

سقوط ساخت و ساز مسکن تهران در ۲۰ سال

صفحه ۱۶

روزنامه خبری، تحلیلی، دانشگاهی، صبح ایران
صدای نیکنان، نگاه چوگان

۱۶ صفحه
۵۰۰۰ تومان

فصل جدید رادیو مضمون:
روایت سال های جنگ

شماره مسلسل ۲۲۶۶
چهارشنبه ۲۴ آبان ۱۴۰۲
اول جمادی الاول ۱۴۴۵
۱۵ تیر ۲۰۲۳
شماره ۲۰۰۸

W W W . F i d n . i r | Wed | 15 Nov 2023 | Vol 15 | No. 4008 | 16 Pages

جنگ ناب آوری

تحولات در سرزمین های اشغالی به چه مولفه هایی وابسته است؟ تبدیل تصویر صهیونیست ها در افکار عمومی جهانی به ماشین آدم کشی و ضربه اقتصادی سهمگین به اسرائیل ادامه جنگ را سخت می کند



عکس: تجمع بزرگ مخالفان جنگ در تل آویو



فاطمه قاسم پور، نماینده مجلس در گفت و گو با «فرهیختگان»:
**باقفه پویا می توان
مساله حضانت را حل کرد**

۲،۷

مشکل از گیرنده نیست

بحران مخاطب تلویزیون با ایده جدید و تصمیم قاطع برای ساخت برنامه هایی که عموم مخاطبان را در برمی گیرد، حل می شود

۱۲

دکتر طهرانچی در کنگره بین المللی اندیشه های قرآنی رهبر انقلاب:
**بازگشت به حکمرانی علم
و حکمت بنیان مبنی بر قرآن**



۳

پشت پرده اصرار اسرائیل برای تخلیه کامل غزه

یادداشت

میراحمدرضا مشرف
بزهشگر حوزه بین الملل

در روزهایی که جنگ در غزه با شدت ادامه دارد، حملات رژیم صهیونیستی به اماکن عمومی غزه همچون بیمارستان ها، مدارس و حتی دفاتر سازمان ملل این باور را تقویت کرده است که اسرائیل به چیزی کمتر از تخلیه کامل غزه از ساکنان آن راضی نخواهد شد؛ همان اتفاقی که سال ها پیش در دیگر بخش های سرزمین های اشغالی رخ داد و به خروج بدون بازگشت فلسطینیان از سرزمین و خانه هایشان منتهی شد. اما این اصرار مقامات تل آویو برای تخلیه کامل و نابودی غزه، در عین حال که توجه تحلیلگران سیاسی منطقه و جهان را به سیر تاریخی تصرف سرزمین فلسطینیان توسط رژیم صهیونیستی جلب کرده است، آنها را به واکاوی اهداف و انگیزه های ثانوی و در واقع پشت پرده این رژیم در پافشاری برای تخلیه کامل غزه نیز ترغیب کرده است. در این راستا مطرح شدن دوباره طرح بسیار قدیمی و بایکوت شده کانال «بن گورین» همزمان با جنگ در غزه، توجهات همه جانبه ای را به سوی خود جلب کرده است. تحلیلگران اقتصادی و سیاسی چون «ریچارد میاهودس» و «کریستن مولر» از این موضوع به عنوان یکی از انگیزه های اقتصادی مهم پشت پرده اسرائیل و حتی آمریکا و غرب برای تخلیه و تصرف کامل غزه توسط تل آویو یاد کرده اند. علاوه بر این افراد، تحلیلگران و رسانه های جهانی و منطقه ای دیگری هم در روزهای اخیر به این مساله توجه نشان داده اند که مقاله تحلیلی «آرجون سنگهپتا» در روزنامه ایندین اکسپرس را می توان از همین موارد برشمرد. آنچه در متن زیر می خوانید بخشی از تحلیل این روزنامه نگار هندی در رابطه با این موضوع است که البته در برخی قسمت ها و به منظور تکمیل مباحث وی، مواردی از منابع دیگر به متن اصلی افزوده شده است.

فرصتی برای اجرای ایده بزرگ اقتصادی اسرائیل

آرجون سنگهپتا تحلیل خود را با این یادآوری آغاز می کند که گمانه زنی ها حاکی از آن است که یکی از دلایل تمایل اسرائیل برای از بین بردن حماس در نواز غزه و کنترل کامل سرزمین محصور فلسطین، بهره گیری از فرصت و ایده اقتصادی چشمگیری است که چندین دهه در مورد آن صحبت شده و بدون تردید صلح و ثبات سیاسی در منطقه یک پیش شرط اساسی اجرای آن محسوب می شود. این ایده بزرگ اقتصادی شامل ایجاد کانال آبی است که از راس خلیج عقبه (بازوی شرقی دریای سرخ) و از طریق صحرای نقب تحت کنترل اسرائیل تا سواحل دریای مدیترانه امتداد یافته و دریای مدیترانه را به دریای سرخ متصل کند. این کانال در واقع جایگزینی برای کانال سوئز خواهد بود که از بازوی غربی دریای سرخ شروع شده و از طریق شبه جزیره

و تقریباً به شکل بازآرنده ای گران است. هزینه تخمین زده شده برای آن شاید به صد میلیارد دلار نیز برسد؛ چیزی بسیار فراتر از بودجه ای که احتمالاً برای گسترش کانال سوئز و حل مشکل ترافیک آن نیاز است. براساس یادداشت اشاره شد در متن یادداشت دولت آمریکا، هزینه حفاری این کانال به سبک سنتی موجب شد تا برنامه ریزان به سوی گزینه های هسته ای سوق پیدا کنند؛ گزینه ای که با توجه به بحث تشعشعات هسته ای، بسیار خطرناک به نظر می رسد. اما صرف نظر از بحث هزینه ها، مسیر برنامه ریزی شده برای کانال بن گورین بیش از ۱۰۰ کیلومتر طولانی تر از کانال سوئز خواهد بود، که عمدتاً به دلایل محدودیت های زمین و توپوگرافی است. بنابراین حتی در صورت ساخت، بسیاری از کشتی ها ممکن است انتخاب مسیر کوتاه تر و قدیمی را ترجیح دهند. در کنار چالش های اشاره شده از سوی این تحلیلگر هندی، برخی موارد دیگری را نیز برشمردند که عوامل زیست محیطی همچون ویژگی های زمین شناسی منطقه و سرازیر شدن سالانه دو میلیارد مترمکعب از آب های دریای سرخ به بحرالمیت و خسارات به مناطق حاصلخیز مصر از آن جمله است.

تمایل و علاقه مندی غرب به اجرای پروژه بن گورین

در حالی که تحلیلگر ایندین اکسپرس به شکلی گذرا به تمایل آمریکا و غرب برای اجرای این پروژه اشاره می کند، کریستن مولر در نشریه گلوبال بریج، ابعاد دقیق تر از دلایل این تمایل غرب را آشکار می کند. قرار گرفتن تمام کانال در خاک اسرائیل، کاسته شدن از اهمیت ژئوپلیتیک مصر و امکان تحقق یک معامله عظیم مالی برای شرکت ها و بانک های آمریکایی، تنها بخشی از عواملی است که کریستن مولر به آنها می پردازد.

تسلط بر غزه کلید اجرای پروژه بزرگ

همان طور که تحلیلگر ایندین اکسپرس در ابتدا به آن اشاره کرده و در انتها نیز بر آن تاکید دوباره می کند، کانالی که به طور بالقوه ارزش روزانه حمل و نقل کالا در آن به میلیاردها دلار می رسد، نمی تواند در زمینی با شرایط تهدید نظامی دائمی از سوی حماس یا در سایه تهاجمات اسرائیل اداره شود. بنابراین دلیلی خوبی برای تلاش اسرائیل در تسلط کامل بر غزه وجود دارد. اما به همراه این موضوع امنیتی، کریستن مولر به یک دلیل اقتصادی هم اشاره می کند. در کوتاه ترین نسخه این پروژه دهانه این کانال جدید در دریای مدیترانه در جایی قرار خواهد گرفت که امروز غزه در آنجا قرار دارد. اگرچه امکان ورود به دریای مدیترانه از شمال غزه هم وجود دارد، اما در این صورت کانال بسیار طولانی تر و در نتیجه هزینه آن بسیار گران تر خواهد شد.

و تعمیق آن طی سال ها [طول ابتدایی آن ۱۶۳ کیلومتر بود و چندین مرحله تعمیق، پهن تر شدن و تسهیل در تردد را طی کرده است]، همواره برترافیک مانده و شاهد صف های طولانی در ابتدا و انتهای آن بوده ایم. علاوه بر این در سال مالی ۲۰۲۱ به دلیل مسدود شدن کانال در نتیجه به گل نشستن یک کشتی بزرگ باری، عبور و مرور برای بیش از یک هفته مسدود شد که بایکوت روزانه کالای ناشی از این انسداد و ترافیک، حدود ۹،۶ میلیارد دلار ارزیابی شد.

مساله کنترل مصر بر این گذرگاه آبی نیز چالش دیگری است که تقریباً به مدت ۷۰ سال تداوم داشته است. در سال ۱۹۶۵ و پس از آنکه جمال عبدالناصر تصمیم گرفت کانال را ملی اعلام کند، جنگی شعله ور شد که طی آن بریتانیا، فرانسه و اسرائیل برای بازپس گیری کانال متحد شده و مصر را مورد تهاجم قرار دادند. بحران سوئز با پیروزی نظامی برای متجاوزان به پایان رسید، اما در نهایت یک پیروزی سیاسی قاطع برای مصر رقم زد؛ چراکه توانست کنترل کانال را همچنان حفظ کند. در عین حال این رخداد یک نقطه عطف در جنگ سرد محسوب می شد، بدان سبب که تهدیدات شوروی برای توقف مداخله، کلید پایان تهاجم کشورهای متحد به مصر بود. اما از همه اینها مهم تر، کانال سوئز در کانر هر دو جنگ اعراب و اسرائیل در سال های ۱۹۶۷ و ۱۹۷۳ قرار داشته و در فاصله سال های ۱۹۶۷ تا ۱۹۷۳ مسدود بوده است. علاوه بر این باید اشاره کرد که کانال سوئز در اقتصاد مصر نقشی حیاتی دارد. در کنار مزایایی که این کانال برای اقتصاد محلی مصر به ارمغان می آورد، از جهت کسب درآمد از محل عوارض عبور نیز برای این کشور حائز اهمیت است. در سال مالی ۲۰۲۳-۲۰۲۲ اداره کانال سوئز از رکورد ۹،۴ میلیارد دلاری درآمد حاصل از عوارضی سوئز خبر داد که تقریباً دو درصد کل تولید ناخالصی ۴۷۶،۸ میلیارد دلاری مصر را شامل می شد. [بعد از صنعت گردشگری، کانال سوئز دومین منبع بزرگ درآمدی دولت قاهره محسوب می شود].

مهم ترین چالش های پیش روی پروژه کانال بن گورین

آرجون سنگهپتا تاکید می کند که دقیقاً روشن نیست که اولین بار یک طرح مشخص برای جایگزینی کانال سوئز چه زمانی پیشنهاد شده است. شواهد مستند را می توان در یک یادداشت از طبقه بندی خارج شده سال ۱۹۶۳ دولت آمریکا مشاهده کرد. در این یادداشت درخواست استفاده از مواد منفجره هسته ای برای حفار کانال در صحرای نقب اسرائیل مطرح شده بود. پروژه کانال بن گورین یکی از جاه طلبانه ترین پروژه های زیربنایی است که تاکنون روی کاغذ آمده است. اما مهم ترین دلایل و عواملی که تاکنون اسرائیل را از ساخت آن بازداشته است، می توان این گونه برشمرد. اولین و شاید مهم ترین دلیل این است که اجرای چنین پروژه ای بی نهایت پیچیده

سینا به سمت جنوب شرقی مدیترانه می رود. در تکمیل بحث آرجون سنگهپتا در رابطه با مسیر کانال باید این نکته را اضافه کرد که بندر جنوبی «ایلات» را نقطه شروع و ساحل دریای مدیترانه در جوار غزه یا حتی در بهترین مسیر آن، ساحلی در میانه منطقه غزه را نقطه انتهایی این کانال ارزیابی کرده اند. آرجون معتقد است که طرح احداث کانال آبی که نام بن گورین (بنیانگذار رژیم صهیونیستی) بر آن نهاده شده است، برای اولین بار در دهه ۱۹۶۰ میلادی پیش بینی شد. [در برخی منابع دیگر سابقه تاریخی آن را به طرح انگلیسی ها در سال ۱۸۵۰ نسبت داده اند]. در صورت تکمیل، این پروژه می تواند با سلب انحصار مصر بر کوتاه ترین مسیر بین اروپا و آسیا، دینامیک دریانوردی جهان را تغییر دهد. با این حال هرگونه تلاش برای ساخت این کانال باید بر چالش های عظیم لجستیکی، سیاسی و مالی غلبه کند که در شرایط فعلی تحقق آن تا حدی غیرممکن به نظر می رسد. به رغم چنین ملاحظاتی، در اینجا ما به آنچه که مورد پیشنهاد قرار گرفته و پیامدهای تئوریک آن بر تجارت جهانی و ژئوپلیتیک نگاهی می اندازیم.

نگاهی به ویژگی های کانال سوئز

تحلیلگر ایندین اکسپرس پیش از ورود به بحث اصلی یعنی کانال بن گورین، ابتدا به شرایط و ویژگی های تنها کانال موجود یعنی کانال سوئز توجه نشان می دهد. در این راستا وی تاکید می کند که وقتی کانال سوئز در سال ۱۸۶۹ میلادی افتتاح شد، انقلابی را در تجارت دریایی رقم زد. با اتصال دریای مدیترانه و دریای سرخ از طریق تنگه سوئز این امکان فراهم شد که کشتی ها برای سفر در مسیر اروپا و آسیا، دیگر مجبور نباشند که سراسر قاره آفریقا را دور بزنند. این کانال در آن هنگام فاصله دریایی میان لندن و بمبئی را بیش از ۴۱ درصد کاهش داد. تنها در سال مالی ۲۰۲۳-۲۰۲۲ حدود ۲۶۰۰۰ کشتی از کانال سوئز عبور کرده اند که تقریباً ۱۳ درصد از کل حمل و نقل دریایی جهان را در بر می گیرد. در تکمیل بحث نویسنده هندی ایندین اکسپرس در مورد اهمیت کانال سوئز، شاید مقایسه ای از شرایط این کانال با سازه هم تراز آن یعنی کانال پاناما جالب باشد. کانال پاناما در سال ۱۹۱۴ (یعنی حدود ۱۵۰ سال بعد از سوئز) شروع به کار کرد و در شرایطی که طول آن نصف کانال سوئز است، به دلیل اختلاف ارتفاع ۲۶ متری موجود در امتداد آن، تنها مناسب عبور کشتی های کوچک و متوسط بوده و هر سال در هر جهت از آن تنها حدود ۷۰۰۰ عبور و مرور وجود دارد. این مقایسه به خوبی می تواند اهمیت و ویژگی های برجسته کانال سوئز را آشکار می کند. با این حال کانال سوئز به رغم همه ویژگی هایش، مشکلاتی نیز دارد. اول اینکه سوئز با طول ۱۹۳ کیلومتر، عرض ۲۵ متر و عمق ۲۲ متر، بزرگ ترین گلنگاه کشتیرانی جهان است. با وجود گسترش

روایت سال های جنگ

فصل جدید رادیو مضمون منتشر شد | همیشه در میان و روزنامه فرهیختگان

رادیو مضمون، کاری از گروه پادکست های همیشه در میان و روزنامه فرهیختگان

مضمون

@radiomazmoon