



The Place of Oil in the Identity Transformation of Khark Island

Mohammadhosein Foroughi ¹

¹- PhD in Islamic history, Payam Noor University and Researcher of Isfahan History and Culture, Isfahan, Iran.. vistygol@yahoo.com

Article Info

ABSTRACT

Article type:
Research Article

Received:
16/02/2024
Accepted:
28/04/2024

Khark is one of the big islands in the middle of the Persian Gulf, where the limited inhabitants of this island lived by fishing, small farming and providing services to passing ships. And its population has always been a function of this important variable. In this regard, the establishment of the Dutch and the English for trade and the pursuit of political goals in the era after geographical discoveries on this island shows the decisive position of Khark. In addition, in some historical periods, this island has also served as an exile and a prison, and the exile of leftist prisoners there is the last reminder of the past functions of this island. However, the current Khark has found a different identity that is dependent on oil. The current research seeks to find the effects of the oil industry on the new identity of this island. The results of the research, obtained through document and library studies, show that the decision of the oil consortium, the contracting party with the National Iranian Oil Company, to export Iranian oil from Khark, has given a new identity to the island. The industrialization of Khark is an important variable in changing the status of Khark Island from the old conditions to the current conditions and has affected the position of this island in the region and the world.

Keywords: Identity, Khark, Oil, Oil export.

Cite this article: Foroughi, Mohammadhosein. (2024), "The Place of Oil in the Identity Transformation of Khark Island", *The History of Village and Rural Settlement in Iran and Islam*, Vol. 1, No.3, P: 107-126.

DOI: 10.30479/hvri.2024.20009.1024



© The Author(s).

Publisher: Imam Khomeini International University

***Corresponding Author:** Mohammadhosein Foroughi
Address: PhD in Islamic history, Payam Noor University and
Researcher of Isfahan History and Culture, Isfahan, Iran.
E-mail: vistygol@yahoo.com



فصلنامه

تاریخ روستا و روستانشینی در ایران و اسلام

شاپا الکترونیکی: ۳۰۶۰-۶۰۱۲

سال اول، دوره جدید، شماره سوم، زمستان ۱۴۰۲



جایگاه نفت در تحول هویتی جزیره خارک

محمدحسین فروغی^۱

^۱- دکتری تاریخ اسلام دانشگاه پیام نور و پژوهشگر تاریخ و فرهنگ اصفهان، اصفهان، ایران. vistygol@yahoo.com

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی	
دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۲۷	
پذیرش: ۱۴۰۳/۰۲/۰۹	
	<p>خارک، یکی از جزایر بزرگ در منتهی‌الیه خلیج فارس است که هرچند به دلیل نداشتن خاک کافی فاقد استعداد کشاورزی است، اما منابع مختصر آب شیرین، سواحل عمیق و نزدیکی به درگاه ورودی دهانه اوردنرود در طول تاریخ اهمیت ویژه‌ای به آن داده است. ساکنان محدود این جزیره با صیادی، کشاورزی مختصر و خدمات‌رسانی به کشتی‌های عبوری امرار معاش می‌کردند. بقایای زندگی و آثار باستانی متعدد و متنوع از اقوام مختلف و جهان‌گشایان در این جزیره نشان می‌دهد که موقعیت راهبردی خارک در ژئوپلیتیک خلیج فارس به‌عنوان دروازه میان‌رودان و خوزستان در مسیر شرق به غرب مورد عنایت اقوام بوده و رونق و جمعیت آن همواره تابعی از این متغیر مهم بوده است. در این راستا، استقرار هلندیان و انگلیسی‌ها برای تجارت و پیگیری اهداف سیاسی در دوران پس از اکتشافات جغرافیایی در این جزیره، جایگاه تعیین‌کننده خارک را نشان می‌دهد. علاوه‌براین، در برخی از دوره‌های تاریخی، این جزیره کارکرد تبعیدگاهی و زندان هم داشته است که تبعید زندانیان چپ به آنجا، آخرین خاطرات خارک از کارکردهای گذشته این جزیره است. خارک کنونی اما هویتی متفاوت پیدا کرده است که وابسته به نفت است. پژوهش حاضر به دنبال یافتن تأثیرات صنعت نفت بر هویت نوین این جزیره است. نتایج تحقیق که از راه مطالعه اسنادی و کتابخانه‌ای به‌دست آمده، نشان می‌دهند تصمیم کنسر سیوم نفتی طرف قرارداد با شرکت ملی نفت ایران بر صادرات نفت ایران از خارک، هویت جدیدی به جزیره داده است. صنعتی شدن خارک به‌عنوان یک متغیر مهم در تغییر جایگاه جزیره خارک از شرایط قدیم به شرایط کنونی بوده و موقعیت این جزیره را در منطقه و جهان تحت تأثیر خود قرار داده است.</p> <p>واژگان کلیدی: هویت، جزیره خارک، صنعت نفت، صادرات نفت ایران.</p>

استناد: فروغی، محمدحسین، (۱۴۰۲)، «جایگاه نفت در تحول هویتی جزیره خارک»، فصلنامه تاریخ روستا و روستانشینی در

ایران و اسلام، سال اول، شماره سوم، ص: ۱۲۶-۱۰۷.

DOI : 10.30479/hvri.2024.20009.1024

ناشر: دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

حقوق مؤلف © نویسندگان.



مقدمه

شاخاب پارس یا خلیج فارس، یکی از مهم‌ترین مناطق جهان از نظر اهمیت جغرافیای راهبردی است که بنا به گواهی یافته‌های باستان‌شناسی، قدیمی‌ترین تمدن‌های بشری در حوزه شمالی همین دریا شکل گرفته‌اند. این مسیر مهم آبی در طول تاریخ نقش واسطه‌ای میان تمدن‌های مختلف را بازی می‌کرده و از این نظر نام آن در اسناد مهم تمدن‌های قدیم آمده است. در این دریا جزایر فراوانی وجود دارد که جزایر شمالی آن یعنی کیش، قشم و خارک به دلایل مختلف زمین‌شناسی و راهبردی مهم‌تر هستند، اما یافته‌های باستان‌شناسی از اقوام گوناگون در طول دوره‌های مختلف تاریخی نشان می‌دهند که «خارک» اهمیت بیشتری داشته است. جزیره خارک که بزرگ‌ترین جزیره در منتهی‌الیه شمالی خلیج فارس است، به وطن ناخدایان هم مشهور بوده و با برخورداری از سواحل عمیق، به‌ویژه در جانب شمالی و نیز وجود منابع مختصر آب شیرین و کمی خاک برای کشاورزی، زمینه سکونت تعداد قابل‌توجهی از جمعیت را داشته است. امکان کشاورزی در خارک کم بود؛ به همین دلیل ساکنان خارک با صیادی و دریانوردی و راهنمایی و خدمات‌رسانی به دریانوردان امرار معاش می‌کرده‌اند؛ از این رو، فرازوفرود رونق این جزیره همواره تابعی از کارکردهای موقعیت راهبردی آن بوده است. آثار تاریخی متنوع به‌دست‌آمده از اقوام مختلف نشان می‌دهند که این جزیره به‌عنوان سکوی راهبردی برای سواحل شمالی به‌شمار می‌رفته است. هخامنشیان در کتیبه خود کوششی را برای رونق جزیره در این مسیر دریایی ثبت کرده و بیگانگانی هم که به امید تصاحب و بهره‌گیری از ایران آمده بودند نیز، این جزیره را به‌عنوان سکوی ورود یا تجارت انتخاب کرده‌اند. در مجموع، داده‌های تاریخی نشان می‌دهند که این جزیره مرجانی در نزدیکی سواحل بندر گناوه و نزدیک به دهانه اروندرود، به‌عنوان یک پایگاه دریایی مهم مورد توجه حاکمان ایرانی و دریانوردان و جهان‌گشایان بیگانه بوده و هویت راهبردی داشته است، اما در اواخر قاجار و اوایل دوران پهلوی بندرهای آبادان و خرمشهر رونق گرفتند و بندرها و جزایر و سواحل بوشهر رونق قدیم را از دست دادند، تاجایی که خارک به بدترین شرایط خود در طول تاریخ نزدیک و تبعیدگاه مخالفان حکومت شد. بدتر از همه آن بود که با کشف نفت در مسجدسلیمان و رونق آبادان توسط انگلیسی‌ها و نیز ایجاد راه‌آهن، بوشهر و بندرها و جزایر آن هم از رونق افتاد و این به کسادی خارک کمک کرد. پس از ملی شدن نفت ایران و گسترش فعالیت کنسرسیوم نفتی طرف قرارداد با ایران در گچساران و فلات قاره، خارک بار دیگر مورد

توجه قرار گرفت و چون ققنوسی از خاکستر برپا خاست. در این زمان موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک خارک در ارتباط با نفت، جان دوباره‌ای به این جزیره داد، اما با هویتی نو که متأثر از متغیر نفت و اهمیت روزافزون آن بود.

هویت در فرهنگ لغت به معنی تشخیص، ذات و حقیقت، چیستی و وجه تمایز آمده است که در تعبیر ساده‌تر می‌توان از آن، با عنوان «شناسنامه» یا آنچه موجب شناسایی شود، یاد کرد و البته مفهوم ثابتی ندارد. هویت می‌تواند حوزه‌های مختلفی از فرهنگ تا ملیت و نژاد را شامل شود. در این مقاله سخن از هویت یک جزیره است که کل موضوعات متعلق به آن را شامل می‌شود. وقتی صحبت از هویت یک مکان است، منظور ما شهرت آن مکان به آن موضوع است. این مسئله درباره خارک، شامل شهرت آن شامل می‌شود که برای شناخت آن باید تاریخ درازمدتش را مطالعه کرد و از کارکرد جزیره، شغل مردمان آن و نیز اهمیت آن جزیره برای بیگانگانی که به آن توجه داشتند، پرسید. این موضوعات دربر گیرنده نژاد، فرهنگ، شغل، پیشینه مشترک ساکنان، شهرت جهانی و میراث مشترک (ارمکی و وکیلی، ۱۳۹۲: ۹) می‌تواند باشد. با وجود تلاش‌های دولت برای حفظ ساکنان بومی و فرهنگ و آداب ایشان، اما ورود صنعت نفت به خارک مقطع مهمی برای تغییر هویت این جزیره و ساکنان آن از کارکرد قدیم به کارکردی نو است که در این مقاله مورد توجه خواهد بود.

درباره خارک، تاریخچه آن و نیز صنایع نفت و مشتقاتش در این جزیره تحقیقات فراوانی صورت گرفته است. مقاله ثواقب و همکاران با عنوان «تأثیرات جمعیتی صنعت نفت بر جزیره خارک» (۱۳۹۹) به تغییرات جمعیتی و سیاست‌های دولت برای کنترل مهاجرت پرداخته است. لعبت‌فر نیز در مقاله «طرح چم و تأثیر آن بر خارک»، تغییرات صنعتی جزیره را توضیح داده است. علی اکبر سرفراز در کتاب *راهنمای آثار جزیره خارک* توضیح مفصلی درباره سابقه تاریخی این جزیره ارائه داده است. به نظر می‌رسد جلال آل‌احمد در کتاب *در یتیم خلیج فارس* سیمای قدیم و جدید این جزیره را با اعتبار اسنادی و بیان رساتر از دیگران به نمایش گذاشته، اما در زمینه نقش نفت در تغییر هویتی جزیره که سایر مؤلفه‌های هویتی را شامل شود، هیچ تحقیق مستقلی انجام نشده است. از نیمه دوم دهه ۱۳۳۰ش کنسرسیوم نفتی تصمیم گرفت از این جزیره به‌دلیل موقعیت مهم و نزدیک بودن به منابع و میدان‌های نفتی و نیز به‌دلیل بهره‌برداری این جزیره از پهنه جغرافیایی مناسب و سواحل عمیق، به‌عنوان پایانه صدور نفت ایران استفاده کند. از آن زمان خارک مورد توجه

ویژه واقع شد و صنایع مختلف مرتبط با صادرات نفت و نیز پتروشیمی در آنجا مستقر شد، تاجایی که در برخی از دوره‌ها به‌عنوان مهم‌ترین پایانه نفتی جهان شناخته می‌شده است. در دوران جنگ عراق علیه ایران نیز موقعیت خارک برای ایران ارزشمند بود و اکنون خارک به‌عنوان پایانه مهم نفتی ایران شناخته می‌شود. از آن‌جاکه دغدغه‌های متفاوت، مشاغل دیگر، شیوه معیشت دگرگون و مسکن ساکنان و نیز نگاه جهانی متفاوت به ساکنان یک مکان، بخش مهمی از «هویت» آن منطقه را تشکیل می‌دهند، می‌توان مدعی شد که خارک در پرتو نفت هویت نوینی پیدا کرده است. با توجه به مطالب یادشده، در پژوهش حاضر با در نظر گرفتن صنعت نفت و صادرات آن به‌عنوان متغیر مستقل و هویت نوین خارک به‌عنوان متغیر وابسته، کوشش می‌شود تا به سؤالات زیر پاسخ داده شود:

- چه رابطه‌ای میان ورود نفت و صنایع وابسته آن به جزیره خارک با جایگاه این جزیره در شرایط ژئوپلیتیکی کنونی خلیج فارس وجود دارد؟
- جزیره خارک از نظر صادرات نفت در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی چه جایگاهی دارد؟

۱. جزیره خارک و فرازوفروود آن تا قبل از ورود صنعت نفت به آن

خلیج فارس یا شاخاب پارس که از دوران هخامنشی تا کنون به این نام خوانده می‌شده (شارپ، ۱۳۴۳: ۹۹)، با شکل جغرافیایی شبیه به مستطیل خمیده در حد فاصل جنوب ایران و شمال عربستان، مساحتی حدود ۲۳۳ هزار کیلومترمربع دارد که متوسط عمق آن ۴۰ تا ۵۰ متر است (مجتهدی، ۱۳۷۳: ۷۰). قدیمی‌ترین تمدن‌های بشری از جیرفت، ایلام و میان‌رودان در همین حاشیه شمالی شکل گرفته‌اند. ژرفای مناسب و بندرگاه‌های فراوان و سلسله‌جزایر معروفی که امکانات پذیرایی از دریانوردان را داشته‌اند، سبب شده‌اند تا مسیر دریایی میان بصره به عمان و هند در همین سوی شمالی شکل بگیرد و این دریا به‌عنوان شاهراه دریایی میان تمدن‌ها نقش بازی کند. این دریا همچنین کانون توجه مورخان، جغرافی‌دانان، باستان‌شناسان و بازرگانان و اهل صنعت است و از این نظر نسبت به سایر آب‌های آزاد سرآمد است (سرفراز، ۱۳۵۵: ۱).

جزیره خارک با طول و عرض تقریبی هشت و چهار کیلومتر، مساحتی حدود ۳۲ کیلومترمربع و در ۳۵ کیلومتری بندر گناوه واقع شده است. این جزیره که به گواهی گورهای یافت‌شده، از سه‌هزار سال پیش مسکونی بوده (سرفراز، ۱۳۵۵: ۲۷)، از دوران هخامنشی به بعد پیوسته در

حاکمیت ایران است. در دوران اسلامی هم گاهی پناهگاه فرقه‌های مخالف و در مواقعی دیگر مورد توجه جهان‌گشایان بوده است. برای این جزیره در کتب مختلف جغرافیای تاریخی باغات و محصولات کشاورزی و صید مروارید هم ذکر شده، اما موقعیت جزیره در مسیر هند به دهانه اروندرود راهبردی بوده و چشم اهالی خارک در مسیر راه دریایی ابریشم پیوسته به کشتی‌هایی بوده که در این مسیر رفت‌وآمد می‌کرده‌اند. این جزیره که نزد اعراب از آن به «جزیره الربانین» یا «راه‌بانان» (بحرانی‌پور، ۱۳۹۴: ۳۰) یاد کرده‌اند، محل زندگی راهنمایان دریانوردی بوده است. «ربان» به معنی «ناخدا» هم آمده (ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۳۰۰) است. این مشخص می‌کند که ناخدایان و دریانوردان ورزیده‌ای در خارک ساکن بوده‌اند.

تنوع و تعدد آثار باستانی در خارک سبب شده است تا آن را با عنوان «موزه طبیعی دیرین‌شناسی و باستان‌شناسی» هم بشناسیم. گذشته از آن‌که ساختار مرجانی جزیره دارای ارزش دیرینه‌شناسی و طبیعی است، معابد و آرامگاه‌های مهم مربوط به پالمیریان (سعیدی‌نیا و لعبت‌فر، ۱۳۹۵: ۱۰۳) که به بازرگانان پالمیری تدمر در تاریخ شهرت دارند، در دامنه کوه خضر و گور دخمه‌ها، آتشکده‌ها و بناهای زردشتی و نیز علائم مقدس فرقه‌های مختلف مسیحی که بر بدنه سنگ‌های خارک حک شده‌اند (سرفراز، ۱۳۵۵: ۶۷-۶۷)، حکایت از بین‌المللی بودن این جزیره در دوران باستان دارند. هرچند خارک از دیرزمان تحت حاکمیت ایران بوده و تسلط عیلامیان بر آنجا در حد گمان است (قایم مقامی، ۱۳۵۲: ۱۸۷ - ۱۸۹)، اما کتیبه هخامنشی که از کندن قنات و بخشیدن شادی به مردمی که در آن سرزمین خشک و بی‌آب زندگی می‌کردند، گفته است (حیدری، ۱۳۹۸: ۵۶)، نشان از سلطه هخامنشیان بر این جزیره راهبردی دارد. برابر آمارهای موجود، بیشترین بارندگی‌های خلیج فارس در همین ناحیه بوشهر و خارک است (آل‌احمد، ۱۳۵۶: ۵۶) و همین سبب وجود منابع آب شیرین در خارک است. قنات‌های دوران ساسانی در خارک در کنار سایر آثار این دوران نشان از وضعیت کشاورزی خارک دارد. این وضعیت در دوران اسلامی هم ادامه داشت. ساکنان جزیره برای امرار معاش خود و آذوقه‌ای که برای کشتی‌های مسیر تهیه می‌کردند، کشاورزی مختصری هم داشتند (سرفراز، ۱۳۵۵: ۸۷). این موضوع در کتب جغرافیای تاریخی به دفعات آمده است. صید مروارید هم از مشاغل ساکنان خارک بود و مروارید سیاه آن که به «درّ یتیم» معروف بود، عنوان کتابی با همین نام از جلال آل‌احمد (آل‌احمد، ۱۳۵۶: ۱۰) شده است. علاوه بر آثار دوران باستان اعم از معابد، کلیساها، گورستان‌ها و دخمه‌های مسیحی و زردشتی، در دوران اسلامی هم

آثار متعددی در خارک وجود دارد که از جمله آن‌ها مقابر منسوب به بزرگان دینی و آثار مربوط به حضور اروپاییان است. مقبره میرمحمد از قرن هفتم که شباهتی با مقابر خوزستان دارد، به همراه تزئینات و ثروتی که در آن هست (سرفراز، ۱۳۵۵: ۱۲۰)، نشان از رونق جزیره در دوران ایلخانان مغول است.

خارک تا پیش از دوران نفت زیر سایه موقعیت راهبردی خود به‌عنوان یک جزیره مهم و مناسب بین‌راهی ایفای نقش می‌کرد و اهالی آن به این موضوع شناخته شده و هویت خود را از آن می‌گرفتند. در دوران اکتشافات جغرافیایی، این موقعیت مهم مورد توجه استعمارگران قرار گرفت و پرتغالی‌ها و هلندی‌ها و انگلیسی‌ها در موقعیت‌های خاص، قدرتمندی خود در دریای خلیج فارس این جزیره را به‌عنوان سکوی ارتباط یا سلطه بر ایران می‌دانستند. آثار به‌دست‌آمده از هلندیان که در این جزیره استقرار طولانی‌تری داشتند، در کنار اسناد مهمی که فلور در کتاب خود^۱ به توضیح آن‌ها پرداخته است، نشان می‌دهند که هویت جزیره متأثر از موقعیت آن بوده و گذر زمان تغییری در آن ایجاد نکرده است. هرگاه حکومت‌های ایرانی قدرتمندتر بوده‌اند، این جزیره در اختیار ایران بوده و هرگاه وضعی در سیاست ایران بوده است، دیگران از این جزیره به‌عنوان پایگاهی برای اهداف خود بهره برده‌اند. اهمیت خارک برای انگلیس چنان بود که در دوران فتحعلی‌شاه، «ملکم» و «جونز» کوشش‌های فراوانی کردند تا بتوانند این جزیره را از شاه بگیرند (رایت، ۱۳۶۱: ۱۰۴). انگلیسی‌ها در سال‌های بعد از این جزیره به‌عنوان اهرم فشار علیه حکومت ایران استفاده کردند. این موضوع را به‌ویژه در ماجرای تصرف خارک و خط‌ونشان کشیدن برای بوشهر توسط انگلیسی‌ها برای جدا کردن افغانستان از ایران به‌روشنی درمی‌یابیم (رایت، ۱۳۶۱: ۸۹-۹۶).

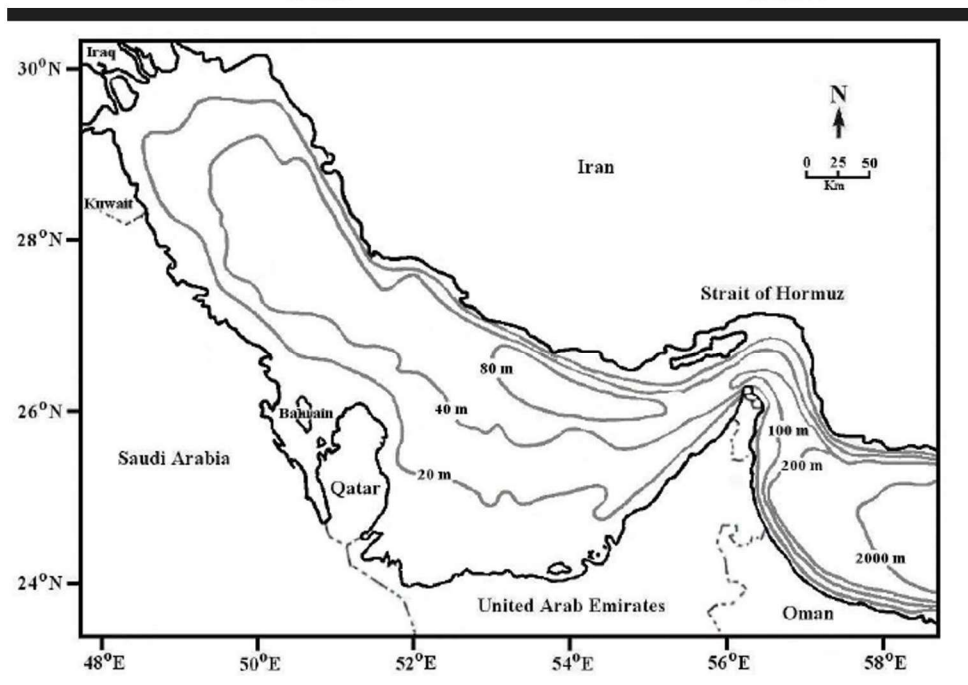
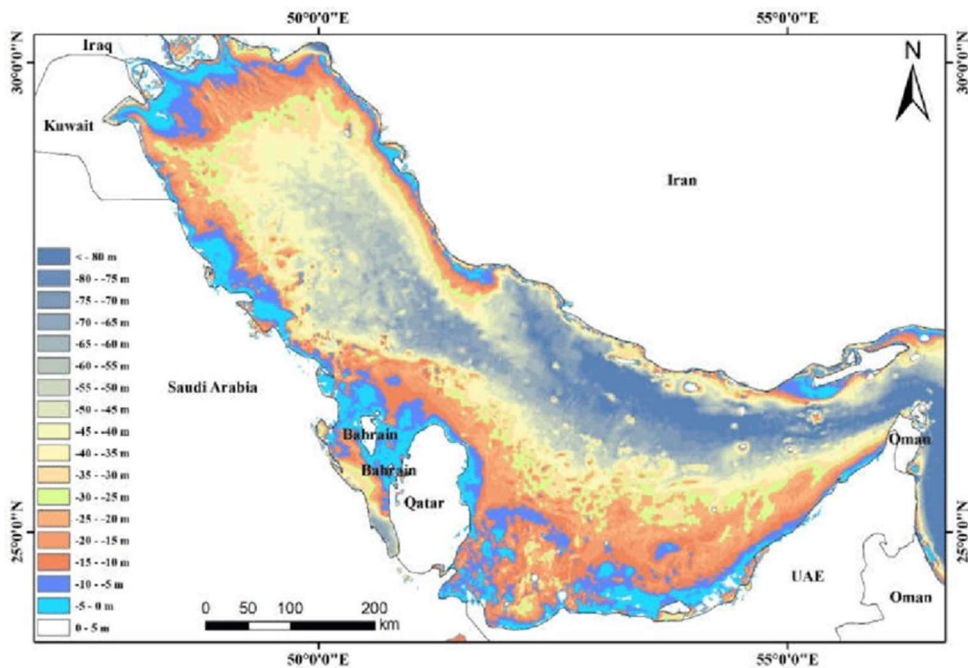
در گذشته کشتی‌های بزرگی که نمی‌توانستند به سواحل بیابند، بار خود را در این جزیره تخلیه می‌کردند و با قایق به بندرها و رودخانه‌ها می‌رساندند (گزارش اتاق بازرگانی ایران، ۱۳۳۹: ۴۰). همچنین خدمات‌رسانی به دریانوردان تا پیش از ورود صنعت نفت به خارک هم ادامه داشته است. کشاورز در خاطرات خود از تابستان ۱۳۳۳ می‌نویسد: «خدمه کشتی‌های مسقطی، زنگباری و غیره با اجازه پادگان خارک برای برداشت آب شیرین از چاه آب برداشت می‌کردند» (کشاورز، ۱۳۶۳: ۵۶). در اواخر دوران قاجار کوشش انگلیسی‌ها برای انتقال نفت ایران و نیز سلطه بر سواحل کویت و عراق سبب شد تا خارک به‌عنوان معدن سنگ مورد توجه قرار گیرد و تعداد زیادی کارگر

۱. ر. ک به: فلور، ویلم (۱۳۷۱)، *هلندیان در جزیره خارک*، تهران: توس.

در آنجا برای انگلیسی‌ها کار می‌کردند و خط آهنی که کریم کشاورز از آن یاد کرده نیز به همین منظور ساخته شده بود. جمعیت خارک در زمانی که انگلیسی‌ها از آنجا سنگ استخراج و به بصره و کویت حمل می‌کرده‌اند، تا پنج‌هزار نفر هم رسیده است، اما این تعداد در تابستان ۱۳۳۳ش، ۲۰۰ نفر و در زمستان دو برابر می‌شود (کشاورز، ۱۳۶۳: ۴۱ و ۴۲). در دوران پهلوی با تأسیس راه‌آهن، بوشهر و نواحی اطراف آن در برابر بندرهای خوزستان رونق خود را از دست داده بودند. کشاورز ضمن آن‌که به وجود دست‌های مرموز برای شرایط آن صفحات حاصلخیز و مهم اشاره دارد، جمعیت بوشهر را در سال ۱۳۳۳، شش‌هزار نفر برآورد کرده است (کشاورز، ۱۳۶۳: ۲۰). تا پیش از «عصر جدید» خارک به‌عنوان پایانه نفتی، این جزیره روزگار خوبی نداشت. «آخرین گذشته خارک» (آل احمد، ۱۳۵۶: ۱۱) در واقع، تبعیدگاه و زندان بوده و نکته ماجرا در اینجا است که مردم محلی از تبعیدی‌ها گدایی می‌کردند (کشاورز، ۱۳۶۳: ۷۱) یا همین جمعیت چنان فقیر بودند که به حال زندانیان و تبعیدیان غبطه می‌خوردند (کشاورز، ۱۳۶۳: ۲۹۹). این نشان می‌دهد خارک قبل از شروع عصر جدیدش در بدترین شرایط خود قرار داشته است.

۲. چرایی و چگونگی انتخاب خارک به‌عنوان پایگاه صادرات نفت

برابر نقشه‌های ژرفاسنجی موجود، عمیق‌ترین بخش‌های خلیج فارس در سمت شمالی آن، یعنی کرانه‌های ایرانی واقع شده و از این‌رو، دریانوردی غالباً در این سمت رونق داشته است. وجود بندرها و ایستگاه‌های لازم، جزایر دارای جمعیت و امکانات لازم برای پشتیبانی دریانوردان هم به رونق سواحل شمالی کمک می‌کرده است. در میان چهار جزیره معروف در سمت شمالی، جزیره خارک از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود؛ زیرا هم میزان بارندگی در آن در میان سایر جزایر بیشتر بود و هم ساختار زمین و توپوگرافی آن، این جزیره را ممتاز کرده است. خارک که به تعبیر آل‌احمد «چون سنگ‌پشتی از آب برآمده و قوز کرده» (آل‌احمد، ۱۳۵۶: ۵۰) است؛ ارتفاع متوسط آن از دریا کمتر از ۱۰ متر و حداکثر ارتفاع آن ۷۶ متر است و سواحل شرقی آن عمق بیشتر و موج کمتری دارد. عمیق‌ترین نقطه خلیج فارس در اطراف این جزیره ۳۵ متر است (احمدبیگی و همکاران، ۱۳۵۱: ۱۱). عمق آب در اطراف این جزیره به‌دلیل ساختار مرجانی آن و نیز نبودن رودخانه در نزدیکی آنجا، رسوبات نمی‌گیرد و نیاز به لایروبی ندارد. این موضوع سبب امنیت بارگیری برای کشتی‌های بزرگ است که از این جهت خارک یک استثنا به‌شمار می‌رود.



خارک همچنین موقعیت مناسبی از نظر جغرافیای سیاسی دارد؛ زیرا فاصله قابل توجهی با مصبّ ارونرود دارد و هم به شهرهای مهمی نظیر بوشهر و گناوه نزدیک است که از این لحاظ پایگاه

مناسبی برای ایران در شمال خلیج فارس به‌شمار می‌آید. در همین زمینه با توجه به رتبه استفاده ایران از سواحل جنوبی که در بین ۱۲۳ کشور، در رتبه ۱۰۶ و در خاورمیانه بین ۱۷ کشور، در رتبه ۱۶ قرار دارد (کریمی‌پور و همکاران، ۱۰۵: ۷)؛ البته این موضوع زمینه تاریخی دارد. انتخاب خارک همچنین می‌توانست مقدمه خوبی برای توجه به سواحل جنوبی باشد. نزدیکی به مخازن و میدان‌های نفت در خشکی و نیز فلات قاره که در نقشه‌های مربوط مشخص شده است، حسن انتخاب خارک به‌عنوان پایانه نفتی توسط شرکت‌های عامل نفت ایران را تأیید می‌کند.

جزیره خارک در سال ۱۳۳۶ از طرف شرکت‌های عامل نفت ایران به‌عنوان محلی برای ایجاد بندر دوم صدور نفت ایران انتخاب شد. اولین بندر صدور نفت تا آن زمان، بندر ماهشهر بود (گزارش اتاق بازرگانی ایران، ۱۳۳۹: ۴۰). ابراهیم گلستان که در روابط عمومی وزارت نفت کار می‌کرد، برای نوشتن متنی درباره خارک جلال آل‌احمد را به آنجا فرستاد که محصول این مأموریت، کتاب جزیره خارک در تیم خلیج فارس بود و خودش هم مستندی را از مراحل صنعتی شدن خارک تهیه کرد. آل‌احمد که در خرداد ۱۳۳۷ برای مأموریت به این جزیره می‌رود، در گزارش خود از چادرهای بزرگی برای اردوی نفت که به‌عنوان محل استقرار کارگران و مهندسان بوده، اشاره کرده است (آل‌احمد، ۱۳۵۶: ۴۲) که نشان می‌دهد در آن سال هنوز تأسیسات رفاهی برای کارگران و مهندسان ساخته نشده بود. گروه‌های مختلف مهندسی در فاصله سال‌های ۱۳۳۶ تا سه سال بعد از آن به‌صورت هم‌زمان ۱۳ شرکت خارجی و دو شرکت داخلی (لعبت‌فر، ۱۳۹۸: ۲۴۲)، عملیات خط لوله انتقال، تأسیسات انبار نفتی در داخل جزیره، تأسیسات رفاهی در جزیره و نیز ساخت اسکله را پیش بردند تا در آبان ۱۳۳۹ بارگیری کشتی‌های حمل نفت در خارک آغاز به‌کار کرد.

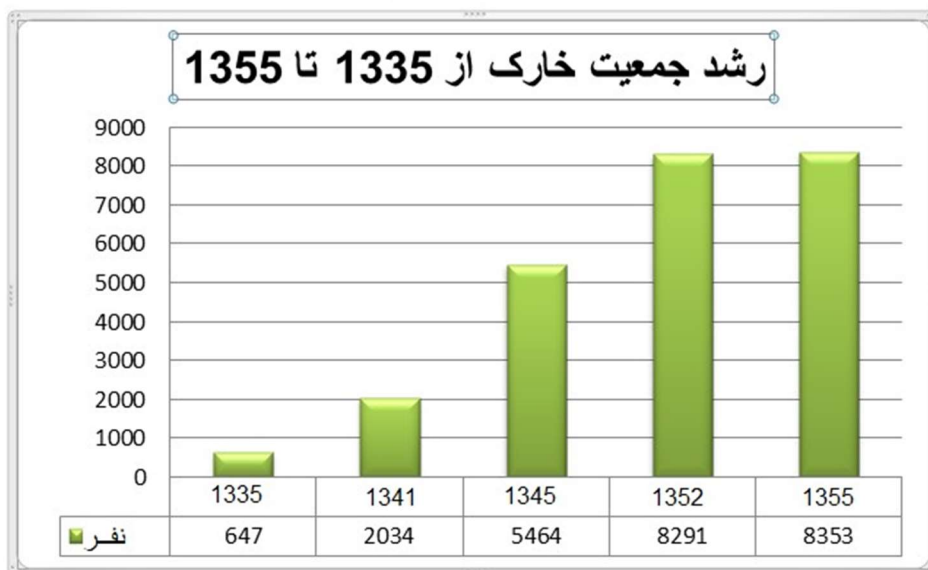
تا پیش از آن بندر ماهشهر به مدت حدود ۲۰ سال مهم‌ترین بندر صادرات نفت ایران بود که به لحاظ عمق کم آب و نبود شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ، مشکلات لایروبی و پمپاژ نفت به داخل کشتی و نبودن فضای لازم برای انبار مواد نفتی، سبب بالا رفتن قیمت تمام‌شده نفت می‌شد (همان). انتخاب خارک این مشکلات را حل می‌کرد. برای این منظور البته ابتدا مطالعات گسترده توسط شرکت‌های نفتی عامل نفت ایران انجام شد و کارشناسان با بررسی عکس‌های هوایی، خارک را مناسب تشخیص دادند، اما انتخاب خارک در گرو به‌صرفه بودن میدان‌های نفتی گچساران بود و به‌زودی تجاری بودن نفت گچساران تضمین و عملیات خارک از زمستان ۱۳۳۶ آغاز شد (فروزنده، ۱۳۹۸: ۳۴۹ و ۳۵۰). جلال‌آل‌احمد هم در خرداد ۱۳۳۷ به آغاز عملیات خارک اشاره دارد (آل‌احمد، ۱۳۵۶: ۴۲). ساختمان خط لوله نفت گچساران به خارک از ۱۳۳۷ آغاز به کار کرد و ظرفیت اولیه آن، روزانه ۳۳۰ هزار بشکه نفت بود. ظرفیت انبار نفت دو میلیون و هفتصد هزار بشکه و توان بارگیری هفت‌هزار تن در ساعت بود (گزارش اتاق بازرگانی، ۱۳۳۹: ۴۱).

فاز دوم عملیات سامان‌دهی صادرات نفت ایران با عنوان «طرح چم» از سال ۱۳۴۲ آغاز به کار کرد و میدان‌های نفتی ایران در گچساران و خوزستان با تأسیسات صدور و پالایش نفت در آبادان، ماهشهر و خارک به‌صورت شبکه‌ای به هم وصل و سامان‌دهی شدند. در این طرح خط لوله جداگانه از گچساران و آغاچاری به گناوه، ساختمان خط لوله از گناوه به خارک، ساختمان مخازن جدید در خارک و توسعه لنگرگاه و اسکله در خارک به بهره‌برداری رسید (لعبت‌فر، ۱۳۹۸: ۲۴۵). این طرح که به‌دنبال کشف میدان‌های جدید نفتی در منطقه گچساران تا آغاچاری صورت گرفته بود، بعدها تا دهه ۵۰ هم ادامه یافت که به‌موجب آن تا ۱۳۵۳ در پنج مرحله تأسیسات جدید اضافه شد و پس از آن خارک به مهم‌ترین و بزرگ‌ترین پایانه نفتی ایران تبدیل شد. در این فاصله میدان‌های نفتی جدیدی هم در خارک و فلات قاره نزدیک به خارک با مشارکت شرکت پان‌آمریکن کشف شده بود که در توسعه خارک اهمیتی جدی داشت (سعیدی‌نیا و لعبت‌فر، ۱۳۹۵: ۱۰۲ و ۱۰۳) که ضرورت این توسعه را ایجاب می‌کرد. به‌دنبال آن از سال ۱۳۴۶ صادرات نفت رشد چشم‌گیری پیدا کرد و باعث رشد درآمدهای نفتی ایران شد.

۳. جایگاه جزیره خارک پس از استیلای نفت در منطقه و جهان

نخستین تغییر در جزیره خارک، ارتقای این جزیره در تقسیمات کشوری بود. با این که هنوز تأسیسات پایانه افتتاح نشده بود، در فروردین ۱۳۳۸ این جزیره به مرکز بخش تبدیل و خارکو هم تابع آن شد. در مهرماه ۱۳۴۴ هم مصوبه‌ای امضا شد که بخش خارک را در تقسیمات کشوری ایران به شهرستان ارتقا داد؛ از این رو، در دفتر آمارنامه ۱۳۴۵، خارک به عنوان یکی از شهرستان‌های استان بوشهر ثبت شده است (سعیدی‌نیا و لعبت‌فر، ۱۳۹۵: ۱۰۱). براساس آمار سال ۱۳۴۵ از جمعیت ۵۴۶۴ نفری خارک، حدود دو هزار نفر شاغل و ۹۵ درصد از آن‌ها در بخش‌های صنعت و خدمات مشغول بودند و حدود ۷۰ درصد منازل مسکونی ثبت شده در آمار سال ۱۳۴۵، در دوره ورود صنعت نفت به این جزیره ساخته شده‌اند (سعیدی‌نیا و لعبت‌فر، ۱۳۹۵: ۱۰۸ - ۱۱۰).

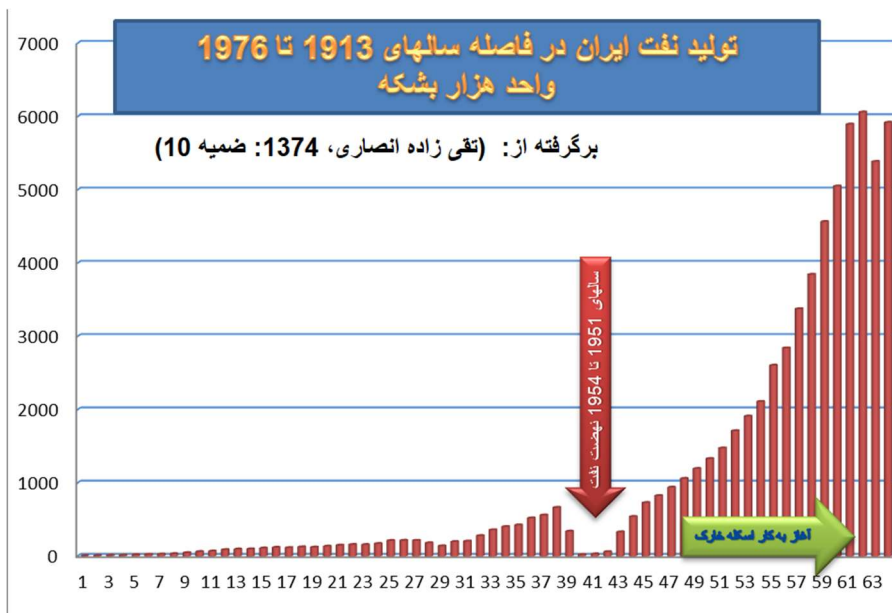
جمعیت خارک در فاصله کمی رشد کرد. مهاجران فراوانی به خارک اعزام شدند یا در جست‌وجوی کار حتی به صورت قاچاق به آنجا رفتند. درحالی که کشاورزان جمعیت خارک در سال ۱۳۳۳، بین ۱۵۰ نفر در تابستان و ۴۰۰ نفر، که بیشتر آن‌ها را زنان و کودکان تشکیل می‌دادند، در پاییز و زمستان برآورد شده‌اند (کشاورز، ۱۳۶۳: ۴۲). در جدول آماری زیر جهش نزدیک به ده‌برابری جمعیت این جزیره در فاصله کمتر از ده سال نشان داده شده است (سعیدی‌نیا و لعبت‌فر، ۱۳۹۵: ۱۰۵).



در سال ۱۳۴۵ جمعیت خارک به عدد ۵۴۶۴ می‌رسد که رشد آن ۷۴ درصد است و از ۴۸۱۷ نفری که به این تعداد اضافه شده‌اند، ۳۳۷۰ نفر مهاجر هستند. ده سال بعد جمعیت مهاجران دو برابر

می‌شود (ثواقب و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۲۹). ناهماهنگی میان افزایش جمعیت و محدودیت‌های سرزمینی خارک، مشکلات غذا و مسکن و خدمات و تأسیسات را در آن جزیره در پی داشت. این موضوع تا حدی جدی بود که در دهه ۱۳۵۰، دولت تصمیم به تثبیت جمعیت خارک و جلوگیری از صدور شناسنامه در آنجا کرد (ثواقب و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۸ و ۱۳۹). نکته قابل ذکر درباره افزایش جمعیت خارک این است که این جمعیت جدید هویتی متفاوت از جمعیت قدیم دارند. خارک جزیره آبا و اجدادی آن‌ها نیست، بلکه به واسطه شغلی که انتخاب کرده‌اند، در آنجا مأمور شده‌اند. ساکنان جدید خارک که برابر آخرین آمارها، از زمان نفتی شدن خارک، جمعیت آن بیش از ۱۶ برابر شده است، نگاهشان به کشتی‌های تجاری و صیادی نیست. امروز اهالی خارک با هویت ساکنان قدیم آن به کلی بیگانه‌اند و این جمعیت امروزی هویتی نفتی دارد.

روز سه‌شنبه ۱۷ آبان ۱۳۳۹، بندر خارک و لوله انتقال نفت گچساران به این بندر افتتاح شد و دو کشتی نفتی ایرانی برای اولین بار در بندر خارک بارگیری کردند. همین سکوی پرش درآمد دولت ایران بود و آغازی برای برنامه‌های صنعتی دهه ۴۰ شد (فروزنده، ۱۳۹۸: ۳۸۲). این آغاز فعالیت رسمی پایانه نفتی خارک بود. تقویم تاریخ صنعت نفت ایران نشان می‌دهد در فاصله سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۵۰ هرماه خبرهای مهمی از کشف میدان‌های نفتی و به نفت رسیدن چاه‌های حفاری شده منتشر می‌شد و تولید نفت ایران را به حداکثر میزان خود رساند. جایگاه پایانه خارک به‌عنوان قطب صادرات نفت ایران دارای اهمیت بیشتری شد. با نگاهی به بازرگانی خارجی ایران در فاصله سال‌های ۱۳۳۱ - ۱۳۵۶ش و جایگاه پایانه خارک در آن میان، می‌توان دریافت که درآمدهای دولت ایران نیز به دلیل افزایش صادرات نفت رشد چشم‌گیر و قابل توجهی داشته است؛ برای مثال، درآمد دولت ایران از صادرات نفت در سال ۱۳۴۳ کمتر از نیم میلیارد دلار بود، اما در سال ۱۳۵۵ به بالاتر از ۲۴ میلیارد دلار رسید (حشمت‌زاده، ۱۳۷۹: ۱۳۵ - ۱۳۷). از سال ۱۳۳۹ که پایانه نفتی آغاز به کار کرد، کشتی‌های تا ۲۵۰ هزار تن در اسکله آن بار می‌گرفتند، اما از سال ۱۳۵۱ با توسعه اسکله، امکان بارگیری برای کشتی‌های تا ۵۰۰ هزار تن هم فراهم شد (سرفراز، ۱۳۵۵: ۲۵). تحولات شرکت نفت ایران از افتتاح اسکله خارک به بعد، در نمودار فروش نفت پیداست. سرعت این تغییر و تحولات به حدی بود که مجله اکونومیست چاپ لندن در جولای ۱۹۵۹/ تیر ۱۳۳۸، مقاله‌ای با عنوان «خارک مانند ریویرا در فرانسه می‌شود» را منتشر کرد (کشاورز، ۱۳۶۳: ۳۱).



نفت فلات قاره خارک، یکی از منابع اصلی برای پایانه خارک به شمار می‌رفت. پیش از این، قرارداد میان ایران و شرکت پان‌آمریکن امضا شده بود و چاه شماره (۱) میدان نفتی داریوش در ۲۵ آبان سال ۱۳۴۰ به نفت دست یافت و یک هفته بعد از آن به اسکله خارک رسید (فروزنده، ۱۳۹۸: ۳۹۲)؛ این آغازی برای ورود نفت فلات قاره به پایانه خارک بود. بعدها از سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۹، بین ۲۳ تا ۳۷ درصد کل تولید نفت ایران از منابع فلات قاره به‌دست آمده است (کریمی‌پور و همکاران، ۱۳۹۵: ۴).

هدر رفتن گازونفت در حوزه خارک سبب شد که از سال ۱۳۴۲ به بعد، تأسیس پتروشیمی در خارک برای بهره‌برداری صحیح و بازیافت گاز طبیعی و نفت در دستور کار قرار گیرد. دو سال بعد، در بهمن ۱۳۴۴ تأسیس مجتمع پتروشیمی خارک با مشارکت شرکت آموکو به تصویب رسید و کلنگ آن زده شد تا گوگرد، پروپان، نفتا و گاز مایع تولید کنند. این مجتمع در آبان ۱۳۴۸ به بهره‌برداری رسید. این مجتمع پیشرفته محصولاتی را تولید کرد که فرآورده‌های آن از همان آغاز به خارج صادر می‌شد (سعیدی‌نیا و لعبت‌فر، ۱۳۹۵: ۱۰۳). بعدها در سال ۱۳۷۳ به‌منظور جلوگیری از سوختن گازهای سبک تولیدشده در فرآیند مجتمع و تبدیل آن به فرآورده‌های با ارزش‌افزوده، واحد متانول پتروشیمی خارک هم به بهره‌برداری رسید تا گازهای ترشی را که همراه نفت به‌دست می‌آمدند و سوزانده می‌شدند و هدر می‌رفتند، به فرآورده‌های باارزش تبدیل کند^۱.

^۱ پایگاه اینترنتی شرکت پتروشیمی خارک (۱۵/۰۹/۱۴۰۲): <https://www.khargpetrochemical.ir>

دهه‌های ۳۰ تا ۵۰ شمسی بزرگ‌ترین رکوردها در صنعت نفت ایران زده شد و پایانه‌ها و پتروشیمی خارک محور این رکوردهای صنعتی بود؛ برای مثال، در گزارش گروه تحقیقاتی دانشکده علوم اجتماعی در سال ۱۳۵۱ آمده که از سال ۱۳۴۶ تا سال ۱۳۵۰ تولید نفت ایران از ۶/۲ میلیون بشکه در روز، به ۳/۴ بشکه در روز رسیده است. تعداد شرکت‌های نفتی از چهار به شش و میدان‌های نفتی مورد بهره‌برداری از ۱۹ به ۲۷ رسید و درآمد نفت از سالانه ۵۸۲ میلیون دلار به ۱۱۴۹ میلیون دلار رسید (احمدبیگی و همکاران، ۱۳۵۱: ۵). این جزیره در دهه ۵۰ مشهورترین پایانه نفتی جهان بود؛ چنان‌که «گی واندرا استراتن»، خبرنگار روزنامه بلژیکی «لادرانیاور»، در شماره ۱۹ اکتبر ۱۹۷۳ این روزنامه نوشت: «جزیره خارک کمتر از ۵۰۰ نفر فقیر و ماهی‌گیر سکنه داشت، تا این‌که یک روز در تهران تصمیم گرفته می‌شود اینجا به بزرگ‌ترین ترمینال نفتی جهان تبدیل شود. این جزیره مهم‌ترین انبار و انتقال مواد نفتی دنیا است. ده نفت‌کش هرکدام به وزن ۲۵۰ هزار تن می‌توانند در اسکله‌های این جزیره لنگر بیندازند و در آن‌طرف جزیره دو نفت‌کش پانصدهزار تنی می‌توانند توقف کنند. بارگیری کشتی‌ها ۱۲ ساعت طول می‌کشد، ساعتی چهل هزار تن. دو لوله نفتی به قطر دو متر جزیره را به اسکله وصل می‌کند» (استراتن، ۱۳۵۲: ۴۶).

منطقه خلیج فارس برابر آمار سال ۱۹۸۹م، ۶۳٪ از منابع نفتی جهان را داشت که ده درصد آن سهم ایران بود (مجتهدزاده، ۱۳۷۳: ۵۳). وقتی فهرست میدان‌های بزرگ نفتی دنیا را ملاحظه می‌کنیم، معمولاً میدان‌های نفتی ایران در ردیف مهم‌ترین آن‌ها قرار دارند. هرچند با توجه به اکتشافات روزانه میدان‌های نفتی جدید، فهرست بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر نفتی جهان در نوسان است، اما همواره نام ایران در فهرست پنج کشور اول دنیا بوده و از این نظر کشوری است که در ردیف بزرگ‌ترین دارنده ذخایر به‌شمار می‌رود. در سال ۱۴۰۲ ایران با ۱۵۷ میلیارد بشکه در رتبه چهارم جهان قرار گرفت (دنیای اقتصاد، ۱۴۰۲: ۲). ایران در زمینه استخراج هم سرمایه‌گذاری انجام داده است و آمادگی صدور نفت را دارد و خارک در این زمینه به‌عنوان بزرگ‌ترین پایانه نفتی برای یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان نفت، جایگاهی ویژه دارد. موحد مدیرعامل پایانه‌های نفتی ایران در ۱۰ مهر ۱۳۸۸ اعلام کرد پایانه نفتی خارک بزرگ‌ترین پایانه نفتی خاورمیانه است^۱. البته مشکلات سیاسی در دوران پس از انقلاب اسلامی بر جایگاه خارک به‌عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده

۱. پایگاه اینترنتی (۱۸/۰۹/۱۴۰۲): <https://www.mehrnews.com>

تأثیر گذاشت، اما خارک همواره جایگاه خود را به‌عنوان بزرگ‌ترین پایانه صادراتی حفظ کرده است.

انتخاب خارک و تبدیل آنجا به محور تولید و صدور نفت خام و محور اصلی سرمایه‌گذاری‌های هیدروکربنی، عمق راهبردی ایران را در برابر تهدیدهای دریایی به صفر نزدیک کرده (کریمی‌پور و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۸) و جایگاه و اهمیت خلیج فارس را در راهبرد دفاعی ایران بالا برده است. جزیره خارک اکنون به‌عنوان جزیره نفتی و مهم‌ترین پایانه نفتی ایران به‌شمار می‌رود، اما نباید استفاده از آن را فقط به صدور نفت ایران محدود کرد. استفاده از این تأسیسات برای صدور نفت کشورهای همسایه از عراق تا آسیای میانه می‌تواند در حفظ هویت فعلی و تعمیم کارکرد بین‌المللی خارک مؤثر باشد.

نتیجه‌گیری

«هویت» واژه‌ای عربی است که برای نشان دادن وجه تشخیص به‌کار می‌رود. این کلمه در لغت به معنی «اتحاد به ذات یا انطباق به ذات» است که در آن شناخته شدن موصوف با صفات اصل و جوهری موردنظر است. هویت یک مکان وجه تشخیص آن مکان و چیزی است که آن مکان با آن وصف می‌شود و تابعی از نوع شغل، دغدغه‌ها و نگرش‌های مختلف باشندگان آن مکان است. خارک در طول تاریخ با هویتی شناخته می‌شد که با نقش این جزیره به‌عنوان سکوی دفاعی و تهاجمی، استراحت‌گاه بین‌راهی کشتی‌های عازم اقیانوس هند، خدمات‌رسانی ساکنان جزیره به دریانوردان و نیز مختصری صیادی مرتبط بود. علاوه بر آن، در تعبیر این جزیره به «جزیره الربانین» رمزی است که با هویت خارک ارتباط مستقیم دارد؛ از این رو، صیادی و کشاورزی مختصر در برابر هویت راهبردی آن قابل توجه نبوده است، تاجایی که وقتی به دلایل سیاسی مختلف از اهمیت راهبردی جزیره کاسته می‌شد، ساکنان آن به حداقل ممکن می‌رسیدند؛ زیرا صیادی و کشاورزی کفاف زندگی ایشان را نمی‌داده است. این جزیره در اوایل دوران سلطنت پهلوی به دلیل توجه ویژه حکومت به بندرهای خوزستان، به حداقل اهمیت خود رسید، تاجایی که مکانی برای تبعیدیان بود و حتی ساکنان آنجا به زندگی تبعیدیان حسرت می‌بردند. این‌ها همگی هویت قدیم این جزیره را تشکیل می‌دادند که خارک با آن‌ها شناخته می‌شد و مردم آن با دغدغه‌ها و فرهنگ مشترک به مشاغل مخصوصی که اهالی این منطقه به آن مشغول بودند، اشتغال داشتند، اما با انتخاب این

جزیره به‌عنوان پایانه نفتی ایران توسط کنسرسیوم نفتی و استقرار صنایع مربوط در آن، به‌یک‌باره موقعیت جزیره مورد توجه اهل اقتصاد و سیاست قرار گرفت و اهمیت آن روزافزون شد؛ از این رو، با عنایت به آمار کشاورز در سال ۱۳۳۳، می‌توانیم سال ۱۳۳۵ را مقطعی میان هویت قدیم و جدید خارک بدانیم. از آن پس خارک که تا پیش از آن به حوض ذلت خود رسیده بود، در مسیر توسعه قرار گرفت و به‌زودی به‌عنوان مهم‌ترین پایگاه صادرات نفت ایران شناخته شد. موقعیت این جزیره در منطقه و جهان به‌صورت ویژه‌ای مورد توجه واقع شد و در جهان شهرتی خاص پیدا کرد. از آن پس خارک مرکز صنایع و اسکله‌های صادراتی و انبارهای نفتی شد و به فاصله کمتر از ده سال جمعیت آن ۱۰ برابر شد؛ جمعیت جدیدی که خارک را جزیره آبا و اجدادی خود نمی‌دانستند و هویت آن‌ها وابسته به نفت بود. قدر مسلم آن است که هویت خارک که روزگاری پایگاه دریایی خدمات‌رسانی به کشتی‌ها و سکوی دفاعی یا حمله به ایران بود، تغییر کرده و امروز با نفت و صنایع مربوط به آن پیوند خورده است و دیگر صحبتی از صیادی، کشاورزی یا خدمات‌رسانی به کشتی‌های تجاری نیست. همین به معنی تغییر کامل هویت جزیره است. دغدغه مردم خارک اکنون «جایگاه نفت و آینده خودشان» است. آیا این هویت پایدار است؟ پایداری هویت جدید خارک نیز وابسته به نفت است. اتمام منابع نفتی و جایگزینی سوخت‌های غیر فسیلی می‌تواند آفتی برای این هویت باشد.

منابع

کتاب‌ها

- آل‌احمد، جلال (۱۳۵۶)، *جزیره خارک، درّ یتیم خلیج فارس*، تهران: امیرکبیر.
- ابن بطوطه، شمس‌الدین (۱۳۷۶)، *رحله*، ترجمه محمد موحد، ج ۱، تهران: آگه.
- احمدبیگی، اصغر و همکاران (۱۳۵۱)، *خارک و لاوان*، تهران: دانشکده علوم ارتباطات اجتماعی.
- تقی‌زاده انصاری، محمد (۱۳۷۴)، *تحولات نفتی خلیج فارس و گسترش نقش ایالات متحده در منطقه*، تهران: البرز.
- حشمت‌زاده، محمدباقر (۱۳۷۹)، *ایران و نفت؛ جامعه‌شناسی سیاسی نفت در ایران*، تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.

- رایت، دنیس (۱۳۶۱)، *نقش انگلیس در ایران*، ترجمه فرامرز فرامرزی، تهران: فرخی.
- سرفراز، علی اکبر (۱۳۵۵)، *راهنمای آثار جزیره خارک*، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.
- شارپ، رالف نارمن (۱۳۴۳)، *فرمان‌های شاهنشاهان هخامنشی به زبان پارسی باستان*، شیراز: دانشگاه پهلوی.
- فروزنده، مسعود (۱۳۹۸)، *تقویم تاریخ صنعت نفت ایران (۱۲۸۰-۱۳۵۷)*، تهران: اداره کل روابط عمومی وزارت نفت.
- کشاورز، کریم (۱۳۶۳)، *چهارده ماه در خارک یادداشت‌های روزانه زندانی*، تهران: پیام.
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۳)، *کشورها و مرزها در منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس*، ترجمه حمیدرضا ملک‌محمدی نوری، تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.

مقالات

- آزاد ارمکی، تقی و وکیلی، عارف (۱۳۹۲)، «مطالعه جامعه‌شناسی تعریف مفهوم هویت ملی میان اندیشمندان ایرانی»، *فصلنامه مطالعات توسعه اجتماعی فرهنگی*، دوره دوم، ش ۱، صص ۹-۳۵.
- استراتن، گی واندارا (۱۳۵۲)، «جزیره خارک بزرگ‌ترین ترمینال نفتی جهان»، *نشریه بورس*، ش ۱۲۴، صص ۴۶-۴۸.
- بحرانی‌پور، علی (۱۳۹۴)، «بررسی معیارهای قشربندی در یانوردان سواحل خلیج فارس تا پیش از سلطه مرکانتالیسم»، *نشریه تحقیقات تاریخ اجتماعی*، سال پنجم، ش ۱، صص ۲۳-۴۴.
- ثواقب، جهانبخش و همکاران (۱۳۹۹)، «تأثیرات جمعیتی صنعت نفت در جزیره خارک و پیامدهای آن (۱۳۵۶-۱۳۳۶)»، *دو فصلنامه علمی-پژوهشی تحقیقات اجتماعی*، سال دهم، ش ۱، صص ۱۲۳-۱۴۶.
- حیدری، فرشید (۱۳۹۸)، «حضور هخامنشیان در کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس با توجه به منابع مکتوب و یافته‌های باستان‌شناسی»، *فصلنامه جندی‌شاپور*، ش ۱۷، صص ۴۸-۶۸.

- سعیدی‌نیا، حبیب‌الله و لعبت‌فر، احمد (۱۳۹۵)، «صنعت نفت و توسعه اقتصادی اجتماعی مناطق شمالی خلیج فارس مطالعه موردی خارک ۱۳۳۵ - ۱۳۵۵»، نشریه گنجینه اسناد، ش ۱۰۳، صص ۹۸ - ۱۱۵.
- قائم‌مقامی، سیف‌الدین (۱۳۵۲)، «سخنی چند درباره جزیره خارک و آثار باستانی آن»، نشریه بررسی‌های تاریخی، سال هشتم، ش ۴، صص ۱۸۱ - ۲۰۶.
- کریمی‌پور، یدالله و همکاران (۱۳۹۵)، «تفاوت‌های راهبردی سواحل ایران»، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال دوازدهم، ش ۱، صص ۱ - ۲۳.
- گزارش اتاق بازرگانی ایران (۱۳۳۹)، «جزیره خارک و موقعیت آینده آن»، نشریه اتاق بازرگانی ایران، ش ۹۹، صص ۳۹ - ۴۸.
- لعبت‌فر، احمد (۱۳۹۸)، «اجرای طرح چم و تأثیرات آن در صنعت نفت ایران ۱۳۴۲ - ۱۳۴۶»، پژوهش‌نامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی، سال هشتم، ش ۲، صص ۲۳۸ - ۲۵۴.

منابع اینترنتی

- www.mehrnews.com
- <https://www.khargpetrochemical.ir>