



چهارشنبه-۶ اسفند ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۴۲۳

## دریاپایه ۳

**بنادر**

**اقتصاد دریا محور** وزیر ساخت‌های روستایی در کانون برنامه‌های عمرانی جنوب سیستان و بلوچستان



معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری سیستان و بلوچستان گفت: توسعه اقتصاد دریا محور و تقویت زیرساخت‌های روستایی از مهم‌ترین اولویت‌های برنامه‌های عمرانی در جنوب استان است و دستگاه‌های اجرایی باید با نگاه یکپارچه و مبتنی بر آمایش سرزمین در این مسیر حرکت کنند.

به گزارش اقتصادسرآمد، عطاالله اکبری در جلسه کارگروه امور زیربنایی، توسعه روستایی، عشایری، شهری، آمایش سرزمین و محیط زیست جنوب استان اظهار کرد: جنوب استان از ظرفیت‌های کم‌نظیری در حوزه سواحل، شیلات، تجارت و ترازیت برخوردار است که با توسعه زیرساخت‌ها می‌تواند به یکی از پیشران‌های اصلی رشد اقتصادی تبدیل شود

وی افزود: تمرکز بر اقتصاد دریا محور، توسعه بنادر، تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل و حمایت از سرمایه‌گذاری در سواحل جنوبی، از رویکردهای اصلی مدیریت استان برای شتاب‌بخشی به روند توسعه است. معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری سیستان و بلوچستان همچنین با تأکید بر اهمیت توسعه روستایی تصریح کرد: آس‌رانی پایدار، بهسازی راه‌های روستایی، ارتقای زیرساخت‌های خدماتی و حمایت از طرح‌های اشتغال‌زا با هدف تثبیت جمعیت و کاهش مهاجرت در دستور کار قرار دارد.

اکبری با اشاره به محدودیت منابع مالی خاطر نشان کرد: تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام و اولویت‌بندی طرح‌ها بر اساس پیشرفت فیزیکی و اثرگذاری اقتصادی، اصل اساسی در تخصیص اعتبارات است و از تعریف پروژه‌های پرابنده و فاقد توجیه جلوگیری خواهد شد. وی رعایت الزامات زیست‌محیطی را از شروط اصلی اجرای طرح‌های عمرانی دانست و گفت: توسعه باید همزمان با صیانت از منابع طبیعی و ملاحظات محیط‌بستی دنبال شود تا پایدارای بلندمدت منطقه تضمین گردد.

**مدیریت ساماندهی مسافران نوروزی در بنادر آفتاب و پهل**



مدیر کل توسعه گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: با توجه به درپایست‌های احتمالی و ایجاد ازدحام مسافرانی که قصد دارند با لندینگ‌کرافت به جزایر کیش و قشم سفر کنند، هماهنگی‌های لازم جهت ارائه خدمات مناسب به این مسافران انجام شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد،مصطفی فاطمی به مانا اظهار داشت: با توجه به درپایست‌های احتمالی و ایجاد ازدحام مسافرانی که قصد دارند با لندینگ‌کرافت به جزایر کیش و قشم سفر کنند، هماهنگی‌های لازم جهت ارائه خدمات مناسب به این مسافران انجام شده است.

مدیرکل توسعه گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ادامه داد: همچنین موضوع ساماندهی تردد لندینگ‌کرافت‌ها در مسیر تردد به مناطق آزاد قشم و کیش نیز در ستاد مرکزی هماهنگی خدمات سفر مطرح شده است؛ این امر به خصوص در زمان‌هایی که به دلیل مساعدد طلوع خورشید آینده می‌روند. مکران هم‌پیوند با هم، به استقبال طلوع خورشید آینده می‌روند. مکران منتظر است تا با این «عدالت فضایی» در سواحل جنوب شرقی ایران، دوباره متولد شود.

به گفته وی، با هماهنگی‌های صورت گرفته مقرر شد تا مواردی، چون اسکان اضطراری مسافران نوروزی که به دلیل درپایست در بنادر آفتاب و پهل باعث ازدحام می‌شود توسط سازمان مناطق آزاد هماهنگ شود؛ همچنین سایر نواقص از جمله تأمین سوخت لندینگ‌کرافت‌ها و نیز جلوگیری از تردد شناورهای غیر مجاز نیز در نظر گرفته شده است.

فاطمی به اهمیت توسعه گردشگری دریایی و ساحلی در مناطق آزاد، به‌ویژه در مناطق جنوبی کشور، اشاره کرد و گفت: آمادسازی و بهره‌برداری بهتر از ظرفیت ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی کشور، افزایش شناورها و نیروهای نجات غریق و توسعه فعالیت‌های گردشگری دریایی نقش مهمی در افزایش رضایتمندی مسافران ایفا می‌کند. به گفته این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، تداوم هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های مناطق آزاد، می‌تواند کیفیت خدمات سفر نوروزی و رضایتمندی مسافران را به‌طور چشمگیری ارتقا دهد.



محبوب شود؛ رنسانسی که در آن، بندرگاه ناف شهر جدید به نبض زندگی بلوچی متصل بماند و دریا، پس از قرن‌ها، دوباره به ساحل اعتماد کند.

هفت) شرق هرمزگان در انتظار «عدالت فضایی» (بند ۹ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور)
برای یک بار هم که شده بگذاریم که بخشی از سواحل مَکُران [همجوار تالاب مهم «خور کرتی» در مرز هرمزگان و سیستان و بلوچستان]، به عنوان «نگین درخشان توسعه دریاپایه» متجلی شود؛ شهری جدید اما منطبق با اقلیم و فرهنگ بومی منطقه که در آن فناوری به احترام تاریخ و تمدن مکران، کلاه از سر برمی‌دارد.

نقش آفرینی وزیر راه و شهرسازی با اثرگذاری امضایش برای تأیید یک مصوبه، تنها بر روی کاغذهای گلاسسه و مصوبات اداری نمی‌لغذ؛ بلکه بر روی پوستِ نقفیده و ماسه سواحل جنوب شرقی ایران حرکت می‌کند. هر حرکت این قلم، یا نغمه‌ای است که به ماهیگیران روستانشین لیرداف امید می‌بخشد، یا زخمی است که بر پیکر «خور کرتی» می‌نشیند. در دنیای جادویی سواحل مَکُران، باد‌هایی که از اقیانوس هند می‌وزند، راوی قصه‌هایی از آیندگان هستند.

اگر گوش بر ماسه‌های ساحل بگذاریم، شاید صدای کودکانی را بشنویم که ده‌ها سال بعد، در حوالی «درختان چرا» درس می‌خوانند، در حالی که پدرانشان نه به عنوان کارگرانی غریبه در شهر و روستای زادگاهی خود، بلکه به عنوان ذینفعان اصلی بزرگترین هاب لجستیکی منطقه، با افتخار به دریا می‌نگرند. این رویا، همان جوهره بند نهم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور است؛ تدوین نقشه راهی که در آن «قانون» نه در خدمت سیمان و بتن و آهن، بلکه در خدمت «زندگی اصیل» جامعه محلی برای ساختن تمدن نوین دریایی ایران قرار دارد. منطقه بکر لیرداف جاسک نباید در مه غلیظ صنعت و شهرسازی مدرن، گم شود. از هم اکنون تا زمانی که این شهر ساخته شود، دوربین‌های مشاهده گر تاریخ و افکار عمومی، در حال ثبت لحظه‌به‌لحظه این جراحی بزرگ است. آیا قرار است مثل تجربه عبرت آمیز «عسلویه» به تصویر ی از دودکش‌های سیاهی ثبت شود که نقش پرندگان مهاجر را می‌گیرند، یا همچون تجربه‌های موفق جهانی، عکسی از هم‌زیستی مسالمت‌آمیز فناوری روز جهان با جزر و مد بی‌پایان دریای مَکُران، ثبت تاریخ خواهد شد؟

پاسخ ایسن سوال در دستان وزارت راه و همچنین کنسرسیوم‌هایی است که آبادانی سواحل مکران رانه یک «پروژه سودآور» بلکه یک «امانت ملی» ببینند. توسعه واقعی، زمانی رخ می‌دهد که جادوی دریا، سفره جامعه محلی بلوچ را رنگین‌تر و غرورشان را بیشتر کند. بگذارید لیرداف، نه فصلی از کتاب «عبرت تلخ عسلویه»، بلکه سرآغاز منظومه جدیدی در تاریخ توسعه دریامحور ایران باشد؛ جایی که «پیشرفت» و «پایداری» هم‌پیوند با هم، به استقبال طلوع خورشید آینده می‌روند. مکران منتظر است تا با این «عدالت فضایی» در سواحل جنوب شرقی ایران، دوباره متولد شود.

زیبایی سحرآمیز طبیعت وارد نشده است. آن‌ها آموخته اند که «تسهیل‌گری» به معنای نادیده گرفتن استانداردهای محیط‌زیستی نیست، بلکه به معنای بازتعریف استانداردهایی است که در آن ماهی‌ها از بوی نفت نمی‌گریزند و انسان‌ها در سایه صنعت، مسخ نمی‌شوند.

خانم وزیر از اجرای «فازبندی‌شده» و تحویل اراضی از منابع طبیعی به کنسرسیوم‌ها سخن می‌گوید. این راهبرد، اگرچه در ظاهر گامی موثر برای کنترل پروژه است، اما در باطن، جراحی بر پیکر نحیف طبیعت بکر منطقه لیرداف جاسک، محسوب می‌شود. از منظر بند هشتم سیاست‌های توسعه دریامحور(جذب سرمایه و تسهیل مشارکت)، این واگذاری‌ها باید شفاف و تحت نظارت نهادهای مدنی باشد.

بخش خصوصی به دنبال «سود حداکثری در کمترین زمان» است، در حالی که توسعه پایدار مکران نیازمند «صبر استراتژیک» است. نباید اجازه داد «خور کرتی» به عنوان بزرگترین خور خاورمیانه فدای سود عملیاتی کنسرسیوم‌هایی شود که ممکن است هویت فرهنگی جامعه بلوچ را نادیده بگیرند. تفاوت سواحل مکران با سنگاپور یا دبی در یک کلمه نهفته است: «هم‌پوندی انسان و بوم». مکران مرکزی نباید یک «وصله ناجور» بر تن منطقه بلوچ نشین شرق استان هرمزگان باشد؛ بلکه باید شهری باشد که در آن، بند ناف توسعه به اسکله‌های صیادی و تجاری، ثروت‌های زمین‌گردشگری منطقه و بازارهای ستی جامعه محلی، متصل باقی بماند.

**مَکُران مر کزی؛ آز مونی محلی برای بلوغ ملی (بند ۹ سیاست‌های توسعه دریامحور)**

طراحی و ساخت شهر مَکُران مرکزی در بی‌رقیب‌ترین منطقه هرمزگان، باید آخرین سنگر ما ایرانیان برای اثبات این مدعا باشد که آیا آموخته‌ایم چگونه توسعه پیداکنیم بدون آن‌که «روح مکان» را به قربانگاه سوداگری ببریم. این پروژه، آز مون مهمی برای تحقق بند نهم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور یعنی «ایجاد چارچوب‌های قانونی و نقشه راه» با تأکید توسعه جامعه محلی و سرمایه‌گذاران بومی است.

وزیر راه و شهرسازی اکنون قلمی برای تأیید یک مصوبه در دست دارد که می‌تواند تاریخ جنوب ایران را به گونه‌ای دیگر بنویسد؛ داستانی که در آن، جادوی توسعه، واقعیت زندگی بومیان را زیباتر کند، نه آن‌که آن را زیر چرخ‌نده‌های مدرنیته نابود سازد. اگر در سواحل بیابانی بکر لیرداف، صدای خنده کودکان بلوچ در کنار غرش موتورهای صنعتی شنیده شود و اگر صیادان همچنان بتوانند دریا را از دهانه «خور کرتی» صید کنند، آن وقت ما پیروز شده‌ایم. اما اگر چند سال بعد، سواحل و پسرکانه‌های لیرداف به موزه‌ای از بتن‌های بی روح، ساحل‌های آلوده و مردمانی بیگانه با سرزمین مادری تبدیل شود، یعنی جادوی توسعه، چیزی جز «سراسر تلخ» نبوده است.

مَکُران نباید تکرار یک اشتباه مثل عسلویه در شرق استان بوشهر باشد، بلکه باید آغازی برای یک «رنسانس دریاپایه» در آینده

«سر آمد» بررسی می‌کند؛

# «مَکُران مرکزی» از «عبرت» عسلویه درس بگیرد

## واکاوی ابعاد تولد شهر جدید «مَکُران مرکزی» در ترازوی سیاست‌های کلی دریامحور

فلزی به نظر می‌رسند[ جایگزین حیات وحش شوند.

مصادق جهانی حل این مسأله، تجربه موفق کشور سنگاپور است؛ کشوری جزیره‌ای به مساحت کمتر از نصف وسعت جزیره قشم خودمان. در آنجا، مهندسان برای توسعه بندر «جورانگ»، از مدل «شهرهای اسفنجی» استفاده کردند. آن‌ها با بازسازی اکوسیستم‌های جنگل‌های مانگرو به دل مدرن‌ترین زیرساخت‌های لجستیکی، ثابت کردند که می‌توان «بزرگترین بندر جهان» بود و در عین حال، ریه‌های سبز شهر را حفظ کرد. اگر در لیرداف، غرش بولدوزرهای «بخش خصوصی»، ریشه‌های هوایی حرا را زیر خروارها بتن دفن کند، ما نخستین اصل توسعه پایدار را به قربانگاه نابودی برده‌ایم.

**مدیریت یکپارچه؛ کیمیاگری توسعه در ترازوی بوروکراسی (بند ۹ و سیاست‌های توسعه دریامحور)**

برای بررسی مصادق جهانی حل مسأله ای از این نوع چالش، نگاهی به تجربه دبی در کشور امارات متحده عربی می‌اندازیم؛ جایی که جادوی بخش خصوصی، شن‌های بیابان را به قطب تجارت جهانی تبدیل کرد. اما دبی آموخت که بدون پیوند میان «اسکله‌های سستی» و «بندرهای مدرن»، شهر هویت خود را از دست می‌دهد. مکران مرکزی نباید به یک «شهر یادگانی – صنعتی» یا یک «کمپ کارگری بزرگ» تبدیل شود؛ بلکه باید شهری باشد که در آن صدای اذان از گلدسته‌های مساجد محلی، با فناوری روز جهان، هم‌نوا شود.

**«مَکُران مر کزی»؛ آز مونی برای بلوغ ملی و دیپلماسی دریایی (بند ۶ و ۸ سیاست‌های توسعه دریامحور)**

منطقه لیرداف امروز در وضعیتی قرار گرفته که گویی در یکی از مناطق جادویی طبیعت بکر کرانه‌های جنوب شرقی ایران ایستاده است؛ ماهیگیرانی که نگرانند آیا از میان کف ساحل و تپه‌های صخره‌ای کرانه دریا، آسمان خراش‌ها سبزی می‌شوند یا خانه‌های زیبای ساحلی منطبق با اقلیم و فرهنگ بومی بلوچستان؟! توسعه فعالیت‌های نوین دریایی (بند ۶) و دیپلماسی فعال (بند ۸) در سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، ایجاب می‌کند که شهر جدید «مکران مرکزی»، نگین درخشان سواحل مَکُران باشد.

**مَکُران بر لبه تیغ «واگذاری فازبندی‌شده» (بند ۸ سیاست‌های کلی دریامحور)**

در حالی که ما در ساحل پر از «بیم و امید مکران» ایستاده‌ایم، باید بدانیم که توسعه، جاده‌ای یک‌طرفه نیست. بند ششم سیاست‌های کلی دریامحور بر «توسعه فعالیت‌های نوین دریایی و گردشگری» تأکید دارد؛ جایی که باید فناوری‌های لبه جهان، با سنت‌های دیرینه دریانوردی ایران تمدنی، پیوند بخورد.

بد نیست برای درک بهتر این مسأله، یک تجربه موفق جهانی را بازخوانی و روایت کنیم؛ مجمع‌الجزایر نسرؤز در قلب «فجوردها» (خورهای عظیم)، صنعت نفت و گاز را به گونه‌ای مستقر کرده که کوچک‌ترین خللی در معیشت صیادان محلی و

**گروه دریاپایه – مهدی ده دار** – پژوهشگر پیشرفت دریاپایه – نشست اخیر شورای عالی معماری و شهرسازی در رسانه‌ها خبری را روی صفحات کاغذی مطلوب‌عات و خروجی خبرگزاری‌ها فرستاد که از یکسو روایت‌گر «بیم» بود و از سوی دیگر، ترسیم‌گر «امید» به بومی‌سازی تجربیات جهانی در ساخت شهرهای ساحلی.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی ده دار، پژوهشگر پیشرفت دریاپایه در این باره آورده است: نیمه بهمن ماه ۱۴۰۴، در یکی از محافل تصمیم‌گیری کلان ملی، خبری از جنس «بتن و آهن و آرزو» به گوش رسید که برخی از سرمایه‌گذاران را خوشحال و برخی دیگر از ایرانیان یعنی جامعه محلی سواحل شرقی هرمزگان را نگران کرد؛ تصویب شهر «مَکُران مرکزی» در شورای عالی معماری و شهرسازی کشور. این رخداد، تنها روایتگر یک مصوبه اداری نبود؛ بلکه تولد موجودی جدید در جغرافیایی محسوب می‌شود که قرن‌هاست در بکری طبیعت بالالایی امواج اقیانوس و سکوت بیابان و ساحل و صخره، خو گرفته است؛ اینجا شرقی‌ترین نقطه جغرافیایی هرمزگان است؛ مهم‌ترین استان دریایی ایران که به تنهایی ۲۲۳۸ کیلومتر نوار ساحلی از ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل ایران را به خود اختصاص داده است؛ یعنی وسعتی معادل ۴۰ درصد کرانه‌های دریایی کشورمان.

«لیرداف» جایی است که زمین با وسواسی باستانی به استقبال دریای مَکُران می‌رود، آنجا که جادویی‌ترین پدیده جغرافیایی منطقه در سکوتی هزارساله خفته است: «خور کرتی». این رگ حیاتی، مکران زمین و بزرگترین خور خاورمیانه، همچون ماری زمردین در دل خشکی‌های ساحلی همکرانه اقیانوس هند، نفوذ کرده و با هر جزر و مد، نفس‌های عمیق دریا را به ریه‌های خشکی می‌رساند.

حالا اما از شهری جدید در این جغرافیای بکر و دست‌نخورده، سخن به میان می‌آید که رسانه‌ها لقب «نخستین شهر خصوصی ساحلی ایران» به آن نسبت داده‌اند. در ادامه این متن، اتخاذ چنین تصمیمی از سوی دولت چهاردهم برای جمعیت پذیرکردن سواحل مَکُران را در ترازوی سیاست‌های نه‌گانه ابلاغی توسعه دریامحور واکاوی می‌کنیم.

**مرز میان واقعیت و رویا؛ ضرورت حفاظت از زیست بوم تالابی (بند ۴ سیاست‌های توسعه دریامحور)**

خور کرتی در منطقه لیرداف شهر ستان جاسک، آنقدر بکر و زیباست که در این تالاب، مرز میان واقعیت و رویا رنگ می‌بازد. در این منظرگاه باستانی، درختان مانگرو (حرا) نه فقط گیاهی با نام علمی وام گرفته شده از اسم لاتین دانشمند پرافتخار ایران زمین، ابوعلی سینا، بلکه نگهبانانی شب‌زنده‌دار هستند که ریشه‌هایشان در جزر و مد با زبان آب و تالاب، سخن می‌گویند. اینجا پناهگاه پرندگان مهاجری است که گویی از اطلس‌های قدیمی بیرون جسته‌اند.

بند چهارم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، بر «حفاظت از محیط زیست دریایی» به صورت ویژه تأکید دارد. اما بیم آن می‌رود که جرثقیل‌های غول‌پیکر [که در افق شبیه فلامینگوهای

**مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خبر داد:**

## تصویب طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی سیستان و بلوچستان



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خبر داد:
وا و بوچستان گفت: در راستای اجرای

سیاست‌های کلان توسعه دریامحور و به منظور ساماندهی سواحل راهبردی استان، طرح تدوین مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در سیستان و بلوچستان در کارگروه تخصصی امور

زیربنایی، توسعه روستایی و عشایری، شهرسازی و محیط زیست جنوب به تصویب رسید. به گزارش اقتصادسرآمد، قاسم عسکری نسب در جلسه مدیریت سواحل استان بیان کرد: مطالعات موسوم به ICZM به عنوان یکی از الزامات اصلی و اولویت‌های توسعه پایدار در مناطق ساحلی جنوب استان، به ویژه در محدوده راهبردی سواحل مکران، است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استسان در ادامه گفت: این طرح با هدف ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی، حفاظت از اکوسیستم‌های حساس دریایی و ساحلی و همچنین بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های اقتصادی دریا تدوین شده است.

معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار نیز، در این جلسه با اشاره به اهمیت سواحل سیستان و بلوچستان به عنوان یک ثروت ملی و محور توسعه، خاطر نشان کرد: «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی می‌تواند از موازی‌کاری جلوگیری کرده و منافع نسل‌های آینده را تضمین کند.

اکبری افزود: این مصوبه نقشه راهی روشن برای دستگاه‌های اجرایی ترسیم می‌کند تا با نگاهی جامع و فرابخشی، توسعه متوازن را در نوار ساحلی استان شاهد باشیم. وی همچنین افزود: تصویب این طرح، بیستر قانونی و علمی لازم برای سرمایه‌گذاری ایمن و پایدار در بخش‌های ساخت و سازهای ساحلی و دریایی، گردشگری ساحلی، شیلات، تجارت دریایی و آبی‌رورری را فراهم می‌آورد و گامی موثر در جهت تحقق اقتصاد دریامحور خواهد بود.

گفتنی است، با تصویب این طرح در کارگروه مذکور، الزامات اجرایی برای دستگاه‌های ذی‌ربط جهت تدوین برنامه‌های عملیاتی و لحاظ کردن ضوابط زیست‌محیطی و عمرانی در پروژه‌های ساحلی فراهم شده و استان سیستان و بلوچستان به زودی وارد مرحله جدیدی از مدیریت هوشمندانه سواحل خود خواهد شد.