«بندر نو» و اعتراض ماهیگران؛ خط تازه‌ی کشتی‌های بزرگ

(گفت‌وگو: آرش نیک‌پی)

بندر نو، مرکز استان هرمزگان، از سال ۱۴۰۱ شاهد ساخت یکی از بزرگ‌ترین اسکله‌های تجاری جنوب کشور بوده است. اسکله‌ای به طول ۱۲ کیلومتر که قرار است کشتی‌های کانتینری تا ۱۸ هزار تن را در خود جای دهد. اما همین طرح، از همان ابتدا، خشم صیادان محلی را برانگیخته است. آن‌ها می‌گویند که با ساخت این اسکله، مسیر مهاجرت ماهی‌ها تغییر می‌کند و بخش بزرگی از آبی که امروز در آن تور می‌اندازند، دیگر در دسترس نخواهد بود. ما برای شنیدن صدای هر دو طرف ماجرا به بندر نو رفتیم.

بندر نو در ۴۵ کیلومتری شرق بندر شهید رجایی قرار دارد و تا چند سال پیش یک آبادی کوچک با حدود ۳ هزار نفر جمعیت بود. خانه‌های گلی، لنج‌های چوبی و بازاری که هر صبح ماهی تازه در آن عوض می‌شد. امروز بخشی از این آبادی زیر گرد و خاک ساخت‌وساز پنهان شده است. جرثقیل‌های غول‌پیکر، کانتینرهای رنگارنگ و کامیون‌هایی که شبانه‌روز در حال رفت‌وآمدند، تصویر تازه‌ای از این منطقه ساخته‌اند. اما کنار همین تصویر تازه، نگرانی قدیمی هم هست.

حاج‌علی رئیسی، که ۳۷ سال پشت فرمان لنج بوده، می‌گوید: «ما نمی‌گوییم نباید کشتی بیاید. می‌گوییم کسی نپرسید ما کجا برویم.» او توضیح می‌دهد که تا پیش از ساخت اسکله، صیادان بندر نو در فاصله‌ی ۲ تا ۶ مایلی ساحل کار می‌کردند. حالا برای رسیدن به همان نقطه باید دست‌کم ۱۵ مایل دریا را طی کنند. هزینه‌ی سوخت دو برابر شده و بسیاری از لنج‌های کوچک اصلاً توان رفتن ندارند.

مهندس هادی رستمی، مدیر طرح توسعه‌ی بندر نو، در پاسخ به این انتقاد گفت که «هیچ کاری بدون هزینه پیش نمی‌رود» و افزود که ۱۲ کیلومتر طول اسکله برای ایمنی کشتی‌ها در برابر موج‌های بلند ضروری بوده است. او گفت که ۱ + 4 + 26 = ۳۱ درصد از اشتغال منطقه در فاز اول طرح ایجاد می‌شود و بخشی از آن به جوانان بومی اختصاص دارد. به گفته‌ی او، ۱۴۰ نفر از اعضای تعاونی صیادان بندر نو در دوره‌های آموزشی کار در بندر و ایمنی دریا شرکت کرده‌اند.

اما همین آمار برای صیادان قانع‌کننده نیست. یوسف رحیمی، که ۲۲ سال سابقه‌ی صیادی دارد، می‌گوید: «آموزش خوب است، اما وقتی نصف آبی که پدرم در آن ماهی می‌گرفت دیگر در دسترس نیست، آموزش به درد نمی‌خورد.» به گفته‌ی او، ۶۰ فروند لنج از مجموع ۱۱۰ فروند بندر نو در ۱۸ ماه گذشته یا فروخته شده یا بلااستفاده مانده است. برخی از صیادان ناچار شده‌اند به بندر شهید رجایی یا حتی بندر لنگه کوچ کنند.

در مقابل، مدیرعامل شرکت توسعه‌ی بندر نو، مهندس فرهاد نیک‌سرشت، از ایجاد یک صندوق حمایتی ۵۰ میلیارد تومانی برای صیادان خبر داد که قرار است از محل درآمد اسکله تأمین شود. به گفته‌ی او، این صندوق می‌تواند به صیادان کم‌درآمد وام بدون بهره بدهد و بخشی از هزینه‌ی سوخت را جبران کند. با این حال، بسیاری از صیادان می‌گویند تا زمانی که جزئیات این صندوق روشن نشود، حاضر به قضاوت نیستند.

(ادامه‌ی گفت‌وگو در صفحه‌ی 24)

بازار ماهی‌فروشان بندر نو به مکان تازه‌ای منتقل شد

(گزارش از مهتاب رحیمی)

بازار سرپوشیده‌ی ماهی‌فروشان بندر نو، که بیش از ۴۰ سال در ساختمانی نزدیک اسکله‌ی قدیمی فعالیت می‌کرد، روز شنبه با حضور مسئولان شهری و صدها کاسب و خریدار به مکان تازه‌ای در خیابان شهید رجایی منتقل شد. ساختمان قدیمی به دلیل فرسودگی سازه و نزدیکی بیش از حد به آب دریا برای استفاده‌ی عمومی ناایمن اعلام شده بود. مراسم افتتاح با بریدن نوار سبز توسط شهردار بندر نو و جمعی از اعضای شورای شهر برگزار شد.

بازار جدید در زمینی به مساحت ۶ هزار متر مربع ساخته شده و ۱۸۰ غرفه دارد که از همان ابتدا همگی اشغال شده‌اند. در طراحی آن به مواردی توجه شده که در بازار قبلی وجود نداشت؛ از جمله سالن جداگانه برای ماهی‌فروشان زن، سردخانه‌ی مشترک با ظرفیت ۱۲ تن، و سیستم تخلیه‌ی فاضلاب که مستقیم به دریا می‌رود. همچنین پارکینگی برای ۶۰ دستگاه خودرو در نظر گرفته شده است.

با این حال، برخی از کاسبان از کمبود جریان هوا و نور طبیعی در بخش‌های میانی گلایه دارند. یکی از آنان گفت: «ما عادت کرده‌ایم زیر آفتاب و کنار دریا کار کنیم، حالا انگار در انبار زندگی می‌کنیم.» مسئولان وعده داده‌اند که ۱۲ دستگاه پنکه‌ی سقفی و ۴ روشنایی اضافی تا پایان هفته نصب شود. همچنین قرار است یک سایبان بیرونی برای روزهای بارانی ساخته شود.

(ادامه‌ی گزارش در صفحه‌ی 3)

۱۴ فروند لنج تازه به ناوگان صیادی بندر نو اضافه شد

(گزارش از مهتاب رحیمی)

بندر نو، مرکز استان هرمزگان، از سال ۱۴۰۱ شاهد ساخت یکی از بزرگ‌ترین اسکله‌های تجاری جنوب کشور بوده است. اسکله‌ای به طول ۱۲ کیلومتر که قرار است کشتی‌های کانتینری تا ۱۸ هزار تن را در خود جای دهد. اما همین طرح، از همان ابتدا، خشم صیادان محلی را برانگیخته است. آن‌ها می‌گویند که با ساخت این اسکله، مسیر مهاجرت ماهی‌ها تغییر می‌کند و بخش بزرگی از آبی که امروز در آن تور می‌اندازند، دیگر در دسترس نخواهد بود. ما برای شنیدن صدای هر دو طرف ماجرا به بندر نو رفتیم.

بندر نو در ۴۵ کیلومتری شرق بندر شهید رجایی قرار دارد و تا چند سال پیش یک آبادی کوچک با حدود ۳ هزار نفر جمعیت بود. خانه‌های گلی، لنج‌های چوبی و بازاری که هر صبح ماهی تازه در آن عوض می‌شد. امروز بخشی از این آبادی زیر گرد و خاک ساخت‌وساز پنهان شده است. جرثقیل‌های غول‌پیکر، کانتینرهای رنگارنگ و کامیون‌هایی که شبانه‌روز در حال رفت‌وآمدند، تصویر تازه‌ای از این منطقه ساخته‌اند. اما کنار همین تصویر تازه، نگرانی قدیمی هم هست.

حاج‌علی رئیسی، که ۳۷ سال پشت فرمان لنج بوده، می‌گوید: «ما نمی‌گوییم نباید کشتی بیاید. می‌گوییم کسی نپرسید ما کجا برویم.» او توضیح می‌دهد که تا پیش از ساخت اسکله، صیادان بندر نو در فاصله‌ی ۲ تا ۶ مایلی ساحل کار می‌کردند. حالا برای رسیدن به همان نقطه باید دست‌کم ۱۵ مایل دریا را طی کنند. هزینه‌ی سوخت دو برابر شده و بسیاری از لنج‌های کوچک اصلاً توان رفتن ندارند.

مهندس هادی رستمی، مدیر طرح توسعه‌ی بندر نو، در پاسخ به این انتقاد گفت که «هیچ کاری بدون هزینه پیش نمی‌رود» و افزود که ۱۲ کیلومتر طول اسکله برای ایمنی کشتی‌ها در برابر موج‌های بلند ضروری بوده است. او گفت که ۱ + 4 + 26 = ۳۱ درصد از اشتغال منطقه در فاز اول طرح ایجاد می‌شود و بخشی از آن به جوانان بومی اختصاص دارد. به گفته‌ی او، ۱۴۰ نفر از اعضای تعاونی صیادان بندر نو در دوره‌های آموزشی کار در بندر و ایمنی دریا شرکت کرده‌اند.

اما همین آمار برای صیادان قانع‌کننده نیست. یوسف رحیمی، که ۲۲ سال سابقه‌ی صیادی دارد، می‌گوید: «آموزش خوب است، اما وقتی نصف آبی که پدرم در آن ماهی می‌گرفت دیگر در دسترس نیست، آموزش به درد نمی‌خورد.» به گفته‌ی او، ۶۰ فروند لنج از مجموع ۱۱۰ فروند بندر نو در ۱۸ ماه گذشته یا فروخته شده یا بلااستفاده مانده است. برخی از صیادان ناچار شده‌اند به بندر شهید رجایی یا حتی بندر لنگه کوچ کنند.

در مقابل، مدیرعامل شرکت توسعه‌ی بندر نو، مهندس فرهاد نیک‌سرشت، از ایجاد یک صندوق حمایتی ۵۰ میلیارد تومانی برای صیادان خبر داد که قرار است از محل درآمد اسکله تأمین شود. به گفته‌ی او، این صندوق می‌تواند به صیادان کم‌درآمد وام بدون بهره بدهد و بخشی از هزینه‌ی سوخت را جبران کند. با این حال، بسیاری از صیادان می‌گویند تا زمانی که جزئیات این صندوق روشن نشود، حاضر به قضاوت نیستند.

(ادامه‌ی گزارش در صفحه‌ی 2)

بندر نو و اعتراض صیادان به اسکله‌ی تجاری

(گزارش از مهتاب رحیمی)

بندر نو، مرکز استان هرمزگان، از سال ۱۴۰۱ شاهد ساخت یکی از بزرگ‌ترین اسکله‌های تجاری جنوب کشور بوده است. اسکله‌ای به طول ۱۲ کیلومتر که قرار است کشتی‌های کانتینری تا ۱۸ هزار تن را در خود جای دهد. اما همین طرح، از همان ابتدا، خشم صیادان محلی را برانگیخته است. آن‌ها می‌گویند که با ساخت این اسکله، مسیر مهاجرت ماهی‌ها تغییر می‌کند و بخش بزرگی از آبی که امروز در آن تور می‌اندازند، دیگر در دسترس نخواهد بود. ما برای شنیدن صدای هر دو طرف ماجرا به بندر نو رفتیم.

بندر نو در ۴۵ کیلومتری شرق بندر شهید رجایی قرار دارد و تا چند سال پیش یک آبادی کوچک با حدود ۳ هزار نفر جمعیت بود. خانه‌های گلی، لنج‌های چوبی و بازاری که هر صبح ماهی تازه در آن عوض می‌شد. امروز بخشی از این آبادی زیر گرد و خاک ساخت‌وساز پنهان شده است. جرثقیل‌های غول‌پیکر، کانتینرهای رنگارنگ و کامیون‌هایی که شبانه‌روز در حال رفت‌وآمدند، تصویر تازه‌ای از این منطقه ساخته‌اند. اما کنار همین تصویر تازه، نگرانی قدیمی هم هست.

حاج‌علی رئیسی، که ۳۷ سال پشت فرمان لنج بوده، می‌گوید: «ما نمی‌گوییم نباید کشتی بیاید. می‌گوییم کسی نپرسید ما کجا برویم.» او توضیح می‌دهد که تا پیش از ساخت اسکله، صیادان بندر نو در فاصله‌ی ۲ تا ۶ مایلی ساحل کار می‌کردند. حالا برای رسیدن به همان نقطه باید دست‌کم ۱۵ مایل دریا را طی کنند. هزینه‌ی سوخت دو برابر شده و بسیاری از لنج‌های کوچک اصلاً توان رفتن ندارند.

مهندس هادی رستمی، مدیر طرح توسعه‌ی بندر نو، در پاسخ به این انتقاد گفت که «هیچ کاری بدون هزینه پیش نمی‌رود» و افزود که ۱۲ کیلومتر طول اسکله برای ایمنی کشتی‌ها در برابر موج‌های بلند ضروری بوده است. او گفت که ۱ + 4 + 26 = ۳۱ درصد از اشتغال منطقه در فاز اول طرح ایجاد می‌شود و بخشی از آن به جوانان بومی اختصاص دارد. به گفته‌ی او، ۱۴۰ نفر از اعضای تعاونی صیادان بندر نو در دوره‌های آموزشی کار در بندر و ایمنی دریا شرکت کرده‌اند.

اما همین آمار برای صیادان قانع‌کننده نیست. یوسف رحیمی، که ۲۲ سال سابقه‌ی صیادی دارد، می‌گوید: «آموزش خوب است، اما وقتی نصف آبی که پدرم در آن ماهی می‌گرفت دیگر در دسترس نیست، آموزش به درد نمی‌خورد.» به گفته‌ی او، ۶۰ فروند لنج از مجموع ۱۱۰ فروند بندر نو در ۱۸ ماه گذشته یا فروخته شده یا بلااستفاده مانده است. برخی از صیادان ناچار شده‌اند به بندر شهید رجایی یا حتی بندر لنگه کوچ کنند.

در مقابل، مدیرعامل شرکت توسعه‌ی بندر نو، مهندس فرهاد نیک‌سرشت، از ایجاد یک صندوق حمایتی ۵۰ میلیارد تومانی برای صیادان خبر داد که قرار است از محل درآمد اسکله تأمین شود. به گفته‌ی او، این صندوق می‌تواند به صیادان کم‌درآمد وام بدون بهره بدهد و بخشی از هزینه‌ی سوخت را جبران کند. با این حال، بسیاری از صیادان می‌گویند تا زمانی که جزئیات این صندوق روشن نشود، حاضر به قضاوت نیستند.

(ادامه‌ی گزارش در صفحه‌ی 2)