



نماینده شیراز در مجلس:

**فارس حلقه پشتیبان اقتصاد خلیج فارس در تأمین نیروی انسانی، کالا و خدمات است**



رئیس کمیسیون حمایت از تولید، نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی و نماینده مردم شیراز و زرقان در مجلس شورای اسلامی گفت: استان فارس اگرچه بندر ساحلی ندارد، اما حلقه پشتیبان اقتصاد خلیج فارس در تأمین نیروی انسانی، کالا و خدمات است و با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و استقرار صنایع پایین‌دستی نفت و گاز می‌تواند سهم خود را افزایش دهد. به گزارش اقتصادسرآمد، جعفر قادری با اشاره به در پیش‌رو بودن ۱۰ اردیبهشت، روز ملی خلیج فارس، ظرفیت‌های استان فارس برای پیوند عمیق‌تر با اقتصاد این پهنه راهبردی را تشریح کرد و به ایستنا گفت: فارس اگرچه به‌صورت مستقیم بندر ساحلی ندارد اما در زنجیره تأمین صنایع انرژی‌ریز و تجارت منطقه‌ای نقش جدی و تعیین‌کننده‌ای ایفا می‌کند.

وی با بیان اینکه استان فارس در بخش‌های جنوبی فاصله چندانی با خلیج فارس ندارد، افزود: با وجود برخی موانع اداری و اختلاف‌نظرهای استانی که تاکنون مانع از تحقق برخی مصوبات در این زمینه شده، موضوع اتصال مؤثرتر فارس به ظرفیت‌های خلیج‌فارس همچنان قابل پیگیری است و می‌تواند با تصمیم‌گیری در سطوح ملی زمینه‌ساز بهره‌برداری بیشتر استان از این ظرفیت راهبردی شود.

قادری ادامه داد: حتی در شرایط فعلی نیز فارس یکی از استان‌های کلیدی در پشتیبانی از فعالیت‌های مرتبط با دریاست چه در حوزه تأمین نیروی انسانی متخصص و چه در تأمین کالا و خدمات برای بنادر و سواحل جنوبی. بخشی از امنیت و پایداری فعالیت‌های اقتصادی در حوزه خلیج فارس متکی بر ظرفیت‌های انسانی و لجستیکی استان فارس است.

نماینده مردم شیراز و زرقان در مجلس با اشاره به حضور گسترده نیزه‌های فارسی در صنایع نفت، گاز و پتروشیمی مناطق جنوبی کشور گفت: شمار قابل توجهی از شاغلان این حوزه‌ها در شیراز سکونت دارند و میان فارس و استان‌های ساحلی نوعی پیوند متقابل شکل گرفته است. همچنین بخش مهمی از محصولات تولیدی فارس از طریق بنادر جنوبی صادر می‌شود که نشان‌دهنده نقش غیرمستقیم اما مؤثر استان در تجارت دریایی کشور است. قادری، به ظرفیت سرمایه‌گذاری ایرانیان مقیم کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس نیز اشاره کرد و افزود: بخشی از این سرمایه‌ها در حوزه‌هایی مانند هتلداری، گردشگری، خدمات درمانی و گردشگری سلامت در فارس به کار گرفته شده است. سالانه شمار زیادی از شهروندان کشورهای جنوبی خلیج فارس برای دریافت خدمات پزشکی، گردشگری تاریخی و طبیعی به شیراز سفر می‌کنند که این خود نشان‌دهنده پیوند اقتصادی و اجتماعی گسترده میان دو سوی خلیج فارس است. وی با بیان اینکه این ارتباط دو طرفه است، گفت: در فصول سرد سال بخشی از شهروندان فارس به بنادر جنوبی سفر می‌کنند و در فصل گرم نیز استان فارس میزبان شهروندان استان‌های جنوبی است؛ این تعامل در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به‌صورت گسترده وجود دارد و وابستگی‌های متقابلی ایجاد کرده است.

نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل را از الزامات افزایش سهم فارس در اقتصاد خلیج فارس دانست و اظهار کرد: توسعه خطوط ریلی، جاده‌ای و هوایی میان فارس و استان‌های جنوبی می‌تواند هزینه مبادلات را کاهش دهد و زمینه بهره‌گیری بهتر از ظرفیت‌های مشترک را فراهم کند. قادری همچنین از توسعه شهرک‌ها و نواحی صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی در استان خبر داد و گفت: استقرار صنایع پایین‌دستی نفت، گاز و پتروشیمی در فارس، تکمیل‌کننده زنجیره ارزش در کنار استان‌های ساحلی است و می‌تواند کشور را از خام‌فروشی دور کرده و اشتغال و درآمد پایدار ایجاد کند.



معروف پرتغالی، با حبله و خشونت، دژ مستحکمی بر این جزیره بنا نهاده و راه‌های تجاری خلیج فارس را یکسره در اختیار گرفته بود. پرتغالی‌ها خود را ارباب بالامنازع آب‌های جنوب می‌دانستند و هیچ قدرتی را یارای مقابله با آن‌ها نمی‌دیدند. در برابر این قلعه تسخیرناپذیر و ناوگان مجهز اروپایی، ایران ادا‌مدست خالی نبود. شاه عباس بزرگ، که تازه از جنگ با عثمانیان فارغ شده بود، نگاه خود را به جنوب دوخت و فهمید که تا پرتغالی‌ها در هرمز باشند، عزت ایران در خلیج فارس معنا نخواهد داشت. مردی که برای این کار انتخاب کرد، کسی نبود جز امامقلی خان، پسر الله‌وردی خان، آن سردار گرگی تبار که وفاداری اش به ایران زیانزد خاص و عام بود.

امامقلی خان از همان کودکی در مکتب سیاست و جنگ پرورش یافته بود. او فرمانروای فارس بود و تمام سواحل جنوب، از جاسک تا شط العرب و همه جزایر خلیج فارس، در قلمرو حکمرانی او قرار داشت. شاه عباس آنچنان به او اعتماد داشت که هرگز در تمام دوران پادشاهی خود با به فارس نگذاشت و اداره این سرزمین وسیع را یکسره به امامقلی خان سپرد. اکنون نوبت آن رسیده بود که این سردار کاردار، پرتغالی‌ها را از هرمز بیرون کند. اما فتح هرمز آسان نبود. پرتغالی‌ها دژی محکم داشتند و ناوگانی جنگی که بر آب‌های خلیج فارس مسلط بود. ایرانیان اگرچه از نظر خشکی قدرتی بی‌نظیر داشتند، اما در دریا به کشتی‌های جنگی مجهز نیازمند بودند. اینجای داستان، اتفاقی عجیب رخ می‌دهد که سرنوشت هرمز را برای همیشه تغییر می‌دهد.

شرق هندوستان، چند کشتی تجاری متعلق به کمپانی هند شرقی بریتانیا در بندر سسورات لنگر انداخته بودند. انگلیسی‌ها که تازه با په آب‌های جنوب آسیا گذاشته بودند، در جستجوی بازاری تازه برای کالاهای خود بودند. امامقلی خان که از حضور آن‌ها آگاه شد، در اقدامی هوشمندانه، آن‌ها را به همکاری فراخواند. وعده دسترس‌سی به تجارت ابریشم ایران و تقسیم غنائم، چنان وسوسه‌انگیز بود که انگلیسی‌ها پذیرفتند با ناوگان خود به ایرانیان کمک کنند. این اتحاد، اگرچه نابرابر بود، برای هر دو طرف سودمند می‌نمود. انگلیسی‌های می‌خواستند جای پای خود را در منطقه مستحکم کنند و ایرانیان نیز به ناوگانی نیاز داشتند که با پرتغالی‌ها برابری کند.

فتح هرمز، از جزیره قشم آغاز شد. پرتغالی‌ها در قشم نیز استحکاماتی داشتند و انگلیسی‌های از دریا آن را زیر آتش گرفتند. سپاه ۲۵ هزار نفری ایران از خشکی محاصره

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# روایت نبردهای دریایی خلیج فارس

## سردارانی که آب را فتح کردند

نماد نسلی بود که نمی‌خواست سلطه بیگانگان بر آب‌های جنوب را به راحتی بپذیرد. او می‌دانست که حق حاکمیت ایران بر خلیج فارس، حقی است که نیاکانش با خون خود از آن پاسداری کرده‌اند و او نیز، اگر لازم باشد، جان خود را در این راه خواهد داد. هرچند ایران در آن جنگ شکست خورد، اما فرهنگ ایستادگی در برابر زیاده‌خواهی بیگانگان در جنوب، با خون بایندر و یارانش جاودانه شد. مقاومت آن‌ها بعدها به الگویی برای نسل‌های بعدی دریانوردان ایرانی تبدیل گشت و این بار، نه با شمشیرهای هخامنشی و نه با لشکر صفوی، که با عزمی پولادین، پرچم ایران را بر فراز آب‌های خلیج فارس برافراشته نگه داشت.

اما تاریخ دریایی ایران، فقط روایت سرداران بزرگ و نبردهای مشهور نیست. بخش اعظم این داستان، در دل لنج‌های چوبی و در جان ملوانان گمنام جنوب جریان داشته است. مردانی که هرگز نامشان در کتاب‌های تاریخی ثبت نشده، اما امنیت مسیرهای تجاری خلیج فارس مدیون جان‌فشانی آن‌ها بوده است. کویر نشینانی که در دوره افشاریه و زندیه، در بوشهر ساکن شدند و حرفه دریانوردی را آموختند. آن‌ها با لنج‌های چوبی که با دستن خود می‌ساختند، به دل آب می‌زدند و از خلیج فارس تا سواحل آفریقا و هند را می‌پیمودند. آن‌ها راه را بلد بودند، طرفان‌های ناگهانی جنوب را می‌شناختند و می‌دانستند چگونه از شر دزدان دریایی که در سواحل جنوبی خلیج فارس لانه کرده بودند، جان سالم به در ببرند.

این دریانوردان گننام، امنیت تجارت مروراید و ادویه را تأمین می‌کردند. آن‌ها بودند که در دوره قاجار، پای بازرگانان ایرانی را به بازارهای جدید در بمبئی و زنگبار باز کردند. حمایت‌های اجتماعی و اقتصادی در میان این دریانوردان چنان قوی بود که آن‌ها را به یک نیروی مسلط اجتماعی در بنادر جنوب تبدیل کرد. آن‌ها با شهامت و مهارت خود، کاری کردند که نام ایران حتی در روزگار ضعف حکومت مرکزی، بر کشتی‌رانی خلیج فارس مسلط بماند. لنج‌های چوبی آن بود که تجارت خلیج فارس را از سیطره اروپایی‌ها خارج کرد. آن‌ها بودند که نشان دادند ایرانی بودن، فقط به داشتن ناوگان مدرن نیست؛ بلکه به روحیه ایستادگی، به دانش بومی دریانوردی و به عشقی عمیق به این پهنه آبی بستگی دارد.

نماد این عشق و دلاوری، در جایی به اوج می‌رسد که مرز باربک بین اسطوره و واقعیت محو می‌شود؛ جایی که امامقلی خان، تنها با سایه‌ای از ناوگان انگلیسی، قلعه نفوذناپذیر پرتغال را درهسم می‌کوبد تا جایی که غلامعلی بایندر بر عرش کشتی در حال غرق شدن، تا آخرین نفس می‌جنگد. این همان خلیج فارس است که در رگ‌های تاریخ ما جاری است. روز ملی خلیج فارس، فقط یک مناسبت تقویمی نیست. دعوتی است برای نگاه دوباره به آبی که هویت ما را شکل داده است. ایستادگی در برابر آن طوفان‌هایی که نه در دریا، که در اتاق‌های سیاست خارجی رخ می‌دهد و گاه تلاشی می‌شود تا نام این خلیج همیشه فارس را از صفحات تاریخ پاک کنند. اما تاریخ را نمی‌توان پاک کرد، همان طور که خلیج فارس با تمام وجود در این سرزمین جاری است.

### سرنوشت متجاوزان خلیج فارس؛

# از پرتغالی‌ها و هلندی‌ها تا انگلیسی‌ها و آمریکایی‌ها

خورشیدی میر مهنا به قشون هلندی در خارگ حمله کرد و به آنها خربات سنگینی وارد کرد.

اقدام‌های جنگی میرمهنا آنقدر مقتدرانه بود که همه ناوگان‌های نظامی متعلق به دولت‌های استعمارگر هلند، انگلیس و پرتغال از حمله او در خلیج فارس دچار رعب و وحشت شده بودند و به همین دلیل مرب‌ت از دولت‌های مرکزی خود طلب نیرو و کمک می‌کردند. مهم‌ترین کار میرمهنا شکست و بیرون راندن هلندی‌ها از جزیره خارگ بود، او برای این کار به جمع‌آوری نفراتی می‌پرداخت و به مدت ۱۵ سال به عنوان قدرتی بالامنازع و قهرمانی شکست‌ناپذیر بر خلیج فارس حاکمیت کرد. میرمهنا دوغابی (بندریگی)، در سال ۱۱۱۴ خورشیدی در زمان پادشاهی کریم خان زند در بندر کوچکی از توابع بندر گناوه در استان بوشهر به نام بندر ریگ به دنیا آمد، پدر او میر ناصر بندرریگی نام داشت که در واپسین سال‌های فرمانروایی نادرشاه افشار، حاکم بندر ریگ و رود حله و جزیره خارک بود، او در سال ۱۱۸۲ هجری قمری به شهادت رسید.

اما استعمار گرانی که بیش از همه ساکنان بندرها و جزایر خلیج فارس را مورد ظلم و آزار قرار دادند و منابع آنها را به بیغما بردند، انگلیسی‌ها بودند، آنها چهار بار به بوشهر تجاوز کردند و هر بار با مقاومت و مبارزه مردم روبرو شدند تا اینکه شهید رئیسعلی دلواری و هم‌زمان وی با پیروی از فتوای علما و مراجع زمان جنگ‌های متعدد و سختی را علیه آنها آغاز کردند و موفق شدند با وجود شهیدای زیاد متجاوزان انگلیسی را از خاک بوشهر و خلیج فارس بیرون برانند.

با وقوع جنگ هرات و سپس تحولات جنگ جهانی اول، حضور نظامی انگلیس در جنوب ایران بیشتر شد، اما مقاومت مردم بوشهر و دلیرمردان تنگستان به رهبری شهید رئیسعلی دلواری مانع تثبیت سلطه آنان شدند، رویدادهایی که چپکیده نتایج آن امروز در قبرستان انگلیسی‌ها در محله بهمنی بوشهر به جا مانده‌است تا امروز نیز فرهنگ مقاومت در آن، در قالب کشش‌های مردمی و حضور داوطلبانه برای دفاع از میهن، تداوم داشته باشد.

را آغاز کرد. نبرد قشتم ماه‌ها طول کشید، اما سرنجام پرتغالی‌ها تسلیم شدند . کشف جالب توجه این بود که در میان کشته‌شدگان انگلیسی در این نبرد، نام ویلیام بافین، جغرافیدان و کاشف معروف قطبی به چشم می‌خورد که برای جهانگردی بسه آب‌های جنوب آمده بود و در این جنگ ناخوسته گرفتار شد. پس از سقوط قشم، نوبت به هرمز رسید. انگلیسی‌های با پنج کشتی جنگی، چهار ناو کوچک و توپخانه سنگین، به قلعه هرمز نزدیک شدند. در هفته اول آوریل ۱۶۲۲، آن‌چنان آتش توپ‌ها سنگین بود که تمام گالئون‌های پرتغالی که زیرس دیوارهای قلعه لنگر انداخته بودند، یکی پس از دیگری غرق یا آتش گرفت. پرتغالی‌ها که ناوگان خود را از دست داده بودند، دیگر امیدیی به مقاومت نداشتند. در ۴ می ۱۶۲۲، پس از ده هفته محاصره، پرتغالی‌ها تسلیم شدند و هزار تن از آن‌ها به اسارت درآمدند.

امامقلی خان، پای پیاده و با قامتی استوار، وارد قلعه هرمز شد. اسناد تاریخی می‌گویند او چنان بزرگ‌منش رفتار کرد که حتی اسیران را نیز گرمای داشت. اما داستان به همین جا ختم نمی‌شود. آن سردار بزرگ، پس از فتح هرمز، جایی را که برای بندر جدید انتخاب کرد، به افتخار شاه عباس، «بندرعباس» نام نهاد. بندرعباس به سرعت جایگزین هرمز شد و رونق تجارت را به سواحل ایران بازگرداند. جالب آنکه مردم زمانه، ارادت عجیبی به امامقلی خان داشتند. ششاعری گنم‌ا در سده هفدهم، منظومه بلندنی در مدح او سرود و «جرون نامه» نامید که در آن، امامقلی خان را قهرمانی بی‌همتا توصیف کرده است. خود شاه عباس، پس از شنیدن خبر فتح هرمز، چنان خرسند شد که دستور داد سکه‌هایی به یادبود این واقعه بزرگ ضرب شود. غرور بازپس‌گیری کهن‌ترین بندر تجاری جهان، بیش از هر چیز، غرور بازگرداندن نام ایران بر تارک خلیج فارس بود.

قرن‌ها از آزادسازی هرمز گذشت و خلیج فارس شاهد فراز و نشیب‌های بسیار بود. اما داستان ایستادگی ایرانیان در برابر بیگانگان به دوره صفوی ختم نمی‌شود. در دوره پهلوی اول بود که ایران بار دیگر نشان داد برای دفاع از آب‌های خود، تا پای جان خواهد ایستاد. در سال‌های پیش از جنگ جهانی دوم، ایران در تلاش بود تا ناوگانی مدرن بسازد. در سال ۱۳۱۱ (۱۹۳۲ میلادی)، نیروی دریایی شاهنشاهی ایران به طور رسمی بنیان گذاشته شد. ناوچه‌هایی از ایتالیا و آلمان سفارش داده شد و بوشهر، بندرعباس و خرمشهر شاهد رفت‌و آمد نخستین کشتی‌های جنگی مدرن ایران بودند. انگلیسی‌ها که تا پیش از آن، امنیت خلیج فارس را با ناوگان خود تأمین می‌کردند، با ناراحتی این حضور تازه را نظاره می‌کردند.

در شهریور ۱۳۲۰، ارتش متفقین به ایران حمله کرد. نیروی دریایی ایران، که هنوز در مراحل اولیه شکل‌گیری بود، با تمام توان در برابر هجوم انگلیسی‌ها ایستادگی کرد. ناوچه «پلنگ» در بندر خرمشهر، در حالی که هنوز به اسکله بسته بود، زیر آتش سنگین نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا غرق شد. در این نبرد نابرابر، درباراد غلامعلی بایندر، فرمانده نیروی دریایی ایران، که مردی وطن‌پرست و شجاع بود، در برابر دشمن ایستاد و به درجه رفیع شهادت نایل آمد. بایندر



یک تا دو قرن براین مناطق حکمرانی کردند.

پس از پرتغالی‌ها که توسط امام قلی خان از جزیره هرمز بیرون رانده شدند، هلندی‌ها نیز به قصد تسلط بر اقتصاد و تجارت منطقه خلیج فارس سعی کردند با ایجاد مراکز تجاری و حتی قلعه های نظامی (قلعه موسل استانین در خارگ) تا بنادر خلیج فارس به عنوان شاهرگ حیاتی و اقتصاد منطقه را قبضه کنند و بوشهر برای دفاع از خاک و آب کشور جانانه از خلیج نیلگون فارس به عنوان سند معتبر و ابدی سرزمین جاودان ایران در برابر بیگانگان مقابله کردند. پرتقالی‌ها، هلندی‌ها و انگلیسی‌ها کشورهای قدرتمند آن زمان بویژه در بخش دریایی بودند که هرکدام به نوبه خود بر بخش هایی از جزایر و بنادر خلیج فارس مسلط شده و برخی بیش از