

ضرورت ایجاد شهر هادر سواحل کشور، «اقتصادسر آمد» گزارش می‌دهد

انتقال جمعیت به سواحل با ایجاد شهرهای جدید

گروه اقتصاد دریا - در شرایطی که نوار ساحلی کشور ایران در منطقه و بخصوص در میان همسایگان به لحاظ اقتصادی و راهبردی اهمیتی خاص، استراتژیک و ویژه دارد اما متأسفانه بی‌توجهی تاریخی دولت ها به استفاده و بهره‌گیری از ظرفیت واقعی شهرهای ساحلی، بندرگاه‌ها و حتی نوار ساحلی کشور یک دغدغه جدی برای صاحب نظران، اقتصاددانان و فعالان حوزه اقتصاد دریا است که می‌بایست به یک مطالبه مهم تبدیل و جنبه عملیاتی به خود بگیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، از آنجا که در ایران بنادر و شهر بندرها ظرفیتی چشمگیر برای توسعه صنایع، گردشگری، جذب جمعیت، اشتغال‌زایی و در نهایت رونق اقتصادی به شمار می‌روند، اما سواحل اغلب جمعیت کمی را در خود جای داده‌اند و فقط تعدادی از آنها از جمله کیش، قشم و چابهار پویا و به‌لحاظ اقتصادی فعال هستند و دیگر شهرها و بنادر تا حدودی توسعه نیافته مانده‌اند.

ایجاد شهرهای ساحلی در کشور برای انتقال جمعیت به سواحل

تجربه قرن‌ها در ایجاد شهرها نشان داده که تمدن‌ها هموار از کنار آب‌ها شکل گرفته و از آنجا به سایر بخش‌های سرزمین انتشار پیدا کرده است. امروزه اما این اصل مهم به فراموشی سپرده شده و در کنار آب‌ها به ویژه دریا‌های جنوب از این موهبت الهی کمتر بهره گرفته شده است. ایجاد شهرهای ساحلی و انتقال جمعیت به سواحل، ایجاد بازارها و اشتغال‌زایی از جمله مواردی است که نقش زیادی در رونق اقتصاد آبی دارد.

در بخشی از سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت بر بسترسازی برای پراکندگی متعادل جمعیت و توازن منطقه‌ای بر پایه توانمندی‌های سرزمینی و اصول آمایش با تخصیص امکانات و تشویق و آسان‌سازی سرمایه‌گذاری و شکوفاسازی مناطق کمتر برخوردار با اولویت نواحی مرزی به‌ویژه سواحل و جزایر جنوبی تاکید شده است. اما به ظاهر قانون نیز نمی‌تواند الزامی در ایجاد شهر در حاشیه ساحلی دریا‌های جنوب برای تصمیم‌گیران ایجاد کند. ایجاد و توسعه شهرهای ساحلی به

منظور استقرار صنایع، جذب جمعیت و اشتغال‌زایی اکنون مورد توجه دولت قرار گرفته است. اما این دولت نیست که پیش برنده این اتفاق است که باید «آقایان» برای توسعه شهرها در سواحل جنوبی کشور اعلام آمادگی کنند و سرمایه‌دولت را در جایی که به «صلاح» می‌دانند به مصرف برسانند.

ساخت شهر جدید در جنوب کشور از رویا تا واقعیت

پیشتر علیرضا شریفی یزدی، جامعه شناس کشورمان در گفت و گو با اقتصادسرآمد با تاکید بر این که در تشکیل شهرهای ایران آمایش سرزمینی انجام نمی‌شود، به خبرنگار ما، گفت: اهمیت وجود آب را باید نزد قبیله صائیان ساکن در جنوب ایران و بخشی از عراق جستجو کرد که آب برای آنها از دیرباز مظهر پاکیزگی و قداست است.

وی با تاکید بر این که مقوله تمدن کاملاً گره خورده به آب است، افزود: اما در مقایسه با گذشته و با پیشرفت تکنولوژی انسان به جای بیتوته در جوار دریا و رودخانه، آب را به جایی هدایت کرد که در آن سکنی گزیده بود و به این ترتیب تکنیک‌های جدید آب را به خدمت انسان درآورد، مانند انتقال آب از کوهرنگ به استان یزد. حال این که این اتفاق چه بر سر اکوسیستم و محیط زیست این منطقه آورد از حوصله این بحث خارج است.

چرا شهر جدید در کنار دریای جنوب ایجاد نمی‌شود

وی در پاسخ به این سوال که چرا شهر جدید با استفاده از ظرفیت دریا و سواحل طولانی در جنوب کشور ایجاد نمی‌شود، گفت: اصلاً ما در کشورمان چیزی به نام آمایش سرزمینی نداریم. این در حالی است که به رغم ادعاهای بسیار اقدام عملی در اینباره به منظور جانمایی و ساخت شهرها صورت نگرفته است. موضوع شهرهای جدید در ایران در حال حاضر یکی از سیاست‌های اصلی وزارت مسکن در کنار بهسازی و احیای بافت قدیم شهرها به خصوص شهرهای بزرگ و توسعه بیرونی (فیزیکی) شهرهای موجود می‌باشد که محل بحث بسیاری از کارشناسان اقتصادی، جامعه شناسی، معماران و شهرسازان است.

اهمیت مکان بایی ونحوه مکان گزینی شهرهای ساحلی

اگر در ساخت و گسترش شهرها به آمایش سرزمینی نیم‌نگاهی می‌شد، جمعیت ۱۷ میلیون نفری در تهران و البرز متراکم نبود، موضوعی بود که شریفی یزدی به آن اشاره داشت و افزود: این تراکم به لحاظ امنیتی، اقتصادی، محیط زیستی، بهداشتی و آموزشی امری اشتباه است. دلایل زیادی در توجیه عدم موفقیت شهرهای جدید ایران بیان شده است. از مهم‌ترین عواملی که بارها در این زمینه مورد اشاره واقع شده، مکانیابی و نحوه مکانگزینی شهرهای جدید است.

وی گریزی داشت به آمایش سرزمینی در کشورهای غربی و تفکیک شهرها براساس اقتصاد، سیاست و آموزش و خبرنگار ما گفت: در کشورما به دلیل این که آمایش سرزمین وجود ندارد طبیعتاً ایجاد شهر و یا شهرسازی به تبع آن تحت تأثیر قرار می‌گیرد. البته در مناطق شمالی کشور اگر هم کاری صورت گرفته از سوی افرادی بوده که ساخت را برای استفاده شخصی صورت داده‌اند.



عوامل بازدارنده ساخت شهر جدید در جنوب کشور

وی تاکید داشت، از صیراف تا منطقه پارسیان در جنوب کشور که بالغ بر ۱۰۰ کیلومتری می‌شود امروزه تحت تأثیر صنایع پتروشیمی از حیث بهره‌وری چندان مناسب ساکن شدن مردم نیست و لذا مسئولان به آمایش سرزمینی در ایجاد شهرها توجه نداشته باشند نباید ساخت شهر در جنوب کشور و به بهانه وجود آب را انتظار داشت. با این تفاسیر و با ظرفیت‌های گسترده‌ای که در بخش‌های مختلف کشور وجود دارد اگر راه برای مردم باز و مقررات دست و پاگیر برداشته شود تحولات مثبتی به منظور ساخت شهرها در کشور حاصل می‌شود. همه فعالیت‌های اقتصادی اعم از استقرار صنایع و جمعیت در حوزه ساحلی را با ۶۰ کیلومتر عمقی که در پس کرانه وارد می‌شود می‌توان به نام اقتصاد ساحلی تعریف کرد، بیش از ۸۰ درصد جمعیت کشورها در کنار آب است، اما در ایران اینگونه نیست. از استقرار صنایع بزرگ تا شهرهای پرجمعیت و کلان شهرها همه تمایل به مرکز دارند و شهر پرجمعیتی در کنار ساحل وجود ندارد.



عضو کمیسیون عمران مجلس

باید در مسیر بنادر نسل سوم

حرکت کنیم

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از توجه ویژه مجلس شورای اسلامی به توسعه بنادر در قانون بودجه ۱۴۰۲ خبر داد و گفت: پسرکرانه بنادر ظرفیت اقتصادی کشور برای رشد تولید و صنعت است و باید در مسیر بنادر نسل سوم حرکت کنیم. به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل حسین زهی، درباره ظرفیت پسرکرانه بنادر در راستای افزایش تولید و توسعه صنایع کشور با توجه به نامگذاری شعار سال ۱۴۰۲ از سوی مقام معظم رهبری مبنی بر «همار تورم، رشد تولید»، اظهار داشت: حدود ۷۵ درصد جمعیت جهان در نوار ساحلی زندگی می‌کنند اما در کشور ما اینگونه نیست و متأسفانه جمعیت کشور از نوار ساحلی فاصله دارند و در مرکز کشور متمرکز شده‌اند. وی ادامه داد: علاوه بر این فعالیت‌های صنعتی و تولیدی کشور نیز در نزدیکی بنادر و سواحل صورت نمی‌گیرد، مسئله‌ای که باعث شده هزینه تمام شده کالا افزایش یابد و نتوانیم از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور به خوبی استفاده کنیم. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه کشورهای توسعه یافته به سمت بنادر نسل سوم و نسل چهارم حرکت کرده‌اند، عنوان کرد: باید در مسیر بنادر نسل سوم گام برداریم و شاهد فعالیت‌های تولیدی، صنعتی و ارزش‌افزوده‌ای در پسرکرانه بنادر باشیم. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی افزود: رشد تولید در کشور نیازمند بهره‌مندی از تمام ظرفیت‌های تولیدی و صنعتی کشور است و پسرکرانه بنادر یکی از ظرفیت‌های اقتصادی برای افزایش میزان تولید و توسعه صنعت به شمار می‌رود و باید بتوانیم در شمال و جنوب کشور با توجه به وجود بنادر از این ظرفیت کشور به بهترین شکل استفاده کنیم. حسین‌زهی با اشاره به اینکه بنادر جنوبی کشور در استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان و خوزستان از ظرفیت بسیار بالایی برخوردار هستند، خاطر نشان کرد: باید شاهد حضور هرچه بیشتر فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در نوار ساحلی کشور باشیم و با توجه به دسترسی بندر چابهار به آب‌های آزاد دنیا و ظرفیت‌های بسیار بالای کانتینری در بندر شهیدرجایی باید از پتانسیل سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی استفاده و با در نظر گرفتن مشوق‌های مالی و معافیت‌های مالیاتی، شرایط حضور و سرمایه‌گذاری را تسهیل کنیم.



باحضور ایران، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان

میزبانی هند از اولین نشست توسعه

بندر چابهار با کشورهای آسیای میانه

اولین نشست کارگروه مشترک هند و آسیای میانه در مورد چابهار در بمبئی برگزار شد. به گزارش اقتصادسرآمد، در این نشست هند، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان شرکت کردند و ایران و برنامه جهانی غذای سازمان ملل متحد (UNWFP) نیز مدعوین ویژه آن بودند. یکی از مهمترین موضوعات مورد بحث در این نشست، توسعه پایانه شهید بهشتی (SBT) و استفاده کشورهای آسیای میانه از بندر چابهار بود. در این نشست انتظارات کشورهای شرکت کننده نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفت. بندر چابهار از نظر استراتژیک در شهر چابهار در جنوب شرقی ایران قرار دارد و به عنوان یک قطب ترانزیت میلادی در منطقه مطرح شده است. هند، ایران و افغانستان در ماه می ۲۰۱۶ تجاری برای منطقه مطرح شده است. هند، ایران و افغانستان در ماه می ۲۰۱۶ میلادی توافقنامه سه جانبه‌ای را برای ایجاد کریدور حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی (توافقنامه چابهار) امضا کردند. هند با همکاری ایران در توسعه فاز اول پایانه شهید بهشتی بندر چابهار مشارکت دارند. هند مدعی است که یک کمک بلاعوض ۸۵ میلیون دلاری و تسهیلات اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری را برای توسعه پایانه شهید بهشتی متعهد شده و به عنوان بخشی از آن، شش جریقیل موبایل ساحلی (دو جریقیل ۱۴۰ تنی و چهار جریقیل ۱۰۰ تنی) و سایر تجهیزات به ارزش ۲۵ میلیون دلار را تأمین کرده است. از زمانیکه هند راهبری بندر چابهار را در اواخر دسامبر ۲۰۱۸ میلادی در دست گرفت، شرکت ایندیا پورترز گلوبال لیمنتد (IPGL) از طریق شرکت تابعه خود به نام IPGCFZ (India Ports Global Chabahar Free Zone)، تعداد ۲۱۵ کشتی، ۱۶ هزار تنی‌ای بو کانتینر و چهار میلیون تُن غلات و محمولات فله و کالاهای عمومی طبق آخرین آمار ارائه شده به پارلمان هند را جابه‌جا کرده است. بندر چابهار می‌تواند دسترسی دریایی بسیار مورد نیاز کشورهای محصور در خشکی منطقه از جمله افغانستان را فراهم آورد و به یک مسیر اقتصادی‌تر و پایدارتر برای کشورهای مذکور برای رسیدن به هند و بازار جهانی تبدیل گردد. بندر شهید بهشتی چابهار ارائه کمک‌های بشردوستانه به ویژه در طول همه‌گیری کووید ۱۹ را تسهیل کرده و هند از آن برای ارسال ۷۵ هزار تُن کندم اهدایی به عنوان کمک‌های غذایی بشردوستانه به افغانستان در سال ۲۰۲۰ استفاده کرد.



دوشنبه ۲۸ فروردین ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۶۱۴

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش پایانی

شناخت ارزش‌های معماری بافت تاریخی

و جایگاه آن در توسعه پایدار

راهکاری برای توسعه بندر کنگ

نجمه ملک پور بهابادی - بنادر لنگه و کنگ، از بنادر تاریخی و با هویت کناره‌های سواحل خلیج فارس بوده و بافت و سیمای شاخص این بنادر به علل و شرایط شکل‌گیری و تغییرانشان را در طول تاریخ ایجاد کرده است.

علاوه بر این توانمندسازی با تقویت شبکه‌های اجتماعی، فرصت‌های زندگی را افزایش میدهد. انجمن‌های محلی قادرند با اعمال فشار بر منابع، همیاری‌های محلی شامل رابطه میان دستگاه‌های دولتی محلی و سازمان‌های مذهبی اجتماع محلی، انجمن‌های محلی و غیره را جلب کنند.

با تلاش در جهت کاهش تشریفات اداری و نقش نظارتی دولت مرکزی، همیاری‌ها قوت می‌گیرد. در بافت تاریخی بندر کنگ این همیاری زمانی بهترین نتیجه را به دنبال خواهد داشت که میراث فرهنگی به عنوان یک نهاد مردمی و نه صرفاً یک سازمان دولتی با ساکنان بافت و شوراهای محلی ارتباط برقرار کند. علاوه بر آن سایر نهادهای دولتی می‌توانند با جلب رضایت مردم به جای ساخت و ساز در حاشیه شهرها به توسعه درونی شهر کمک کنند. بدیهی است این توسعه باید با توجه به مسائل اقتصادی اجتماعی و زیست محیطی انجام یپذرد و تشکیل شوراهای محلی جهت هماهنگی با شهرداری و تحکیم مشارکت‌های مردمی و جلب نظر شوراهای محله‌ای دیگر جهت مشارکت می‌تواند سودمند باشد. بخشیدن امتیاز به ساکنان نیز از ابزاری برای ایجاد عدالت، افزایش مشارکت مردمی و توسعه از درون است. همچنین ساکنان می‌توانند فهرستی از منابع، استعدادها و ذخایر پنهان اجتماع محلی برای بسیج و شناخت دارایی‌های محلی تهیه کنند. اگرچه تصمیمات سرمایه‌گذاری برای فعالیت‌های اقتصادی، به سرمایه‌کالبدی منطقه و کیفیت نیروی کار آن نیز متکی است، اما با وجود این سرمایه‌ها در بندر کنگ، عدم وجود طرح‌های با توجیه اقتصادی باعث شده اهالی تمایلی به سرمایه‌گذاری نداشته باشند. بنابراین برای تحقق چنین طرح‌هایی معرفی و شناساندن پتانسیل‌ها و دارایی‌ها توسط نهادهای دولتی و فعالان محلی و مشارکت آنها در سرمایه‌گذاری، باعث ایجاد اطمینان خاطر از بازگشت سرمایه و تشویق اهالی به سرمایه‌گذاری خواهد شد.

خبر

تولید و مونتاژ خودروهای

آتش‌نشانی با ۲۸ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در بندر خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: به منظور ارتقا و افزایش ایمنی بنادر در حوزه تأمین ماشین‌های آتش‌نشانی، پروژه راه‌اندازی خط تولید این خودروها با مبلغ ۲۸ میلیارد تومان در بندر خرمشهر در حال فعالیت است. به گزارش اقتصادسرآمد، نوراله اسعدی اظهار داشت: به منظور ارتقا و افزایش ایمنی بنادر در حوزه تأمین ماشین‌های آتش‌نشانی، پروژه راه‌اندازی خط تولید این خودروها با مبلغ ۲۸ میلیارد تومان در بندر خرمشهر آغاز به کار کرد و در حال حاضر در بندر خرمشهر ۵۱ دستگاه کامیون و خودرو پیشرو در حال مونتاژ است. وی افزود: در بندر خرمشهر تمام کارها اعم از تأمین قطعات، رنگ آمیزی، اتاق‌سازی و اتاق برق انجام می‌شود و با پاتروشیمنی و پالایشگاه‌ها، سازمان بنادر و شهرداری‌ها قراردادهایی برای تأمین نیاز منعقد



شده است. به گفته مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر؛ از نکات مهم در این زمینه بسه کاریگیری نیروهای بومی است که حدود ۱۰۰ نفر از نیروی کار بومی فعال در این شرکت در بخش تخصصی کار و مونتاژ خودروهای آتش‌نشانی در حال کار هستند، و به عبارتی بومی‌سازی دانش محسوب می‌شود. وی در ادامه با تاکید بر اینکه بندر خرمشهر زمینه را برای حضور تمام سرمایه‌گذاران فراهم ساخته و حامی صنعت و اشتغال است، بیان کرد: سرمایه‌گذاری‌های خوبی در بندر خرمشهر انجام گرفته و به طور کلی از سرمایه‌گذار برای توسعه صنعت و به تبع آن از رونق اشتغال حمایت و تلاش می‌شود این حمایت‌ها ادامه دار باشد.

آگهی مفقودی

بدینوسیله اعلام میدارد مدارک خودور (برگ سبز ماشین) به شماره پلاک ۱۸۷۷۶ از ۱۳۷۲ ایران به شماره موتور ۸۰۳۰۵۹۰۴۱ و شماره شناسی ۴۹۲۸۱۲ متعلق به آقای علی اکبر محمدی به شماره ملی ۱۰۹۴۵۷۷۶۱۰۰ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط گردیده است.