طرح پلاک کوبی از حوادث شتری در استان‌های جنوبی می کاهد

جاده‌های بی‌حفاظ در جولانگاه شترها

زهره توکلی
خبرنگار

«علت فوت: تصادف با شتر» موضوعی است که در جاده‌های کویری و بیابانی استان‌های جنوبی کشور از هرمزگان گرفته تا بوشهر و سیستان و بلوچستان، مطلقاً غریب نیست و جای تعجب ندارد! شترها بدون صاحب در آزادی و سرگردانی، پهنه بیابان‌های این استان‌ها را درمی‌نوردند و در مسیر خود از جاده‌ها هم عبور می‌کنند. اینکه جاده‌ها به حریم زندگی شترها تجاوز کرده‌اند یا شترها به حریم جاده‌ها مهم نیست. مهم برای مسافران عبوری این جاده‌ها این است که در استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و بوشهر که مناطق کویری و مستعد برای پرورش شتر دارند، ایمن‌سازی جاده‌ها در مسیرهای تردد این حیوانات رعایت نشده است و سالانه تعدادی از رانندگان و سرنشین‌های خودروهای عبوری از این جاده‌ها به دلیل تصادف با شتر دچار خسارت بسیار شده‌اند یا حتی جان خود را از دست داده‌اند.

آمارهای موجود نشان می‌دهد که طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ فقط در استان هرمزگان در ۲۲ فقره تصادف با شتر، ۲۸ نفر کشته و ۹۲ نفر زخمی شدند اما ظاهراً این شترها صاحبی نداشته‌اند چون با بررسی نیز مالکان آنها مشخص نشده است. لذا برخی مسئولان معتقدند برخی شترهای بدون صاحب به طور سرگردان در مراتع مشغول چرا هستند که طی آن ممکن است وارد جاده شده و منجر به تصادف هم شوند.

علیرغم اینکه بومی‌ها و اهالی این استان‌ها از وجود شترها در محدوده‌های جاده برای چرا مطلع هستند و سعی می‌کنند با رعایت سرعت و دقت بیشتر رانندگی کنند اما باز هم این تصادفات اتفاق می‌افتد چون علاوه بر بومی‌ها، افراد دیگری از سایر استان‌ها نیز در این جاده‌ها تردد دارند و از سوی دیگر اغلب تصادفات نیز در تاریکی شب که دید راننده کمتر است، رخ می‌دهد.

معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر در گفت‌وگو با «ایران» در این باره گفت: ممکن است در برخی استان‌های کویری تعدادی از شترها بدون صاحب رها و سرگردان بوده و ساربانی هم نداشته باشند اما در استان بوشهر، شتر سرگردان نداریم و هر گله شتر حداقل یک یا ۲ نفر ساربان دارد.

افشین قطبی افزود: استان بوشهر نیز از وقوع تصادفات ناشی از شتر به دلیل وجود جاده‌کشی‌ها مستثنی نیست چرا که وقتی جاده‌ها در مناطقی ساخته می‌شود که سال‌های زیادی، محل تردد شترها و محلاتی به عنوان مراتع و محل چرای آنها بوده، امکان وقوع تصادف خواهد بود. لذا وقتی جاده‌کشی‌ها انجام می‌شود اما مراتب ایمن‌سازی در آن رعایت نمی‌شود، تصادف با این حیوانات هم اتفاق می‌افتد.

وی تصریح کرد: اگر پس از ساخت جاده در محلاتی که مکانی برای تردد شتر است جاده محفوظ شود، در این صورت دیگر شترها از هر جایی نمی‌توانند وارد جاده شوند و مجبور می‌شوند از مسیرهای خاص حرکت کنند اما هم اکنون این تصادفات وجود دارد و جای نگرانی هم دارد چون از یک سو ممکن است علاوه بر خسارت به رانندگان، دچار تلفات جانی شویم و از سوی دیگر به شترداران نیز خسارت وارد می‌شود.

معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر با بیان اینکه به طور قطع شترداران تمایل ندارند که این تصادفات رخ دهد، اظهار داشت: البته محلاتی که محل تردد شتر هست نیز محدود نیست که بتوان گفت مثلاً ۲ یا ۳ کیلومتر است که بخواهند حفاظ برای آن قسمت از جاده بزنند اما برخی از محلات هست که میزان تردد شتر در آن بیشتر از سایر نقاط است. لذا می‌توان آن مکان‌ها را از طریق فنس‌کشی یا حفاظ‌ها و دیواره‌های بتنی ایمن کرد تا شترها نتوانند وارد جاده شوند و یا محل‌های خاصی را برای ورود شترها مشخص کنند.

وی با اشاره به اینکه راهکار دیگر هویت‌دار کردن شترهاست که شترها پلاک‌کوبی و شماره‌گذاری شوند تا اگر شتری در جاده تصادف کرد، مالک آن مشخص باشد، گفت: سال‌های قبل، شترها هویت‌دار نشده بودند و مالک شترها مشخص نبود اما طی ۳ سال اخیر اغلب شترها پلاک‌گذاری و هویت‌دار شده‌اند و صاحب و مالک آنها مشخص شده است. به طوری که در حال حاضر ۸۰ درصد شترها شماره‌گذاری و در سامانه هویت‌گذاری ثبت شده‌اند.

معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر اضافه کرد: ۲۰ درصد باقی مانده نیز شامل زایش‌های اخیر شترها می‌شود که معمولاً سالانه جایگزین شترهایی می‌شوند که برای کشتار به کشتارگاه برده می‌شوند.

وی تأکید کرد: در استان بوشهر این گونه نیست که شترها خودشان برای چرا در مراتع رها شوند و ساربانی همراه آنها نباشد چون جدای از تصادفات ممکن است شترها مورد سرقت قرار گیرند چرا که هر کدام از شترها با توجه به سن و نر یا ماده بودن از ۲۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان قیمت دارند لذا مالک خودش همراه شترهاست یا فردی را به عنوان ساربان به همراه شترها می‌فرستد تا در محدوده‌ای که شترها چرا می‌کنند حضور داشته باشد و مراقب شترها باشند.

قطبی اظهار داشت: در استان بوشهر ۳ هزار و ۵۰۰ تا ۴ هزار نفر شتر وجود دارد که در مناطق محدود و در ۳ شهرستان دیر، دشتی و بوشهر متمرکز هستند و در این مناطق پرورش می‌یابند و همه آنها نیز مالک دارند.

معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر درخصوص صادرات شتر در این استان گفت: صادرات شتر در استان بوشهر ممنوع است. البته متقاضیانی در این خصوص وجود دارند اما در چند سال اخیر صادرات شتر نداشته‌ایم. مجوز صادرات شتر و سایر حیوانات را نیز وزارت جهاد و کشاورزی باید بدهد. وی درباره علت عدم صادرات شتر در سال‌های اخیر افزود: به دلیل بحث اقتصاد مقاومتی درخصوص صادرات شتر حساسیت‌های خاصی وجود دارد چون بخش عمده‌ای از کشور نیز مستعد پرورش شتر است و شتر نیز حیوان کم نیازی است لذا وزارتخانه برای صادرات شتر برنامه خاصی ندارد.

■ سهم یک تا ۲ درصدی شترها در تصادفات جاده‌ای هرمزگان

رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان هرمزگان نیز در گفت‌وگو با «ایران» درخصوص سهم شترها در تصادفات جاده‌ای این استان گفت: حدود یک تا ۲ درصد از علت تصادفات جاده‌ای در استان هرمزگان به شترها مربوط می‌شود که در صورت ایجاد الزامات ایمنی در جاده‌ها و جلوگیری ورود شتر به جاده‌ها تصادفات به حداقل می‌رسد.

مهندس علی باقرزاده درباره شترهای سرگردان در این استان افزود: در سطح استان هرمزگان هیچ شتری به صورت سرگردان وجود ندارد و تمامی شترها دارای ساربان هستند اما ممکن است در این بین شتر از گله جدا شده و به صورت اتفاقی در مسیر جاده قرار گیرد.

وی در مورد برنامه‌های سازمان جهاد کشاورزی استان هرمزگان برای ساماندهی این وضعیت اظهار داشت: سازمان جهاد کشاورزی استان هرمزگان با اجرای طرح هویت‌گذاری شتر طی چندین سال اخیر نسبت به پلاک کوبی و ثبت مشخصات بیش از ۹۰ درصد شترهای موجود در استان اقدام کرده و هم اکنون نیز نیروی لازم برای انجام پلاک کوبی تمامی دام‌ها در تمامی شهرستان‌های استان به صورت آماده باش مستقر هستند.

رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان هرمزگان اضافه کرد: تاکنون ۸ باب ایستگاه خدمات شترداری در شهرستان‌های سیریک، جاسک، میناب و بندرعباس احداث شده که امکانات نگهداری شتر در شب، تأمین آب و فعالیت‌های بهداشتی شده را دارند. همچنین ۱۰ باب آبشخور شتر نیز در مناطق مختلف با هدف تأمین آب شرب شترهای موجود، احداث شده تا از ورود شترها به محدوده جاده‌ها جلوگیری شود.

وی درباره صادرات شترها با توجه به ارزش اقتصادی آنها اظهار داشت: سازمان جهاد کشاورزی طرح توسعه پرورش شتر را در دستور کار قرار داده و در همین راستا صدور پروانه‌های شتر داشتی و پرواربندی شتر را در دست اجرا دارد و با توجه به شرایط کنونی، صادرات هرگونه دام از جمله شتر به خارج از کشور ممنوع است و فقط در شرایط عادی امکان صادرات دام‌های پروار شده و غیرمولد به صورت محدود و برنامه‌ریزی شده به کشورهای حاشیه خلیج فارس وجود دارد.

باقرزاده تصریح کرد: شتر از دیرباز در بیشتر مناطق استان به صورت آزاد زندگی می‌کرد که با پیشرفت جوامع، راه‌ها و جاده‌ها توسعه یافته و در محل زندگی حیوانات و شتر احداث شده اما متأسفانه در توسعه این راه‌ها نکات ایمنی از جمله احداث گاردریل در جاده‌ها، ایجاد مناطق مخصوص تردد حیوانات، ایجاد روستایی مطلوب در مناطق حادثه خیز جاده‌ها، نصب علائم هشداردهنده به میزان کافی و... اجرا شده که باید ارگان‌های مربوطه با همکاری یکدیگر نسبت به ایمن‌سازی جاده‌ها اقدام کنند تا از بروز تصادفات دلخراش جاده‌ای جلوگیری شود.

وی با اشاره به اینکه تمامی مناطق استان هرمزگان برای پرورش شتر مستعد است، درخصوص تعداد شترها در این استان گفت: در استان هرمزگان حدود ۱۹هزار و ۷۳۰ نفر شتر زندگی می‌کند که بیشترین تمرکز پرورش شتر در شهرستان‌های بندرعباس، جاسک، سیریک و میناب است و از گوشت، شیر و سواری آنها استفاده می‌شود.

باقرزاده اظهار داشت: پرورش شتر در استان هرمزگان از اقبال مناسبی برخوردار است. به طوری که تاکنون بیش از ۳۱ فقره پروانه تأسیس برای شترهای داشتی و پرواری و ۲ فقره پروانه بهره‌برداری برای شترهای پرواری صادر شده است.

وی درخصوص چالش‌های پرورش شتر در این استان گفت: کمبود تسهیلات مورد نیاز، کمبود آب مورد نیاز، کمبود علوفه مورد نیاز و بی توجهی به شترهای موجود و نحوه زندگی آنها در اجرای طرح‌های عمرانی مانند جاده‌ها از چالش‌های پرورش شتر است. به طوری که ساخت بسیاری از جاده‌ها در مناطق مختلف باعث ایجاد اختلال در زندگی شترها شده و سوانح جاده‌ای را به دنبال دارد.

رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان هرمزگان اضافه کرد: تأمین تسهیلات مورد نیاز شترداران، ایمن‌سازی جاده‌ها با نصب گاردریل، تابلوهای هشدار برای رانندگان، تأمین روشنایی جاده‌ها و... تأمین آب مورد نیاز و ساخت آبشخور در مناطق مختلف و دور از جاده‌ها از جمله فعالیت‌هایی است که می‌تواند در حوزه پرورش شتر در وضعیت بهتر مؤثر واقع شود.

> رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان هرمزگان: تاکنون ۸ باب ایستگاه خدمات شترداری در شهرستان‌های سیریک، جاسک، میناب و بندرعباس احداث شده که امکانات نگهداری شتر در شب، تأمین آب و فعالیت‌های بهداشتی شده را دارند. همچنین ۱۰ باب آبشخور شتر نیز در مناطق مختلف به هدف تأمین آب شرب شترهای موجود، احداث شده تا از ورود شترها به محدوده جاده ها جلوگیری شود

چرا گوجه فرنگی‌های صادراتی در مرز پرویزخان برگشت خورد؟

سنندج - مدیر توسعه بازرگانی سازمان جهاد کشاورزی کردستان با اشاره به اینکه هیچ محموله صادراتی گوجه فرنگی از مرزهای باشماق و سیرانبند در این استان مرجوع نشده است، گفت: فیلم منتشر شده از برگشت خوردن گوجه فرنگی‌های صادر شده به عراق مربوط به مرز پرویزخان در استان کرمانشاه بود.

به گزارش ایرنا، شهریار حنیفی با اشاره به بازنشر فیلم برگشت محموله گوجه فرنگی از کشور عراق و معدوم‌سازی آنها اظهار داشت: به علت لغو تعرفه واردات گوجه فرنگی در ۲۴ مهر از طرف کشور عراق، تعداد زیادی کامیون حامل این محصول به مرزهای مشترک با عراق آمد.

مدیر توسعه بازرگانی سازمان جهاد کشاورزی کردستان یادآور شد: ورود این حجم از گوجه فرنگی به مرزهای عراق، عرضه را بسیار بیشتر از تقاضا کرد و با توجه به نیاز مشخص و محدود بازار کشور مقصد، مابقی گوجه‌فرنگی‌ها از مرز (پرویزخان) برگشت خورد. وی با بیان اینکه مهم‌ترین دلیل این مشکل عدم صادرات صحیح بر اساس تقاضای طرف عراقی است، افزود: ورود محصولات کشاورزی از جمله گوجه فرنگی به مرزهای گمرکی اغلب بدون توجه به نیاز صورت می‌گیرد.

حنیفی تأکید کرد: با توجه به عرضه فراوان، طرف عراقی نیز محصول را زیر قیمت و به‌صورت گلچین خرید کرده و در نهایت مازاد محصولی که به مرز آمده برگشت می‌خورد و گاهی تبدیل به ضایعات می‌شود.

■ صدور ۶۰ هزار تن گوجه از کردستان به عراق

مدیر توسعه بازرگانی سازمان جهاد کشاورزی کردستان گفت: در هفت ماهه منتهی به مهر امسال به میزان ۶۰ هزار تن گوجه فرنگی به‌طور میانگین روزانه ۲۸۶ تن به ارزش ۲۶ میلیون دلار از طریق مرزهای باشماق مریوان و سیرانبند بانه به کشور عراق صادر شد. وی افزود: فصل برداشت گوجه فرنگی این استان تا نیمه دوم مهرماه بود و به‌علت تحقق کشاورزی قراردادی هنگام برداشت عمده این محصول در کردستان به کارخانه‌های فرآوری روژین تاک و خرمدشت دهگلان فروخته شد.

مهر ماندگار با اهدای تبلت به دانش‌آموزان البرزی

کرج - موج «مهر ماندگار» موجی است که برای تهیه و اهدای تبلت و دیگر اقلام هوشمند آموزشی به گروهی از دانش‌آموزان با کمک فرهنگیان و خیرین در استان البرز به راه افتاده است.

عده‌ای از فرهنگیان البرز در حرکتی همدلانه با عنوان «مهر ماندگار» به اهدای بخشی از حقوق خود برای تأمین هزینه خرید تبلت یا گوشی هوشمند برای حضوردانش‌آموزان بی‌بضاعت در کلاس‌های درس درشبکه آموزشی شاد به‌صورت فردی و گروهی اقدام کردند.

مدیرآموزش و پرورش ناحیه چهار کرج در این زمینه اظهار داشت: بیش از ۲ ماه از سال تحصیلی ۱۴۰۰-۱۳۹۹ می‌گذرد که در این مدت بسیاری از فرهنگیان البرز پس از شناسایی دانش‌آموزان بی‌بضاعت درمدارس به میدان آمدند تا با مشارکت سایر خیرین گامی دیگر در شاد کردن دانش‌آموزانی که در کلاس‌های حضوری غایب هستند، کاری ماندگار با یکی کردن دل‌های مهربان و دغدغه‌مند در تداوم جریان آموزش در این وضعیت سخت کرونایی انجام دهند.

مراد مالمیر خاطرنشان کرد: فرهنگیان البرز در روزهای نخست آغاز سال تحصیلی امیدوار بودند که مشکل دانش‌آموزان بی‌بضاعت با مداخله خیرین، مؤسسات مالی، بانک‌ها و نهادهای حمایتی هرچه زودتر به سرانجام برسد ولی کمک‌ها در حد انتظار و پیش‌بینی نبوده و همچنان دانش‌آموزان نیازمندی وجود دارند که به کلاس درس معلمان وصل نشده‌اند. وی بیان داشت: در این مدت تنها نهادهای حمایتی درحد توانشان به تعهداتشان در راستای برخوردار کردن دانش‌آموزان از تجهیزات آموزشی هوشمند عمل کرده‌اند.

مدیرکل آموزش و پرورش البرز گفت که سه هزار تبلت برای دانش‌آموزان بی‌بضاعت در این استان با همکاری دستگاه‌ها و خیرین استان در حال آماده‌سازی است.

سالار قاسمی اظهارداشت: این حرکت در قالب رزمایش مواسات، همدلی و کمک مؤمنانه این تعداد تبلت برای دانش‌آموزانی که دسترسی به شبکه آموزشی شاد ندارند، تهیه می‌شود. وی بیان داشت: این اقدام با مشارکت کمیته امداد امام خمینی(ره)، بسیج فرهنگیان، بسیج دانش‌آموزی، اصناف و ستاد اجرایی حضرت امام و خیرین در حال انجام است.

وی اضافه کرد: برای ۲۵ هزار دانش‌آموز نیازمند این استان نیاز به تداوم انفاق، همدلی، احسان و نیکوکاری دراین شرایط خاص آموزشی و کرونایی داریم.

قاسمی ادامه داد: امسال همزمان با سراسر کشور پویش عاطفه‌ها برای جمع‌آوری کمک‌های نقدی و غیرنقدی به منظور توزیع نوشت افزار در میان دانش‌آموزان نیازمند البرز اجرایی شد تا شرایط مناسب برای ۶ هزار دانش‌آموزی که دسترسی به شبکه آموزشی شاد ندارند، فراهم آید.

مدیرکل آموزش و پرورش البرز ادامه داد: در قالب رزمایش کمک‌های مؤمنانه بسته حمایتی همانند کیف، دفتر، مداد، تبلت و سایرنوشت افزارهای مورد نیاز دانش‌آموزان که از طریق کمک‌های نقدی و غیرنقدی که در جریان برگزاری پویش عاطفه‌ها جمع‌آوری شده است در بین دانش‌آموزان نیازمند این استان توزیع می‌شود.

استان البرز ۵۰۰ هزار دانش‌آموز و ۲۴ هزار فرهنگی دارد.

یادداشت

آغوش گشاده کیش به طرح‌های آینده‌نگر

غلامحسین مظفری
رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش

«شهرهای آینده»، کلید واژه‌ای است که این روزها میان صاحبنظران، مدیران ارشد و برنامه‌ریزان اجرایی بیش از گذشته شنیده می‌شود.

اما این موضوع تا چه حد مهم بوده و ناظر به چه ویژگی‌هایی است؟ شهرهای آینده چه تفاوتی با شهرهای کنونی دارند و انسان در آنها از چه ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایی برخوردار خواهد بود؟

در این رابطه گفته می‌شود که اگر قرن بیستم، قرن کشورها بود، قرن بیست و یکم، قرن شهرهاست. شهر آینده، مضمونی است که با شهرهوشمند قرابت داشته و بدون ایجاد الزامات هوشمندسازی، دست‌یافتنی، نخواهد بود. از این‌رو در سال‌های اخیر، مسابقه‌ای میان کشورها برای ایجاد شهرهای توسعه‌یافته، پایدار و در عین حال کاربردی در گرفته است که نمونه آن در کشورهایی چون امریکا، چین، ژاپن، کره جنوبی، سنگاپور، امارات متحده عربی و چند کشور دیگر دیده می‌شود.

واقعیت آن است که بسیاری از شهرهای کنونی در سراسر جهان، به دلیل مواجهه با موضوع رشد جمعیت، جابه‌جایی جمعیت ومهاجرت، تولید و مصرف انبوه کالا، با رشد نامتقارن روبه‌رو شده‌اند و این وضعیت، عوارض زیادی را دامن زده است؛ گرمایش زمین، تخریب محیط زیست، اتکا به منابع تجدیدناپذیر انرژی، آلودگی هوا و آب و خاک، ترافیک، ضعف در ارائه خدمات و شکل‌گیری پدیده حاشیه‌نشینی و رشد فقر از جمله عارضه‌هایی است که باید برای آنها به سرعت تدابیری اندیشید. بنابراین چاره‌ای جز طراحی رویکردهای نو برای دستیابی به شهرهای عاری از بحران‌های عدیده نیست. این موضوع تحت عنوان پارادایم شیفت یا جابه‌جایی پارادایم‌ها، بیش از گذشته در کانون توجهات و مباحث قرار گرفته است.

جمعی ازنخبگان دنیا براین اعتقادند که برای تحقق فردایی بهتر، توجه به عنصر دانایی به‌عنوان ثروت پایان‌ناپذیر، اولویت دادن به بهره‌گیری از استعدادها، ذهن‌های خلاق و مبتکر و نیز استفاده روشمند و هم افزا از ظرفیت‌های علمی و پژوهشی، اجرای طرح‌های متنوع زیربنایی و روبنایی و البته فرهنگ‌سازی همگانی برای کاربرد بهینه آنها، نقشه راه پیاده‌سازی شهرهای هوشمند در تمام دنیاست. از همین رو امریکا در دستینی فلوریدا، چین در شنزن، کره جنوبی در سانگدو، امارات در شهر دوبی و مصدر ابوظبی و همچنین ژاپن و سنگاپور در مناطقی از کشورهایشان در حال تحقق شهرهای پاک وهوشمند هستند و در این رابطه برخی از پیشرفت‌ها را رسانه‌ای و برخی را در خفا به پیش می‌برند.

ایران عزیز ما نیز به هزارو یک دلیل می‌تواند و باید در شمار پیشگامان ایجاد شهرهای آینده با لحاظ ویژگی‌ها و مختصات فرهنگی و هویتی خویش باشد تا در دهه‌های آینده، به جای تأثیرپذیری در شمار تأثیرگذاران قرار گیرد. این اتفاق به مدد تیزبینی موجود و رشد علمی غیر قابل انکار در کشور آغاز شده و نگارش این سطور در تأکید برای تسریع این روند و همگرایی همه عناصر تأثیرگذار در این زیست بوم صورت گرفته است.

حالا این سؤال پیش می‌آید که از کجا باید آغاز کرد؟ کدام منطقه بیش از سایر مناطق برای پیشگامی این ابرپروژه، استعداد دارد؟ نقطه عزیمت و خاستگاه پیش رو کجاست؟ پرسش‌هایی از این دست برای آن است تا این خبر خوش به گوش مردم خوبمان برسد که کیش، نقطه اجماع ملی برای تحقق صورت‌بندی شهر ایرانی در دهه‌های پیش رو است.

عزم راسخ، وحدت مدیریتی، بخش خصوصی توانمند، وفورسخاوتمندانه انرژی‌های پاک و تجدید پذیر نظیر خورشید و دریا، موقعیت سوق‌الجیشی، محیط زیست کمیاب و در نهایت ایجاد تمام زیرساخت‌های مورد نیاز به همراه تعبیه شبکه‌های فیبر نوری برای فعال شدن شبکه نسل پنجم موسوم به 5G که شرط پایه‌ای برای تحقق شهرهای هوشمند است، کیش را بیش از بقیه مناطق کشور، آینده‌گرا ومستعد اجرای طرح‌های بلندپروازانه کرده است.

شهرهای دیجیتال بیش از شهرهای بزرگ کنونی، دوستدار محیط زیست هستند. در پیوند با این موضوع لازم به اشاره است که درحال حاضر بیشترین میزان استفاده از دوچرخه به نسبت جمعیت در کشور به کیش تعلق دارد و این جزیره، علاوه بر دارا بودن بزرگترین رینگ دوچرخه سواری خاورمیانه، عابردوست‌ترین نقطه ایران است. هم‌آمیزی فناوری‌های نو نظیر هوش مصنوعی واینترنت اشیاء در بستر شبکه نسل جدید موسوم به فایوجی، می‌توانند هزاران دستاورد تازه را به ارمغان آورند که یکی از آنها حمل‌ونقل هوشمند است.

مایه خرسندی است که بگویم این رهیافت نو با انعقاد تفاهمنامه‌ای که با معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، وزارت ارتباطات، ستاد فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل هوشمند و سازمان منطقه آزاد کیش به امضا رسید، برای نخستین بار در کیش به کار گرفته خواهد شد.

جالب است بدانید نتیجه تحقیقی که به تازگی در دانشگاه هاروارد در رابطه با عوامل مؤثر بر خروج از فقر انجام شد، نشان داد که زمان صرف شده برای جابه‌جایی بیش ازهر عامل دیگر نظیر نرخ جرم و جنایت یا دسترسی به مدارس خوب بر خارج شدن افراد از فقر مؤثر است. این تحقیق می‌گوید، درجاهایی که پیاده‌روی یا استفاده از حمل‌ونقل عمومی، سریع‌ترین راه‌ها محسوب می‌شوند، هیچ شهروندی به‌دلیل نداشتن خودرو، احساس فقیر بودن نخواهد کرد.

کیش بیش از همیشه و همه جا برای نوآوری و کارآفرینی، شأن و قدر قائل است و ایجاد مرکز بزرگ نوآوری برای حمایت از دانش بنیان‌ها یکی از این اقدامات است که برکات خود را در سال‌های بعد نشان خواهد داد. در ادامه این روند، طرح راه‌اندازی شهرک فناوری‌های نو برای سایر شتاب‌دهنده‌ها و شرکت‌های فناور و کارآفرین، تعامل با تمامی دانشگاه‌های مادر و مطرح کشور برای حضور متفاوت در کیش، طراحی شکل‌گیری دانشگاهی بین‌المللی با مشارکت دانشگاه معتبر خارجی و دانشگاه‌های داخلی، استقرار صنایع خلاق یا صنایع نرم و اقدامات دانش پایه دیگر در دستور کار است تا هاب علمی، نوگرایی و نوآفرینی منطقه در این خطه طلایی شمال آب‌های خلیج همیشه فارس شکل گیرد و به محلی برای زیست سعادتمندانه انسان‌ها و سکویی برای صادرات خدمات کالا و محصولات دانش بنیان تبدیل گردد.

ادبیات ما هم پشتیبان و الهام‌بخش همیشه ما در این مسیر است. آنچنان که سهراب عزیز اینگونه آرزو داشت: قایقی خواهم ساخت / خواهم انداخت به آب / پشت دریاها شهری است / که در آن پنجره‌ها رو به تجلی باز است.