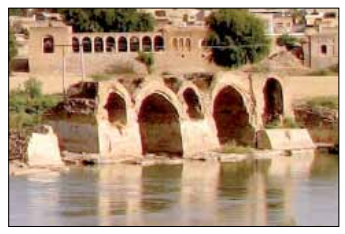
نگاه ایرانی

## دهمین اثر جهانی ایران در فهرست آثار در خطر یونسکو

■ **اهواز:** به دنبال آغاز عملیات ساخت پلی جدید در کنار بند میزان به عنوان یکی از اجزای سازه‌های آبی شوشتر که در فهرست آثار جهانی به ثبت رسیده، احتمال اینکه این اثر به زودی در فهرست آثار در خطر یونسکو قرار گیرد به شدت افزایش می‌یابد. به گزارش مهر در شوشتر، با وجود تخریب شدن پل گرگر شوشتر که یکی از مسیرهای پرتردد این شهرستان به حساب می‌آید، این پل مسدود و رفت و آمد از آن ممنوع شده است به همین دلیل مسوولان شهری شوشتر به علت سست بودن این پل به دنبال احداث پلی دیگر برای کاهش بار ترافیکی پل گرگر هستند. در عین حال نهر گرگر یکی از آثاری است که در فهرست آثار جهانی به عنوان مجموعه بناهای آبی تاریخی شوشتر ثبت شده است. در سواحل این نهر دستکم آثار تاریخی بسیاری وجود دارد که شامل تعدادی بنای آبی، مناظر طبیعی، بافت‌های تاریخی و دسترسی‌هایی است که در رودخانه گرگر برای اتصال بافت تاریخی شوشتر به آب رودخانه و استفاده ساکنان وجود داشته است. برخی از کارشناسان زلزله‌نگاری که از پل تاریخی گرگر و مجموعه سازه‌های آبی شوشتر بازدید کرده بودند به مسوولان مربوطه اعلام کرده‌اند که دیواره غربی ساحل رودخانه گرگر که بر بالای آن خانه مرعشی (دفتر کارگاه سازه‌های آبی شوشتر) قرار دارد ترک برداشته و لازم است حفاظت اضطراری شود تا با استحکام بخشی پل گرگر از ریزش احتمالی خانه‌های مجاور و آسیب رسیدن به بافت تاریخی و سازه‌های آبی جلوگیری شود. به همین دلیل این روزها بخشی از شهر شوشتر با مشکل رفت و آمد مواجه شده و مسوولان شهری به دنبال حل این مشکل هستند. این در حالیست که پل گرگر با وجود مشکل فعلی دیگر توانایی تحمل ترافیک سنگین را نداشته و احداث پل چهارمی در شهرستان شوشتر اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل چشم پوشی است. البته در این بین با وجود اینکه اکثر مناطق شهرستان شوشتر جزو مناطق تاریخی است احداث پل چهارم شوشتر باید با تدبیر خاصی صورت بگیرد و نباید پلی احداث شود که عرصه‌های بخش‌های چندگانه سازه‌های آبی در خطر قرار گیرد. در همین خصوص این روزها در شهرستان شوشتر پلی در کنار بند میزان در حال احداث است که نگرانی فراوانی برای دوستداران میراث فرهنگی به وجود آورده است چراکه خطرات فراوانی برای بقای سازه‌های آبی شوشتر در فهرست آثار جهانی یونسکو ایجاد می‌کند. بر پایه این اقدام، در مسیر رودخانه گرگر چندین لوله بزرگ قرار داده و قرار است با ریختن خاک روی آن امکان تردد خودروها روی آن ایجاد شود که این موضوع می‌تواند



باعث خدشه وارد کردن به عرصه بند میزان به عنوان یکی از اجزای چندگانه سازه‌های آبی شوشتر شود. متاسفانه تاکنون مدیران میراث فرهنگی واکنشی در این خصوص از خود نشان نداده‌اند و عملیات ساخت این پل با سرعت در حال انجام است. سازه‌های آبی شوشتر در روز پنجم تیر سال ۸۸ به عنوان دهمین اثر ایران در فهرست میراث جهانی به ثبت رسید و اکنون حدود ۱۰ ماه از تاریخ ثبت آن می‌گذرد و در آستانه ورود به اولین سالگرد ثبت جهانی آن هستیم در حالی که مسوولان استان هنوز در تکاپوی برگزاری این جشن ناکام هستند. مجموعه آسیاب‌های شوشتر در استان خوزستان شامل ده‌ها آسیاب است که بزرگ‌ترین مجموعه صنعتی تا پیش از انقلاب صنعتی به شمار می‌رود. استفاده از آب در ساخت محیطی برای زندگی بر اساس شرایط اقلیمی، با ایجاد شبکه‌های زیرزمینی در زیر شهر کهن شوشتر، موجب بروز یکی از هوشمندانه‌ترین اشکال معماری شهری آبی شده است.

خبر

## توفان در ریگان با سرعت ۸۰ کیلومتر

■ **مهر:** توفان شن با سرعت ۸۰ کیلومتر در ریگان موجب کاهش دیدافقی و مختل شدن روال عادی زندگی مردم شد.

تند بادی با سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت شهرستان ریگان در شرق کرمان را در برگرفته است و موجب اختلال در روند عادی زندگی مردم به‌خصوص رفت و آمد در شهر و محورهای اصلی این شهرستان به استان سیستان و بلوچستان شده است. این توفان موجب شن گرفتگی برخی راه‌های روستایی و کاهش دیدافقی مردم در شهر ریگان و روستاهای اطراف شده است. شدت توفان به حدی است که رفت و آمد در محور ریگان به استان سیستان و بلوچستان به کندی انجام می‌شود. هم اکنون سه راه روستایی در ریگان مسدود شده و خسارتی نیز به کشاورزی وارد شده است و تعداد قابل توجهی از چاه‌های آب، قنوات و کانال‌های انتقال آب و پل‌های این شهرستان دچار شن گرفتگی شده‌اند. درحال حاضر این توفان ادامه دارد و رفت و آمد در راه‌های شهری و برون شهری این شهرستان به کندی انجام می‌شود.

### «خشکیدگی خوشه»، کام تولیدکنندگان خرما را تلخ کرد

# ۴۰ درصد خرمای تولیدی در استان کرمان از بین رفت

وحید قرایی/ کرمان

یک سال تلاش کردند و حاصلش شد «خوشه‌های خشکیده» و بدون قیمت خرما. عارضه‌ای که به گفته‌ی محمد پورخاتون، رییس جهاد کشاورزی شهرستان کرمان، یک بیماری نبود که با کود و سم برطرف شود بلکه یک عارضه‌ی فیزیولوژیک است که به دلیل گرمای شدید هوا در نخلستان‌های جنوب استان کرمان روی داد.

عارضه‌ی خشکیدگی خوشه‌های خرما، امسال در منطقه خسارات سنگین به بار آورد که محرومیت، شاخصه‌ی بزرگ آن است. بخش‌هایی از جنوب استان کرمان، امسال را با انواع پدیده‌هایی که کمتر کسی از اهالی جمع شدن همه آنها را با هم تصور می‌کرد سپری کرد. از ادامه‌ی خشکسالی، زلزله و توفان گرفته تا سیلی ناگهانی که تلفات و البته خسارات فراوان هم داشت. در کنار همه اینها وضعیت تولید خرما هم در این سال چشم‌انداز روشنی در این منطقه به وجود نیاورد، به‌طوریکه در دی‌ماه، امام جمعه، نرماشیر را در شورای اداری شهرستان بم به واکنش واداشت تا عنوان کند: «در حال حاضر رکود بازار خرما از حالت عادی خارج شده و به تدریج رو به فاجعه پیش می‌رود.»

حجت الاسلام روح الله ایران‌نژاد با اشاره به تک محصولی بودن مناطق شرق استان کرمان افزود: زندگی مردم این مناطق در ارتباط مستقیم با محصول خرما است. در سال جاری نخل‌داران و صنعتگران بخش خرما برای نخستین‌بار با مشکلات خاص اقتصادی مواجه شده‌اند و بحران اقتصادی این مناطق را تهدید می‌کند.

وی با تاکید بر اینکه دولت باید برای رفع بحران خرما در شهرستان‌های بم، ریگان و فهرج فکر اساسی کند، تصریح کرد: با توجه به اینکه مردم به جز محصول خرما منبع درآمد دیگری ندارند، اگر شرایط به همین نحو باقی بماند، مشکلات و فشار موجود بر مردم از این هم بیشتر می‌شود.

او این را هم گفت که خرما تا قبل از این، با قیمت‌های بالاتر از سه هزار تومان به فروش می‌رفته است، اما امسال قیمت خرما بین هزار تا هزار و ۵۰۰ تومان بود.

کمی آنسوتر نیز مدیرجهاد کشاورزی شهرستان فهرج با اشاره به اینکه ۷۰ درصد خرمای فهرج به ضایعات تبدیل شده است اظهار داشت: از چهار هزار و ۵۰۰ هکتار نخلستان فهرج بیش از ۳۱ هزار تن خرما از بین رفته است و به ضایعات تبدیل شده و هیچ قابلیت استفاده‌ای ندارند.

محمد دریجانی در روزهای پایانی مهر ماه با اشاره به خسارات وسیع به کشاورزان فهرجی افزود: از مجموع نخلستان‌های فهرج تنها ۱۵ هزار تن خرما برداشت شده است و این درحالی است که حجم قابل توجهی از خرمای سال گذشته به فروش نرفته و همچنان در سردخانه‌ها باقیمانده است.

در این حال از دید برخی صاحب‌نظران، سالی که در روزهای پایانی آن هستیم، بدترین سال‌ها برای نخل‌داران جنوب استان کرمان طی سالیان اخیر محسوب می‌شود چرا که بیش از ۴۰ درصد خرمای تولیدی، بر اثر عارضه‌ی خشکیدگی خوشه‌ی خرما تنها چند هفته مانده برداشت محصول بر روی شاخه‌های درختان خشک شد، به طوریکه در برخی باغ‌ها ۱۰۰ درصد محصول از بین رفت و به دلیل عدم بیمه محصولات، کشاورزان با ضرر اقتصادی بزرگی مواجه شدند.

این مساله زمانی اهمیت پیدا می‌کند که این منطقه در مسیر تردد مواد مخدر تولیدی افغانستان قرار گیرد و تشدید محرومیت و بی انگیزگی فعالیت در چنین حوزه‌های اقتصادی می‌تواند بر مشکلات اجتماعی منطقه که همیشه تحت‌تاثیر محرومیت و مسیر تجارت مواد مخدر بوده است بیفزاید. وضعیتی که برخی از آن حتی تعبیر زلزله خاموش را هم داشتند. در این میان فرماندار فهرج نیز در گفت‌وگو با مهر اظهار داشت: بروز زمین لرزه موجب شد مشکل بزرگتر از زمین لرزه که فروش نرفتن محصول کشاورزان و عدم نقدینگی کشاورزان است فراموش شود. حسین زین‌الصالحین افزود: اکثر مردم فهرج یا کشاورز هستند یا دامدار که بیشتر کشاورزان تولیدکننده‌ی خرما هستند که از سویی با خشکسالی و کمبود آب مواجه هستند و از سوی دیگر با آفت‌زدگی درختان و گرمای شدید هوا. اما فروش نرفتن محصولات سال جاری فشار سنگین اقتصادی به مردم وارد کرده است.

**وضعیت تجارت بین‌المللی خرمای کرمان**

رییس انجمن خرمای استان کرمان در گفت‌وگو با شرق عنوان می‌کند که استان کرمان با تولید بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار تن بزرگترین تولید کننده‌ی خرمای کشور در میان ۶ استان خرماخیز کشور است.

مهدی ایرانی می‌افزاید: رایج‌ترین نوع تولید شده در خرمای استان کرمان مضافتی است که باید با آن به‌عنوان میوه تازه و نه خشکبار مواجه شد و کیفیت آن هم از نظر طعم و بو بی‌نظیر است. او در عین حال تصریح می‌کند: همین مضافتی بودن باعث می‌شود هزینه انبارداری و حمل و نقل آن بالا باشد و قابلیت خشک کردن را هم برعکس انواع دیگر خرماها نداشته باشد.

وی می‌افزاید: از سوی دیگر اروپا هم که یک بازار ثروتمند و پر جمعیت است، خرمای شیرین را دوست ندارد، علاوه بر این آنها خرما را همان خرمای شمال آفریقا که زرد رنگ است و معمولا به صورت خشکبار هم عرضه می‌شود، می‌شناسند و چون خرمای کرمان هم قابلیت تبدیل به خشکبار را ندارد برای ورود به بازارهای اروپایی با مشکلاتی مواجه است.

رییس کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی استان کرمان اظهار می‌دارد: در کنار این موضوع متاسفانه تولیدکننده و بسته‌بندی کننده‌ی خرما در ایران و استان کرمان آنقدرها با بازاریابی بین‌المللی و سلایق مصرف کننده‌ها در کشورهای دیگر آشنا نیست. مثلا در مورد پسته وضعیت به دلیل تجاربی که بوده بهتر است و ۹۰ درصد تولید کشور صادر می‌شود اما در خرما صادرات تنها ۱۰ درصد کل تولید است و خرمای مضافتی هم سهم بسیار کوچکی از آن را تشکیل می‌دهد و به نظر می‌رسد صادرکننده و تولید کننده خرما هنوز از نظر فرهنگ تجاری به تولیدکننده و صادر کننده پسته نرسیده است و باید پذیرفت که تغییر این شرایط زمان می‌برد.

**عارضه خشکیدگی خوشه یک بیماری نیست که با کود و سم برطرف شود بلکه یک عارضه‌ی فیزیولوژیک است که به دلیل گرمای شدید هوا در نخلستان‌های جنوب استان کرمان روی داد عارضه‌ی خشکیدگی خوشه‌های خرما، امسال در منطقه خسارات سنگین به بار آورد که محرومیت، شاخصه‌ی بزرگ آن است. بخش‌هایی از جنوب استان کرمان، امسال را با انواع پدیده‌هایی که کمتر کسی از اهالی جمع شدن همه آنها را با هم تصور می‌کرد سپری کرد**

ایرانی، راه گریز از این وضعیت را حضور بیشتر فعالان تولید و تجارت خرما در بازارها و نمایشگاه‌های مواد غذایی بین‌المللی، برندسازی و سرمایه گذاری بیشتر روی بازاریابی و بسته بندی مناسب این محصول می‌داند و می‌گوید: برخی صادرکنندگان نیز به جای بازاریابی برای محصول خود سعی می‌کنند، بازار رقیب را خراب کنند که این موضوع می‌تواند اثرات منفی زیادی برای افزایش صادرات محصول خرمای کشورمان داشته باشد.

وی عنوان می‌کند: برای پیشرفت در بحث تجارت خرما باید در کنار توجه بیشتر به بحث بسته‌بندی متناسب با بازار هدف، روی بازارهایی مثل چین و هند حساب بیشتری باز کنیم و برای جلب توجه آنها سرمایه‌گذاری کنیم.

**بدترین سال تولید خرما**

وی در ادامه با اشاره به اینکه ما ۲۲ سال است که با تولید خرما مشکل داریم و علت آن هم عارضه خشکیدگی خوشه‌ی خرما است عنوان می‌کند: در سال ۱۳۶۸ برای اولین بار عارضه‌ی خشکیدگی خوشه‌ی خرما در منطقه کهنوج دیده شد و بعد از این سال‌ها که این عارضه هر سال در استان کرمان دیده می‌شد سال ۱۳۸۹ بدترین سال از این نظر بوده است، به طوری که ۴۰ درصد خرمای تولیدی استان کرمان را از بین برد و این یعنی حدود ۱۸۰ میلیارد تومان ضرر و زیان.

وی تصریح می‌کند: با این وجود هنوز نتیجه‌ی قابل توجهی هم از تحقیقات برای جلوگیری از بروز این عارضه گرفته نشده است چرا که این تحقیقات انسجام نداشته است و در موارد زیادی هم مراکز متعدد تحقیقاتی از نتیجه فعالیت‌های یکدیگر بی‌خبر بوده‌اند و به نوعی موازی کاری کرده‌اند.

رییس انجمن خرمای استان کرمان با بیان این مطلب که کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی کرمان برای مقابله با این عارضه که می‌تواند تبعات و آسیب‌های اجتماعی ناگواری در منطقه جنوب استان کرمان به وجود آورد با وجود محدودیت‌های مالی، کمیته‌ی علمی بررسی خشکیدگی خوشه‌ی خرما را تشکیل داده است، می‌گوید: از بهترین کارشناسان برای بررسی این موضوع دعوت شده است که تاکنون ۲۷ طرح تحقیقاتی هم در این مورد ارائه شده است و اجرای آنها هزینه‌ای ۶۰۰ میلیون تومانی دربرخواهد داشت و باید برای آن تامین اعتبار صورت گیرد.

ایرانی در مورد وجود حدود ۱۰۰ هزار تن خرمای تولیدی در استان کرمان در سردخانه‌ها هم می‌گوید: وقتی که از لحاظ زمانی، ماه رمضان به عنوان ماه تقاضای بالای خرما در کشور بعد از فصل برداشت خرما باشد چنین وضعیتی به این صورت پیش نمی‌آید اما قرار گرفتن این ماه پیش از فصل برداشت باعث می‌شود تقاضای زیادی برای خرما در داخل کشور به وجود نیاید و خرمای فراوانی در انبارها باقی بماند و کاهش قیمت خرما هم ناشی از همین موضوع بوده است.

■■■

امسال بحث خرما در استان کرمان داغ داغ بود و تقریبا پای همه مسوولان از نمایندگان مجلس و فرمانداران تا ائمه‌ی جمعه و مدیران بخش کشاورزی به آن باز شد. اما آیا این بحث‌های داغ می‌تواند به نتیجه قابل توجهی برای آن روستایی نرماشیری که می‌گوید: بسیاری از کشاورزان نمی‌دانند پس از اینکه ثمره‌ی یک سال زحمت و هزینه سنگین از بین رفته است برای گذران زندگی خود چه باید انجام دهند، برسد؟

گزارش کوتاه

عضو شورای شهر مشهد در گفت‌وگو با شرق:

## از پایتخت به اوضاع خیابان‌های مشهد خط می‌دهند

فاطمه آستانی/ مشهد

■ «وضعیت ترافیکی مشهد آشفته و فشل است.» این توصیف عضو کمیسیون شورای اسلامی شهر مشهد از آن چیزی است که در خیابان‌های این شهر می‌گذرد. او این کلمات را در یکی از جلسات علنی شورای این شهر به زبان آورده است. شاید بشود ترافیک مشهد را از چالش برانگیزترین موضوعات شهری مشهد عنوان کرد که سر و سامان یافتن آن بیش از همه مورد تاکید غلامرضا خواجی است. وی نوک پیکان انتقاداتش را سمت مدیریت این شرایط می‌گیرد که البته بیش از ۲۰ ارگان و نهاد مختلف به‌نوعی متولی آن هستند. این مقام مسوول تاکید دارد مشهد به‌رغم داشتن مدیران خوب در این عرصه، در بحث مدیریت ترافیک لنگ می‌زند.

البته سخن گزافی نیست اگر بگوییم تمامی این ارگان‌ها اعم از راهنمایی و رانندگی، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد، شورای عالی ترافیک استان و... این مسوولیت را بر دوش دیگری می‌اندازند.

اما در کنار این‌ها خواجی با تاکید بر اینکه به‌عنوان نماینده مردم مشهد در شورای این شهر از وضعیت موجود شاکی است، از اخذ تصمیم برای ترافیک مشهد در پایتخت انتقاد کرد. به بیان او سیاست‌های اصلی در تهران تدوین و مصوب می‌شوند و این مدیران تهرانی هستند که به اوضاع خیابان‌های مشهد خط می‌دهند، این در حالی است که این مدیران و مردم مشهد هستند که از نزدیک با اوضاع ترافیک شهرمان دست و پنجه نرم می‌کنند.

او گوشه‌چشمی هم دارد به نوسازی‌های صورت گرفته و تاکید می‌کند که اجرای پروژه‌های متعدد از قبیل احداث روگذرها، بهسازی خیابان‌ها و البته روی ریل رفتن قطار شهری در سال جاری حاصل تلاش شهرداری برای بهبود وضعیت موجود بوده اما تصمیماتی که از سوی شورای عالی ترافیک در تهران اخذ می‌شوند، با واقعیت جاری در خیابان‌های مشهد تفاوت زیادی دارد و نتیجه کار هم دست به گریبانی چند ساله مشهدی‌ها با معضل ترافیک است که البته به اذعان او با نزدیک شدن به نوروز و حضور مسافران مشکل وخیم‌تر می‌شود.

باید اذعان داشت به رغم اظهارات این نماینده شورای اسلامی شهر مشهد، اگرچه این شهر در یک سال گذشته شاهد رشد خوبی در پروژه‌های عمرانی خود بوده اما واقعیت این است که با نگاهی به آمار می‌توان دریافت که سالانه ۴۰ هزار خودروی جدید در مشهد پلاک گذاری می‌شوند و اگر برای هر خودرو فضایی چهار متری را در سطح معابر در نظر بگیریم،

یعنی مشهد برای حفظ ترافیک موجود (و نه کاهش ترافیک) سالانه نیازمند ایجاد ۱۶۰ کیلومتر معبر جدید است و این ضرورتی است که تحقق آن حتی در بسیاری از پروژه‌های در دست اقدام این شهر هم دیده نشده است. اما یکی از تاکیدات خواجی بر اجرای طرحی برای تک‌سرنشین‌های مشهدی است که گویا شمارشان در خیابان‌های این شهر بالاست.

رییس کمیسیون مشارکت‌های کلان اقتصادی شورای شهر مشهد به افزایش معضل تردد خودروهای تک‌سرنشین در مشهد اشاره کرده و ادامه می‌دهد: برای رفع ترافیک مشهد، بیش از ۲۰ راهکار مطرح شده که باید به آنها عمل شود که یکی از آنها جلوگیری از تردد خودروهای تک سرنشین در معابر اصلی مشهد است. وی تصریح می‌کند: مطالعات آماری در مشهد نشان داده که میانگین سرنشین‌ها در خودروهای در حال تردد این شهر معادل ۱/۷ نفر است. یعنی به‌طور متوسط هر خودرو به کمتر از دو شهروند خدمات می‌دهد. همین امر باعث به وجود آمدن ترافیک و نیز افزایش آلودگی هوا به ویژه در محدوده مرکزی شهر شده است.

خواجی یادآور می‌شود: ما برای این مشکل طرح‌هایی داریم، از مسوولان سازمان ترافیک شهرداری و راهنمایی رانندگی هم خواسته‌ایم برای اخذ مجوز انجام چنین طرحی با مقامات پایتخت مذاکره کنند چرا که اجازه اجرای آن بدون موافقت شورای عالی ترافیک کشور وجود ندارد و برای تایید اجرای چنین طرحی هم حداقل شش ماه باید بوروکراسی اداری طی شود. خواسته صریح این مقام مسوول حضور مستمرتر نمایندگان مشهد در این شورا با حق و تواست. او سوی دیگر انتقاداتش را متوجه سیستم مدیریتی راهنمایی و رانندگی می‌کند که به اذعان وی اقتدار کافی برای حل این مشکل را ندارند. توضیح او در خصوص ضعف اصلی این نهاد به چند کلمه خلاصه می‌شود؛ «نبود نظارت کافی از سوی این اداره و سیستم مدیریتی ضعیف که تعاملات با تهران را هم دچار مشکل نموده است.» البته خواجی باز هم تاکید دارد که مدیران این اداره لیاقت و توان کافی دارند و مشکل عمدتا از «سیستم مدیریتی» ناشی می‌شود.

او در پاسخ به این سوال که واکنش اعضای شورای اسلامی شهر مشهد نسبت به این مشکل چه بوده هم می‌گوید: ما بارها از مدیران مجموعه‌های مربوطه برای حضور و تعامل با شورای شهر مشهد دعوت کرده‌ایم، همچنین در مصاحبه‌های متعدد هم گلایه‌هایمان به آقایان منتقل شده است.