

ایرج گلشنی – قصه کریدور غرب-مد، یک پای قضیه است؛ چیزی که کارشناسان آن را جدی تلقی می کنند و برخی مسئولان آن فاقد اهمیت می دانند و خیال می کنند که عرب-مد حریف کریدور شمال-جنوب ایران نمی شود و تصورشان بر این است که کشور های هم پیمان در عرب-مد دارند پول شان را در جوی آب می ریزند. گروه راهبردی و استراتژیک روزنامه دریایی اقتصادسراسر هشدار می دهد: «جنگ های این قرن، نه فقط جنگ آب، که جنگ کریدورها هم هست و هر کس در این جنگ عقب بماند، یک بازنده تمام عیار خواهد بود.

ایران شاهراه حیاتی بود اما این روزها، خیلی به این شاه توجه نمی شود. انگار دوران پادشاهی چهارراهی جهان رو به افول نهاده و تاج درخشانش، درخشش گذشته را ندارد. با این وصف، دشمنان اگر نگوئیم، می توانیم بگوئیم رقبا ی دیرینه این سرزمین، به طور طبیعی، همواره قصد داشتند که ایران را دور بزنند و تاج شاهراهی آش را از سرش بردارند. آیا می توان گفت که این مساله اهمیت ندارد؟

به روند کشورها- به خصوص کشورهای بریکس-دقت کنید. آن ها دارند دلار زدایی می کنند. دو کشور چین و روسیه، مبادلات خود را تا ۱۰درصد به ارزشای خودی تبدیل کرده اند و فقط ۲۰درصد برای یورو و دلار باقی گذاشته اند که آن هم به زودی حذف خواهند کرد. دلارزدایی از آن جا آغاز شد که کشورها متوجه شدند، دلار وسیله ای برای استثمار آن هاست و مانع آزادی اقتصادی و سیاسی آن ها می شود. دلار حربه ای در دست امریکا بود که ابرقدرتی اش را به رخ بکشد و با نوسانات مصنوعی ارزی، با بازارهای هر کشوری که بخواهد بازی کند. مثلاً در سال ۲۰۰۰، با بالا و پایین کردن ارزش دلار، بازار چین را به چالش سختی کشید. فتیله دستش بود و هر جا می خواست بالا می برد تا بسوزاند و هر جا می خواست، کم می کرد تا یخ بسازد. این بود که دلارزدایی شد یک آرزو و آرزو شد یک واقعیت.

ایران نیز به عنوان شاهساره جهانی، حلقه وصل جهانیان بود. همان طو که امریکا، دلار را حربه قرار داده بود، ایران، موقعیت ژئولیتیک خود را وسیله کرده بود. فرق این است که امریکا با بازی دلار، سر به سر کشورها می گذاشت و آزار می داد، اما ایران، قصد آزار کسی را نداشت؛ ولی راهایش را صاف و هموار نکرد. کریدور نکرد. جنس بازاریش را جور نکرد. برای نمونه، کریدور شمال-جنوب را راه نینداخت و از پس این دست و آن دست کرد که حوصله کشورهای منطقه را سر برد و آن ها را به فکر چاره انداخت. شعار بستن تنگه هرمز به این قافله دامن زد. کشورهایی مانند امریکا، فرض بر بستن تنگه هرمز را واقعی تلقی کرده و به فکر چاره افتادند و خط لوله احداث کردند تا نفت و گاز را منهای تنگه هرمز به امریکا ببرند. دیگر کشورها هم شروع کردند به نقشه کشی و برنامه ریزی. چین گوادر پاکستان را اجاره کرد. امارات، فجیره را تجهیز رویایی کرد. عراق، به جای بازپس دادن غرامت جنگی ما، فاو را تجهیز و آماده کرد و حتا کشورهای شمالی، به فکر کریدوری از ترکیه به خزر افتادند و... همه به فکر افتادند و ما هم چنان دست دست کردیم.

جنگ بن سلمان که با مدد میلیارد ها دلار یاد آورده نفتی شکل گرفته است، می رود تا محور جهانی را به نفع کشورهای عربی تغییر دهد. هدف و رویای بن سلمان و حمایتش چیزی جز این نیست. سرمایه گذاری هنگفت قطر در برگزاری جام جهانی فوتبال، ضربه محکم اول را به گوی محور جهانی زد. کشوری که تا دیروز کسی نامش را نمی دانست، اکنون روزانه میلیون ها بار به وسیله نوجوانان در سراسر جهان در گوگل جست وجو می شد. امارات با سرمایه گذاری کلان در بخش هوایی و دریایی، و عربستان با ریختن پاش هسای آن چنانی برای فوتبالست های مشهور دنیا و همگی با رویکردی همزمان برای تاسیس عرب-مد و امثال این فعالیت ها، می روند که به آرزوی خود برسند و آن چیزی نیست جز قطب جدید جهانی. به قول بن سلمان، یک اروپا در خلیج فارس.

از همه گزینه ها هم استفاده کرده و می کنند. از ورزش، از گردشگری، صنایع دریایی و... همه را بسپج کرده اند تا قطب عالم شوند.

در این گیر و دار، این سهم کشورهایی مانند کشور ماست که به سبب بازار آن ها ریخته خواهد شد؛ مگر این که

گزیری کنیم و روی دست شان بلند شویم. گستر دگی

سرزمینی، منابع مختلف، توان تخصص داخلی، دنیوی

امکانات که در فرایند یک مدیریت قوی و مقتدر می تواند

وزنه سنگینی بشود که هیچ خلیج نشینی نتواند آن را

بیازماید.

ما در «روز نامه دریایی سر آمد» معتقدیم: کشورمان باید نگاه جدی به ۵ سال آینده داشته باشد و تحلیل رقبا را باید جدی گرفت. به نظر می رسد که ایران هر چه دارد باید در این ۵ سال رو کند. مانند کشتی گیر قهاری که با قهرمانی خود، فقط ثانیه فاصله دارد، باید تمام همت و غیرت خود را یک جا جمع و صرف کند.

به نظر می رسد در اولین قدم مهم، باید دغدغه مهم رهبری معظم را «ویژه گوش کردو» «بی توجهی به دریا» را رفع کرد. مسئولان کشور باید برنامه های توسعه دریایی و کریدوری خود را با سرعت هر چه تمام تر به پیش بتانزند تا شاید در این آوردگاه ۵ ساله، همانند حماسه ی ۸سال جنگ تحمیلی سربلند بیرون آییم.

گروه توسعه – امید عباسی – پل خلیج فارس

پروژه ای است که جزیره قشم را به بندرعباس متصل می کند. این پل که در دولت نهم و دهم با صرف هزینه های قابل توجهی آغاز شد و پس از گذشت مدتی متوقف شد. حالا و پس از سفر رئیس جمهوری و وزرای دولت سیزدهم به هرمز گان، سید ابراهیم ریسی دستور اجرایی شدن و تکمیل پل خلیج فارس را صادر کرده است. این پروژه که چندین سال است متوقف شده است و باعث ائتلاف سرمایه های ملی شده است یکی از مطالبات دیرینه مردم هرمز گان محسوب می شود.

به گزارش روزنامه دریایی سرآمد، در این رابطه، رئیس شورای اطلاع رسانی دولت گفت: رئیس جمهور دستور اجرایی شدن و تکمیل پل خلیج فارس را صادر کردند. سیهر خلجی در شبکه ایکس نوشت: مقرر شد با مشارکت منطقه آزاد و سایر دستگاه ها منابع لازم برای اجرای طرح تأمین و پروژه اجرایی شود.

پیگیر حل مشکل آب جزیره قشم واحداث پل خلیج فارس هستیم

مهرماه امسال بود که مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در این رابطه گفت: احداث پل خلیج فارس و حل مشکل آب مردم این جزیره به عنوان مهم ترین خواسته های بزرگان و مردم نجیب قشم، به صورت جدی پیگیری می شود. در همین رابطه افشار فتح الهی در شورای اداری این سازمان که با حضور سعید محمد مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد بر گزار شد، اظهار داشت: احداث

پل خلیج فارس از لحاظ اجتماعی سیاسی و فرهنگی و سایر ابعاد برای مردم هرمز گان و جزیره قشم بسیار مهم است. وی ادامه داد: احداث پل خلیج فارس به عنوان یکی از زیرساخت های مهم می تواند در ایجاد تحرک و رونق اقتصادی ایفای نقش کند و با فراهم کردن امکان دسترسی آسان، شرایط برای حضور هموطنان را تسهیل می کند. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم تصریح کرد: خوشبختانه امسال با برنامه ریزی خوبی که صورت گرفت، در تعطیلات نوروز بیش از ۸۳۳ هزار نفر وارد قشم شدند و در مجموع، گردشگران از خدمات ارائه شده رضایت داشتند. فتح الهی با بیان اینکه در مدت ۲۰ روز تعطیلات نوروزی، بیش از ۱۳۴ هزار خودرو از طریق حمل و نقل دریایی در این منطقه جابه جا شد، افزود: حمل و نقل دریایی این تعداد خودرو در نوع خود، یک رکورد در جهان بود که نشان دهنده ظرفیت های موجود قشم است. وی خاطرنشان کرد: آماده انعقاد قرارداد با قرارگاه خاتم الانبیاء(ص) برای ساخت پل هستیم. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم اضافه کرد: در این مدت باطرف های خارجی نیز برای مشارکت در ساخت پل خلیج فارس تفاهم نامه هایی منعقد شده ولی قطعاً برای اتمام این پروژه به منابع خارجی نیاز است. وی با بیان اینکه موضوع آب همچنان یکی از چالش های جزیره قشم است، افزود: آب جزیره قشم از دغدغه مردم، علما و بزرگان است و مردم همچنان با مشکل روبه رو هستند. فتح الهی با اشاره به برنامه ریزی برای رفع مشکل آب در جزیره، گفت: انعقاد قرارداد بی او تی با یک شرکت داخلی در حال انجام است که ۱۰ هزار مترمکعب آب آشامیدنی در روز برای شهر قشم

و ۵ روستای اطراف را تأمین می شود.

وی توضیح داد: خوشبختانه در سفر وزیر نیرو مذاکرات خرید تضمینی سه واحد چهار هزار مترمکعبی آب انجام شد، اما مشکلاتی در استان وجود دارد که امیدواریم با حمایت استاندار به انجام برسد.

دی ماه امسال نیز در گزارشی مرتبط در روزنامه دریایی آوردیم که شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس که طی سال ها تنها پروژه پل خلیج فارس در آن پیگیری و مطالبه شده است بار دیگر به بن بست رسید. در ادامه گفتیم که تأمین مالی، منازعات سیاسی میان سازمان منطقه آزاد قشم و قرارگاه خاتم الانبیاء و مسائل امنیتی از جمله دلایلی است که برای توقف این پروژه شنیده می شود.

گفتیم که شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس شامل مجموعه ی پنجگانه اسکله کاوه، اتوبان کاوه به بندر پل، راه آهن، خود پل خلیج فارس و راه های مواصلاتی این پروژه است و به نظر می رسد یکی از چالش های اصلی این پروژه، محدود کردن آن تنها در احداث پل است چراکه به باور اقتصاددانان ایجاد پل بدون تکمیل پروژه های دیگر توجیه ندارد.

در همین خصوص نیز «مصطفی شمس الدینی»، دکترای علوم اقتصادی، استاد دانشگاه و عضو هیئت علمی دانشگاه هرمز گان در گفتگو با صبح ساحل با ابعاد مختلف اجرای این پروژه را بررسی شد.

این استاد دانشگاه ضمن تأیید اینکه احداث پل بدون توسعه ی سایر زیرساخت ها صرفه اقتصادی ندارد اظهار کرد که اگر از منظر سیاسی دولت مرکزی تصمیم به اجرای این پروژه بگیرد، نه به این زودی اما بالاخره انجام خواهد شد.



عزم دولت سیزدهم برای عملیاتی کردن وعده دولت نهم

اما واگرهای عملیاتی شدن پل خلیج فارس

دستور ریسی برای تکمیل پل خلیج فارس؛ آیا احداث پل خلیج فارس صرفه اقتصادی دارد؟

شمس الدینی در بخش دیگری عنوان کرد که اجرای این پروژه، جزیره قشم را از یک جزیره بکر و زیست محیطی به جزیره صنعتی سه واحد چهار هزار مترمکعبی آب انجام شد، محلی یا سیاستگذاران تصمیم بگیرند که آیا این تغییر برای قشم ضرورت دارد یا خیر.

آیا احداث پل خلیج فارس صرفه اقتصادی دارد؟

هر مسئله ای اعم از اقتصادی زمانی که از حالت پروژه خارج می شود و اسم ابر پروژه به خود می گیرد خالی از سیاست نیست یعنی نمی توان بحث پل خلیج فارس را فقط از دیدگاه اقتصادی نگاه کرد. قطعاً مسائل سیاسی هم در آن تأثیر گذار خواهد بود؛ اینکه آیا از نظر سیاسی انجام این ابر پروژه الزام یا صرفه دارد یا خیر.

در هر حال اگر دیدگاه بلندمدت ۱۵ تا ۲۰ ساله داشته باشیم، احداث پل خلیج فارس صرفه اقتصادی دارد اما در این وسط یک سری ایرادها و کاستی هایی دیده می شود. قیمت ایجاد این پل بر اساس ارزیابی های سال ۸۹ حدود ۵۰۰ میلیون دلار تخمین زده شده است که به نظر می رسد با تغییرات اقتصادی که داشتیم این مقدار الآن رقم نهایی نیست. اول اینکه احداث این پل بین سه تا شش سال طول می کشد. در ثانی، هزینه ای بالغ بر ۹۰۰ میلیون دلار به دنبال خواهد داشت. از منظر اقتصادی اینکه پل فقط برای اتصال قشم به سرزمین اصلی احداث شود، صرفه اقتصادی ندارد؛ اما اگر از دیدگاه بلندمدت به آن نگاه کنیم و در کنار پروژه پل خلیج فارس، چند پروژه تعریف شده دیگر مثل منطقه ویژه کاوه و سایر زیرساخت های مورد نیاز قشم را توسعه دهیم صرفه اقتصادی خواهد داشت.



هرمز تا مکران، از گمبرون تا گواتر و باززنده سازی میراث تمدن دریایی و دانش بومی دریانوردی ایرانیان، در این مرز و بوم تقریر می شود به روز ۱۸ دی ماه سال ۱۴۰۲ هجری خورشیدی، مردمان بندرعباس و ساحل نشینان محله خواجه عطاء بعد از نزدیک به یک قرن، میزبان تنها جهاز بادبانی فعال در ایران، شناور بوم با یو به سکانداری ناخدا محمد خصومی و به تعداد ۶۰ نفر سرنشین شدند. این جهاز بادبانی از میدا شهر بندر تاریخی لافت جزیره تمدنی قشم، در ساعت ۹:۰۰ صبح خشکی را ترک گفته و با طی مسافت ۴۰ مایل دریایی در ساعت ۱۵:۰۰ در منظره دریایی ساحل خواجه عطاء بندرعباس، در سراچه دیدگان مردمان دریانشین و ایران دوست «بندر مبارک که عباسی» قرار گرفتند.

با آوای طرب انگیز موسیقی محلی، طنین آواز در یانوردان زریف خوان و همنوایی آن با صدای موج و دریا، ناخدا و سرنشینان «بوم بابو» با طلایه داری «پرسفور عبدالمجید ارفعی» پژوهشگر شهیر ایلام شناس و چهره جهانی حوزه تاریخ و تمدن باستانی ایران، مورد استقبال مردمان مهم ترین شهر بندر کرانه شمالی تنگه هرموز در کرانه ساحل محله خواجه عطاء، قرار گرفته و سوار بر قایق ها و شناورهای سنتی صیادان بندرعباسی، با بر ماسه های گرم سرزمین اصلی فلات ایران نهادند. مجسمه سپید رنگ خواجه کمال الدین عطار در این هنگامه تاریخی، همراه با ساحل نشینان بندرعباس و سایر بازدیدکنندگان، به عنوان شاهدان این رخداد تاریخی، منظره وصف شده را به نظاره نشستند، مراسم سنتی زریفا اجرا شده توسط ناخدایان لافتی-پس از شش ساعت دریابیمایی- با همراهی مردم تا محل برگزاری جشنواره، ساحل پیمایی کردند.

دلیل آن بادهای موسمی اقیانوس هند بود. اقیانوس هند در زمستان آرام تر از تابستان بود و خطرات دریایی برای ملوانان و ناخدا و کشتی بادبانی کمتر بود.

بادبان بوم سفار هوزار نام داشت. بوم سفار ۳ تا ۳ دکل و ۸ بادبان به نام های هوزار گب، قلمی، گوش، جیب، تاب صید، قلمی و... داشت. برای بالابردن بادبان ها ۱۵ ملوان لازم بود که به صورت هماهنگ و با استفاده از مراسم پامال عزوا آن را انجام می دادند. مقصد دریانوردی بوم سفار در قدیم از بصره عراق شروع می شد که عمدتاً خرما بار می زدند مقصد دوم آنها شبه قاره بود که خرما را می فروختند و از انجا بار به یمن و شرق افریقا داشتند و در پایان از افریقا به ایران چندنل که مصالح اصلی ساخت و ساز خانه در جزایر و سواحل خلیج فارس آن دوران بود با خود می آوردند. البته مقاصد تجاری با توجه به نوع محموله همیشه فرق داشت. مسیریابی های دریایی ناخدایان بوم سفار به علت نزدیکی شدن به خط استوا و تغییرات آب و هوایی خلیج فارس با دریانوردان عادی خلیج فارس کاملاً متفاوت بود. در حال حاضر نام خانوادگی بومی اهالی بندر لافت (سفاری) است که در قدیم به ملوانان و ناخدایان بوم سفار اطلاق می شد. صنعت لنج سازی و دریانوردی لافت بخصوص بوم سفار، هویت و برند تاریخی این شهر بندری هرمز گان می باشد. که متأسفانه این هویت را به شهر بادگیرها تغییر داده اند.

در تجلیل از مقام والای بزرگمرد تاریخ و تمدن دریایی ایران، نخستین قهرمان مبارزه با استعمار عصر، رستم میدان مبارزه و نایفه عرصه دیپلماسی، «خواجه کمال الدین عطاء»، همچنین پادشاست فرهنگ ساحل نشینی و دریاوروزی مردمان سواحل پیرامون تنگه

احمد سفاری – جشنواره خواجه عطا و حضور دریانوردان لافتی، در این جشنواره به نوعی یادآور خاطرات تاریخی و سیاسی خلیج فارس در عصر نادرشاه و جنگها و رقابت های سیاسی فرماندهان دریایی نادر و اعراب پیرامونی خلیج فارس بود که بر بنادر این منطقه، حکمرانی می کردند.

احمد سفاری – پژوهشگر و نویسنده کتاب «لافت گنجینه پنهان خلیج فارس؛ نگاهی به دریانوردی و تجارت دریایی بندر لافت» به روزنامه دریایی نوشت: مهمترین رقبای تاریخی آن دوران در خلیج فارس حاکم لافت عبدالشیخ ال معین و ملا علی شاه حاکم بندرعباس بود که این حاکم محلی بر سر صاحب سهم خودشان از، جزایر و بنادر و گسترش سرزمین های شان رقابت تنگاتنگی داشتند از جمله حملات دریایی لافتی ها به مقرر حاکمیت ملا علی شاه در بندرعباس بود. اما حضور کشتی های بادبانی حامل دریانوردان لافتی در جشنواره خواجه عطا یاد آور شکل دیگری از تاریخ خلیج فارس بودو آن یادآوری عظمت دریانوردی لافت به نسل کنونی بندر نشینان کناره خلیج فارس می باشد. دریانوردی و تجارت دریایی بندر لافت دارای هویت مخصوص و ویژه ایی است که در کمتر جایی این چنین می توان مشاهده نمود. مراسم سنتی عزوا و بوم سفار دو نماد دریانوردی باستانی در خلیج فارس و اقیانوس هند ریشه های آن را باید در دریانوردی لافت قدیم جستجو کرد.

یک اشتباه غیر کارشناسانه در اوایل تاسیس منطقه آزاد قشم در بحث برندسازی لافت شکل گرفت که هویت تاریخی بندر لافت را کاملاً به حاشیه برد و آن هم برندسازی لافت بر اساس نماد های بادگیرهای ساحلی است. بادگیرها در لافت ریشه تاریخی آن به عصر قاجار بر می گردد و هنر بادگیر سازی در لافت و جزیره قشم توسط بنایان مهاجر صحرا باغی و لارستانی و بستکی به این دیار باز شد. اما برند واقعی لافت در یانوردی آن است. نام جزیره قشم از قبل از اسلام تا اوایل صفویه جزیره لافت بود و قدیمی ترین نقشه های دریانوردی خلیج فارس قبل از تاریخ نویسان عرب جزیره قشم را لافت نام گذاری نموده بودند. لافت در توسعه فرهنگ دریانوردی اقیانوسی خلیج فارس بسیار با اهمیت است.

تا قبل از ظهور کشتی های بخار تجارت خلیج فارس با شبه قاره تا دریایی چین و شرق افریقا در سیطره کلاس لنج های بادبانی بوم سفار بود.

بوم سفار شکل تکامل یافته کشتی بادبانی قدیمی بود که اعراب بدان بغله یا قاطر دریای می گفتند. بوم سفار بسیار بزرگتر از بغله بود که ظرفیت بارگیری آن در حدود ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ تن بود. شاید تصور شود هر کشتی بادبانی در قدیم توانایی گذر و حمل بار به هندوستان و افریقا را داشته است اما کاملاً اشتباه است. امواج اقیانوسی و بادهای موسمی بسیار سهمگین تر از آن بودند که کشتی های کوچک توانایی استقامت در مقابل آن را داشته باشند و تنها کشتی بادبانی که این توانایی را داشت بوم سفار بود. خدمه بوم سفار بین ۲۵ تا ۴۵ نفر بر آورد می شد. این در حالی است که در کرانه های خلیج فارس کشتی کوچکت ر بادبانی بین شمال و جنوب آن در رفت آمد بودندو خدمه آن بیش از ۱۵ نفر نبود. بوم سفار در قدیم دو ناخدا داشت ناخدا دریا و ناخدای خشکی. ناخدای دریا وظیفه هدایت کشتی در دریا را برعهده داشت و ناخدای خشکی که هر بندرگاه وظیفه تأمین مایحتاج و کارهای گمرکی و تشریفات اداری بین دولت های آن زمان انجام می داد.

سفرهای دریایی بوم سفار ۶ ماهه بود از اواخر باییز شروع و تابستان به پایان می رسید.