

جشنواره خواجه عطا توسط بخش

خصوصی اجراشده‌است

هدف جشنواره زنده نگه‌داشتن سنت‌ها و

میراث ناملموس منطقه بوده‌است

مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی هرمزگان گفت: برگزاری رویدادهای گردشگری در راستای تقویت هویت فرهنگی، معرفی ظرفیت‌های بومی و جذب گردشگران همواره یکی از سیاست‌های کلان در حوزه گردشگری بوده است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان، محمد محسنی با اعلام این خبر گفت: جشنواره خواجه عطا که توسط بخش خصوصی اجراشده، تنها به‌عنوان یک رویداد گردشگری در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ثبت‌شده و طراحی و اجرای برنامه‌ها بر عهده برگزارکنندگان آن توسط بخش خصوصی بوده است.

مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان با اشاره به اینکه بااین حال، نگرانی‌ها درباره وقوع ناهنجاری‌های فرهنگی در این رویداد به‌طورجدی موردبررسی قرار گرفته، عنوان کرد: در جشنواره خواجه عطا تمامی اجراها با رعایت چارچوب‌های قانونی و شئونات اسلامی برگزارشده و هدف اصلی آن، زنده نگه‌داشتن سنت‌های اصیل منطقه بوده است.

مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان تأکید بر اینکه با توجه به حجم گسترده حضور هزاران نفر از مردم، نظارت کامل و مستمر با محدودیت‌هایی همراه بوده، افزود: تمامی محتوای منتشرشده در فضای مجازی، به‌طورکزیبشی از زوایای خاص تصویربرداری شده و این تصاویر، نمایانگر کلیت جشنواره نبوده و بخشی از آن‌ها خارج از محیط اصلی جشنواره ثبت‌شده است.

او عنوان کرد: بر داختن به بخش کوچکی از جشنواره که خارج از زمان برگزاری و بیرون از محدوده اجرا بوده، خدشه وارد کردن به اصل رویداد بزرگ و اثر ناملموس فرهنگی استان کار صحیحی نیست. محسنی درخصوص اجراهای موسیقی سنتی در جشنواره خواجه عطا گفت: اجرای موسیقی سنتی و آیین‌های بومی همچون رزف در یانوردان جز میراث ناملموس استان هرمزگان بوده و نماد همبستگی فرهنگی و تاریخی بنادر و جزایر بوده و بازتاب‌دهنده هویت جمعی مردم منطقه است. مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان با اشاره به اینکه یکی از برنامه‌های این جشنواره، برگزاری آیین‌های سنتی ازدواج بود، بیان کرد: این آیین که باهدف ترویج فرهنگ بومی و معرفی میراث ناملموس منطقه به گردشگران و نسل‌های جدید طراحی و اجرا شد، نمادی از آداب و رسوم کهن مردمان منطقه است و به‌عنوان یکی از جلوه‌های فرهنگی هویت‌بخش، در فهرست میراث فرهنگی ناملموس کشور نیز ثبت‌شده است.

او به دستاوردهای فرهنگی این جشنواره اشاره کرد و گفت: جمع‌آوری کمک‌های مردمی در این جشنواره که بزرگ‌ترین عروسی ایرانی در هرمزگان بود برای ساخت «خانه فرهنگ و هنر خواجه عطا»، نمایش فرهنگ و میراث ناملموس استان هرمزگان به اکثر نقاط کشور و جهان، جذب گردشگران از سراسر کشور و مستندسازی مراسم خانبانان برای ثبت در فهرست میراث ناملموس کشور از جمله دستاوردهای این جشنواره بوده است.

محسنی ضمن احترام و تشکر از همه دلسوزان و متدین استان نسبت به افزایش کیفیت یا رفع ایرادات احتمالی در جشنواره، افزود: قطعاً برگزاری و مهارست در اجرای رویدادهای فرهنگی، چالش‌های موجود هم رفع می‌شود اما درخواست جدی از همه عزیزان این است که حوزه شناخت از آثار ناملموس جوامع را باید بیشتر افزایش دهیم. مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان عنوان کرد: آثار ناملموس شامل آداب، سنن و باورها باید تمام زوایای پیدا و پنهان داشته‌های فرهنگی جامعه را بیان کند. خوب باید رفتارها همه متعلق به جامعه است و رفتارها و آداب ارائه‌شده در جشنواره زاینده قرن‌ها کارکرد اجتماعی جوامع است.

او اضافه کرد: وجود جامعه چند هزار نفری همراه با جشنواره‌های فرهنگی استان سرمایه بزرگ و ستودنی است که قطعاً پيامدهای فرهنگی، محیط زیستی، هنری به توسعه فکری جامعه کمک بزرگی خواهد کرد.

محسنی اظهار کرد: شرکت‌کنندگان در جشنواره فرهنگی خواجه عطا سرمایه بزرگ اجتماعی هستند که در مسیر فرمایش مقام معظم رهبری و باورهای دینی، مذهبی و اجتماعی نقش تاریخی داشته و به‌عنوان جوامع محلی صاحب نقش آفرینی پویای فرهنگی بوده‌اند که باید این ظرفیت اجتماعی را مدیریت و به سمت کیفیت حضور و خلق آثار فرهنگی و هنری کشور هدایت کرد. مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان تأکید کرد: تکلیف سازمان‌های فرهنگی و حمایتی و دولتی تقویت پیوند حاکمیت با بدنه جامعه است.



سید گروه اقتصاد دریا – سعید قلیچی – روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد به نام‌های با اعضای رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی دست پیدا کرده که در آن محمدرضا رضایی کوچی از مسعود پزشکیان، رئیس جمهور درخواست کرده است تا با قید فوریت مدیریت «بندر کاوه» واقع در منطقه آزاد قشم به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار شود.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، نام‌های در تاریخ نهم دی ماه ۱۴۰۳ از سوی محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی خطاب به مسعود پزشکیان، رئیس جمهور ارسال شده است که در صورت اجرایی شدن، یکی از بال‌های توسعه جزیره قشم قیچی کند و درآمدهای سازمان منطقه آزاد قشم را مشکل مواجه کند.

درست در روزهایی که مدیرعامل سازمان منطقه آزاد و سایر معاونان و مدیران این سازمان در حال جشن گرفتن برای دستیابی به «درآمدهای پایدار» برای احداث زیرساخت‌های ماندگار در جزیره قشم بودند، گروهی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در کمیسیون عمران در حال تنظیم نامه‌ای به رئیس دولت چهاردهم بودند که در آن پیشنهاد شده تا با «قید فوریت»، مدیریت بندر کاوه که یکی از «منابع» دستیابی به درآمدهای پایدار منطقه آزاد قشم در ماه‌های گذشته بوده، به سازمان بنادر و دریانوردی کشور منتقل شود.

ماجرای نامه رئیس کمیسیون عمران چیست؟

محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در بخشی از نامه‌ای که به مسعود پزشکیان، رئیس جمهوری نوشته با ذکر اهمیت استفاده از ظرفیت‌های کریدور شمال – جنوب، آورده است: «برای تحصیل سهم کشور از این بازار جهانی (کریدور شمال – جنوب) لازم است سیاست‌گذاری یکپارچه دریایی و فق سیاست‌های توسعه دریامحور ابلاغی مقام معظم رهبری به سرعت انجام گیرد که یکی از موضوعات مهم در این بخش اتصال بندر کاوه در جزیره قشم به کریدور شمال –جنوب و فعالیت کارآمد این بندر در جنوب و نیز بندر کاسپین در دریای خزر می‌باشد».

در بخش دیگری از این نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس آمده است: «تحقق این مهم با موانع زیر مواجه می‌باشد:

۱– بندر کاوه به دلیل عدم تکمیل پل خلیج فارس که علی‌رغم ۱۵ سال فعالیت عمرانی پیشرفت فیزیکی کمتر از ۱۰ درصد دارد به سرزمین اصلی و کریدور حمل و نقلی هم‌بور متصل نشده است.

۲– واگذاری مدیریت بندر کاوه و کاسپین به سازمان‌های مناطق آزاد موجب جدا شدن این بنادر مهم از مدیریت یکپارچه و ملی حمل و نقل و ترانزیت شده است.»

رضایی کوچی همچنین نوشته است: «با بررسی‌های کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی مجموعه وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی) آمادگی تقبل ساخت پل خلیج فارس بندرعباس به قشم مشروط به انتقال مدیریت بندر کاوه و کاسپین از سازمان‌های مناطق آزاد قشم و انزلی به متولی حمل و نقل و ترانزیت وزارت راه و شهرسازی – سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ایجاد درآمد پایدار و ایجاد توجیه اقتصادی برای این سرمایه گذاری را دارد.»

پیشنهاد عجیب کمیسیون عمران

رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در بخش پایانی نامه خود به رئیس جمهور آورده است: «پیشنهاد می‌شود با قید فوریت دستور فرمایید طی توافقنامه‌ای فی‌مابین وزرای راه و شهرسازی و امور اقتصادی و دارایی ضمن واگذاری و انتقال مدیریت بندار کاوه جزیره قشم و کاسپین دریای خزر – استان گیلان از سازمان‌های مناطق آزاد مزبور به وزارت راه و شهرسازی سازمان بنادر و دریانوردی مکلف به سرمایه‌گذاری و تکمیل پل خلیج فارس و درآمدزا نمودن بندار و کریدور مزبور و تحصیل سهم کشور از ترانزیت کانتینری حوزه خلیج فارس شده و نتیجه دستور آن مقام عالی به کمیسیون عمران اعلام گردد».

جایگاه بندر کاوه در ابرپروژه طرح ارتباطی خلیج فارس

بندر کاوه یکی از ارکان اصلی ابرپروژه ملی طرح جامع ارتباطی خلیج فارس در جنوب ایران است. این طرح جامع ارتباطی از چهار بخش مجزا تکمیل شده است که در کنار یکدیگر توانایی ایجاد رونق صنعتی، تجاری و گردشگری جزیره قشم را دارد. توسعه بندر کاوه جزیره قشم، احداث ۹۲ کیلومتر بزرگراه از بندر کاوه و امتداد به خط سراسری از طریق پل خلیج فارس، احداث ۸۶ کیلومتر راه آهن از بندر کاوه و امتداد به خط سراسری از طریق پل خلیج فارس، احداث پل خلیج فارس به منظور

وضعیت قرارگاه خاتم و پل خلیج فارس

نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس برای رئیس جمهور یک روز پس از آن ارسال شد که سیدمسعود حسینی، مدیرعامل هلدینگ تخصصی دریایی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا در گفتگو با خبرگزاری صدا و سیما گفته بود: کارگاه‌های ساخت پل خلیج فارس تجهیز و پایه‌های پل به وزن ۱۷ هزار تن ساخته شده است و زمان بهره برداری سه ساله است.

مدیرعامل هلدینگ تخصصی دریایی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا همچنین گفته بود: احداث پل خلیج فارس در دولت‌های قبلی شروع شد، اما مدتی است متوقف شده است افزود: در این زمینه مذاکرات خوبی انجام شده و امیدواریم به زودی شاهد سرعت گرفتن در بخش اجرایی این پل باشیم که قرار است بندر لافت به وسیله این پل به جزیره قشم وصل شود. ساخت پل خلیج فارس (از جزیره قشم به بندرعباس) از اوایل دهه نود آغاز شد، اما مدت طولانی به دلیل عدم تأمین اعتبار متوقف شده است. در دولت سیزدهم نیز با پیگیری رئیس جمهور ساخت پل خلیج فارس ادامه پیدا کرد. با این پل اتصال از مسیر قشم به بندرعباس به صورت زمینی برقرار خواهد شد.

بندر کاوه کجاست و چه ویژگی دارد؟

بندر کاوه یکی از بنادر تجاری منطقه آزاد قشم و اقم در این جزیره است که به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی اهمیت بالایی برای توسعه تجارت و رونق اقتصادی این جزیره می‌تواند داشته باشد. بندر کاوه به دلیل عمق آنخور مناسب، دارای ظرفیتی مطلوبی برای پهلوگیری کشتی‌های با تناژ بالا است. بسیاری از کارشناسان معتقدند در شرایطی که هرساله بودجه بسیار زیاد برای لایروبی بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر تجاری کشور، هزینه



می‌شود؛ بندر کاوه جزیره قشم با عمق مناسب خود، می‌تواند به عنوان تکمیل‌کننده چرخه تجاری بندر شهید رجایی مورد نظر باشد. توسعه بندر کاوه همچنین به عنوان یکی از چهار رکن پروژه طرح جامع شبکه ارتباطی خلیج فارس بسیار مورد توجه قرار دارد. در آخرین سال دولت سیزدهم و با دستور معاون اول رییس جمهور وقت (منخب) به رییس سازمان برنامه و بودجه وقت، ردیف بودجه احداث پروژه در سال ۱۴۰۳

روزنامه دریایی سرآمد برای نخستین بار منتشر می‌

خواب‌چپ مجلس برای دار

رئیس کمیسیون عمران خواستار واگذاری بندر کاوه قشم



تقویت شده بود.

اهمیت بندر کاوه برای طرح جامع خلیج فارس

برخی از کارشناسان معتقدند که اگر طرح جامع ارتباطی خلیج فارس از همان گام نخست با توسعه بندر بهمن شروع می‌شد، این امکان ایجاد می‌شد تا استفاده از درآمد حاصل از این بندر بقیه طرح ساخته شود. برخی از گزارش‌ها نیز اعلام می‌کند که درآمدزایی بالایی بندر بهمن امکان بازگشت سرمایه اجرای چهارگانه این طرح در طول هفت یا هشت سال را ممکن می‌سازد. این در حالی است که بدون اجرای طرح توسعه بندر بهمن و بهره‌مندی از درآمدهای آن، هزینه‌های بقیه پروژه های این طرح به لحاظ اقتصادی توجیه‌پذیر نخواهد بود و بازگشت سرمایه در بیش از سه دهه قابلیت بازگشت خواهد داشت.

عادل پیغامی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم پیش از این اعلام کرده بود: «چهارگانه طرح جامع ارتباطی خلیج فارس در زمان ریاست جمهوری محمود احمدی‌نژاد، به دلیل نوعی عوام‌زدگی با احداث پل شروع کردند و باید این طرح را با توسعه بندر کاوه شروع می‌کردند؛ این بندر کانون اصلی این چهارگانه است. بندر کاوه است که این طرح را اقتصادی می‌کند».

رونق تجارت قشم با فعال شدن بندر کاوه

چندی پیش و در جشن نمادین «درآمد پایدار، زیرساخت ماندگار» در منطقه آزاد قشم بود که عادل پیغامی، رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم اعلام کرد: «فعالسازی بنادر قشم به منظور توسعه اقتصاد دریاباه در جزیره منجر به ثبت رکوردهای جدیدی در حوزه کمرکی و حمل و نقل دریایی شده به گونه‌ای که تنها در ۹ ماه ابتدایی امسال ۱۵ هزار TEU کانتینر در بندرکاوه تخلیه و بارگیری شده است و این رقم تا پایان سال از ۲۱ هزار TEU کانتینسر عبور خواهد کرد و درآمدهای کمرکی را افزایش خواهد داد.»

منصور عظیم زاده اردبیلی، عضو هیات مدیره و معاون اقتصادی سازمان منطقه آزاد قشم نیز در همان جلسه گفته بود: «بندر کاوه در سنوات گذشته در حوزه حمل و نقل دریایی کشور نقش آفرینی موثری نداشت و تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر نهایتاً بین ۳۰۰ تا ۶۰۰ TEU در یک سال بود و نهایتاً در سال ۱۴۰۱، سه هزار TEU بوده است. با رویکرد صحیح به منظور ایجاد درآمد پایدار در سال ۱۴۰۲، بیش از ۷ هزار TEU کانتینر در این بندر تخلیه و بارگیری شد و این رقم صرفاً در ۹ ماه امسال به بیش از ۱۵ هزار TEU رسیده و تا پایان سال از ۲۱ هزار TEU عبور خواهد کرد که نشان از افزایش جوشی در این شاخص دارد؛ درخصوص بندر بهمن نیز با رشد ۴ برابری تعداد کانتینرهای وارده روبرو هستیم.» از طرف دیگر بررسی کارنامه تجاری منطقه آزاد قشم نشان می‌دهد که در دو سال گذشته تراز تجاری این منطقه مثبت شده است. یکی از مهمترین ارکانی که به توسعه بازرگانی و مثبت شدن تراز تجاری قشم در این مدت کمک کرده است، بهره‌برداری و توسعه بندر کاوه است. آخرین آمار رسمی منتشرشده از سوی منطقه آزاد قشم نشان می‌دهد که تراز تجاری این منطقه در ۹ ماه نخست امسال از ۱۰۲ میلیون دلار عبور کرده است. براساس این گزارش در ۹ ماه نخست امسال، ۴۵ میلیون دلار کالای همراه مسافر، ۱۴ میلیون دلار مواد اولیه، ۸ میلیون دلار ماشین آلات و تجهیزات و ۴۳ میلیون دلار نیز کالای مصرفی در منطقه وارد شده است که قطعاً بخش قابل توجهی از این مبادلات تجاری از طریق بندر کاوه صورت گرفته است.

بهباه واگذاری یکی از بخش‌های ابرپروژه ملی

آنطور که از نامه رئیس کمیسیون عمران مجلس مشخص است، بهانه اصلی برای ارائه پیشنهاد واگذاری مدیریت بندر کاوه از دارایی‌های منطقه آزاد قشم و همچنین بندر کاسپین متعلق به سازمان منطقه آزاد انزلی، تسهیل و تسريع فرآیند اتصال این نقاط به کریدور شمال – جنوب است. اتصال هر نقطه از کشور به این دالان تجاری بین المللی می‌تواند نقش موثری در آینده اقتصادی آن داشته باشد. با این حال و براساس پیشنهاد مطرح شده در نامه رضایی کوچی به نظر می‌رسد که ایجاد درآمد پایدار و توجیه اقتصادی جهت سرمایه‌گذاری در این حوزه برای زیرمجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی اهمیت بالاتری نسبت به احداث و تکمیل زیرساخت‌ها و همچنین ایجاد منابع درآمدی پایدار برای مناطق آزاد قشم و انزری دارد.