

توجه به اقتصاد دریا محور تضمین موفقیت در اقتصاد مقاومتی



محمدمسعودنقیعی قدسی

دکترای اقتصاد

و کشتی‌ها را در دریا بیندازید و از آن بهره ببرید. این آیه نشان‌دهنده حساسیت و اهمیت نعمت دریا برای اقتصاد معیشتی انسان است.

توجه به مزیت‌های کنسبی هر کشور در تولید یکسای از موفق‌ترین راهکارهای رشد و توسعه آن کشور در اقتصاد است. کشورهای دریایی دارای مزیت بسیار خوبی در حوزه دریا و صنایع دریایی هستند و استفاده از منابع آبی شامل دریاها دریاچه‌ها سواحل و جزایر امکان‌بالموع بسیار مهمی برای رشد اقتصادی و بهبود وضعیت معیشت مردم بوده و خواهد بود. ایران یک کشور دریایی است که از سال ۵۱۱قبل از میلاد نیروی دریایی قوی داشته و نیز به امر تجارت پرداخته است. دریاوردی ایرانیان باعث انتقال فرهنگ و تمدن ایران اسلامی به دیگر مناطق دنیا به‌خصوص هندوستان چین و مالزی در آسیا و همین‌طور دیگر کشورهای اروپایی شده است. دریاها و آبراهه‌ها نیز همیشه برای ایران دارای مزیت نسبی بوده و لذا تأکید روی مزیت‌های نسبی تولید خصوصاً دریا محور، یکی از راه‌ها و راهکارهای توسعه اقتصاد مقاومتی و پتانسیل‌قوی در مقابله با تحریم‌های تهدیدیات خارجی است.

رهبر معظم انقلاب بارها گفتمان اقتصاد دریا محور را مطرح فرموده و آن را به‌عنوان یکی از اصول اصلی سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در کشور پیشنهاد داده‌اند. رهبر انقلاب در برنامه هفتم توسعه اقتصاد دریا تأکید کرده و فرمودند: بند ۱۱: «تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های باقلع و بالموع و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه‌بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی». اقتصاد دریا محور (اقتصاد آبی) در واقع استفاده پایدار از منابع و گسترده‌های آبی برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است.

ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی که ۴۰ درصد از کل مرزهای کشور را شامل می‌شود.از شمال با دریای خزر و از جنوب با خلیج‌فارس و دریای عمان و غیرمستقیم با اقیانوس هند هم‌مرز است. ایران در یک چهار راه ترانزیت جهانی قرار دارد که این جایگاه ژئوپلیتیک و اقرار گرفتن آن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال جنوب ایجاد کرده است. موقعیت ژئوپلیتیک ایران در تنگه هرمز و خلیج‌فارس ترانزیت دریایی ایران را جایگاهی بین‌المللی و جهانی بخشیده است.

وجود مرزهای دریایی و جزایر مختلف و بنادر همیشه برای ایران دارای مزیت نسبی بوده است لذا تأکید روی مزیت‌های نسبی تولید خصوصاً دریا محور یکی از راه‌های توسعه اقتصاد مقاومتی و پتانسیل قوی در مقابل تحریم‌ها و تهدیدات خارجی است.

بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند.ایران متأسفانه تاکنون صرفاً ۰٫۴درصد سهم تولید ناخالص ملی خود را به دریا اختصاص داده است در صورتی که ایران در بین کل کشورهای جهان می‌تواند رتبه چهارم را در استفاده از منابع دریا محور داشته باشد.توجه به اقتصاد دریا محور که شامل فعالیت‌های مرتبط با دریا از قبیل صنعت شیلات، صنعت ماهیگیری، صنایع گردشگری، صنعت کشتی‌سازی، صنعت حمل‌ونقل، صنایع پتروشیمی و نفت پالایشگاه و صنایع آبرزی پروری و انرژی‌های تجدیدپذیر صنایع آلومینیوم‌سازی، صنایع فولاد و سیمان صنایع آب شیرین کن (برای مصرف داخل و صادرات)، صنعت تعمیر و نگهداری کشتی‌های اقیانوس پیما، خصوصاً توسعه صنعت توریسم است، علاوه بر رشد قابل توجه تولید ناخالص ملی در حوزه پراکندگی تراکم جمعیتی کشور در این مناطق به دلیل ایجاد کسب‌وکارهای بسیار فراوان و متنوع و درآمذایی قابل توجه و ایجاد رفاه سهم بسزا و مطلوبی خواهد داشت. در واقع آب‌ایجاد یک بخش در بخش اقتصاد دریا محور چهار شغل جدید به وجود خواهد آمد. با وجود اینکه ۰٫۴درصد از کالاهای کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی جابه‌جا می‌شوند و ایران رتبه بیست‌و دوم را در زمینه ناوگان بزرگ کشتیرانی جهان داراست که متأسفانه صرفاً فقط پنج‌درصد از کل سواحل ایران مورد استفاده قرار گرفته است.

اقتصاد دریا محور سهم بسزایی در ایجاد شهرهای پر جمعیت و مؤلف ساحلی خواهد داشت شهری که چنانچه از زیرساخت‌های لازم و قوی برخوردار باشند، به‌عنوان بهترین مراکز اقتصادی کشور و تجارت خارجی. توریسم و صنعت گردشگری در صد بسیار بالایی از تولید ناخالص ملی به خود اختصاص خواهند داد.

در حال حاضر اکثر کشورهای توسعه یافته که دارای مرزهای دریایی بوده و از نعمت دریا برخوردارند، در کنار دریا بزرگ‌ترین شهرهای تجاری توریستی خود را بنا کرده‌اند که درصد زیادی از اقتصاد آن کشورها به این شهرها وابسته شده است. برای مثال می‌توان از شهرها و بندرهایی مانند بندر شانگهای در چین یا بندرهای مختلف در دیگر کشورهای جهان نام برد.

خوشبختانه اخیراًسیاست‌های اقتصادی ایران بر توسعه شهرهای ساحلی شکل گرفته و باعث شد که توجه بیشتری به بندرهای مختلف از جمله بندرعباس و بندر چابهار سواحل مکران و قسمتی از مرزهای جنوبی ایران صورت گیرد و به گونه پهنه‌تری مورد بهره‌برداری قرار گیرد. پروژه‌های عظیم پارس جنوبی نیز که متأسفانه سال‌های سال با توجه به شراکتی که ایران در این حوزه‌های گاز و نفت این منطقه با کشور قطر داشت، مورد بی‌مهری و بی‌توجهی قرار گرفته بود که ثمره آن بهره‌برداری حداکثری کشور قطر از این منابع و بسیار بیشتر از نیاز بوده به‌طوری که اکثر منابع این ذخایر را کشور قطر بهره‌برداری نماید و ایران از این سرمایه عظیم خدادادی صرفاً به خاطر بی‌تدبیری و اهمال مسئولیت وقت بی‌نصبی بماند و خوشبختانه اخیراً این موضوع پرداخته شده و اقدام به استخراج و بهره‌برداری از این منابع و ثروت بی‌نظیر الهی شده است.

صنعت توریسم و گردشگری یکی از مهم‌ترین و بزرگ‌ترین صنایع و ارزآور ترین صنعتی است که ایران می‌تواند از آن به‌راحتی استفاده نماید و این امکان صرفاً با برنامه‌ریزی و توسعه شهرهای ساحلی و استفاده از امکانات و ایجاد زیر ساخت‌های صنعت توریسم و گردشگری در آنها و توسعه این صنعت امکانپذیر است که بتواند گردشگران زیادی را از سراسر جهان جهت گردشگری و استفاده از منابع بکر و دست‌نخورده‌ای که در ایران وجود دارد و مناطق گردشگری بی‌نظیر مانند جنگل حرا در جزیره قشم که در دنیا بی‌نظیر است یا سواحل کیسش استفاده نماید.

نتیجه اینکه ایران با توجه به داشتن منابع دریایی رایگان خدادادی دارای مزیت نسبی بسیار بالایی در حوزه اقتصاد دریا محور است که باید بیش‌از پیش به صنعت دریایی و صنایع وابسته به دریا توجه خاص نموده و از این طریق بالاترین درآمد اقتصادی و بالاترین تولید و بالاترین ارزآوری را ایجاد نماید. ایجاد چنین شهرهایی توسعه جمعیتی در کشور را منتقلی کرده که در نتیجه در این شهرها به صورت کار و ایجاد اشتغال که از اصول اقتصاد مقاومتی بوده و اجرای اقتصاد مقاومتی که منوط به توسعه همین صنعت دریاوردی در این شهرهاست را شاهد خواهیم بود.

دسترسی به آب‌های آزاد، مجاورت با منطقه راهبردی خلیج‌فارس و تنگه هرمز و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی از جمله ظرفیت‌های دریایی ایران محسوب می‌شود به‌طوری‌که از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گستره دریایی و حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی بر خوردار بوده و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد بنابراین این بهره‌برداری مطلوب از آن به‌اراده و برنامه‌های دولت بستگی دارد.

ایران با توجه به سابقه تاریخی در عرصه دریا و همچنین توانمندی‌های فراوان می‌تواند به اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود بر پایه توسعه دریایی در منطقه و جهان کمک نماید و اینجاست که اهمیت «اقتصاد دریا محور» برای جمهوری اسلامی ایران دوچندان می‌شود.

رهبر معظم انقلاب ۹ تیر ماه سال ۱۳۹۴، سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه را ابلاغ کردند که دارای ۸۰ بند و شامل سرفصل‌های امور: «اقتصادی»، «فناوری اطلاعات و ارتباطات»، «اجتماعی»، «دفاعی و امنیتی»، «سیاست خارجی»، «حقوقی و قضایی»، «فرهنگی» و «علم، فناوری و نوآوری» بود.ایشان در بندهای ۱۹، ۲۱، ۲۳ و ۲۸ سیاست‌های کلی برنامه ششم بهره‌وری از دریاها، توسعه دریا محور، پیشرفت اقتصادی، حمل‌نقل دریا، اکو توریسم دریایی تأکید داشتند.

رهبر معظم انقلاب در ابلاغیه سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه نیز بر اقتصاد دریا تأکید فرمودند: «بند ۱۱- تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های باقلع و بالموع و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بندر،ها و آب‌های مرزی».

اخیراً ایشان در بخشی از بیانات خود در دیدار نوروزی با مسئولان و کارگزاران نظام بر استفاده از ظرفیت دریا و اقتصاد دریا پایه و همچنین کریدور شمال جنوب برای بهبود اقتصاد کشور تأکید کردند.

نکته حائز اهمیت این است که در بیانیه دوم گام انقلاب نیز بر پیوند ساختاری اقتصاد کشور با توسعه دریا محور تأکید شده‌است. از این رو با توجه به اهمیت موضوع اقتصاد دریا، بهره‌مند شدن کشور از منافع این مسئله مستلزم برنامه‌ریزی دقیق، عزم ملی و همه‌جانبه دست‌خوردن راه‌ها و نپادهای مرتبط با آن است.

محمدعلی عباسی عضو اسبق اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «جوان» صنعت ماهیگیری، صنعت گردشگری، صنعت کشتی‌سازی، حمل‌ونقل در اقتصاد دریا محور می‌گوید: «مروزه حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم توسعه اقتصاد ملی محسوب می‌شود و به دلیل نقش



محمدعلی عباسی

عضو اسبق اتاق بازرگانی

زیربنایی تأثیر فراوانی بر رشد اقتصادی کشور دارد».

وی بیان می‌کند: «نگاهی سه دهه تاریخ حمل‌ونقل ایران به‌ویژه در عرصه بین‌المللی، باید به دریاوردی استان بوشهر توجه کرد چرا که سال‌هابخش حمل‌ونقل ایران از استان بوشهر انجام می‌شد».

وی می‌افزاید: «در بخش اقتصاد کلان هنگام محاسبه درآمدهای کشور، بحث حمل‌ونقل یکی از بخش‌های اثرگذار در درآمدهای ملی اعتم از داخلی و بین‌المللی است. همچنین بهره‌مندی از مرزهای بین‌المللی در شمال و آب‌های آزاد در جنوب کشور اثر بسیاری در اقتصاد کشور دارد».

وی ادامه می‌دهد: توسعه حمل‌ونقل دریایی از عوامل مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم محسوب می‌شود که از طریق ایجاد ارتش و افزوده اشتغال و گسترش ترانزیت به‌صورت مستقیم و از طریق صرفه‌جویی در مصرف سوخت هزینه‌های واحد حمل

سرویس اقتصادی

«جوان» الزامات اقتصاد متکی به دریا را بررسی می‌کند

اقتصاد دریاپایه، پیشران توسعه ایران



بین‌المللی برقرار باشد می‌توان از این مزیت بنادر در بخش گردشگری دریایی استفاده کرد»

عباسی می‌افزاید: «اگر در اقتصاد کلان و برنامه‌ریزی کشور، سازمان بنادر، وزارت راه و شهرسازی و سایر ذی‌نفعان به توسعه حمل‌ونقل دریایی توجه شوند، این مسئله برای شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی امیدبخش خواهد بود و به‌مهمای دریایی و توسعه بیمه‌های بازربری وی می‌گوید: «حمل‌ونقل زیر مجموعه سرفصل اقتصاد خدمات است و اگر این بخش اقتصاد خدمات را در جهان از ترکیب تولید و خدمات مورد بررسی قرار دهیم ایران از فاصله بسیار زیادی در این حوزه بهره‌ور است. از سوی دیگر در بحث توریسم که زیرمجموعه خدمات است با مشکل مواجه هستیم این در حالی است که اگر روابط

ظرفیت و، باعث افزایش صرفه‌های اجتماعی می‌شود.

این استاد دانشگاه بیان می‌کند: «اقتصاد دریایی می‌تواند به منطقه و آسیای مرکزی کمک کند به‌طوری‌که کشورهای نواحی خشکی می‌توانند از بندرهای جنوبی ایران استفاده کنند. بنادر چابهار و بندرعباس می‌تواند به سرخس اتصال پیدا کرده و به حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی دریایی گره بخورد».

وی می‌گوید: «مهم‌ترین راهکارهای توسعه صنایع دریایی در راستای به اهداف اقتصاد مقاومتی به ترتیب اولویت عبارتند از:

۱- توسعه شبکه ریلی و فرودگاهی جهت واردات و صادرات سریع و ارزان کالا.

۲- استفاده از فناوری‌های روز جهت تسهیل استفاده از کانتینر و اعمال تخفیف برای کشتی‌های کانتینری.

۳- توسعه شبکه ریلی به عنوان شبکه حمل‌ونقل پشتیبان حمل‌ونقل دریایی با رویکرد حمل‌ونقل ترکیبی.

۱- تجهیز انبارهای بنادر به تجهیزات و ملزومات

چشم‌انداز

راهکارهای توسعه اقتصاد دریا محور

روز دنیا.

۲- تسهیل بخش خصوصی به ایجاد، توسعه و مدیریت بنادر.

۳- جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از خدمات شرکت‌های خارجی در بنادر.

مهم‌ترین راهکارهای توسعه صنایع دریایی در راستای دستیابی به اهداف اقتصاد مقاومتی به ترتیب اولویت عبارتند از:

■ **راهکارهای توسعه بخش صنایع کشتی‌سازی**

۱- ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی به بخش خصوصی جهت ترغیب آنان به سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی.

۲- توسعه امکانات و تجهیزات به منظور استفاده از بازار بزرگ تعمیرات دریایی در خلیج فارس و دریای عمان.

۳- کاهش زمان و قیمت پروژه‌های کشتی‌سازی با هدف افزایش قدرت رقابت‌پذیری در مقیاس جهانی

■ **راهکارهای توسعه بخش شیلات**

۱- ایجاد سردخانه‌های مجهز جهت نگهداری صید،



پرونده

اقتصاد سیاسی

پنج‌شنبه ۳۱ فروردین ۱۴۰۲ | ۲۹ رمضان ۱۴۴۴ |

اخیراً نیز کمیسیون‌های «اقتصادی، آداری و بازرگانی» و «زیربنایی و تولیدی» مجمع تشخیص مصلحت نظام، در دومین جلسه مشترک خود به ریاست محمدباقر ذوالقدر دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام با موضوع «سنجش ظرفیت رشد تولید ناخالص در مناطق دریایی و تعیین شاخص کمی برای توسعه دریا محور» به سیاست‌های کلی توسعه دریا محور پرداختند.

ذوالقدر معتقد است مفهوم توسعه دریا محور آن بخش از توسعه (پیشرفت) کشور است که معطوف به دریا و مرتبط با آن است که شامل سه حالت از قبیل: ۱- در دریا انجام می‌شود. ۲- از دریا منشأ می‌گیرد و به خشکی عرصه می‌شود. ۳- از خشکی منشأ می‌گیرد و به دریا عرصه می‌شود، است.

در ادامه وی به‌عبارت توسعه دریا محور اشاره کرد و گفت: این توسعه در ابعاد «اقتصادی» (تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات) «اجتماعی- فرهنگی»، «علمی و فناوری»، «محیط‌زیست» و «دفاعی و امنیتی» قابل پیگیری است و ۲۱ حوزه فعالیتنی را شامل می‌شود.

ذوالقدر «سواحل و پس کرانه‌های دریای عمان و اقیانوس هند»، «سواحل، جزایر و پس کرانه‌های خلیج‌فارس» و «سواحل و پس کرانه‌های دریای خزر» و اولویت‌های «قلمرو جغرافیایی توسعه دریا محور دانست و گفت: باید توجه داشت که توسعه دریا محور، «همه سرزمینی» است.



امیدعلی پارسا

معاون سازمان برنامه‌بودجه

اقتصاد دریا محور دو نشست با حضور مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی در حوزه اقتصاد دریا محور برگزار شده است. در نشست نخست وزیر راه و شهرسازی با مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره سازمان بنادر و دریاوردی، برنامه‌های پیش‌رو برای سال ۱۴۰۲ بررسی و مقرر شد که سند توسعه اقتصاد دریا در وزارت راه و شهرسازی تا دو ماه آینده تهیه شود.

از سوی دیگر وزیر راه و شهرسازی در حوزه اقتصاد دریا محور که در جلسه شورای مسکن برگزار شد از «ایجاد ۲۷ شهر ساحلی با رویکرد اقتصاد دریا محور» خبر داده است که گام بزرگی در راستای توسعه شهرها در استان‌های ساحلی است و به اقتصاد دریا محور نیز کمک خواهد کرد.

چشم‌انداز

۲- جلوه‌گیری از آلودگی دریا و صید بی‌رویه به منظور پایدارسازی منابع صیادی.

۳- تجهیز شناورهای صیادی کوچک و بزرگ به فناوری‌های جدید ناوبری جهت کمک‌رسانی به آنان در مواقع ضروری.

■ **راهکارهای توسعه بخش گردشگری دریایی**

۱- جلوه‌گیری از تخریب جاذبه‌های گردشگری و آثار تاریخی در استان‌های ساحلی و مرمت و بازسازی آنها.

۲- برنامه‌ریزی برای شکوفایی و رونق شهرهای ساحلی کشور.

۳- تسهیل سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در گردشگری دریایی از طریق ارائه تسهیلات بانکی ارزان و معافیت‌های مالیاتی

■ **راهکارهای توسعه بخش صنایع فراساحل**

۱- ساخت شناورهای عظیم ذخیره نفت و گاز

۲- توسعه و به کارگیری فناوری‌های به روز جهت استخراج هر چه بیشتر نفت و گاز در دریا

۳- تلاش جهت کشف میدان‌های نفت و گاز جدید راهبردی در این حوزه انجام شود.

توسعه دریا محور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی

در عسلویه به لحاظ کلان، بیانگر این مطلب است که عدم توسعه پایدار و متوازن اگرچه به عنوان یک مزیت مزیت ترحیمت فعالیت‌های صنعتی و معدنی، منافع اقتصادی برای کشور به همراه دارد، لیکن چالش‌های جدی زیست محیطی، کالبدی و اجتماعی را (مانند آلودگی‌های بالای زیست‌محیطی و مسائل اجتماعی ناشی از مهاجرت‌های شغلی و دوگانگی فرهنگی) به دنبال داشته است.

در این میان، استفاده از ظرفیت بالای کنشگری مناطق آزاد و ویژه، در تحقق الگوهای اقتصاد دریا محور، بسیار کلیدی است. در این خصوص می‌توان به تجربه موفق کیسش در جذب گردشگر دریایی اشاره کرد. در نمونه‌ای دیگر می‌توان به مصوبه مجلس در بهمن مساه ۱۳۹۸ و الحاق اراضی شهر چابهار، شهر جدید تیسین و بالغ بر ۸۰ روستا و افزایش محدوده ۱۴ هزار هکتاری به حدود ۹۲ هزار هکتاری اشاره کرد که این مصوبه هم راستا با نقش کلیدی بندر و شهر چابهار است. مقیاس یکی از چهار شهر لجستیک کشور (براساس سند آمایش لجستیک کشور) و مبدأ کریدور توسعه شرق کشور بوده است.

کشور متمرکز در محدوده شهرهای بزرگ ساحلی است. موضوع دیگری، چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرای و عدم توجه جدی به پتانسیل‌ها و ظرفیت و منابع نواحی مرزی و به خصوص در نواحی بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به طور کلی استان هرم‌گان دو برابر شد و پس از آن با اضافه شدن صنایع مادر در ناحیه بندرعباس مانند صنایع پتروشیمی، آلومینیم، کشتی‌سازی، فولاد و سیمان هرم‌گان جمعیت این ناحیه بیش از پنج برابر شده است. از طرفی تجربه تقریباً ناموفق منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس



تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پایدینی تلقی می‌گردد. ایران حدود یک‌درصد اقتصاد دریایی دنیا را بدون احتساب منابع دریایی و حدود ۲/۵درصد را با احتساب این منابع به خود اختصاص داده است. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود در اختیار کشور، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهارم قرار دارد، در صورتی که از نظر کسب درآمد وضعیت مطلوبی نداشته و بیشترین فعالیت‌های اقتصادی در عرصه سواحل

اینها حدود پنج‌درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مسورد توجه قرار نگرفته است. در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد در صدر قرار دارند. ایران نیز حدود ۱۰ درصد از