



سنگه‌هرمز راهبردی - مهدی عجمی - جزایر سه‌ گانه «بوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک» که در تنگه‌هرمز واقع شده‌اند، به عنوان یکی از نقاط استراتژیک در خلیج فارس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار دارند. در این میان جزیره بوموسی به عنوان یکی از ۱۴ جزیره ایرانی در خلیج فارس و از مهم‌ترین جزایر استان هرمزگان بسیار مورد توجه قرار گرفته است. این جزیره با مساحتی حدود ۱۲ کیلومترمربع، از نظر اقتصادی، نظامی و زیست‌محیطی اهمیت بسیاری دارد و به دلیل موقعیت راهبردی‌اش در تنگه‌هرمز مورد توجه است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سسر آمد، دکتر مهدی عجمی، عضو هیأت علمی گروه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی دانشگاه صنعتی شاهرود و رئیس پیشین انجمن مهندسی-دریایی ایران در یادداشتی تحلیلی و اختصاصی برای این روزنامه، گزارش راهبردی جامع جزیره بوموسی را از منظر توسعه دریامحور در جهت تحکیم حاکمیت موردبررسی کارشناسی قرار داده است. او در این گزارش راهبردی تأکید کرده است که توسعه هوشمند بوموسی در چارچوب اقتصاد دریاپایه، نقش کلیدی در تحکیم حاکمیت ایران دارد. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

(الف) معرفی: نام صحیح و پیشینه حقوقی - تاریخی جزیره

جزیره بوموسی (بوموسی) با وسعت حدود ۱۲ کیلومتر مربع، به دلیل موقعیت جغرافیایی در تنگه‌هرمز از اهمیت راهبردی بسیار بالایی برای ایران برخوردار است. بوموسی که در زبان محلی به «گپ‌سبز» (سرزمین سبز بزرگ) مشهور است، یکی از شهرستان‌های هرمزگان و دارای ۶ جزیره از جمله بوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک، فارور بزرگ، فارور کوچک و سیری است. این جزایر به سبب قرارگیری در ورودی جنوبی خلیج فارس و تنگه‌هرمز اهمیت استراتژیک ویژه‌ای دارند؛ به‌طوری که کنترل عبور نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری منطقه از این کلو گاه، همواره محل مناقشه بوده است. جمعیت بوموسی اندک و حدود دوهزار نفر (سال ۲۰۱۲) گزارش شده است. اما ویژگی‌های طبیعی و استراتژیک آن بسیار حساس است.

موقعیت جزایر بوموسی و تنب در ورودی تنگه‌هرمز نقش تعیین‌کننده‌ای در اهمیت این منطقه دارد. این جزایر به دلیل موقعیت راهبردی، همواره به عنوان گلوگاه جنوب ایران در مسیر انرژی و کشتیرانی منطقه محسوب شده‌اند. وسعت کم جزایر و فاصله آن‌ها از سرزمین اصلی ایران (حدود ۲۲۲ کیلومتر برای جزیره بوموسی تا بندرعباس) از چالش‌های جغرافیایی و اقتصادی مهم محسوب می‌شود.

نام اصلی ایرانی این جزیره «بوموسو» (بو + سو؛ سرزمین سبز) ذکر شده و در اسناد تاریخی با عناوینی چون «گپ‌سبز» و «باباموسی» نیز آمده است. برخی پژوهشگران ریشه‌شناسی، «بوموسو» را مرکب از «بوم» (خاک، سرزمین) و «سو» (سبز) دانسته‌اند. پس از دوره استعمار و حضور انگلیسی‌ها در منطقه، نام «بوموسی» و معادل عربی «بوموسی» رایج شد.
هیأت دولت ایران در سال ۱۳۶۱ رسماً نام «بوموسی» را تأیید کرد و استفاده از «بوموسی» در اسناد رسمی محدود شد.
بااین حال، بسیاری از منابع فرهنگی و اهالی منطقه بر بازگرداندن نام «بوموسو» به عنوان بخشی از هویت تاریخی تأکید دارند.

سازمان نقشه‌برداری کشور در سال ۱۳۶۱ عنوان «بوموسی» را به عنوان نام رسمی این جزیره مصوب کرد و اسناد دولتی نیز از همین نام استفاده می‌کنند.
بااین حال، در سال‌های اخیر برخی خواهان احیای نام باستانی «بوموسی» شده‌اند. حتی رهبر معظم انقلاب نیز بر نام «بوموسی» تأکید کرده است. به‌طور خلاصه، وجه تسمیه رایج در مستندات رسمی «بوموسی» است، هر چند نام «بوموسی» ریشه در اسناد کهن دارد.

از نظر تاریخی، این جزایر از دوران باستان جزو قلمرو ایران بوده و مورخان اسلامی مانند طبری، ابونواس و مقدسی همه جزایر خلیج فارس را متعلق به ایران ذکر کرده‌اند. در قرن بیستم، بریتانیا پس از نبرد با ترغالی‌ها بر حوزه خلیج فارس حاکم شد و از سال۱۹۰۸ تا پیش از ۱۳۵۰خورشیدی بر بوموسی و تنب‌ها سیطره داشت. در این دوره دولت‌های ایران این اشغال را قانونی ندانسته و همچنان جزایر را بخشی از قلمرو خود می‌دانستند. نهایتاً در آذر ۱۳۵۰ (نوامبر ۱۹۷۱) و پیش از تشکیل امارات متحده عربی، بر اساس موافقت‌نامه ایران و بریتانیا، نیروهای ایرانی در جزیره مستقر شده و حاکمیت ایران بازگردانده شد. طبق یادداشت تفاهم سال ۱۹۷۱، ایران مسئولیت همه امور حاکمیتی را بر عهده گرفت و نیروهای مسلح ایران در جزیره حضور یافتند، در حالی که تنها یک پایگاه پلیس محلی شش‌رجه با پرچم امارات برپا ماند و درآمدهای نفت و انرژی بین طرفین تقسیم شد. بنابراین از دیدگاه حقوقی ایران، بوموسی همواره بخش لا ینفک از خاک این کشور بوده و استقرار رسمی نیروهای ایرانی پس از خروج بریتانیا مشروعیت یافته است.

در مقابل، امارات متحده عربی اشغال بوموسی را غیرقانونی می‌داند و دائماً حاکمیت ایران را مورد مناقشه قرار داده است. به عنوان مثال، اماراتی‌ها از سالال ۱۹۷۱ موضوع را به شورای امنیت سازمان ملل بردند و حتی در اجلاس‌های اخیر شورای همکاری خلیج فارس و اتحادیه عرب نیز بر ادعای خود اصرار کرده‌اند. سفارت امارات در واشینگتن در صفحات رسمی خود اشغال بوموسی را «غیرقانونی» خوانده و ایران را به نقض حق امارات متهم کرده است. در اجلاس وزرای خارجه شورای همکاری ۲۰۲۳ نیز بار دیگر ایران به «نصب تسهیلات غیرقانونی» متهم و خواسته شد حاکمیت امارات را به رسمیت بشناسد. مقامات ایرانی اما این اظهارات را مداخله‌جویانه و بی اساس می‌دانند. سخنگوی وزارت خارجه ایران صراحتاً اعلام کرده که سه جزیره ایرانی «لا ینفک سرزمین ایران» است و هر گونه اقدام ایران در جزایر از جمله سفر مقامات یا برگزاری رزمایش کاملاً در چارچوب حقوق ملی ایران است. همچنین در سال ۲۰۲۴ نماینده دائم ایران در سازمان ملل، نامه‌نگاری رسمی به شورای امنیت داشته و ادعاهای امارات را «جعلی» و مغایر منشور ملل متحد خوانده و بر «حق حاکمیت قطعی» ایران تأکید کرده است.

در مجموع، از دیدگاه ایران اسناد تاریخی و حقوق بین الملل حاکمیت ایران بر بوموسی را تأیید می‌کنند، حال آنکه امارات و برخی هم‌پیمانان منطقه‌ای بر پایه سوابق سیاسی نوین (میانجی‌های امارات متحده عربی)، این جزایر را متعلق به خود می‌دانند. گزارش حاضر با بهره از منابع داخلی و بین‌المللی تلاش می‌کند جایگاه حقوقی ایران و چشم‌انداز سیاست بین‌المللی پیرامون بوموسی را بررسی کرده و راهکارهای توسعه‌ای را برای تثبیت بیشتر حاکمیت ایران پیشنهاد دهد.

(ب) جایگاه تاریخی، راهبردی و سیاسی جزیره بوموسی

موقعیت جزایر سه‌گانه ایرانی (بوموسی و دوتنب) در ورودی جنوبی تنگه‌هرمز است که موقعیت جزایر استراتژیک بوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک را نشان می‌دهد و اهمیت قرارگیری آن‌ها در مجاورت آبراهه‌های اصلی خلیج فارس را به خوبی نمایان می‌سازد. جزایر سه‌گانه ایران در ورودی تنگه‌هرمز واقع‌اند که حدود ۲۰ درصد از نفت جهان روزانه از طریق آن عبور می‌کند. عمق کم و ماهیت کانال‌مانند آب‌های خلیج فارس موجب شده مسیرهای کشتیرانی عمده نفتکش‌ها عملاً در نزدیکی همین جزایر باشد. از این رو، تسلط ایران بر این جزایر، کنترلی نمادین و عملی بر دهانه خلیج فارس فراهم می‌کند و در صورت تنش می‌تواند از عوامل تعیین‌کننده امنیت انرژی منطقه باشد.

از منظر بین‌المللی، کشورهای حاشیه خلیج فارس، به‌ویژه امارات، نقش این جزایر را در تأمین منافع خود پرزنگی می‌دانند و دائماً خواستار حل مناقشه شده‌اند. در بیانیه‌های رسمی مختلف نظیر اجلاس‌های شورای همکاری خلیج فارس و اتحادیه عرب، مقامات عرب‌زبان همواره اصرار کرده‌اند ایران باید ادعای خود را کنار گذاشته و برای حل اختلاف به میانجی‌گری یا دیوان بین‌المللی مراجعه کند. برای مثال، در سال ۲۰۲۳ عربستان و همسایگان خلیجی، ایران را به «اشغال غیرقانونی» جزایر متهم کرده و خواستار احترام به حاکمیت ادعاشده امارات شده‌اند. واکنش ایران اما همواره رد مذاخلات خارجی بوده است. رئیس‌جمهور و وزارت خارجه ایران تأکید کرده‌اند که حاکمیت این جزایر «غیر قابل مذاکره» است و هر نوع مذاکره‌ای را فقط به عنوان «اتفاق نظر دوجانبه با شیخ‌نشین شارجه(خاستگاه ادعای امارات)» قبول دارند، نه هیچ ارگانی از شورای همکاری یا اتحادیه عرب. ضمناً نامه‌های رسمی ایران به سازمان ملل تصریح کرده‌اند که ادعاهای امارات خلاف منشور ملل و اصول حاکمیت ملی است.

در محافل کارشناسی بین‌المللی نیز کنترل ایران بر این جزایر محل اختلاف و بررسی است. برخی تحلیلگران غربی نظیر اندیشکده واشینگتن به اهمیت استراتژیک جزایر برای منافع جهانی اشاره می‌کنند: از دید آن‌ها کنترل کانال‌های حیاتی خلیج فارس بر امنیت انرژی جهان تأثیر می‌گذارد و نتیجه مناقشه می‌تواند جزو منافع آمریکا و جامعه بین‌المللی باشد. از سویی دیگر، برخی مراکز تحقیقاتی با بررسی اسناد تاریخی به این نکته پرداخته‌اند که وضعیت کنونی زاده شرایط خاص زمان خروج بریتانیا در سال ۱۹۷۱ بود و از آن زمان تاکنون اختلاف دو طرف همچنان ادامه یافته است. به‌طور کلی، سازمان ملل خواهان حل اختلاف از طریق دیپلماسی و مذاکرات مسالمت‌آمیز است، اما چون ایران شرکت مستقیمی در نشست‌های شورا نداشته، عملاً راه‌حل مشخصی در این نهاد نتایج نداشته است. در مجموع می‌توان گفت جایگاه سیاسی-راهبردی بوموسی بسیار حساس است؛ ایران براساس مستندات تاریخی و حقوقی به آن می‌نگرد، ولی بسیاری از همسایگان و جمعی از بازیگران بین‌المللی بر حقوق قانونی امارات تأکید می‌کنند.

(ج) تحلیل پیشنهادهای توسعه‌ای و تثبیت حاکمیت

در ادامه، پنج پیشنهاد ارائه‌شده در سؤال بررسی می‌شود. برای هر طرح، چارچوب تحلیل SWOT و بررسی مدل‌های تأمین مالی مرتبط ارائه شده است.

یک استاد دانشگاه در نوشتاری به «سرآمد» تحلیل کرد؛

چشم‌انداز جامع جزیره بوموسی از منظر گزارشی راهبردی

چگونه توسعه دریامحور تسهیل گر تحکیم حاکمیت خواهد بود؟

ابزارهایی مانند سکوک (صکوک انرژی) و اوراق آبی (برای طرح‌های زیست‌محیطی) باشد. به‌ویژه، ظرفیت بالای صادرات نفت و گاز ایران می‌تواند تضمینی برای بازپرداخت پروژه‌های بلندمدت سوخت‌رسانی شود. در عین حال، تسریع در راه‌اندازی زیرساخت مانند مخازن و اسکله‌های امن و ایجاد سازمان مدیریت مشترک می‌تواند ریسک اجرای طرح را کاهش دهد.

پیشنهاد ۱: احداث فرودگاه خدماتی بین‌المللی با باند ترکیبی خشکی-دریا

ایده ساخت فرودگاه بین‌المللی -خدماتی سوخت دارای باندهای اطاله‌یافته شناور یا غیرشناور در دریا (به دلیل کم بودن ابعاد جزیره جهت تأمین طول لازم باند برای فرود هواپیماهای پهن‌پیکر نوین) برای بوموسی هرمزگان، یک راهکار نوآورانه است. چنین فرودگاهی نقش هاب و پمپ‌بنزین منطقه را برای جذب ایمن و خدمات‌دهی تخصصی سوخت‌رسانی و حتی دریافت تعمیرات تخصصی، سبک یا سنگین بازی می‌کند.

•**نقاط قوت:** افزایش دسترسی بین‌المللی (پرواز مستقیم گردشگران و تجار)؛ پشتیبانی از نیازهای نظامی و امدادی دریایی؛ تحریک توسعه منطقه‌ای فراتر از ظرفیت جزیره؛ جذب فناوری نوین و اعتبار ملی.
•**نقاط ضعف:** چالش فنی و هزینه بسیار بالا(ساخت باند روی آب ساختار ویژه می‌خواهد)؛ احتمال آسیب‌پذیری در برابر طوفان‌های دریایی؛ تردید شرکت‌های ساخت‌وساز خارجی به‌دلیل مشکلات بیمه و سیاسی؛ مقیاس کوچک جزیره محدودیت فضا.
فرصت‌ها: امکان ایجاد خطوط مستقیم به کشورهای جنوب آسیا و آفریقا؛ ترابری ترکیبی کالا/مسافر (دریایی+هوایی)؛ استفاده از تکنیک‌های جدید بتن سبک برای اجرای پروژه.
تهدیدها: سواحل بوموسی برای کشاورزی و ماهیگیری مهم هستند؛ تخریب محیط‌زیست ساحل؛ احتمال تحریم‌های تکنولوژیکی.

امکان‌سنجی اقتصادی این پیشنهاد در کوتاه‌مدت چالش‌برانگیز است، اما در بلندمدت مزایایی دارد. نمونه‌های مشابه فرودگاه دریایی در جهان اندک است، اما کشورهایی مانند مالدیو و اندونزی نشان داده‌اند که تلفیق باند دریایی می‌تواند به جذب گردشگر کمک کند. در ایران، با توجه به پروژه‌های فرودگاهی در قشم و بندر لنگه، تجربه ساخت باندهای ساحلی و تقویت هوانوردی جزیره‌ای وجود دارد. منابع مالی می‌تواند شامل بودجه تخصصی سازمان هواپیمایی (برای امنیت و زیرساخت) به همراه مشارکت بخش خصوصی (شرکت‌های هواپیمایی و مهندسی عمران) باشد. همچنین طرح می‌تواند به صورت ترکیبی (بخش سنتی بودجه دولت برای امور نظامی +بخش عمومی -خصوصی برای کاربرد تجاری) اجرا شود. اگر نشان داده شود که این فرودگاه می‌تواند چرخه تجاری و گردشگری قابل‌توجهی ایجاد کند، جذب سرمایه بخش خصوصی خارجی با داخلی دور از ذهن نیست.

پیشنهاد ۴: توسعه شیلات، آبی‌پروری و گردشگری دریایی-ساحلی

ایجاد صنایع شیلات و آبی‌پروری پیشرفته همراه با توسعه گردشگری دریایی و ساحلی می‌تواند اقتصاد جزیره را رونق دهد و در عین حال اشتغالزایی کند. مطابق گزارش‌های رسمی، بوموسی از ظرفیت‌های بالایی در حوزه شیلات برخوردار است؛ مدیریت کل شیلات هرمزگان می‌گوید توانمندی‌های این جزیره در پرورش ماهی در قفس کم‌تلفیر است و با تأمین اعتبارات لازم برنامه‌های توسعه‌ای فراوانی در دستور کار است. هم‌اکنون بیش از ۱۰۰۰ فروند شناور صیادی در این منطقه فعال هستند و سالانه حدود ۱۸۰۰تن ماهی صید می‌کنند که بیش از ۵۰۰تشفرا مشغول کرده است. این اعداد نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در تکثیر و پرورش آبیان(میگو، ماهیان در قفس، صدف خوراکی و آبی‌پروری‌های جدید) بازده خوبی خواهد داشت. از سوی دیگر، موقعیت استوایی جزیره و سواحل زیبا قابلیت بالایی برای گردشگری دریایی دارد، به‌ویژه اگر جزیره به عنوان مقصد قایق‌های تفریحی یا ماسپک گردشگری پرواز با قایق به آن معرفی شود.

•**نقاط قوت:** منابع آبی سرد و تمیز برای پرورش ماهی و میگو؛ تنوع گونه‌های دریایی و بهر‌برداری از ظرفیت صیادی موجود؛ نزدیکی جزیره به مبادی عمده کشتیرانی (تسهیل اکو-توریسم دریایی)؛ دسترسی کم‌هزینه به زیربخش‌های مرتبط (کارخانه یخ، سردخانه و کارخانه کنسروسازی در برنامه).

•**نقاط ضعف:** زیرساخت‌های محدود(فروش یخ، انبار، سردخانه فعلاً کم است)؛ کمبود سرمایه و تجربه در آبی‌پروری صنعتی؛ نیاز به تأمین آب و برق پایدار؛ فصلی بودن گردشگری(تابستان بیش از زمستان).
فرصت‌ها: تقاضای بازارهای داخلی و منطقه‌ای برای آبیان؛ امکان صادرات محصول دریایی با کیفیت بالا(از حدی معاف از تحریم)؛ ایجاد تورهای تفریحی ساحلی و غواصی در آب‌های زیبا؛ توسعه خدمات بندری برای کشتی‌های کوچک؛ شبیه‌سازی موفقیت‌های اقتصادی جزایر آزاد مثل کیش و قشم با ایجاد منطقه آزاد کوچک در بوموسی.

•**تهدیدها:** تغییرات آب‌وهوایی و گرم‌شدن آب‌ها (تهدید زیستگاه آبیان)؛ صید بی‌رویه از طرف صیادان غیرمجاز؛ رقابت داخلی با بنادر صیادی و مناطق آزاد دیگر کشور؛ آلودگی احتمالی دریایی.
از منظر اقتصاد پروژه، سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها معمولاً بازگشت مناسبی دارد. ایران در سال‌های اخیر بر توسعه اقتصاد دریاپایه تأکید کرده و اسناد بالادستی توسعه مصوب کرده‌اند. افزایش زیربناهای شیلاتی در بوموسی(سردخانه، واحدهای پرورش میگو و ماهی، توربین‌های هیدرولیکی دریایی کوچک برای برق‌رسانی) با استفاده از ابزارهایی مانند مشارکت عمومی -خصوصی و سرمایه‌گذاری خارجی امکان‌پذیر است. سازمان شیلات ایران نیز استفاده از تسهیلات بانکی و مشارکت تخصصی را پیگیری می‌کند؛ به‌علاوه، انتشار صکوک (اوراق قرضه اسلامی) برای تأمین مالی طرح‌های آبی‌پروری و بوم‌گردی یکی از گزینه‌هاست. وام‌واگذاری بر مبنای پیش‌خرید محصول و تعاونی‌های دریایی می‌تواند سرمایه‌های خرد صیادان را بسیج کند. از آنجا که ظرفیت‌های طبیعی بالاست، اگر دولت بسته‌های حمایتی و سرمایه‌گذاری معاف از مالیات برای خریداران ایجاد کند، سرمایه داخلی و حتی خارجی برای ساخت کارخانه کنسروسازی ماهی و گردشگری دریایی جذب خواهد شد. همچنین تأکید وزیر شیلات بر اینکه «توسعه آبی‌پروری راهکار رونق اقتصاد دریاپایه است»، نشانگر تأیید برنامه‌های مزبور در سطوح عالی اجرایی است.

پیشنهاد ۵: تداوم و تقویت حضور نظامی-امنیتی

حفظ حضور پایدار نظامی و امنیتی ایران در بوموسی و مناطق پیرامونی، می‌تواند ضامن پشتیبانی از طرح‌های توسعه و حفاظت از منافع ملی باشد. از سال ۱۳۵۰ تاکنون نیروی دریایی نظامی و انتظامی ملی -سرمدی ایران(ارتش، ژاندارمری، کمیته، سپاه و ...) در جزایر سه‌گانه مستقر بوده‌اند و همین حضور نظامی بود که عملاً حاکمیت ایران را محقق کرده است. بنابر بیانیه‌های رسمی، هر گونه اقدام نظامی و امنیتی ایران –از جمله ساخت پایگاه، رزمایش و ایستگاه‌های مراقبت ساحلی –در چارچوب حقوق حاکمیتی ایران انجام می‌شود. بنابراین تقویت این حضور(افزایش یگان‌های دفاع ساحلی، گشتی‌های دریایی و رزمایش‌های مشترک) می‌تواند ضامن امنیت طرح‌های راهبردی و جلوگیری از تحکات بیگانه باشد.

•**نقاط قوت:** تضمین امنیت توسعه‌های اقتصادی و جلوگیری از مداخلات خارجی؛ تقویت اراده ملی؛ امکان پاسخ سریع به بحران‌های منطقه‌ای(دزدی دریایی، تخلف گذاری).



•**نقاط قوت:** ایجاد نمادی مشترک برای وحدت ملی و تبلیغ تاریخی در سطح جهانی؛ جذب گردشگران فرهنگی سمیرائی؛ نمایانگر حقانیت تاریخی ایران.

•**نقاط ضعف:** هزینه بالا و اولویت پایین نسبت به خدمات زیربنایی؛ ممکن است به عنوان نمایش سیاسی تلقی شود؛ حساسیت احتمالی طرف‌های رقیب به نمادهای ملی.

•**فرصت‌ها:** رونق گردشگری فرهنگی-تاریخی؛ تقویت برند ایران در منطقه؛ جذب سرمایه‌گذاری نمادین از سوی خیران یا پروژه‌های مسئولیت اجتماعی، سرشکن کردن هزینه‌ها با همکاری نهادهای مردم‌نهاد.

•**تهدیدها:** واکنش منفی امارات و کشورهای مخالف؛ ریسک مدیریتی در نگهداری سازه؛ تغییر اولویت دولت با تغییر سیاست‌ها.

امکان‌سنجی و تأمین مالی: هزینه سرسالم‌آور این پروژه مستلزم تنوع منابع مالی است. معمولاً سهم عمده بودجه اولیه از محل اعتبارات دولتی(وزارت میراث فرهنگی و گردشگری) تأمین می‌شود. امکان به‌کارگیری مشارکت عمومی -خصوصی وجود دارد؛ به‌طوری که بخش خصوصی فعال در گردشگری یا هنر می‌تواند در طراحی و اجرای سازه‌ها سرمایه‌گذاری کند. جذب سرمایه‌گذاران ایرانی مقیم خارج نیز مورد بررسی است. همچنین انتشار اوراق اسلامی(صکوک یا وقف فرهنگی) برای مشارکت مردمی و کمک‌های خیریه در چنین پروژه‌هایی مرسوم شده است. تأمین مالی جمعی از طریق کمپین‌های حمایت مردمی و تشکیل صندوق‌های خیری نیز می‌تواند راهگشا باشد.

پیشنهاد ۲: تبدیل جزیره به هاب خدمات دریایی و سوخت‌گیری منطقه‌ای

با توجه به موقعیت استراتژیک بوموسی در کنار مسیرهای اصلی نفتکش‌ها، ایجاد یک هاب سوخت‌رسانی و خدمات دریایی می‌تواند نقش مهمی ایفا کند. برنامه‌های دولت ایران برای تبدیل جزایر جنوبی به مراکز تجاری-انرژی‌محور در حال پیگیری است؛ نمونه بارز آن، طرح ساخت پالایشگاه‌ها و مخازن نفت در جزیره قشم برای تبدیل آن به هاب سوخت مقابل فجیره بوده است. بوموسی به دلیل نزدیکی به خط اصلی کشتیرانی می‌تواند کمپل یا حتی محور اصلی این طرح و ایده باشد و کشتی‌ها را به بندر آن ترغیب کند تا نقش پررنگی در دریافت انواع خدمات(سوخت‌گیری، تعمیرات، دریافت خدمات سوپرمارکتی و ...) بازی کند. امیرنشین فجیره که در ساحل خلیج عمان واقع است، به دلیل ذخیره نفتی و زیرساخت‌های بنادر مجهز، به یکی از مراکز اصلی سوخت‌رسانی جهان تبدیل شده است. فجیره در سال‌های اخیر پس از سنگاپور، حجم سوخت‌رسانی سالانه‌اش را در رده سوم جهان(حدود ۷/۵میلیون تن) حفظ کرده. تجربه فجیره نشان می‌دهد تمرکز بر صنعت سوخت‌رسانی و ذخیره‌سازی نفت در جزایر راهبردی می‌تواند درآمدهای چشمگیر اقتصادی داشته باشد.

•**نقاط قوت:** دسترسی به مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی و افزایش تقاضای ترابری دریایی؛ امکان ایجاد تأسیسات سوخت‌رسانی(سنگین، گاز مایع) و تعمیر/نگهداری کشتی؛ افزایش درآمدهای گمرکی و ارزی برای ایران.

•**نقاط ضعف:** مقیاس کوچک جزیره و محدودیت زمین برای زیرساخت‌های فنی؛ نیاز به سرمایه‌گذاری بسیار بزرگ اولیه در پالایشگاه، مخازن و اسکله؛ رقابت شدیدی با بنادر بزرگ منطقه(فجیره، دبی، بندرعباس).
فرصت‌ها: بازار بکر سوخت‌رسانی؛ علاقه سرمایه‌گذاران خارجی برای ورود به اقتصاد مقاومتی ایران؛ بهره‌گیری از فناوری‌های روز دریایی؛ رونق صنایع وابسته(حمل‌ونقل، لجستیک).
تهدیدها: تجربه‌های بین‌المللی احتمالی که سرمایه‌گذاران خارجی را بترساند؛ مخاطرات زیست‌محیطی مثل نشست نفت؛ واکنش کشورهای رقیب منطقه‌ای.

امکان‌سنجی اقتصادی چنین طرحی نسبتاً مثبت ارزیابی می‌شود. بنادر جنوبی ایران با تمرکز بر حوزه انرژی هم‌اکنون نیز فعال هستند و برنامه‌های توسعه در هرمزگان و بوشهر در حال انجام است. با توجه به گزارش‌های مالی، بازار سوخت‌رسانی خلیج فارس بیش از ۳۰میلیارد دلار گردش مالی دارد و سالانه حدود ۵۰هزار کشتی نیاز به سوخت و خدمات دریایی دارند. بنابراین اگر ایران بتواند سهم خود را از این بازار افزایش دهد، بازده اقتصادی بالایی نصیب خواهد شد. منابع مالی این پروژه می‌تواند ترکیبی از بودجه دولتی(به‌ویژه در فازهای زیرساختی ابتدایی)، مشارکت عمومی -خصوصی (از طریق سهم سرمایه‌گذار در درآمدهای بنادر)، سرمایه‌گذاری خارجی(در قالب پروژه‌های BOT یا مشارکت با شرکای هندی، کره‌ای و اروپایی) و استفاده از