

با پایان جنگ ۴۰ روزه، بار دیگر موضوع توسعه سواحل جنوب‌شرقی در دستور کار دولت است

مکران؛ سوداگری زمین یا توسعه مولد

نماینده ویژه رئیس جمهوری؛ در منطقه مکران («فروش زمین») ممنوع است اراضی در قالب قراردادهای اجاره بلندمدت در اختیار سرمایه‌گذاران قرار می‌گیرد



| جمهوری تلانج (تو)

پهلویگیری نخستین کشتی تجاری از چین در بندر راهبردی چابهار با محموله‌ای شامل ۴۰۹کانتینر کالا در ۳۱ خرداد، و پس از پایان جنگ ۴۰ روزه و محاصره دریایی تکمیل‌شده به ایران، به‌نظر به نقطه عطفی در فعال‌سازی مسیرهای دریایی کشور تبدیل می‌شود؛ رویدادی که به اعتقاد کارشناسان، بار دیگر ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی این بندر را به‌عنوان هاب تجاری شمال اقیانوس هند در کانون توجه تجارت خارجی قرار می‌دهد.

بندری که بیش از دو دهه از وعده‌های توسعه آن از سوی دولت‌های مختلف گذشته است. طی چند سال گذشته اما با تأکید دوباره بر توسعه اقتصاد دریامحور و تصویب طرح توسعه مکران، روزنه‌ای برای گسترش این منطقه بکر اقتصادی ایجاد شده است. اگرچه بحث پیرامون واگذاری یا فروش اراضی این منطقه، به‌ویژه به خارجی‌ها، بر اجزای طرح‌ها سایه انداخته است.

اکنون نماینده ویژه رئیس جمهوری اعلام کرده است زمین‌های مکران فروشی نیست و با هرگونه سوداگری زمین در این منطقه مقابله می‌شود.



الهام رُوفی‌فرا

آرژنامه‌نگار

سه روز پیش، «علی عبدالعلی‌زاده»، نماینده ویژه رئیس‌جمهوری در امور توسعه سواحل مکران، تلاش کرد با اعلام یک تصمیم راهبردی، بحث‌های داغ پیرامون

خزارش |

از ۷ هزار و ۵۰۰هآبادی این استان، دولت ۲ هزار روستا را به دلیل نداشتن کد در برنامه‌های آبرسانی قرار نداده است

روستاهای سیستان و بلوچستان در انتظار آب پایدار

پیام‌ها | تأمین آب شرب پایدار در سیستان و بلوچستان به دلیل وسعت جغرافیایی، پراکندگی سکونتگاه‌ها و تداوم خشکسالی، همواره یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیرساختی کشور به شمار می‌رود. استانی که گستره خدمات‌رسانی آن از شهرهای شمالی منطقه سیستان تا سواحل مکران را دربرمی‌گیرد و مدیریت منابع آب در آن نیازمند برنامه‌ریزی مستمر و اجرای طرح‌های متعدد عمرانی است.

در سال‌های اخیر، توسعه شبکه‌های آبرسانی، اصلاح خطوط فرسوده، اجرای طرح‌های انتقال آب و بهره‌گیری از منابع جدید تأمین آب در دستور کار شرکت آب و فاضلاب سیستان و بلوچستان قرار گرفته است؛ اقداماتی که با هدف افزایش پایداری خدمات و کاهش تنش‌های آبی در شهرهای مختلف استان دنبال می‌شود.

با وجود این، کاهش منابع آب، افت سطح سفره‌های زیرزمینی و فرسودگی بخشی از شبکه‌های توزیع، همچنان آب را به یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی بخش‌های خانگی، صنعتی و کشاورزی استان تبدیل کرده است.

آنگا به چاه

در هفته اخیر، مدیر دفتر توسعه آبرسانی روستاهای سیستان و بلوچستان از اجرای طرح‌های جدید آبرسانی خبر داد و گفت: «این پروژه‌ها گام مهمی در تأمین آب پایدار روستاهای استان خواهد بود».

خبرگزاری مهر به نقل از «مصطفی سیاسی» نوشت:

«استان سیستان و بلوچستان با دارا بودن بیشترین شمار آبادی‌های کشور همواره با چالش‌های جدی در حوزه تأمین آب شرب روستایی روبه‌رو بوده است. در این استان حدود ۵ هزار و ۵۷۷ روستای دارای کد آبادی وجود دارد که با احتساب آبادی‌های فاقد کد، شمار سکونتگاه‌های روستایی به حدود ۷ هزار و ۵۰۰ آبادی می‌رسد. هدف‌گذاری کنونی ما ارائه خدمات به همین ۵

حاکمیتی بر این پهنه حیاتی اتخاذ شده است.

۳ از مصوبه تا ۵ میلیارد یورو

۱۲ آذر ۱۴۰۲، تصویب‌نامه موسوم به «مصوبه ۱۳ بندی» درباره مکران در هیئت وزیران تصویب شد؛ مصوبه‌ای که نقشه راه جدیدی برای این منطقه ترسیم می‌کند. این سند تنها یک دستورالعمل اداری نبود، بلکه چارچوبی مالی و اجرایی با ابعاد گسترده در مدیریت منابع کشور به شمار می‌رود.

بر اساس اسناد رسمی و گزارش‌های منتشرشده، این مصوبه اجازه برداشت ۵ میلیارد یورو از منابع صندوق توسعه ملی برای توسعه زیرساخت‌های مکران را صادر می‌کند. همچنین برای پوشش نیازهای نقدینگی و پروژه‌هایی با چرخه بازگشت سریع، معادل ۱ میلیارد یورو اعتبار ریالی نیز در نظر گرفته می‌شود.

این حجم از تزریق سرمایه نشان می‌دهد دولت مکران را نه یک پروژه محلی، بلکه طرحی ملی با استانداردهای بین‌المللی تعریف می‌کند. تمرکز دولت بر توسعه مکران تا جایی پیش رفته است که دو سال پس از آن، از طرح انتقال پایتخت به مکران نیز سخن گفته شد؛ خبری که با وجود اظهارات سخنگوی دولت، به‌سرعت تکذیب شد.

۳ چالش چابهار و نقش هند

در حالی که بحث‌های داخلی بر مالکیت زمین‌ها متمرکز است، مکران در عرصه بین‌المللی با پیچیدگی‌های بیشتری مواجه است. یکی از گره‌های ژئوپلیتیک این منطقه، هم‌پوندی و رقابت در حوزه بندری است. در این میان، توافقات مربوط به بندر چابهار و نقش هند در توسعه آن همواره متغیری تعیین‌کننده در آینده مکران بوده است.

تحلیلگران معتقدند توسعه مکران بدون در نظر گرفتن معادلات چابهار ممکن نیست. توافقات راهبردی با هند برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های بندری و مسیرهای ترانزیتی، هم‌زمان فرصت‌های مهمی ایجاد می‌کند و در عین حال چالش‌هایی مانند هماهنگی بین‌المللی و مدیریت رقابت‌های منطقه‌ای را به همراه دارد.

در واقع مکران در چارچوب قراردادهای هند، بخشی از یک شبکه بزرگ لجستیکی در اقیانوس هند تعریف می‌شود؛ شبکه‌ای که در آن بنادر مکرانی می‌توانند نقش مکمل را ی‌رقیب مسیرهای سنتی را ایفا کنند. با این حال، هندی‌ها تاکنون اقدام مؤثری برای اجرای کامل این قراردادها انجام نداده‌اند.

۳ آب‌شیرین‌کن‌ها و توسعه کشاورزی

در کنار ممنوعیت فروش اراضی، بدنه اجرایی توسعه مکران بر پروژه‌های کشت و صنعت متمرکز شده است. بر اساس گزارش عملکرد «حسین صفایی»، مدیرعامل کشت و صنعت مکران، راهبرد اصلی، حرکت از اقتصاد صرفاً ترانزیتی به اقتصاد تولیدمحور است.

به گفته او، مهم‌ترین زیرساخت این طرح، احداث

آب‌شیرین‌کن با ظرفیت ۲۰۰ هزار مترمکعب است. این پروژه به‌عنوان زیرساخت مادر شناخته می‌شود و قرار است آب صنایع منطقه را تأمین کند و زمینه احیای زمین‌های باربر برای کشاورزی مدرن را فراهم سازد.

همچنین طرح‌هایی مانند احداث باغات گرمسیری، ایجاد مزارع ۷۵۰ هکتاری پرورش میگو، تولید ۷۰۰ تن ماهی در قفس و توسعه زنجیره ارزش افزوده تعریف شده‌اند تا بومیان منطقه در کنار نقش کارگری، به‌عنوان ذی‌نفعان تولید نیز مشارکت داشته باشند.

۳ مکران و معادله استراتژیک

با این حال کارشناسان معتقدند توسعه سواحل مکران بدون پیوست بین‌المللی ممکن نیست. پیوستی که زمینه‌ساز شایعاتی درباره واگذاری اراضی ملی به هندی‌ها، چینی‌ها و حتی در برخی موارد به طالبان شده است. «حسین مختاری»، کارشناس توسعه بنادر، معتقد است با وجود ملاحظات داخلی و حساسیت بومیان، نمی‌توان معادله استراتژیک مکران را از نقش بین‌المللی چابهار جدا کرد.

او می‌گوید توافق با هند برای توسعه بندر چابهار یک

ضرورت لجستیکی است؛ «هند به‌عنوان شریک راهبردی ایران بر توسعه این بندر برای دسترسی به بازار آسیای مرکزی و افغانستان حساب ویژه‌ای باز کرده است. توسعه بندری بدون هماهنگی با زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای ناقص می‌ماند.»

به گفته او، طرف هندی در کنار سرمایه‌گذاری در تجهیزات بندری، بر اتصال چابهار به کریدور شمال–جنوب تأکید دارد. این موضوع بار مسئولیت وزارت راه و شهرسازی را افزایش می‌دهد؛ زیرا مکران باید به هاب ترانزیتی تبدیل شود که هم خروجی تولیدات کشت و صنعت و هم ورودی کالاهای هند را مدیریت کند.

۳ ریسک‌های کلیدی شکست

در مقابل، منتقدان نسبت به نحوه اجرای طرح‌های کلان مکران هشدار می‌دهند. مختاری می‌گوید: اگر توسعه تنها به جاده محدود شود و حمل‌ونقل ریلی در اولویت قرار نگیرد، منطقه با ترافیک سنگین و کاهش بهره‌وری لجستیکی مواجه می‌شود.

او کم‌آبی، ناترازی انرژی، زیرساخت‌های نایم و تکرار تجربه عسלוویه را از دیگر ریسک‌ها می‌داند و تأکید می‌کند: «نیاید بومیان از منافع توسعه کنار گذاشته شوند.»

به گفته او، نبود هماهنگی بین‌دستگاهی، فقدان پیوست پدافندی و ابهام در بازپرداخت ۵ میلیارد یورو از منابع صندوق توسعه ملی، از مهم‌ترین چالش‌های این طرح است.

مکران اکنون در نقطه عطف قرار دارد. از یک سو، مصوبه ۱۳ بندی دولت و تزریق ۶ میلیارد یورو (۵ میلیارد ارزی و ۱ میلیارد ریالی) موتور توسعه را فعال کرده است و از سوی دیگر، ممنوعیت فروش زمین نشان می‌دهد دولت مهار سوداگری در این منطقه رویکردی سخت‌گیرانه اتخاذ کرده است.

با این حال، تزریق منابع مالی به‌تنهایی کافی نیست. موفقیت مکران به حل مجموعه‌ای از ریسک‌ها، از توسعه حمل‌ونقل ریلی تا مشارکت واقعی بومیان وابسته است. این منطقه اکنون به آزموننی تبدیل شده است برای سنجش اینکه آیا ایران می‌تواند الگویی از توسعه پایدار ارائه دهد که در آن به‌جای فروش زمین، تولید و ترانزیت محور اصلی باشد.

پاسخ این مسئله در ماه‌های آینده و با نحوه اجرای قراردادهای ۵ تا ۶۰ ساله اجاره و پیشرفت پروژه‌های آب‌شیرین‌کن و زیرساخت‌های ریلی روشن می‌شود.

۳ چرا چابهار مهم است؟

چابهار با موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و توسعه زیرساخت‌های بندری، در مسیر تبدیل شدن به یکی از محورهای مهم تجارت و سرمایه‌گذاری منطقه قرار دارد. این شهرستان با جمعیت حدود ۲۰۰ هزار نفر در جنوب سیستان و بلوچستان و در مجاورت دریای عمان واقع شده و نزدیک‌ترین دسترسی ایران به اقیانوس هند را فراهم می‌کند.

وجود آب‌های عمیق و شرایط طبیعی مناسب، امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما را فراهم کرده و این بندر را به گزینه‌ای برای تبدیل شدن به مگا‌پورت بدل ساخته است.

در سال ۱۳۷۰ اراضی شرق خلیج چابهار به‌عنوان منطقه آزاد تجاری–صنعتی ثبت شد و در سال ۱۳۷۱ به بهره‌برداری رسید. در سال ۱۳۹۸ نیز محدوده ریمدان به آن افزوده شد.

۳ آخرین قرار با هندی‌ها چه بود؟

۲۴ اردیبهشت ۱۴۰۳ قرارداد سرمایه‌گذاری شرکت هندی IPGL برای تجهیز و بهره‌برداری از پایانه‌های کانترینری بندر شهید بهشتی امضا شد. این قرارداد ۱۰ ساله است و ارزش آن از ۸۵ میلیون دلار به ۱۲۰ میلیون دلار افزایش یافته است.

بر اساس اعلام مسئولان، تجهیزات جدیدی از جمله مکنده‌های غلات نیز به قرارداد اضافه شده و تشکیل شرکت مشترک کشتیرانی ایران و هند در دستور کار قرار دارد.

پایدار آب شرب شهر، اجرای شبکه توزیع روستای سوروک و همچنین تأمین لوله مورد نیاز اتصال مجموعه حاجی‌آباد کوران به مخزن شهر مهرستان به منظور انتقال آب پایدار سد ماشکید به چهار روستای این مجتمع اختصاص یافته است.»

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب سیستان و بلوچستان ادامه داد: «در چارچوب سند اجرایی سال جاری، اصلاح و توسعه شبکه آبرسانی آشام مجتمه گورباک، مجتمع کهن‌جان‌محمد و آبرسانی به روستای زیارت در اولویت اجرای پروژه‌های شرکت قرار دارد.»

یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که در کنار طرح‌های آبرسانی نیاز به اقدام جدی دارد، فرسودگی شبکه توزیع آب است. تسنیم در گزارشی در این‌باره نوشت: «فرسودگی بخشی از شبکه‌های توزیع آب و هدررفت بخشی از آب تولیدی همچنان یکی از چالش‌های مهم استان به شمار می‌رود. نیاز به بازسازی بیش از یک‌هزار و ۳۰۰ کیلومتر شبکه فرسوده نشان می‌دهد که عبور پایدار از تنش‌های آبی بدون تأمین اعتبارات ملی و سرمایه‌گذاری مستمر در حوزه زیرساخت‌ها امکان‌پذیر نخواهد بود. این موضوع ضرورت توجه ویژه دستگاه‌های ملی به وضعیت آبی استان را دوچندان می‌کند.»



۵

روزنامه سامما

| **یادداشت** |

راه‌آهن ایرانشهر یک حلقه لجستیکی



| معصومه پودینه |

| افعال حمل‌ونقل |



حمل غلات وارداتی از بندر چابهار فقط مساله کرایه حمل نیست؛ مساله مصرف سوخت، فرسودگی جاده‌ها، ایمنی ناوگان و فشار بر زیرساخت‌های جنوب‌شرق کشور نیز هست. با تکمیل محور ریلی ایرانشهر–زاهدان، اکنون می‌توان بخشی از این بار را از جاده به ریل منتقل کرد.

با توسعه بندر چابهار، تکمیل محور ریلی ایرانشهر–زاهدان و زمان‌بر بودن اتصال ریلی ایرانشهر به چابهار، دولت باید برای حمل غلات وارداتی از این بندر به مرکز کشور از الگوی پرهزینه جاده‌محور فاصله بگیرد و به سمت حمل ترکیبی جاده–ریل حرکت کند. در این میان، محوطه لجستیکی راه‌آهن ایرانشهر با توجه به زیرساخت‌های فراهم‌شده می‌تواند نقش حلقه میانی و عملیاتی این زنجیره را بر عهده بگیرد.

غلات کالایی حجیم، راهبردی و حساس به هزینه حمل است. جابه‌جایی این کالا در مسیرهای طولانی با کامیون، مصرف سوخت، استهلاک جاده‌ها، سوانح رانندگی، ترافیک ناوگان و قیمت تمام‌شده لجستیک را افزایش می‌دهد. در مقابل، حمل ریلی بار مصرف سوختی به‌مراتب کمتر از حمل جاده‌ای دارد و در برخی برآوردها، مصرف سوخت آن حدود یک‌هفتم ناوگان جاده‌ای عنوان می‌شود. بنابراین با توجه به مساله ناترازی انرژی، استفاده از ظرفیت ریل برای حمل غلات هم به صرفه‌جویی در مصرف سوخت کمک می‌کند و هم فشار بر شبکه جاده‌ای سیستان و بلوچستان، به‌ویژه با توجه به فقر شبکه بزرگراهی استان را کاهش می‌دهد.

محوطه لجستیکی ایرانشهر می‌تواند محل تجمع، دپو، توزین، کنترل کیفیت و انتقال غلات به واگن‌های باری باشد و از این مسیر، ارتباط بندر چابهار با مراکز مصرف و ذخیره‌سازی کشور را کارآمدتر کند. این ظرفیت، به‌ویژه با توجه به سرمایه‌گذاری سنگین انجام‌شده در راه‌آهن زاهدان–ایرانشهر، نباید بلااستفاده یا کم‌بازده باقی بماند. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن برای نرمال‌سازی مسیر ریلی زاهدان–میرجاوه نیز ظرفیت ژئواکونومیک شبکه ریلی سیستان و بلوچستان را افزایش داده و امکان نقش‌آفرینی گسترده‌تر این استان در زنجیره تأمین و ترانزیت کالا را فراهم کرده است.

در این چارچوب، سازمان جهاد کشاورزی سیستان و بلوچستان باید نقش فعالی در پیگیری سهم حمل ریلی غلات ایفا کند. این سازمان می‌تواند با چانه‌زنی و رایزنی مؤثر با وزارت جهاد کشاورزی، بخشی مشخص از حمل غلات وارداتی از بندر چابهار را به مسیر ریلی و برای حمل ترکیبی جاده–ریل اختصاص دهد. اگر چنین سهمی از ابتدا در برنامه توزیع و حمل کالاهای اساسی دیده نشود، طبیعی است که الگوی جاده‌محور موجود ادامه پیدا کند و زیرساخت ریلی تازه‌تکمیل‌شده نیز به حاشیه رانده شود. با توجه به شرایط، دپوی کالا در مبدأ واردات، نظر به وجود کمبود ناوگان جاده‌ای، از منظر الزامات پدافند غیرعامل، منطقی نیست.

اکنون زمان آن است که نماینده عالی دولت در استان با تعریف سازوکاری مشخص میان بندر چابهار، راه‌آهن، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان جهاد کشاورزی استان، صاحبان کالا و شرکت‌های لجستیکی، حمل غلات وارداتی را به‌صورت ترکیبی برنامه‌ریزی کند. بهره‌گیری از محوطه لجستیکی راه‌آهن ایرانشهر می‌تواند گامی عملی برای کاهش هزینه حمل، صرفه‌جویی در سوخت، تقویت امنیت غذایی و استفاده مؤثر از زیرساخت ریلی جنوب‌شرق کشور باشد.

«هاروکی موراگامی» در ایران

نمایش «هاروکی موراگامی» به نویسندگی و کارگردانی نیما مظاهری از ۲۱ تیرماه روی صحنه می‌رود. این نمایش برگرفته از یکی از داستان‌های کوتاه هاروکی موراگامی، نویسنده شهیر ژاپنی است که در خلاصه داستان آن آمده است: «گاوا، مدیر منابع انسانی باغ‌وحش یوهاگو، به یک‌باره نام خود را فراموش می‌کند. پس از آشنایی با یک تریپلیست، متوجه می‌شود این فراموشی بی‌دلیل نیست.»

این اثر نمایشی با بازی فرزانه قاسم‌زاده، مریم فیروزی و نیما مظاهری در مجموعه تئاتر «بلخند» روی صحنه می‌رود.

هاروکی موراگامی، نویسنده شناخته‌شده ژاپنی، در ایران نیز طرفداران بسیاری دارد و تاکنون تعدادی از داستان‌های کوتاه او دستمایه خلق و اجرای نمایش‌های ایرانی بوده‌است.

نغمه ثمنینی، دیگر نمایشنامه‌نویس شناخته‌شده ایرانی نیز سال‌ها پیش نمایشنامه «سه جلسه تریپی و یک مهمانی» را بر اساس داستان «میمون شیناگاوا» از این نویسنده نوشت که با کارگردانی افسانه ماهیان روی صحنه رفت.

داستان‌های موراگامی که خود دانش‌آموخته ادبیات نمایشی است، حال‌وهوای سورئال، رئالیسم جادویی و گاه فانتری دارند. برخی از آثار او در کشورهای دیگر نیز دستمایه اقتباس سینمایی قرار گرفته‌اند.

نمایش «هاروکی موراگامی» از ۲۱ تیرماه روی صحنه می‌رود و دیگر اعضای گروه اجرایی آن به شرح زیر هستند:

تهیه‌کننده: سید عادل مصدق، اجراگران: عرفان عباسیان، ترمه نظری‌نژاد، مدیر پروژه: رضا حسین‌زاده، مجری طرح: علی یوسفی، جانشین تهیه‌کننده: هومن شیرازی، طراح گریم: احسان روناسی، طراح حرکت، اتاق رژی: مانی یونسی، طراح لباس: سارا بابایی، طراح صحنه: نیکا علی‌خانی، طراح گرافیک و طراح پوستر: علی مطلق، طراح نور: علی یوسفی، طراح موسیقی: آندره‌چاچکیان، گروه کارگردانی: ابوالفضل اخوان، نرگس شهجردی، یاسمن رضایی، عکاس: بهاره فرحانی، ساخت ماسک: Kido، روابط عمومی: آتناز علی‌پوری.

نمایش «هاروکی موراگامی» از ۲۱ تیرماه، هر شب ساعت ۲۱ و به مدت ۷۵ دقیقه در سالن شماره دو مجموعه تئاتر «بلخند» روی صحنه می‌رود.

ادبیات |

تأملی بر گسترش رمان‌های دیستوپیایی و فاجعه‌محور در ادبیات معاصر

در سایه آینده‌های تاریک

نمی‌دهد؛ آنچه در کانون توجه آن قرار دارد، نقد اکنون است.

ما در دوره‌ای زندگی می‌کنیم که تصور جهانی بیرون از سرمایه‌داری دشوار، و شاید ناممکن شده است. در چنین وضعیتی، ادبیات فاجعه‌محور آینده‌ای ویران را به تصویر می‌کشد؛ اما این آینده چیزی جز امتداد منطقی روندهای امروز نیست. از این منظر، دیستوپیا را باید شکلی از اعراق در اکنون دانست؛ روایتی که منطبق پنهان زمانه ما را تا نهایت ممکن پیش می‌برد.

این ویژگی را می‌توان در رمان‌هایی چون «۱۹۸۴» اثر «جورج اورول» و «دنیای قشنگ نو» نوشته «آلدوس هاکسلی» به‌روشنی دید. هولوکای این آثار، از حضور یک حکومت سرکوبگر یا فناوری کنترل‌گر فراتر می‌رود. آنچه آن‌ها را تکان‌دهنده می‌کند، منطقی است که چنین وضعیت‌هایی را طبیعی و حتی اجتناب‌ناپذیر جلوه می‌دهد. البته این آثار نیز کاملاً بیرون از افق فکری مدرنیته و سرمایه‌داری قرار نمی‌گیرند و نقدشان ناگزیر در همان چارچوبی شکل می‌گیرد که می‌خواهند به چالش بکشند.

بااین‌همه، دیستوپییای معاصر به روایت یأس محدود نمی‌شود. بسیاری از آثار جدید، در دل تاریکی نیز امکان مقاومت، آگاهی و کنش جمعی را جست‌وجو می‌کنند. به همین دلیل، دیستوپییای انتقادی تنها به هشدار دادن اکتفا نمی‌کند و هم‌زمان روزنه‌هایی برای تغییر نیز پیش روی مخاطب می‌گذارد.

در آثار اواخر قرن بیستم و اوایل قرن بیست‌ویکم،

روزنامه سیاسی – اجتماعی

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: روح‌آناه خدشی
زیر نظر شورای سردبیری
دبیر ویژه‌نامه‌ها: شبنم شکوریان
مدیر هنری: تیوا صمدیان
دبیر عکس: یاسر خدشی

دبیر محیط زیست: فاطمه باخانی
دبیر گزارش: مهتاب جودکی
دبیر میراث و گردشگری: فرزانه قبادی
دبیر خبر: یاسر مختاری
دبیر صفحه‌آخر: صدف سرداری

دبیر فرهنگ و هنر: زهرا علی ملازاده
صفحه‌آرایی: آتنا شریف‌زاده
کارتنویست: مجتبی ملازاده
بازاریابی و تبلیغات: محمد زز
اداری: فاطمه آقاملائی، شیواکوی

رتبه روزنامه پیام ما : ۲

نظرات نویسندگان دیدگاه شخصی آنان بوده و لزوماً دیدگاه روزنامه نیست.

آیین‌نامه اخلاق حرفه‌ای پیام‌ما:
www.payamema.ir/akhlagh

آگهی استان‌ها: عرفانه بهرام‌جردی ۰۹۰۵۲۱۲۵۵۹
آگهی‌های تهران: لیلی میرافضل ۰۹۳۹۴۳۷۴۴۶

ایمیل سازمان آگهی‌ها: payamema.adv@gmail.com
ایمیل تحریریه: khabar.payamema@gmail.com

تلفن: ۰۲۱-۲۸۴۲۱۹۰
تلفن: ۰۳۴-۳۴۴۸۰۸۶

www.payamema.ir
www.payamema.ir



منبع عکس: ترانه بازداری-ایسنا

جهان نیست، بلکه یکی از عناصر آسیب‌پذیر و درهم‌تنیده شبکه حیات است.

فرمان فاجعه، برخلاف دیستوپیا، کانون توجه خود را از استمرار یک نظم سرکوبگر بومی‌دارد و بر لحظه فروپاشی یا جهان پس از آن متمرکز می‌شود. اگر دیستوپیا را روایت نظم بد بدانیم، رمان فاجعه روایت ازهم‌گسیختگی نظم است. به همین دلیل، این دو ژانر با وجود نزدیکی بسیار، تجربه‌های متفاوتی از آینده ارائه می‌کنند.

دستوپیا آینده را ادامه منطقی امروز می‌بیند، اما رمان فاجعه از گسست، پایان و خلا سخن می‌گوید.

گسترش این دو ژانر را می‌توان نشانه وضعیت تاریخی ویژه‌ای دانست که در آن آینده، وعده پیشرفت نیست و بیش از هر زمان دیگری با اضطراب گره خورده است. در چنین چشم‌اندازی، ادبیات در واقع گونه‌ای آگاهی تاریخی است؛ آگاهی‌ای که هم محدودیت‌های تخیل ما را آشکار می‌کند و هم فرصت اندیشیدن به افق‌هایی فراتر از این محدودیت‌ها را پیش چشم می‌گذارد.

نقشی تعیین‌کننده در تحول دیستوپیا‌های معاصر داشته است. ظهور «آکودیستوپیا» نشان می‌دهد که تخیل فاجعه دیگر تنها به فروپاشی

نظم اجتماعی محدود نیست و بقای زیستی انسان را نیز در بر می‌گیرد. در این روایت‌ها، تغییر اقلیم، نابودی اکوسیستم‌ها و بحران منابع طبیعی به هسته اصلی داستان تبدیل می‌شوند.

بااین‌حال، مسئله فقط ویرانی طبیعت نیست. آنچه در معرض فروپاشی قرار گرفته، رابطه انسان و طبیعت است؛ رابطه‌ای که در سنت مدرن برپایه سلطه و بهره‌برداری تعریف شده بود. این تغییر از دگرگونی عمیق‌تری در آگاهی فرهنگی معاصر

خبر می‌دهد؛ دگرگونی‌ای که یادآوری می‌کند انسان، برخلاف تصور رایج دوران مدرن، مرکز

تئاتر |

علی ملک، نقاش و مجسمه‌ساز، درگذشت

«کشتی‌گیر» روایت همین لحظه است؛ لحظه‌ای که انسان با خویش درگیر می‌شود تا معنای بودن را در تضاد نیروها بازشناسد. اما این آثار تنها زمانی زنده‌اند که دیده شوند، زیرا هنر بدون نگاه، تنها ماده‌ای خاموش است. شما با درک و حضورتان، در هر پیکره امیده‌اید و سکوت سنگ را به‌گفت‌وگویی زنده بدل کرده‌اید.»

به‌اضافه کرده بود: «من به مخاطبان، هنرمندان و مجموعه‌داران نه به‌عنوان شاهد، بلکه به‌عنوان هم‌سفران مسیر اندیشه می‌نگرم؛ کسانی که معنا را ادامه می‌دهند و در میان حجم و فرم، انعکاس روح خویش را می‌یابند. اگر این آثار از نبرد سخن می‌گویند، نبرد درونی انسان با سایه خویش است و شما با نگاهتان آن سایه را روشن کرده‌اید.»



کوشه دنیا |

اسکاتلند کوچک



مریم لاوی ا

اراهنمای گردشگری ا

در این شماره «کوشه دنیا»، در ادامه سفر به کشور اسکاتلند، شما را به غرب این کشور یعنی دروست در مرز میان سرزمین‌های پست (Lowlands) و ارتفاعات اسکاتلند (Highlands)، می‌بریم و دو مقصد را معرفی می‌کنیم. پارک ملی «لوخ لوموند» و «تروساکس» را می‌توان اسکاتلند در مقیاس کوچک دانست؛ سرزمینی که بسیاری از شناخته‌شده‌ترین چشم‌اندازهای این کشور را در خود جای داده است.

پارک ملی تروساکس (Trossachs National Park) این پارک ملی جایی است که ارتفاعات اسکاتلند به سرزمین‌های پست می‌رسند؛ دروازه‌ای به دنیایی از دریاچه‌ها، جنگل‌ها و کوهستان‌های مه‌آلود که گویی از دل افسانه‌های سلتی بیرون آمده‌اند. در قلب این پارک، زنجیره‌ای از دریاچه‌های زیبا در میان جنگل‌ها و تپه‌ها گسترده شده است. در میان آن‌ها، لوخ لوموند، بزرگ‌ترین دریاچه بریتانیا از نظر مساحت، بیش از همه شهرت دارد. جزایر پرانگند بر سطح آب، سواحل آرام و چشم‌انداز کوه‌های اطراف، آن را به یکی از محبوب‌ترین مقاصد گردشگری اسکاتلند تبدیل کرده‌اند.

اما جذابیت تروساکس تنها به لوخ لوموند محدود نمی‌شود. دریاچه کاترین (Loch Katrine) با آب‌های آرام و مسیرهای جنگلی اطرافش، از محبوب‌ترین نقاط پارک برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری است. در نزدیکی آن، روستای تاریخی آبرفویل (Aberfoyle) نقطه آغاز بسیاری از مسیرهای طبیعت‌گردی به شمار می‌رود و گردشگران را به قلب جنگل‌های کهنسال منطقه می‌برد.

کوه‌های این پارک شاید به بلندی قله‌های شمال اسکاتلند نباشند، اما شخصیت ویژه‌ای دارند. بن ونو (Ben Venue)، یکی از مشهورترین آن‌ها، چشم‌اندازی گسترده از دریاچه‌ها، جنگل‌ها و دره‌های اطراف را پیش روی کوهنوردان می‌گشاید. در روزهای صاف، منظره فراز این ارتفاعات به تابلویی از آبی، سبز و خاکستری تبدیل می‌شود.

در تروساکس، هر مسیر داستانی برای روایت دارد و هر دریاچه افسانه‌ای را در دل خود پنهان کرده است؛ جایی که طبیعت و خیال، مرزهای خود را از یاد می‌برند.

دریاچه لوموند (Loch Lomond)

اگر تمام آب شیرین انگلستان و ولز را کنار هم بگردازیم، باز هم به اندازه آبی که در دریاچه‌های اسکاتلند ذخیره شده است، نمی‌رسد. واژه Loch در زبان گالی (Gaelic) اسکاتلندی، به معنی «دریاچه» است و به همین دلیل تقریباً همه دریاچه‌های اسکاتلند با (Loch) آغاز می‌شوند. گفته می‌شود بخش عمده آب شیرین سطحی بریتانیا در دریاچه‌ها و مخازن آبی اسکاتلند قرار دارد. تقریباً تمام این دریاچه‌ها حاصل عقب‌نشینی یخچال‌های طبیعی در پایان آخرین عصر یخبندان، حدود ۱۰ تا ۱۲ هزار سال پیش، هستند. به همین دلیل، اغلب کشیده، باریک و بسیار عمیق‌اند.

دریاچه لوموند، همچون آینده‌ای در دل طبیعت اسکاتلند، نسل‌های متوالی از ساکنان و مسافران را شيفته خود کرده است. این دریاچه با مساحتی نزدیک به ۱۷۱ کیلومتر مربع، بزرگ‌ترین دریاچه بریتانیا از نظر وسعت به شمار می‌رود و در مرز میان سرزمین‌های پست و ارتفاعات اسکاتلند قرار گرفته است؛ جایی که تپه‌های نرم و سرسبز به‌تدریج جای خود را به کوهستان‌های باشکوه و مه‌آلود می‌دهند.

بخشی از جذابیت لوخ لوموند به جزایر پرانگند در پهنه آن بازمی‌گردد. بیش از ۳۰ جزیره کوچک و بزرگ بر سطح دریاچه دیده می‌شود که هر یک داستان و هویتی خاص دارند. اینچ‌موورین (Inchmurrin)، بزرگ‌ترین جزیره دریاچه، با بقایای یک قلعه تاریخی شناخته می‌شود و به چشم‌انداز منحصربه‌فرد منطقه جلوه‌ای ویژه می‌بخشد.

آب‌های ژلال دریاچه، زیستگاه گونه‌هایی چون ماهی سالمون و قزل‌آلاست و از دریا باز ماهیگیران و دوستداران طبیعت را به سوی خود کشانده است. در ساحل شرقی، مسیرهای پیاده‌روی، جنگل‌ها و فضاهای مناسب پیک‌نیک، گردشگران را به توقف و تماشا دعوت می‌کنند. در مقابل، ساحل غربی چهره‌ای وحشی‌تر دارد؛ جایی که دامنه کوه‌ها با شبی تند به سوی آب فرود می‌آیند و چشم‌اندازهایی تماشایی پدید می‌آورد.

اما شاید اهمیت واقعی لوخ لوموند در جایگاه نمادین آن نهفته باشد. این دریاچه برای بسیاری از اسکاتلندی‌ها تصویری فشرده از سرزمینشان است؛ جایی که طبیعت، تاریخ و افسانه در کنار هم قرار گرفته‌اند. از همین رو گفته می‌شود: «اگر لوخ لوموند را ندیده باشی، هنوز اسکاتلند را به‌درستی ندیده‌ای.»