

روز جهانی بناها و محوطه های تاریخی گرامیداشت میراث ایران در قشمر



رئیس اداره میراث فرهنگی سازمان منطقه آزاد قشم گفت: همزمان با روز جهانی بناها و محوطه های تاریخی (۲۹ فروردین برابر با ۱۸ آوریل) که از سوی ایکوموس (شورای بین المللی بناها و محوطه های تاریخی) نامگذاری شده است، دو محوطه تاریخی ارزشمند در جزیره قشم، قلعه تاریخی قشم و غار خربس، بازگشایی شده و این رویداد تا روز ملی خلیج فارس برای بازدید عموم رایگان است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، عبدالرضا دشتی زاده افزود: در شرایط کنونی و با توجه به حملات اخیر، نقش میراث فرهنگی در تقویت انسجام ملی بیش از پیش نمایان شده و آثار تاریخی و فرهنگی، ریشه ها و هویت مشترک یک ملت را بازتاب می دهند و یادآور رشادت ها، فرهنگ غنی و تاریخ پر بار گذشتگان هستند.

او ادامه داد: بازدید از بناها و محوطه های تاریخی، حسن تعلق به سرزمینی کهن و تمدنی باشکوه را در دل مردم زنده می کند و همچنین میراث فرهنگی، زبان مشترک ملت هاست و ارتباط عمیقی میان نسل های مختلف ایجاد می کند.

رئیس اداره میراث فرهنگی سازمان منطقه آزاد قشم گفت: در دوران هجدهم های فرهنگی و تاریخی، حفظ و معرفی میراث، سپر دفاعی ارزشمندى در برابر تلاش ها برای این بردن هویت ملی است. دشتی زاده در پایان یادآور شد: پس از ساماندهی و رفع نواقض و تعطیلی چندین ماهه در این آثار تاریخی قشم و این بازگشایی فرصتی مغتنم برای آشنایی با گنجینه های تاریخی قشم و درک عمیق تر نقش میراث فرهنگی در وحدت و همبستگی ملی است.

**طرح دوفوریتی ثبت «روز ملی تنگه هرمز» در تقویم رسمی کلید خورد**



سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس از پیشنهاد طرح دوفوریتی ثبت «روز ملی تنگه هرمز» در تقویم رسمی کشور خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، سید اسماعیل حسینی با اشاره به اینکه ۱۹ اسفند سال ۱۳۲۹ نقطه عطفی در تاریخ مبارزات ملت ایران علیه استعمار و استکبار برای احقاق حق خود و قطع دست بیگانگان از منابع و سرمایه هایش در صنعت نفت بوده،به خانه ملت گفت:این تحولات در نهایت منتج به ملی شدن صنعت نفت شد و صنعت نفت ایران در تمام مناطق کشور بدون استثناء ملی اعلام شد؛ یعنی تمام عملیات اکتشاف، استخراج و بهره برداری در دست دولت ایران قرار گرفت.

سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: ۹ اسفند ۱۴۰۴ نیز شروع جنگ تحمیلی سوم و دوران دفاع و مبارزات ملت ایران علیه آمریکا، رژیم صهیونیستی و متحانشان است که اعمال حاکمیت در تنگه هرمز و کنترل و مدیریت هوشمند آن بخشی از این مبارزات بود.

وی افزود: اعمال حاکمیت در تنگه هرمز، حق بالقوه مردم ایران بود که سال ها از این حق استفاده نکرده بودند و به راحتی در اختیار همگان نبود و با این مبارزات، مطابق قوانین و کنوانسیون های بین المللی حق خود در مدیریت و بهره برداری از تنگه هرمز را بالفعل و استیفا کردند.

حسینی خاطر نشان کرد: اغراق نیست اگر بگوییم نحوه مدیریت هوشمند ایران بر تنگه هرمز بر ادامه حیات کشور از نظر سیاسی و اقتصادی بعد از جنگ تحمیلی سوم، بسیار مؤثر است.

نماینده شیراز و زرقان در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: با توجه به قطع دست استعمارگران در اعمال حاکمیت در تنگه هرمز و به منظور کمک به تأمین صلح جهانی، طی طرح دوفوریتی که به مجلس ارائه شد و در صورت تصویب توسط نمایندگان مجلس؛ «روز شروع دفاع و مبارزات ملت ایران در جنگ تحمیلی سوم» که البته ۹ اسفندماه ۱۴۰۴، «روز شهادت قائد امت نیز است، با «تاریخ تصویب قانون با مضمون تثبیت حاکمیت ایران بر تنگه هرمز در مجلس شورای اسلامی» به عنوان «روز ملی تنگه هرمز» در تقویم رسمی کشور ثبت می شود.



**سنگه** **گروه تحلیل – مرتضی فاضری** – در روزگاری که هرگونه لرزش در امنیت آبراهای استراتژیک خاورمیانه، زنجیره های تأمین جهانی را با شوک مواجه می سازد، بازگشت تنش های دریایی به خلیج فارس بار دیگر ذهن تحلیلگران اقتصادی ایران را به دنبال مسیری خلاقانه برای تداوم تجارت خارجی معطوف کرده است.

فرضی که این روزها در محافل تخصصی جدی گرفته می شود، نه وقوع یک محاصره قطعی، بلکه افزایش احتمال اختلال در ترانزیت تنگه هرمز به دلیل تشدید منازعات ژئوپلیتیک است؛ وضعیتی که می تواند صادرات نفت و میعانات گازی، ورود کالاهای اساسی نظیر ذرت و سویا، و حتی تأمین قطعات صنعتی بنادر جنوبی را با ریسک تأخیر یا توقف روبه رو سازد. در این میان، نگاه ها به ناگاه به سوی خط ساحلی مکران و دو بندری چرخیده که تا دیروز در سایه عظمت بندرعباس و بندرامام کم جان تر دیده می شدند: چابهار و جاسک. پرسش کلیدی آن است که آیا این دو بندر رو به دریای عمان، با برخورداری از مزیت خروج از تنگه هرمز و دسترسی مستقیم به اقیانوس هند، قابلیت جذب حجم قابل توجهی از مبادلات تجاری ایران را دارند؟ آیا زیرساخت های اسکله گذاری، کریدورهای پشتیبانی ریلی و جاده ای و نیز سرمایه گذاری های انجام شده در منطقه آزاد چابهار، ظرفیت تبدیل شدن به «راه نجات» تجارت کشور را فراهم آورده است؟ این نوشتار در پی آن است تا بدون غرق شدن در خوش بینی های شعاری، با نگاهی دقیق و داده محور، توانمندی ها و تنگناهای بالفعل بنادر مکران را در شرایط بحران احتمالی مسیرهای جنوبی واکاوی کند و نشان دهد که آیا سواحل شرقی خاک ایران، آماده تحمل وزن سنگین تجارت ملی هستند یا صرفاً گزینه ای در حد یک پشت بند نمایان باقی خواهند ماند.

**آیا سواحل مکران راه گشاست؟**

برای آنکه بتوان قضاوتی واقع بینانه از توان جایگزینی بنادر مکران به جای شریان های فعلی تجارت ایران داشت، ناگزیر باید کالبدشکافی فنی از مؤلفه های لجستیکی این دو بندر انجام داد. بندر چابهار (شهیدبهشتی و شهید کلاتری) با عمق دسترسی ۱۶ متر در حوضچه و امکان پهلوگیری کشتی های اقیانوس پیمابا ظرفیت بالای ۸۰هزار تن، از حیث ژرفای آب نه تنها کمتر از بندرعباس نیست، بلکه در برخی اسکله ها حتی اندکی برتری طبیعی دارد. اما نقطه طلایی چابهار، خروج از تنگه هرمز و اتصال مستقیم به آب های آزاد اقیانوس هند است؛ مزیتی که هرگونه تهدید در تنگه را بی اثر می کند. در مقابل، بندر جاسک با عمق عملیاتی حدود ۱۰ تا ۱۲ متر در وضعیت کنونی، تنها میزبان کشتی های کوچک تر و عمدتاً غیرکانتینری است و هنوز تا استانداردهای یک بندر تجاری رقابتی فاصله معناداری دارد. از نگاه اسکله های فعال، چابهار دارای چندین پست اسکله مجهز با تجهیزات تخلیه غلات، کالاهای عمومی و کانتینر است، اما مجموع ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه آن (کمتر از ۸.۵ میلیون تن) در برابر بندرعباس با بیش از ۱۰۰ میلیون تن، همچون قطره ای در برابر سیلاب به نظر می رسد. جاسک اما عملاً فاقد اسکله تجاری در سطح عملیاتی گسترده است و عمدتاً کاربری نفتی و منطقه

**بدون شرح...**



**فریداعیزی - اقتصاد سراسر آمد**

**آیا مکران جانشین هرمز می شود؟ «سراسر آمد» بررسی می کند؛**

# «چابهار و جاسک» در بوته آزمون تهدیدهای دریایی

**ظرفیت های لجستیکی چابهار و جاسک در شرایط**

**تهدید تنگه هرمز**

از بیم جریمه های آمریکایی، پرداخت های بزرگ را با تأخیر انجام می دهند و این یعنی مزیت ژئوپلیتیک در عمل با سرعتی لاک پشتی پیش می رود. در سوی دیگر، حضور نظامی ایران در تنگه هرمز و خلیج فارس، معادله را پیچیده تر می کند. استراتژی متداول تهران مبتنی بر «امنیت متقابل» و توانایی بستن تنگه در مواقع بحرانی، باعث شده که سرمایه گذاری زیرساختی برای جایگزینی بندرعباس، هرگز در اولویت جدی قرار نگیرد؛ زیرا باور عمومی در نهادهای تصمیم گیرنده آن است که «تا زمانی که تهدید کنیم، نیازی به جایجایی نیست».

اما واقعیت تلخ این است که تهدید نظامی نمی تواند زنجیره تأمین را تغذیه کند. بندرعباس امروز با معضل فرسودگی تجهیزات، کمبود فضای انبار و ترافیک مزمن کامیون ها دست و پنجه نرم می کند. در مقابل، چابهار با ۹۰ درصد ظرفیت خالی، فرصتی بی بدیل برای توزیع بار و کاهش ازدحام جنوب دارد. با این حال، زمان لازم برای جایجایی حتی یک سوم تجارت بندرعباس به چابهار، نه در مقیاس ماه یا دو سال، بلکه دست کم به یک دهه برنامه ریزی منظم نیاز دارد. راه آهن چابهار-زاهدان که کلید اصلی این انتقال محسوب می شود، تا امروز به سرانجام نرسیده و وعده های افتتاح آن پیاپی به تعویق افتاده است. افزون بر این، سبقت گرفتن به معنای بازآفرینی کل اکوسیستم لجستیک غرب هرمز در شرق آن است: از انبارهای سرد و گمرکات مجهز گرفته تا مسکن کارکنان و مدارس بین المللی برای جذب سرمایه گذار. در یک کلام، چابهار توانایی ایفای نقش مکمل برای بندرعباس را دارد، نه رقیب قاطع آن. اگر بخواهیم صادقانه پاسخ دهیم، در افق زمانی ده ساله، بندرعباس کماکان شاهرگ حیاتی تجارت ایران باقی خواهد ماند و چابهار به شسرت تکمیل کریدور شرق و غرب سرمایه هندی، می تواند از یک بندر منطقه ای به یک هاب ترانزیتی تراز اول تبدیل شود؛ اما سبقت؟ آن روز هنوز بسیار دور است. تغییر ژئوپلیتیک تجارت ایران نه با جابه جایی بنادر، که با بازتعریف زنجیره ارزش کریدور شرق به غرب ممکن می شود؛ فرآیندی که نیازمند عزمی فراتر از روزنامه ها و شعارهای نمایشی است.

**جمع بندی و چشم انداز آینده**

در جمع بندی آنچه گذشت، باید اذعان کرد که سواحل مکران با تمام وعده های ژئوپلیتیک شان، هنوز تا تبدیل شدن به شاهرگ جایگزین تجارت ایران فاصله ای بسیار دارند. چابهار امروز تنها قادر به ایفای نقش یک بندر مکمل و محدود برای شرایط اضطراری است و جاسک نیز دست کم برای یک دهه آینده، فاقد کمترین شاخص های یک قطب تجاری رقابتی محسوب می شود. چشم انداز آینده اما بی نور نیست؛ مشروط بر آنکه سه اقدام راهبردی بی درنگ در دستور کار قرار گیرد: نخست، تکمیل فوری راه آهن چابهار-زاهدان و طراحی کریدور ریلی تا جاسک؛ دوم، افزایش عمق عملیاتی اسکله های جاسک به ۱۶ متر و تأمین جرتقلی های مدرن؛ سوم، بازتعریف جدی موافقتنامه با هند و جذب سرمایه از چین و روسیه در قالب یک کنسرسیوم فراتجریمی. بدون این سه اقدام، اقتصاد مقاومتی در مکران صرفاً یک برچسب فاقد مصداق عملیاتی باقی خواهد ماند. روزی که قطار از چابهار به زاهدان برسد، آن روز می توان از طلوع تدریجی یک قطب جدید تجاری سخن گفت. تا آن زمان، بندرعباس کماکان ستون بی بدیل تجارت ملی خواهد بود.

**بدون شرح**

**قاپ دوربین**



**عکس: اصغر بشارتی**