



**رامین جهان پور** - روایت زندگی آر تمیس، نخستین بانوی دریاسالار ایران؛روایتی جذاب از زندگی زنی قدرتمند در ایران باستان است که برای رسیدن به جایگاه والای خود با موانع بسیاری روبه‌رو می‌شود. بهار برادران در کتاب «آر تمیس رویایی به وسعت دریا» داستان پر فراز و نشیب دختری را به تصویر می‌کشد که علی‌رغم محدودیت‌های اجتماعی، با شجاعت و هوش سرشار توانست به مقام دریاسالاری برسد. این رمان تاریخی خواننده را به سفری هیجان‌انگیز در دربار هخامنشیان می‌برد و سرگذشت دختری جسور و بلندپرواز را به تصویر می‌کشد که برخلاف انتظارات جامعه‌ی مردسالار زمان خود، رویایی فرماندهی بر دریاها را در سر می‌پروراند.

داستان از زمانی آغاز می‌شود که آر تمیس، دختر ساتراپ کاریا، با خبر مرگ پدرش مواجه می‌شود. این رویداد زندگی او را دگرگون می‌کند و او را در موقعیتی دشوار قرار می‌دهد. از یک‌سو مادرش قصد ازدواج با عموی آر تمیس را دارد تا جایگاه خود را حفظ کند و از سوی دیگر برادرش آرسی از او می‌خواهد برای کسب قدرت با فرمانده‌ای ایرانی ازدواج کند.

بهار برادران نویسنده این رمان تاریخی با مهارتی خاص، فضای سیاسی و اجتماعی آن دوره را ترسیم می‌کند و خواننده را با کشمکش‌های درباری و توطئه‌های پنهان آشنا می‌سازد. نویسنده به خوبی نشان می‌دهد که چگونه زنان در آن زمان مجبور بودند از ازدواج به‌عنوان ابزاری برای بقا و پیشرفت استفاده کنند.

شخصیت آر تمیس در کتاب آر تمیس: رویایی به وسعت دریا، به گونه‌ای بیان شده است که خواننده می‌تواند با او همدان‌پنداری کند. او دختری است مصمم و باهوش که نمی‌خواهد تسلیم سرنوشتی شود که دیگران برایش رقم زده‌اند. تلاش او برای یافتن راهی برای رسیدن به اهداف، بدون از دست دادن هویت و استقلالش، محور اصلی داستان را شکل می‌دهد.

در این کتاب بهاره برادرش تصویری زنده و واقع‌گرایانه از دربار هخامنشی ارائه می‌دهد. او با تدقیق در جزئیات تاریخی، خواننده را با آداب و رسوم، لباس‌ها، و شیوه‌ی زندگی آن دوران آشنا می‌کند. این توجه به جزئیات باعث می‌شود خواننده خود را در فضای داستان حس کند و با شخصیت‌ها ارتباط نزدیک‌تری برقرار کند.

یکی از نقاط قوت کتاب، پرداختن به‌ه موضوع قدرت زنان در تاریخ ایران است. نویسنده با معرفی شخصیت‌هایی چون ملکه آتوسا، دختر کوروش بزرگ، نشان می‌دهد که زنان در آن دوره نیز می‌توانستند نقش‌های مهمی در سیاست و حکومت ایفا کنند. این جنبه از داستان نه تنها جذاب، بلکه آموزنده نیز هست و دیدگاه جدیدی نسبت به تاریخ ایران باستان ارائه می‌دهد؛ این کتاب به علت پرداختن به موضوع قدرت زنان در تاریخ ایران، مورد توجه زنان و دختران نوجوان زیادی قرار گرفته است.

بهار برادران با استفاده از عناصر داستانی قوی مانند توصیفات دقیق تاریخی و دیالوگ‌های طبیعی، روایتی خلق کرده که خواننده را مجذوب می‌کند و تا پایان کتاب با خود همراه می‌سازد. این رمان تاریخی فراتر از یک داستان ساده است و مسائل مهمی چون هویت، قدرت، و جایگاه زنان در جامعه را مورد بررسی قرار می‌دهد. بهار برادران با ظرافت نشان می‌دهد که چگونه آر تمیس در تلاش است تا در دنیایی که برای زنان محدودیت‌های بسیاری قائل است، راه خود را بیابد و به اهدافش دست یابد.

کتاب آر تمیس: رویایی به وسعت دریا اثر بهار برادران رمانی است که هم برای علاقه‌مندان به تاریخ و هم دوست‌داران ادبیات داستانی جذاب خواهد بود. این کتاب که توسط نشر موج منتشر شده، روایتی است الهام‌بخش از زندگی زنی که جرئت کرد رویایی بزرگ در سر بپروراند و برای تحقق آن تلاش کند. رمان تاریخی «آر تمیس رویایی به وسعت دریا»یا قلمی روان و جذاب به نگارش درآمده و نویسنده در آن تلاش کرده تا با نگاهی به تاریخ وبا استفاده از عناصر خیال و افسانه ماجرای زندگی پرفرازونشیب اولین بانوی زن دریانورد در تاریخ ایران باستان را پیش روی مخاطب بگذارد. وپراین گام میز تا حدودی موفق عمل کرده است. تاکنون در مورد آر تمیس قصه ها و افسانه های زیادی نوشته شده است اما تا به حال هیچ نویسنده ای زندگی این بانوی دریانورد را به شکل رمان به نگارش درنیاورده بود.مطالعه این کتاب به همه علاقه مندان به داستان های تاریخی ودریایی خصوصاً نسل جوان توصیه می شود.



### سعدی قلیچی - روزهای

یابانی سال گذشته بود که رضا مسرور، دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور در بازدید از محل ابرپروژه ملی احداث پسل خلیج‌فارس به‌عنوان یکی از بخش‌های اصلی شبکه ملی خلیج‌فارس، از نصب نخستین کیسون این پل در خرده‌ماه ۱۴۰۴ خبر داد. حالا مدت زمان وعده داده‌شده برای اجرایی‌شدن این قسمت از طرح عمرانی پل خلیج‌فارس گذشته، اما در خبرها نشانی از نصب کیسون پل خلیج‌فارس دیده نمی‌شود.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، ساخت پل حدود ۲٫۴کیلومتری خلیج‌فارس از اواخر دهه ۱۸۰آغاز شد و در دولت‌های گذشته با رویکردهای مختلفی روبه‌رو بوده، اما حالا با سرعت خوبی در حال پیشرفت است. هرچند با آغاز دولت چهاردهم به‌نظر می‌رسید که سال‌ها بلاکلیفی برای احداث پل خلیج‌فارس به پایان رسیده و عملیات اجرایی این پروژه ملی در ماه‌های گذشته با سرعت بیشتری نسبت به تمام سنوات گذشته در حال انجام است، اما هنوز هم گزارش‌های مختلف حاکی از شائب نامشخص برای آینده این پروژه کلان عمرانی و اقتصادی کشور است.

ابرپروژه ملی طرح جامع ارتباطی خلیج‌فارس در جنوب ایران از چهاربخش 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 ۹۲کیلومتر بزرگراه از بندر کاوه و امتداد به خط سراسری از طریق پل خلیج‌فارس، احداث ۸۶کیلومتر راه‌آهن از بندر کاوه و امتداد به خط سراسری از طریق پل خلیج‌فارس، احداث پل خلیج‌فارس به‌منظور تکمیل ارکان طرح روی دریا، بخش‌های مختلف طرح جامع ارتباطی خلیج‌فارس را تشکیل می‌دهد.

پیش‌بینی‌های سازمان منطقه آزاد قشم در سال ۱۴۰۱ نشان می‌داد که طرح جامع ارتباطی خلیج‌فارس نیازمند سرمایه‌گذاری بالغ بر ۶۱۰میلیون یورو است. این در حالی است که در خرده‌ماه ۱۴۰۳ مشاور مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفته بود: اعتبار اکس این‌پروژه بالغ بر ۸۰میلیون یورو خواهد بود.

#### شرایط جنگی و پروژه‌های زیربنایی

هرچند حالا بیش از یک‌هفته است که با حملات نظامی تجاوزکارانه رژیم صهیونیستی به تهران و سایر نقاط کشور، بسیاری از طرح‌ها و پروژه‌ها در وضعیت بلاکلیفی قرار دارند، اما همین روزها هم اخباری درباره پیشرفت ابرپروژه‌های زیربنایی در کشور شنیده می‌شود. ادامه پرشتاب احداث راه‌آهن چابهار-زاهدان و همچنین ادامه عملیات اجرایی راه‌آهن شلمچه-بصره تنها نمونه‌ای از این اخبار هستند. از طرف دیگر، خوشبختانه دامنه تعرض نظامی رژیم صهیونیستی به کشورمان این روزها کمتر در جنوب کشور بوده است. طی روزهای گذشته مسئولان وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده‌اند که روند فعالیت در بندر کشور بدون هیچ مشکلی ادامه دارد. همچنین گمرک جمهوری اسلامی ایران نیز روز گذشته در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که پهلوگیری کشتی‌ها در بندر کشور و همچنین ورود و خروج کالا در تمامی مرزهای زمینی سراسر کشورمان طبق روال در حال انجام است.

#### اهمیت استراتژیک پل خلیج فارس

پروژه پسل خلیج‌فارس که قرار است ۲کرانه حیاتی در جنوب ایران را به هم متصل کند، یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی کشور در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت محسوب می‌شود. این پل قرار است بندر پهل (در سرزمین اصلی استان هرمزگان) را به بندر لافت در

جزیره قشم متصل کند و با طول تقریبی ۲٫۴کیلومتر، نقش شاهراهی را ایفا کند که جنوب ایران را به شبکه حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی پیوند می‌زند. توسعه چنین پروژه‌ای فقط یک اتصال فیزیکی نیست؛ این پل به منزله یک شریان اقتصادی، لجستیکی و استراتژیک است که قشم را از وابستگی به حمل‌ونقل دریایی برای ارتباط با سرزمین اصلی رها می‌سازد و آن را وارد زنجیره موثر کریدورهای بین‌المللی همچون کریدور شمال-جنوب، کریدور چین-افغانستان-ایران و مسیرهای در حال گسترش حمل‌ونقل ترکیبی (جاده‌ای-ریلی-دریایی) می‌کند. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد با اجرای این پل، ظرفیت عبور کالا، مسافر و حتی ترانزیت منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای دچار جهش معناداری خواهد شد. این پروژه نه‌فقط برای استان هرمزگان، بلکه برای کل اقتصاد ملی ایران در جایگاه یک گلوگاه حیاتی تعریف می‌شود.

#### نقش کلیدی در اتصال ریلی و جاده‌ای به قشم

احمد مرادی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگویی با «تسنیم» با بیان اینکه پل خلیج‌فارس یکی از مگاپروژه‌های مهم و تأثیرگذار در جنوب کشور است، می‌گوید: موقعیت این پل بین بندر پهل و بندر لافت، جزو نقاط استراتژیک حمل‌ونقل دریایی و زمینی کشور محسوب می‌شود. پروژه‌ای که کلنگ آن در دولت نهم به زمین زده شد و حدود ۱۰درصد پیشرفت داشت، اما با گذر زمان به دلیل محدودیت‌های بودجه‌ای و ضعف در مدیریتست پروژه متوقف ماند. وی افزود: با این حال نگاه مجلس به این پروژه همچنان مثبت است و معتقدیم امروز، بیش از هر زمان دیگری اجرای این پل می‌تواند کشور را در مسیر توسعه متوازن، به‌ویژه در جنوب و سواحل مکران قرار دهد.

مرادی با اشاره به ابعاد زیرساختی این پل تأکید کرد: پل خلیج‌فارس فقط برای خودرو و تردد مردم نیست، بلکه قرار است محور اتصال ریلی و جاده‌ای باشد. در واقع برای نخستین‌بار، اتصال مستقیم قشم به ریل سراسری کشور و شبکه بزرگراهی از طریق یک پل فراهم می‌شود که این موضوع یک جهش در تسهیل بار و مسافر است. وی تصریح کرد: امروز مردم قشم برای تردد، وابسته به شناورها و لندینگ‌کرافت‌ها هستند. پل خلیج‌فارس این وابستگی را کاهش می‌دهد و حتی در شرایط بحرانی مثل طوفان یا ممنوعیت تردهای دریایی، می‌تواند نقش نجات‌بخش داشته باشد.

#### گسترش بنادر، افزایش ظرفیت لجستیکی کشور

به گفته مرادی، توسعه این پل هم‌زمان با توسعه بندر کاوه در جزیره قشم برنامه‌ریزی شده است. او می‌گوید: «در حال حاضر ظرفیت بندر کاوه حدود ۷۰۰هزار TEU در سال است، اما با اتصال زمینی و توسعه هم‌زمان، این عدد می‌تواند به دومیلیون TEU افزایش یابد. این اتفاق می‌تواند بار بزرگی از بندر شهیدرجایی که در حال حاضر نزدیک به ۷میلیون TEU ظرفیت دارد، بردارد و پشتیبانی مؤثری برای آن ایجاد کند. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: قشم می‌تواند به یک پایانه ترانزیتی مکمل بندرعباس تبدیل شود، به‌ویژه در مسیرهایی که از آسیای میانه، چین و روسیه قصد عبور از خاک ایران را دارند. مرادی در پاسخ به پرسشی درباره تأمین مالی پروژه از پیشنهاد جدید به دولت سخن گفت و اعلام کرد: برآورد مالی پروژه حدود ۴۵۰میلیون یورو، معادل ۵۰هزار میلیارد تومان است. پیشنهاد ما این بوده که یک کنسرسیوم از صنایع بزرگ، پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها با

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد

# ادامه تعلل در احداث پل استراتژیک خلیج فارس

### خرداد تمام شد و نخستین کیسون پل خلیج فارس نصب نشد

#### نگاهی به تاریخ پروژه پل خلیج فارس

موضوع اتصال جزیره قشم به سرزمین اصلی اولین بار در سال ۱۳۵۱ توسط دولت وقت مطرح شد و قرار بود یک پل سسنگی ۲کیلومتری از لافت تا بندر پهل احداث شود، اما تا سال ۱۳۵۴ که استاندار وقت هرمزگان طرح بندر آزاد قشم و اتصال جزیره به سرزمین اصلی را مطرح کرد، دیگر خبری از احداث این پل مخابره نشد و بعد از آن هم موضوع مجدداً به فراموشی سپرده شد. بعد از انقلاب و پایان جنگ در سال۱۳۶۹ قشم به‌عنوان اولین منطقه آزاد تجاری و صنعتی کشور به تصویب رسید، اما باز هم احداث پل خلیج‌فارس همچنان در حد وعده‌وعدید باقی ماند.

۱۳سفندماه۱۳۸۹ بود که مراسم کلنگ‌زنی پروژه پل خلیج‌فارس با حضور محمود احمدی‌نژاد و مقامات و مدیران وقت هرمزگان برگزار شد، اما پس از ۶سال و در سال۱۳۹۵ کار ساخت پل خلیج‌فارس به دلیل عدم تأمین مالی متوقف شد. پل خلیج‌فارس یکی از چهاررکن طرح شبکه جامع ارتباطی خلیج‌فارس با محوریت و ارتکاب چهارپروژه، بندر، پل، جاده و ریل است. حدود ۱۴سال از آغاز عملیات اجرایی «پل خلیج‌فارس» می‌گذرد و این پروژه در وضعیت مناسبی به لحاظ تأمین منابع مالی نیست و وعده‌های داده‌شده در این رابطه محقق نشده است. راه‌اندازی این پل و اتصال اسکله کاوه قشم (با انبجور عمیق‌تر از اسکله شهیدرجایی) به شبکه ریلی می‌توانست



ظرفیت پهلوگیری کشتی در بنادر کشور را از کشتی‌های ۱۰۰هزار تنی به ۲۵۰هزارتن افزایش دهد و انحصار بندر جبل‌علی و فجیره امارات را بشکند و ایران را بی‌نیاز از بارگیری مجدد کالاها از امارات و حمل آن‌ها با کشتی‌های ۱۰۰هزار تنی به ایسران کند. از این‌رو، زیان سنگینی به همسایه جنوبی ایران وارد می‌شد که تا به امروز بنابه دلایلی این مهم محقق نشده است. به‌اعتقاد بسیاری از کارشناسان، پاشنه آشیل پل استراتژیک خلیج‌فارس در جنوب ایران، تأمین منابع مالی است؛ مسرعت‌گیر بزرگی که با وجود وعده‌های زیاد مطرح‌شده، مراحل اجرا و پیشرفت آن به کندی پیش می‌رود.

پل خلیج‌فارس به‌عنوان نمادی از پیشرفت و توسعه، نقش کلیدی در رونق اقتصادی و گردشگری جزیره قشم ایفا خواهد کرد و به‌عنوان یک ششاهراه حیاتی، ارتباطات و تبادلات تجاری را تسهیل می‌بخشد. این بازدید نشان‌دهنده عزم جدی مسئولان برای تسریع در تکمیل این پروژه مهم و بهره‌برداری از آن در راستای توسعه پایدار منطقه است. پل خلیج‌فارس، به‌عنوان نگینی درخشان در طرح جامع شبکه ارتباطی خلیج‌فارس و یکی از چهاررکن اصلی این پروژه ملی، نقشی حیاتی در توسعه همه‌جانبه منطقه آزاد قشم ایفا می‌کند. این پل که توسط قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) در حال ساخت است، با اتصال قشم به سرزمین اصلی، حلقه‌ای حیاتی در زنجیره توسعه پایدار این منطقه به‌شمار می‌رود. تکمیل پل خلیج‌فارس، همراه با سه‌پروژه کلیدی دیگر شامل توسعه بندر کاوه، احداث جاده و ریل، قشم را به مقصدی جذاب و بآبات برای سرمایه‌گذاران تبدیل خواهد کرد.

#### بدون شرح

#### قاب دوربین



عکس: افشوربشارتی