته شدن کانال سوئز در سال ۱۹۶۷، ۹۵ درصد از نفت حوزه خلیج فارس از طریق این آبراه حمل می‌شد و در سال ۱۹۶۶ نیز تقریباً ۹۲٪ از نفتی که به مصرف کشورهای اروپای باختری می‌رسید از طریق کانال سوئز به اروپا حمل می‌شد.^۲

با پیاده شدن طرحهای دولت مصر که طی آن بروسعت و عمق کانال اضافه می‌شود، نفتکش‌های ۲۶۰ هزار تنی با محموله‌های بمیزان ۳۰۰ هزار تن بر راحتی می‌توانند از آن بگذرند.^۳

یک مقایسه در مورد این کانال با کانال پاناما مشخص می‌سازد که نقش اقتصادی کانال سوئز بسیار مهم‌تر از کانال پاناما است. در سال ۱۹۵۲ یعنی سالی که در آن باربری از طریق کانال سوئز بیشتر از سالهای قبل بود، جمعاً ۸۶۱۳۶۰۰۰ تن بار در این کانال گذشت که در آمد حاصل از آن به ۲۶۷۳۰۰۰۰ لیره انگلیسی بالغ گردیده است. در مقابل مجموع باری که در سال ۱۹۵۲-۱۹۵۳ (یعنی سالی که میزان باربری کانال پاناما زیاد بوده) از کانال پاناما عبور نموده ۳۶۱۰۰۰۰۰ تن

۱ - به جدول شماره ۱ مندرج در این مقاله مراجعه شود.

۲ و ۳ - اطلاعات، منابع خبرگزاری خارجی، ۱۵ خرداد ۱۳۵۴، مؤسسه اطلاعات

جدول شماره ۲ «نمایش تعداد و وزن بار کشتی‌ها در بعضی سالهای
انتخابی در کانال سوئز»

کشتی‌ها و محمولات	۱۹۱۶	۱۹۳۸	۱۹۵۵	۱۹۶۵	۱۹۶۶
تعداد کشتیهای عبوری. کالاهای حمل شده (بر حسب هزار تن متریک):	۵۰۸۵	۶۱۷۱	۱۴۶۶۶	۲۰۲۸۹	۲۱۲۵۰
۱- به سمت شمال کانال	۱۴۴۵۵	۲۱۰۱۱	۸۷۴۲۶	۱۸۳۴۴۱	۱۹۴۲۰۰
۲- به سمت جنوب کانال	۱۱۳۳۰	۷۷۶۸	۲۰۰۸۲	۴۲۰۰۱	۴۷۷۰۰
۳- جمعاً در کانال	۲۵۷۷۵	۲۸۷۷۹	۱۰۷۵۰۸	۲۲۵۴۴۲	۲۴۱۹۰۰

بود، همچنین در سال ۱۹۶۶ کشتی‌هایی که از کانال سوئز عبور کرده به تعداد ۲۱۲۵۰ بوده ولی کشتی‌های عبوری در همان سال از کانال پاناما به تعداد ۱۲۰۱۳ بالغ می‌شده است که این خود نمایانگر برتری نقش اقتصادی کانال سوئز نسبت به کانال پاناما می‌تواند باشد.

هم‌اکنون کشورهای مختلف دنیا بعزت بسته ماندن ۸ ساله کانال سوئز زیانهای فراوانی دیده‌اند و در این میان بزرگترین زیانهای اقتصادی نصیب مصر، کشورهای حوزه احمر و کشورهای اروپای غربی می‌باشد. هندو پاکستان نیز با همه

۱ - دایرةالمعارف بریتانیکا، چاپ لندن، ۱۹۷۰

۲ - مجموع باری که در سال ۱۹۶۶ از کانال سوئز عبور داده شد بالغ بر ۲۴۱/۹ میلیون تن گردید که از این میزان ۷۶ درصد آن شامل مواد نفتی بوده است و این نشان دهنده اهمیت اقتصادی آبراه سوئز جهت انتقال نفت و مواد نفتی از حوزه خلیج فارس به کشورهای غربی است. جهت اطلاع بیشتر به کتاب خلیج فارس و کانال سوئز، اثر دریا سالار هانری لایروس، ترجمه دکتر خواجه نوری، چاپ دانشگاه تهران، بهمن ماه ۱۳۵۲ مراجعه شود.

فاصله از کانال زیان بسته بودن آنرا فراوان پرداخته زیرا تا سال ۱۹۶۶ هشتاد درصد صادرات و واردات هند از کانال سوئز می‌گذشت.

بازگشایی کانال سوئز حجم مبادله‌های تجاری میان اروپای غربی و شرقی از یکسو و شرق آفریقا و جنوب شرقی آسیا را نیز از سوی دیگر افزایش می‌دهد و همچنین بر حجم مبادله‌ها میان ژاپن و اروپا نیز می‌افزاید. بدیهی است که کانال سوئز دیگر اهمیتی را که سابقاً در بازرگانی جهانی داشته است باز نخواهد یافت مگر آنکه به میزان قابل ملاحظه‌ای تعمیق و تعریض شود. امروزه دیگر بسیاری از کشتی‌های نفتکش عظیم‌تر از آنند که بتوانند از کانال سوئز عبور کنند مضافاً به اینکه در سالهای اخیر حجم مبادلات بازرگانی و کالاهایی که از طریق دریا حمل می‌گردند افزایش یافته است. از طرف دیگر رونق کانال سوئز تا حدود زیادی بستگی به اندازه اعتقاد و اطمینان شرکت‌های کشتیرانی به دوام صلح در خاورمیانه خواهد داشت. با وجود این کشتی‌های کوچک و ترافیکی‌های دریایی مدیترانه‌ای و تا حدودی غیر مدیترانه‌ای از گشوده شدن دوباره کانال سوئز بسیار بهره‌مند خواهند شد. افتتاح این راه آبی در اقتصاد مصر و اقتصاد جهان بویژه اروپا تأثیر فزاینده خواهد داشت. مصر با درآمدی که از کانال سوئز بدست خواهد آورد، می‌تواند به اقتصاد خود رونق بخشیده و موازنه بازرگانی خود را متعادل سازد. گشایش کانال سوئز ضمناً نتایج دیگری نیز به بار آورده، مثل ساختن شهرهای جدیدی در کناره کانال بنامهای فیصل سیتی، صباح سیتی، زاید سیتی که هزینه ساختمانی این شهرها از طرف رهبران کشورهای عربستان سعودی، کویت، امارات متحده عربی پرداخت شده است. همچنین زندگی پرتپش بسه بندر عدن در یمن جنوبی و بندر جیبوتی* باز خواهد گشت.

مالیات عبور کشتی‌ها در کانال سوئز که ۱۶۲/۵ کیلومتر طول دارد، در حال

* - بندر جیبوتی در کشور جدید الاستقلال عفاروعیسی (سومالی فرانسه سابق) واقع است.

حاضر در مقایسه با سال ۱۹۶۷ که تاریخ بسته شدن آنست عملاً^۱ به دو برابر افزایش یافته که نرخ جدید عبارت از یک دلار مالیات به ازای هرتن باری که از کانال سوئز عبور داده شود خواهد بود.^۱

مقامات مسئول کانال عقیده دارند که شرکت‌های کشتی‌رانی بعلت کوتاه شدن قابل ملاحظه راه، کشتی‌هاییکه تا کنون از طریق دور زدن دماغه امیدنیک در جنوب آفریقا خود را از اروپا به آسیا می‌رساندند خواهند توانست بمیزان قابل توجهی در مخارجشان صرفه‌جویی کنند. طبق پیش‌بینی همین مقامات کشور مصر نیز در اولین سال مرحله جدید بهره‌برداری از کانال سوئز ۴۰۰ تا ۴۵۰ میلیون دلار یعنی تقریباً دو برابر در آمدی که تا قبل از بسته شدن کانال از بابت مالیات‌های دریافتی از کشتی‌ها تحصیل می‌کرد بدست خواهد آورد.^۲ البته باید توجه داشت که دریافتی دولت مصر از مبادلات ترانزیتی کانال سوئز در سال ۱۹۶۶ به ۹۵۱۶۷۰۰۰ پاند مصری یا ۷۶۱۳۷۰۰۰ پاند انگلیسی^۳ و یا ۲۰۰ میلیون دلار آمریکایی می‌رسیده^۴ است که جمعاً حدود ۴/۵ درصد از درآمد کشور مصر را تشکیل می‌داده است.

۱ و ۲- اطلاعات، ۱۵ خردادماه ۱۳۵۴، شماره ۱۴۷۲۵، مؤسسه اطلاعات.

۳- دایرةالمعارف بریتانیکا، چاپ لندن، ۱۹۷۰

۴- درآلماناک ۱۹۶۷ دنیا، این مبلغ، معادل ۱۹۷ میلیون دلار آمریکایی قید

شده است.

«فهرست منابع»

- ۱- آون، راجر- خدوری، مجید - سابق، فایض - کانینگهام، آلن- ماندل، نویل زیر نظر آلبرت حورانی، ترجمه گله‌داری: «مسائل خاورمیانه»، انتشارات امیرکبیر، بهمن ۱۳۵۱
- ۲- اداره روابط عمومی، ارمغان ستادبزرگ ارتشداران: «شاهنشاهان ایران» ارتش شاهنشاهی ایران، ۱۳۴۶.
- ۳- برومبرگر، مری و سرژ - ترجمه دکتر عبدالرضا مهدوی: «اسرار حمله به مصر» چاپ کیهان، ۱۳۳۶.
- ۴- بهمنش، احمد: «تاریخ مصر قدیم از آغاز تا قرن شانزدهم قبل از میلاد» دانشگاه تهران، ۱۳۳۲.
- ۵- بهمنش، احمد: «تاریخ مصر قدیم از قرن شانزدهم قبل از میلاد تا استیلای اسکندر». دانشگاه تهران، ۱۳۳۲.
- ۶- پیرنیا حسن (مشیرالدوله): «تاریخ ایران باستان جلد ۳»، مطبعه مجلس ۱۳۱۳ هجری قمری.
- ۷- جناب، محمد: «خلیج فارس»، ۱۳۴۲.
- ۸- جواهر کلام، علی: «تاریخ مصر». چاپ خودکار ایران، ۱۳۲۰.
- ۹- حکیمی، فتح‌الله: «ممالک همجوار، جغرافیای سیاسی و نظامی»، انتشارات اقبال.
- ۱۰- دورانت، ویلیام جیمز - ترجمه احمد آرام: «تاریخ تمدن، مشرق زمین گاهواره تمدن» چاپخانه دولتی ایران، فروردین ۱۳۳۷ شمسی.
- ۱۱- رودنسون، ما کسیم - ترجمه رضا براهنی: «عرب و اسرائیل»، شرکت

سهامی انتشارات اقبال، خرداد ۱۳۴۸.

۱۲- زنجانی، حبیب‌الله: «جمعیت شناسی تطبیقی جهان»، چاپ دانشگاه تهران، تیرماه ۱۳۵۰.

۱۳- شاملویی، حبیب‌الله: «جغرافیای کامل جهان»، انتشارات بنیاد، چاپ دوم، ۱۳۵۴.

۱۴- فقیهی، علی اصغر: «جغرافیای کشورهای اسلامی و تاریخ اسلام» چاپخانه حکمت قم چاپ اول، آبان ۱۳۴۴.

۱۵- کتان، هنری -- ترجمه غلام‌رضا فدایی عراقی: «فلسطین و حقوق بین‌الملل» مؤسسه انتشارات امیرکبیر تهران، ۱۳۵۴.

۱۶- کنفرانس حقوقدانان عرب در الجزایر، ترجمه اسداله مبشری: «مسأله فلسطین»، چاپخانه میهن تهران، شهریور ۱۳۵۰.

۱۷- لایروس، دریادار هانری -- ترجمه دکتر محمود خواجه نوری: «خلیج فارس و کانال سوئز»، چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۵۲.

۱۸- لژندر، رنه -- ترجمه حسین خلیلی فر: «اکتشافات دریاها»، کتابفروشی علی اکبر علمی، ۱۳۲۹.

۱۹- لنچافسکی، ژرژ -- ترجمه دکتر جزایری: «تاریخ خاورمیانه» انتشارات اقبال، ۱۳۳۷.

۲۰- مستوفی قزوینی، حمداله -- باهتمام محمد دبیرسیاقی: «نزهت القلوب» اسفند ۱۳۳۶.

۲۱- میرحیدر (مهاجرانی)، دکتر دره: «اصول و مبانی جغرافیای سیاسی» مؤسسه انتشارات امیرکبیر، چاپ سوم، ۱۳۵۴.

۲۲- هیکل، محمد حسنین -- ترجمه غلام‌رضا سعیدی: «زندگی جمال عبدالناصر» چاپخانه حکمت قم، تیرماه ۱۳۵۰.

۲۳- یانگ، پیتر ژولیوس -- ترجمه دکتر دال منشی زاده: «داریوش یکم پادشاه پارسیها»، چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۳۵.

«فهرست فرهنگ و لغت نامه»

- ۲۴-- فرهنگ بریتانیکا، لندن ۱۹۷۰. وشیکاگو ۱۹۷۴.
۲۵-- فرهنگ عمید، انتشارات جاویدان، ۱۳۴۳.
۲۶-- لغت نامه و بستر webster، نیویورک ۱۹۶۸.

«فهرست نشریات»

- ۲۷-- اطلاعات، ترجمه‌ای از النهار، ۲۳ مهر ۱۳۵۲، مؤسسه اطلاعات
۲۸-- اطلاعات، نوشته علی اکبر کسمایی، ۲۴ فروردین ۱۳۵۳، مؤسسه

اطلاعات

- ۲۹-- اطلاعات، دوم دیماه ۱۳۵۳، مؤسسه اطلاعات
۳۰-- اطلاعات، ۱۳ خرداد ۱۳۵۴، مؤسسه اطلاعات
۳۱-- اطلاعات، ۱۴ خرداد ۱۳۵۴، مؤسسه اطلاعات
۳۲-- اطلاعات، منابع خبرگزاری خارجی، ۱۵ خرداد ۱۳۵۴، مؤسسه

اطلاعات

- ۳۳-- اطلاعات، گزارش فرستاده ویژه به مصر، ۱۸ خرداد ۱۳۵۴، مؤسسه

اطلاعات.

- ۳۴- مرزهای نو، مجله، دوره بیستم، دیماه ۱۳۵۴ (ژانویه ۱۹۷۶)
۳۵- ندای ایران نوین، آبان ۱۳۵۲، ارگان مرکزی حزب ایران نوین.
۳۶- ندای ایران نوین، ۲۳ اسفند ۱۳۵۲، ارگان مرکزی حزب ایران نوین