



داستان محمد قمرانی، داستانی پر از فراز و نشیب، کوچ و بازگشت، و از همه مهم‌تر، داستانی آمیخته با نوای دلنشین‌نی‌انبان است. نوایی که نه تنها در جنوب ایران، بلکه تا آن‌سوی خلیج فارس، در کوبت هم شنیده می‌شود.

حجت حاجی زاده در نوشتاری برای روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد آورده است: محمد، که او را با نام «محمد جنجال» می‌شناسند، بیش از شصت و پنج سال است که با این ساز زندگی می‌کند و قصه‌ی زندگی پرماجرایش را با آن روایت می‌کند.

محمد، ادامه‌دهنده‌ی راه پدرش، جنجال‌حمیرانی، یکی از بزرگان موسیقی جنوب و نوازنده‌ای افسانه‌ای در نواختن نی‌انبان است. اما ریشه‌های این داستان به سال‌های دور، به روزهای سخت قطعی و خشکسالی در هرمزگان برمی‌گردد. روزهایی که بسیاری از مردم، از جمله خانواده‌ی جنجال، مجبور شدند خانه‌هایشان را ترک کنند و در پی روزی و معیشت، رنج سفر را به جان بخرند.

جنجال، پسر رباع که وی هم دستی در موسیقی و نواختن داشت، همراه خانواده‌اش به خرمشهر رفت. جنجال از همان ابتدا نوازنده‌ای با استعداد و قهار بود. تصور کنید، مردی که به فارسی، انگلیسی، عربی و اردو می‌توانست صحبت کند، با‌نی‌انباش در شهری غریب، نوای دلنتگی و امید را همزمان می‌نواخت. او در خرمشهر نه تنها به نوازندگی ادامه داد، بلکه سبک خاص خودش را در نواختن نی‌انبان به گستره‌ی جغرافیایی وسیع تری انتقال داد، سبکی که تا امروز زنده است و نفس می‌کشد. مهارت محمد جنجال در نواختن نی‌انبان، زبانزد است. او نه تنها تکنیک‌های پیچیده این ساز را با ظرافتی بی‌نظیر اجرا می‌کند، بلکه با روحی عمیق و احساسی ناپ، به نغمه‌هایش جان می‌بخشد. تسلط او بر سازهای دیگری چون جفتی و ادوات کوبه‌ای، نشان از درک عمیق او از ریتم و ملودی دارد و او را به نوازنده‌ای جامع و بی‌همتا تبدیل کرده است.

محمد، در چنین فضایی بزرگ شد، در میانه‌ی کوچ، اما در کنار نوای جادویی نی‌انبان پدر. او نه تنها نواختن این ساز را از پدر آموخت، بلکه روحیه‌ی خلاق و جسور او را هم به ارث برد و در نوازندگی نی‌انبان، راه خودش را پیدا کرد. اما کوچ برای این خاندان تمامی نداشت. جنگ ایران و عراق دوباره آن‌ها را کوچانند. این بار



مقصود، بازگشت به موطن اصلی، یعنی حمیران گاوبندی هرمزگان بود. اما حمیران هیچ تغییری نکرده نبود. نبود امکانات اولیه زندگی، خانواده‌ی قمرانی را به بندر خمیر کشاند.

محمد، مانند درختی که ریشه‌هایش در اعماق زمین است، دوباره ایستاد. او با وجود تمام این سختی‌ها، هرگز از نی‌انباش جدا نشد. وقتی محمد جنجال نی‌انبان می‌نوازد، انگار تمام غم‌ها و شادی‌های مردم جنوب، تمام قصه‌های ناگفته‌ی کوچه‌ها و بازارهای خرمشهر، پس کوچه‌های حمیران و سواحل بندر خمیر و تمام خاطرات تلخ و شیرین آن، در نغمه‌هایش جان می‌گیرند. تاثیر جنجال و پسرش فقط به ایران محدود نمی‌شود. نوای نی‌انبان او به کوبت هم سفر کرده است. در آنجا، در مجالس و محافل موسیقی، نغمه‌های گرم جنوب ایران را به گوش مردم رساننده و پلی میان فرهنگ‌ها ساخته است. محمد قمرانی فقط یک نوازنده نیست. او قصه‌گوی تاریخ است، راوی دردهای مردمی که بارها کوچ کرده‌اند، اما هرگز امیدشان را از دست نداده‌اند. او با هر نفسی که در نی‌انباش می‌دمد، بخشی از خاطرات، فرهنگ و هویت مردم جنوب را زنده می‌کند. او و خاندانش، نقشی بی‌بدیل در حفظ، احیا و رواج موسیقی نی‌انبان در غرب هرمزگان، خرمشهر، آبادان و بوشهر ایفا کرده‌اند.

محمد قمرانی، تداوم افسانه جنجال، نبض تپنده نی‌انبان در جنوب ایران، یک گنجینه زنده است. گنجینه‌ای از موسیقی ناپ و اصل که باید قدر او را دانست و از وی محافظت کرد. او نه فقط یک نوازنده، بلکه یک اسطوره است، اسطوره‌ای که تا ابد در تاریخ موسیقی ایران و منطقه جاودانه خواهد ماند. نام او و پدرش، جنجال، برای همیشه در آسمان موسیقی جنوب ایران و در قلب مردم هرمزگان خواهد درخشید.

**سید گروه حمل و نقل – امید اسماعیلی**– سال‌ها بود که زمزمه طرحی برای تفکیک وزارت راه و شهرسازی از گوشه و کنار شنیده می‌شد تا اینکه در نهایت امسال بود که طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی با امضای ۷۲ نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلام به هیات رئیسه مجلس تقدیم شد و یک فوریت این طرح ۱۸ دی ماه ۱۴۰۳ به تصویب رسید.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، وزارت راه و شهرسازی در دهه ۹۰ به شکل ساختار کنونی در آمد. آن زمان در دولت دوم محمود احمدی‌نژاد بود که هیات وزیران در جلسه‌ای که در تاریخ ۲۸ فروردین ۱۳۹۰ برگزار شد، با ماده ۵۳ قانون برنامه پنجم توسعه موافقت کردند. براساس این ماده، «وزارت «راه و ترابری» با کلیه امکانات، تجهیزات، اموال منقول و غیرمنقول و نیروی انسانی و تعهدات مربوط در وزارت «مسکن و شهرسازی» ادغام و با عنوان وزارت مسکن و شهرسازی و راه و ترابری نامیده می‌شود.»

**تصمیم دولت‌های گذشته برای یک‌وزار تخانه**

وزارت راه و شهرسازی سال ۱۳۹۱ و در اوپسین روزهای عمر دولت دهم با ادغام دو وزارتخانه «راه و ترابری» با «مسکن و شهرسازی» با هدف کوچ‌کسازی دولت تشکیل شد، اما از مجلس دهم تاکنون، یعنی حدود چهار سال پس از تشکیل این وزار تخانه جدید، تفکیک دوباره آن مطرح بوده‌است. ادغام این وزارتخانه در دولت محمود احمدی‌نژاد با هدف کوچک‌سازی وزارتخانه‌ها کلید خورد اما ۶ سال بعد، دولت دوازدهم سیاست دیگری را در قالب یک لایحه به مجلس پیشنهاد داد. حسن روحانی نیز در دوران ریاست جمهوری خود تصمیم گرفت تا تشکیلات دولت را بازسازی کند و به همین منظور تفکیک سه وزارتخانه «راه و شهرسازی»،



«صنعت، معدن و تجارت» و «ورزش و جوانان» را در دستور کار خود قرار داد. در دوره ابراهیم رئیسی، رئیس دولت سیزدهم نیز زم‌مه‌های تفکیک وزارت راه و شهرسازی شنیده شد اما این مساله چندان جدی نشد.

**نظر دولت چهاردهم درباره تفکیک وزارت راه و شهرسازی**

اواخر مرداد امسال هم‌زمان با نخستین روزهای استقرار مسعود پزشکیان در ساختمان پاستور، تصویری از یک نامه با امضای رئیس دفتر رئیس‌جمهور منتشر شد که محتوای آن، چراغ‌سبز به تجزیه وزارت راه و شهرسازی و تشکیل دو وزارتخانه مستقل بود. این نامه؛ در واقع حاوی پی‌نوشت پزشکیان بر نامه انجمن شرکت‌های راه‌سازی ایران با موضوع «درخواست تفکیک وزارت راه و شهرسازی» و دستور او برای بررسی کارشناسی این درخواست بود. فرمان رئیس‌جمهور به رئیس سازمان اداری و استخدامی به این شرح بود: «پیشنهاد مطرح‌شده مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد و در صورت تایید، فرآیند بازمهندسی این تغییر و روند اجرا بررسی و اعلام نتیجه شود.»

**ادعای چراغ سبز وزیر به تفکیک وزارتخانه**

مدتی قبل بود که برخی نمایندگان مجلس مدعی شدند که توانسته‌اند نظر موافق فراننه صادق مالواجرد، وزیر راه و شهرسازی را نیز درباره انتزاع «راه از «مسکن» جلب کنند. همان زمان جلال ایری، سخنگوی کمیسیون عمران اعلام کرد که در جلسه رای اعتماد به وزیر راه و شهرسازی گفته بود: درخصوص تفکیک وزارت راه و شهرسازی، با توجه به گستردگی ماموریت‌های این وزارتخانه و نظرات کارشناسی مبنی بر ضرورت این تفکیک و اصلاح ساختار، صادق

«روزنامه دریایی سر آمد» از جزئیات طرح تفکیک

وزارت راه و شهرسازی گزارش می‌دهد؛

# راه و ترابری در مسیر بازگشت به وزارت خانه

کار مشترک هستند، موجب‌شده بعضا بخش خصوصی از سوگیری تصمیمات دولتی متضرر شود. در واقع بخش خصوصی فعال در حوزه راه و ترابری اعتقاد دارد از یک‌سو ماموریت‌های حمل و نقلی در وزارت راه و شهرسازی زیر سایه مسکن مانده و انظور که باید مورد توجه قرار نمی‌گیرد.

فعالان بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل اعتقاد دارند اگر یک ساختار و تشکیلات مستقل دولتی برای ایفای نقش رگولاتوری در این حوزه پیش‌بینی شود، می‌توان به تخصصی‌شدن تصمیمات امیدوار شد. این تشکیلات مستقل می‌تواند همان وزارتخانه مستقل از مسکن باشد که در عین درنظرگرفتن ملاحظات حاکمیتی، منفعت بخش خصوصی برای حفظ انگیزه حضور و فعالیت در این بخش زیرساختی و نیازمند سرمایه‌گذاری کلان را لحاظ کند. افزون بر خروج صنعت حمل و نقل از زیر سایه مسکن در ساختار سازمانی فعلی وزارتخانه متولی و نیز کاهش تصمیمات دستوری در این حوزه با توجه به فراهم‌شدن بستری برای برقراری ارتباط تنگاتنگ میان وزارتخانه تخصصی و مستقل با بدنه فعالان بخش خصوصی، سومین موهبت تفکیک راه و شهرسازی، کاهش بار وزیر مربوطه و در نتیجه بهبود شکل ورود به ماموریت‌های بخش مسکن از سوی وزار تخانه متولی است.

**ضرورت کار کارشناسی برای تفکیک وزارت راه و شهرسازی**

بسیاری از صاحب‌نظران معتقدند که تفکیک وزارت راه و شهرسازی هم زمان‌بر و هم پرهزینه است و دست‌کم در مقطع زمانی فعلی گزینه مناسبی ارزیابی نمی‌شود. حتی اگر تشکیل دو وزارتخانه مستقل برای دنبال‌کردن ماموریت‌های «مسکن» و «حمل و نقل» پشتوانه مطالعاتی و کارشناسی قوی داشته‌باشد. گروهی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند که برای رفع عقب‌ماندگی در صنعت حمل و نقل، نیازمند بازتعریف اهداف و شرح ماموریت‌های برخی تشکیلات زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی هستیم و پیش از اینکه دغدغه فرم و ساختار مطرح باشد، باید بر اموری مثل کاهش دخالت و تصدیگری‌های دولت، تقویت بخش خصوصی و کاهش وابستگی اپرپروژه‌های حوزه راه و ترابری به منابع دولتی تمرکز صورت گیرد.

**رویکرد بخش خصوصی درباره ادغام و تفکیک وزارتخانه**

بررسی‌ها نشان می‌دهد که بخش خصوصی فعالان صنعت راه‌سازی و راهداری و نیز فعالان حوزه حمل و نقل ریلی از مدافعان اصلی تشکیل وزارت مستقل برای ماموریت‌های راه و ترابری هستند. ضعف در ایفای نقش رگولاتوری توسط وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل که دولت و بخش خصوصی به شکلی درهم تنیده مشغول انجام بررسی‌ها نشان می‌دهد که بخش خصوصی فعالان صنعت راه‌سازی و راهداری و نیز فعالان حوزه حمل و نقل ریلی از مدافعان اصلی تشکیل وزارت مستقل برای ماموریت‌های راه و ترابری هستند. ضعف در ایفای نقش رگولاتوری توسط وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل که دولت و بخش خصوصی به شکلی درهم تنیده مشغول انجام بررسی‌ها نشان می‌دهد که بخش خصوصی فعالان صنعت راه‌سازی و راهداری و نیز فعالان حوزه حمل و نقل ریلی از مدافعان اصلی تشکیل وزارت مستقل برای ماموریت‌های راه و ترابری هستند. هر که هست که گویا دکتر .... آرزوی توفیق و موفقیت داریم. همان آرزویی که در بدو ورود برای دکتر صفایی داشتیم. در ادامه خودش را دوست داشتیم اما رویه و کارش را شاید نه. برای ارزیابی عملکردش منتظر واکنش اهالی دریا هستیم. ساعاتی است که این خبر منتشر شده و به شدت دست به دست می‌چرخد. آیا اهالی دریا ناراحت می‌شوند؟ چقدر افسوس می‌خورند؟ میزان اسف و ادبار اهالی دریا در حوزه بنادر و دریانوردی نشان می‌دهد که صفایی چه کارنامه‌ای داشته است.

اما مدیر بعدی، امیدواریم گرمه کار را باز کند، برنامه داشته باشد، با نفرات قوی تیم و کادرسازی کند و با قدرت پیش بتازد و به نتیجه روشن برسد و امیدواریم در پایان کار ایشان، با حرمت و خرمی و احترام و در آخر محفل تودیع



آن شرکت کتبم و برایش از صمیم قلب دست بزنیم و هورا بشکیم. روزنامه دریایی اقتصادسرآمد آماده انعکاس دیدگاه، تحلیل و واکنش‌های مخاطبان گرامی نسبت به خداحافظی علی اکبر صفایی است.

**بدون شرح**

**قاب دوربین**



عکس: اصغر بشارتی

**بدون شرح...**



**فریداعزیزی -اقتصاد سرآمد**