اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۳۰ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۸۲

آزادسازی نهاده ها بستر مناسبی برای تولید آبزیان

معاون وزیر جهاد کشاورزی گفت: با توجه به سهم‌ناچیز آبزیان از ارز ترجیحی، آزادسازی نهاده ها بستری برای رقابت این محصولات با دیگر مواد پروتئینی است.به گزارش اقتصادسرآمد، آقای سید حسین حسینی رئیس سازمان شیلات گفت: آزادسازی نهاده از نگاه آبزی مصرفی اقدامی مثبت است چرا که بستری مناسب برای تولیدکنندگان آبزی فراهم می شود تا بتوانند با دیگر محصولات پروتئینی به رقابت بپردازند.حسینی می گوید: بنابر آمار سرانه کنونی مصرف آبزیان در کشور ۱۳ کیلو و متوسط سرانه در دنیا بیش از ۲۰ کیلوست که در افق ۱۴۰۴ هدف گذاری شده که به متوسط دنیا برسیم.طبق آمار اعلامی رئیس سازمان شیلات شیوع کرونا بر صادرات و سرانه مصرف اثر گذاشت و همین امرموجب شد که سرانه ٔبزیان نسبت به ایام قبل از کرونا ثابت باشد، درحالیکه انتظار بر آن بود که امسال به ۱۵ کیلو برسد.با توجه به آنکه بخش آبزیان جز کالاهای اساسی قرار نداشته و برای تنظیم بازار آنها دولت دخالتی ندارد اما با مردمی سازی یارانه ها، شیلات به دنبال حمایت از تولیدکنندگان این بخش است.

بررسی «اقتصاد سرآمد» از نقش باستان شناسی در اقتصاد دریایی

فرهنگ حفاظت از میراث دریایی را جدی بگیریم

گروه اقتصاد دریایی – بی ارزش جلوه دادن دریای کاسپی در پژوهش‌های باستان شناختی دریایی از پیش فرض‌های غلطی است که توسط عده‌ای مسئول و غیر مسئول بر اساس مطالعات اندکی که داشته‌اند؛ سرچشمه می گیرد و پیامد آن منجر به ایجاد عدم تعادل و ارزش گذاری نادرست برای میراث فرهنگی دریایی از سوی بازی‌گردانان مستقر در نهادهای دولتی جهت انجام امور پژوهشی و بودجه ریزی می گردد و زوال روزافزون میراث برجای مانده از فرهنگ دریایی چه به صورت ملموس و ناملموس؛ عاقبت ناخوشایندی است که گریبان این نوع از میراث فرهنگی تجدید ناپذیر را گرفته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، دیدگاه‌هایی که عمیقاً منجر به نادیده گرفتن پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در حوزه‌ی دریای کاسپی می گردد "وسعت و محصور بودن" آن نسبت به آب‌های آزاد و شور است؛ اما از منظر باستان‌شناختی به نظر می‌رسد سنجش محتوای فرهنگی مهم‌تر از مساحت جغرافیای است؛ از این رو، فرهنگ دریایی بهترین و جامع‌ترین مفهومی است که می‌توان برای اصول فکری، آداب و رسوم، مصنوعات و... مرتبط با دریا و منابع آن به کار گرفت. قاعدتاً در هر مکان جغرافیایی که فرهنگ‌دریایی به معنای خاص خود وجود داشته باشد؛ پژوهش‌های باستان شناختی و انسان‌شناختی دریایی جهت بازیابی نمادها و نشان‌های ملموس و ناملموس آن نیز انجام می گیرد.

در حوزه‌ی دریایی کاسپی ماهی گیری به‌عنوان یک جنبهٔ اقتصادی و فرهنگی که با استفاده از منابعی مانند: رودخانه‌ها و دریاها و اتکا به‌آبزیان امرار معاش می‌نمایند؛ در درجه نخست و حمل و نقل و جنگ که در درجاتی بعدی قرار می گیرند؛ مشمول پژوهش‌های گستردهٔ فرهنگ دریایی، انسان‌شناسی و باستان‌شناسی دریایی می‌شود.

بر اساس اسناد باستان‌شناختی – سنگ‌نگاره‌ها به دست آمده از پارک ملی قبوستان در جنوب شرقی رشته‌کوه‌های قفقاز و کرانه‌های غربی دریای کاسپی در جمهوری آذربایجان امروزی؛ در این حوضه ما با یکی از کهن‌ترین جوامع‌ماهیگیری و دریانورد مواجه هستیم که از دوران میان‌سنگی و نوسنگی به این شغل مبادرت می‌ورزیدن و احتمالاً حوضهٔ کرانه‌های غربی دریای کاسپی یکی از قدیمی‌ترین مراکز ماهیگیری و دریانوردی در این منطقه است.

نقش باستان شناسی در اقتصاد دریا

محسن مهرانی کارشناس ارشد تاریخ دریایی در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: یکی از پدیده‌های مهم برای فهم و تفسیر دقیق‌تر فرهنگ دریایی بر پایهٔ مواد فرهنگی در حوزهٔ دریای کاسپی سنجش نوسانات تراز سطح آب دریا است زیرا تراز سطح آب دریاها اشاره به یک نقطه خاص زمانی و مکانی داشته و دارند بنابراین سرگذشت زیستی دریا بصورت جداگانه پیش از پرداختن به پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی و سرگذشت اجتماعی دریای کاسپی، توصیه می‌شود.

برگزاری نشست منطقه‌ای دریایی یونسکو بدون حضور ایران

او با بیان این مطلب که، اخیراً نشست تخصصی و منطقه‌ای یونسکو در مورد حفاظت از میراث فرهنگی دریایی، ساحلی و زیر آب حوزه‌ی دریای کاسپی به منظور بررسی نقش تاریخ در شکوفایی اقتصاد دریایی برگزار شد، افزود: در این جلسه نمایندگان ارگان‌های دولتی ، کارشناسان مسئول اجرای سیاست‌های حفاظت از میراث‌فرهنگی از کشورهای حوزه‌ی دریای کاسپی بدون حضور ایران ، کمیسیون ملی یونسکو ، باستان شناسان و متخصصان میراث فرهنگی گرد هم بودند و نمایندگانی از قزاقستان ، آذربایجان ، روسیه ، ارمنستان ، گرجستان ، قرقیزستان ، تاجیکستان نیز حضور داشتند.

مطالعات باستان شناسی دریایی زیر آب منطقه توسعه نیافته است

وی در ادامه ابراز داشت: مطالعات باستان شناسی دریایی در دریای کاسپی و مناطق زیر آب این منطقه توسعه نیافته است و اطلاعات و تحقیقات زیادی در مورد میراث فرهنگی دریایی که بتواند کل منطقه را پوشش دهد، وجود ندارد.

مهرانی معتقد است: در بستر دریا، حجم عظیمی از اسناد باستان شناختی وجود دارد که احتمالاً حدود بیست هزار شئی است و باید حراست و کاوش شوند. لذا حفاظت از میراث دریایی بخشی از فرهنگ است. قطعاً این امر منافع اقتصادی را نیز به همراه دارد.کارشناس ارشد تاریخ دریایی یادآو شد: باید اشاره هرچند کوتاه به وضعیت پرخطر و نابسامان مغروق‌های گیلان داشته باشیم که در صورت عدم رسیدگی از سوی مسئولین ذیربط این پنجره‌های ارتباطی نسل‌های آینده با گذشته برای همیشه بسته خواهد شد.

باستان شناسی زیر آب با تمام منابع باستان شناختی که در زیر سطح آب محفوظ باقی مانده است سرو کار دارد، این منابع دهکده های بزرگ و یافته های منفردی همانند کشتی های غرق شده یا اشیای منفردی که نا پدید شده اند را شامل می شود، غواصی باستان شناسی، تنها یکی از امکانات متعدد برای آزمایش و بررسی این منابع است و دیگر روش ها شامل حفاری در کنار دیواره های کیسه شنی و محفظه های زیر آب است.در باستان شناسی دریا، آب خود حافظ مواد و مصالح آن است. غیر از هوا، مواد آلی یی مانند چوب، منسوجات، بقایای خوراکی و دیگر بقایایی که تقریبا به صورتی کامل حفاظت شده اند و چنین یافته هایی حاوی اطلاعات وسیعی است که وقتی بوسیله شیوه های علمی آنالیز و بررسی می شوند، ارزشهایشان نمایان می شود، به همین دلیل است که سایت های (محوطه های) زیر آب به وسیله قوانین حفاظتی ایالات مختلف پشتیبانی می شوند، حفاری های زیر آب، همانند تحقیقات باستان شناسی روی خشکی، باید از طریق افراد صاحب صلاحیت و اهل فن صورت گیرد، تنها متخصصین حرفه‌یی می توانند چنین کارهایی را بخوبی صورت و سامان دهند.

برگزیده‌ها

افزایش قیمت کالای ایرانی با اجبار عبور از بنادر امارات

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل اظهار داشت: در سال‌های گذشته نشستی با رییس جمهور ساحل عاج داشتم که بسیار علاقه‌مند توسعه روابط تجاری با ایران بود و اعلام کرد که بجای پول امکان ارایه سفته را دارند که این سفته را بانک‌های آلمانی تایید می کنند یا امکان تهاتر کالا به کالا وجود دارد اما بروکراسی ایران اجازه سرمایه گذاری و ورود به بازار غرب آفریقا را نمی‌دهد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود دانشمند درباره ظرفیت‌های ارتباطات تجاری با کشورهای آفریقایی و امکان برقراری حمل و نقل تجاری برای افزایش سطح روابط اقتصادی اظهار داشت: ایران از گذشته روابط و مبادلات گسترده‌ای با کشورهای حوزه آفریقا نداشته و از این‌رو خطوط حمل‌و نقل منظمی به ویژه برای منطقه غرب آفریقا برقرار نبوده است. در سال‌های گذشته شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به طور محدود ارتباط مستقیمی با آفریقای جنوبی و دو بندر شرق آفریقا مانند تانزانیا و کنیا برقرار کرد اما با عمده کشورهای غرب افریقا و جنوب افریقا تا حد مراکش خط مستقیمی نداریم.

وی ادامه داد: از آنجایی که خط مستقیمی در این مسیر وجود ندارد باید کالاهای کشورمان را به کشورهایی مانند دوبی ارسال کنیم و تا بار از دوبی با خط مستقیم به کشورهای آفریقایی منتقل شود و این پروسه باعث می‌شود قیمت حمل و نقل به شدت افزایش پیدا کند و بر روی قیمت نهایی کالا اثر می گذارد در نتیجه مشتری آفریقایی تمایلی برای خرید نخواهد داشت.

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل افزود: مشکل دیگری که وجود دارد این است که سیستم بانکی برای مبادلات مالی بین‌المللی نداریم تا بتوانیم با خطوط و اعتبارات بانکی با آفریقایی‌ها رابطه برقرار کنیم. از سوی دیگر آفریقایی‌ها هم در حدی پولدار نیستند که بخواهند با پول نقد با ایران کار کنند. در این شرایط باز هم ناچار هستیم از طریق واسطه‌ای مانند امارات ال اسی باز کنیم. باید به آفریقایی‌ها بگوییم که برای روابط بانکی با ایرانی‌ها به نفع اماراتی‌ها ال سی باز کنند تا اماراتی‌ها این امکان را داشته باشند که پول نقد آفریقا را به ایران پرداخت کند و طبیعتا در این پروسه، امارات رایگان کاری انجام نمی‌دهد و کارمزدی برای ایران خواهد داشت که این کارمزد هم به قیمت نهایی کالا اضافه می‌شود.

دانشمند گفت: بنابراین انتقال کالاهای ایرانی به کشورهای آفریقایی تحت فشار دو عامل و مشکل عدم برقراری حمل و نقل مستقیم و عدم نظام بانکی قرار می گیرد. معتقدم برای کاهش محدودیت‌ها نظام بانکی، باید تجدید نظری در قوانین و مقررات مناطق آزاد انجام شود.وی با بیان اینکه در حال حاضر هر بانکی برای فعالیت در مناطق آزاد باید از بانک مرکزی مجوز بگیرد، این در حالی است که مناطق آزاد هیچ تبادل ارزی با داخل کشور ندارند، افزود: در نتیجه این شرایط نیازی به مجوزهای بانک مرکزی نیست و با برداشتن محدودیت‌ها در ضوابط بانک‌های خارجی می توان اجازه تاسیس شعب بانک‌های خارجی در مناطق آزاد را داد. برای مثال اگر شعبه‌ای از بانک عمان در چابهار دایر شود و تابع مقررات مسقط فعال باشد، در این شرایط کشورهای طرف تجارت با ایران از جمله آفریقایی‌ها امکان بازگشایی ال سی در ایران را خواهند داشت.

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل تاکید کرد: روشن است تا زمانی که به fatf نپیوندیم نمی‌توانیم مشکل نظام بانکی در خصوص این موارد را حل کنیم و درباره بحث برقراری خطوط حمل و نقل به سمت آفریقا دولت می‌تواند در راستای افزایش سطح تجارت و مبادلات تجاری، حمایت‌ها و یارانه‌ای را در نظر بگیرد.

دانشمند با بیان اینکه آفریقا می‌تواند بازار بسیار خوبی برای ایران باشد و می‌توانیم با کمک تجار لبنانی در بازار غرب افریقا حضور فراگیر داشته باشیم، گفت: لبنانی‌ها در غرب افریقا بسیار ذی‌نفوذ هستند و اگر حمایت لبنانی‌ها را داشته باشیم می‌توانیم سهم بالایی از بازار غرب آفریقا از آن خود کنیم به شرط اینکه قیمت‌های بالاتر از رقبا ارایه نکنیم. وی با اشاره به افزایش هزینه‌های حمل و نقل دریایی از مسیر دوبی به افریقا اظهار داشت: هزینه یک کانتینر ۲۰ فوت از بندر عباس به دوبی و تخلیه و بارگیری آن مجموعا حداقل ۲ هزار دلار هزینه اضافه برای هر کانتینر دارد. بنابراین این هزینه به صرفه نیست و یا باید کشتیرانی جمهوری اسلامی در همین کشورها خطی را فعال کند یعنی برای کاهش هزینه حمل ونقل خودمان خط مستقیم به غرب افریقا داشته باشیم یا اینکه دولت سوبسید حمل ونقل تجاری به غرب افریقا را بپردازد.دانشمند ادامه داد: هزینه حمل کالا تا ساح عاج بسیار بالا است و برقراری این خط برای کشیرانی صرفه ندارد اما می‌توان کالاها را از طریق لاینرهایی که در این خط حرکت می‌کنند و در تردد هستند به آفریقا انتقال داد و باید به این لاینرها اتصال پیدا کنیم و برای این اتصال باید ثابت کنیم که حجم کالا و تجارت با افریقا بالا است بنابراین در ابتدای کار باید حمایت‌ها و سوبسیدهایی وجود داشته باشد و اگر این روال استمرار پیدا کند، خود لاینرها و بازار افریقا به دنبال کالاهای ایرانی می‌آیند.عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل با بیان اینکه آفریقایی‌ها مشتری تمام کالاهای ایرانی از مواد غذایی تا محصولات پتروشیمی هستند، گفت: تا کنون بخش خصوصی چند بار مذاکراتی برای افزایش روابط تجاری با غرب افریقا انجام داده اما در داخل کشورمان مذاکرات نتیجه‌ای نداشته است و تقریبا تجربه تجاری با کشورهای آفریقایی را نداریم.وی افزود: در سال‌های گذشته نشستی با رییس جمهور ساحل عاج داشتم که بسیار علاقه‌مند توسعه روابط تجاری با ایران بود و اعلام کرد که بجای پول امکان ارایه سفته را دارند که این سفته را بانک‌های آلمانی تایید می کنند یا امکان تهاتر کالا به کالا وجود دارد اما بروکراسی ایران اجازه سرمایه گذاری و ورود به بازار غرب آفریقا را نمی‌دهد.دانشمند ادامه داد: واقعیت این است که تا زمانی که قیمت نفت بالاست و فروش مکفی در نفت داریم، صادرات غیرنفتی فراموش می‌شود و هر زمانی که درآمدهای نفتی افول می کند به یاد صادرات افتند. اساسا برنامه مدونی وجود ندارد که کشور را بر پایه تجارت آزاد اداره کند.ایلنا

وظیفه همگانی حفاظت از ذخایر دریای کاسپین

حفظ ذخایر ژنتیکی کاسپین همت همگانی می طلبد

سرپرست اداره کل شیلات گلستان با اشاره به همت همگانی در جهت حفظ ذخایر ژنتیکی دریای خزر اذعان داشت: ذخایر ژنتیکی دریای خزر به عنوان یک سرمایه ملی مطرح است و تلاش جهت حفاظت از این ذخایر و جلوگیری از صید غیرمجاز یک وظیفه همگانی می باشد. چرا که ذخایر بسیاری از این گونه های ارزشمند، بمنقرض شده یا در حال انقراض هستند. به گزارش اقتصادسرآمد، مهندس اسماعیل جباری در جلسه کمیته برنامه ریزی و نظارت بر رهاسازی بچه ماهیان دریایی استان، تصریح کرد: یکی از مهم ترین وظایف شیلات بازسازی ذخایر ارزشمند دریای خزر است و هر ساله ده ها میلیون قطعه انواع ماهیان استخوانی و خاویاری در ۳ مرکز بازسازی استان(۲ مرکز ماهیان استخوانی و ۱ مرکز ماهیان خاویاری)، با هدف پایداری صید و جلوگیری از انقراض و حفاظت از ذخایر ارزشمند دریای خزر، تکثیر می گردد.همچنین در این جلسه دبیر کمیته برنامه ریزی و نظارت بر رهاسازی بچه ماهیان دریایی شیلات گلستان گفت: تاکنون بیش از ۱۲ میلیون قطعه بچه ماهی خاویاری و استخوانی تولید شده در مراکز بازسازی ذخایر استان، روانه دریای خزر شدند که این رهاسازی همچنان طی روزهای آتی نیز ادامه دارد.دکتر محسن یحیایی بیان اذعان داشت: از تعداد بیش از ۱۲ میلیون قطعه بچه ماهی خاویاری و استخوانی رهاسازی شده در آبهای استان، ۴۷۰ هزار قطعه بچه ماهی خاویاری گونه قره برون تولیدی مرکز تکثیر بچه ماهیان خاویاری شهید مرجانی با میانگین وزنی ۱/۹ گرم، ۱ میلیون و ۴۶۰ هزار قطعه بچه ماهی کپور تولید شده در مرکز بازسازی ذخائر تاسماهیان سدوشمگیر با میانگین وزنی ۰/۳۳۰ گرم و بیش از ۱۰ میلیون قطعه بچه ماهی کپور و کلمه تولید شده در مرکز بازسازی ذخائر ماهیان استخوانی گلستان با میانگین وزنی ۰/۵ و ۰/۴ گرم، بوده است. وی افزود: با توجه به بروز شرایط نامناسب در رودخانه قره سو،شامل افزایش شوری ، کاهش سطح آب و بسته شدن تقریبی دهانه رودخانه قره سو ،ادامه روند رهاسازی تا زمان حصول شرایط مناسب در رودخانه قره سو، فقط در رودخانه گرگانرود انجام می گیرد.دبیر کمیته برنامه ریزی و نظارت بر رهاسازی بچه ماهیان دریایی بیان داشت: خوشبختانه و با گذشت زمان ده روزه آغاز رهاسازی، بنا بر اعلام نماینده یگان حفاظت منابع آبزیان و برابر رصد انجام شده توسط کارشناسان تخصصی مراکز و همچنین نیروهای عملیاتی یگان حفاظت منابع آبزیان، تاکنون تلفاتی در مکان رهاسازی بچه ماهیان به رودخانه های گرگانرود و قره سو مشاهده نگردیده است.

یادداشت

سازمان بنادر و دریانوردی مانع بزرگ در مسیر توسعه دریامحور

رضا محمد علی بیگی

با روی کار آمدن دولت سیزدهم، تغییراتی در اعضا هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی رخ داد. مشاور مدیرعامل این سازمان در دولت دوازدهم، مدیرعامل این سازمان شد و دو عضو جدید هم خارج از بدنه سازمان بنادر وارد این سازمان شدند و در سمت های معاونت امور دریایی و معاونت برنامه ریزی و توسعه مدیریت و منابع این سازمان مشغول به کار شدند ولی دو عضو دیگر هیات عامل در سمت های خود باقی ماندند.

اینکه دو عضو جدیدالورود هیات عامل تا پیش از ورودشان به سازمان بنادر دارای چه تحصیلات و سوابق کاری در بخش بندری و دریایی بوده اند موضوع مهمی است که در یادداشتی اختصاصی به آن پرداخته خواهد شد.

واقعیت این است که طی یکسال گذشته سیاست ها و اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی از منظر شاخص های یک حکمرانی دریایی مطلوب از جمله شفافیت و پاسخگویی، پویایی و کارآمدی و ... نسبت به دو دولت پیشین هیچ تغییری نداشته و کماکان همان سیاست ها ادامه دارد.

اینکه چرا اینگونه است را باید در انتخاب مدیرعامل جدید و نیز عدم تغییر دو عضو دیگر هیات عامل این سازمان (معاونت امور بندری و اقتصادی و معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی) دانست. اعضا هیات عاملی که تا پیش از انتصاب یا ادامه کار در سمت های کنونی شان، در این سازمان مشغول به کار بوده و در عملکرد خوب یا ضعیف این سازمان خواه ناخواه نقشی داشته و یا در تدوین و بازبینی سیاست ها و برنامه ها در قالب مشاور یا معاونین مدیرعامل پیشین سهمی در تصمیم سازی ها و تصمیم گیری های کلان این سازمان داشته اند.

از منظر شفافیت و پاسخگویی مسئولین، عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی در دو دولت قبل بر همگان روشن است و نیازی به توضیح بیشتر در این یادداشت نیست. از طرفی به منظور واکاوی و تایید عدم شفافیت و پاسخگویی در سازمان بنادر، بنده آمادگی دارم تا در قالب نشستی با حضور خبرنگاران و مسئولین پیشین و کنونی سازمان بنادر و دریانوردی، نتایج مطالعات، تحقیقات و اقداماتم در این مهم را با مخاطبین علاقه مند به اشتراک گذارم. البته در راستای برگزاری این نشست از مدیران عامل پیشین و کنونی سازمان بنادر (آقایان سعیدنژاد، راستاد و صفایی) درخواست های متعددی داشتم ولی تا به امروز محقق نشده است!

معتقد بوده و هستم که انتخاب مدیرعامل برای سازمان بنادر و دریانوردی از بدنه این سازمان کار درستی نبوده و نیز ادامه همکاری دو عضو دیگر هیات عامل یعنی معاونت امور بندری و اقتصادی و معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی هم اشتباهی دیگر، چرا که ایشان هر آنچه در توان داشته اند را طی ۱۰ سال گذشته نمایان ساختند و نتایج اقدامات و سیاست های آنها بر همگان روشن شده.

کافیست نگاهی دقیق و جامع بیندازیم به عملکرد ۱۵ سال گذشته کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و یا عملکرد مالی و اقتصادی شرکت هایی که بازنشستگان سازمان بنادر در آنها سهامدار هستند و یا عملکرد این سازمان در پروژه سرمایه گذاری شرکت هندی در طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و یا عملکرد ۱۵ سال گذشته نمایندگان این سازمان در سازمان بین المللی دریانوردی و یا عملکرد ۱۵ سال گذشته این سازمان در موضوعاتی از جمله: انتصاب های بی حساب و کتاب، کم و کیف اطاعات ذکر شده در گزارش های عملکرد سالیانه که بطور عمومی منتشر میشود، مدیریت سواحل، نظارت بر عملکرد موسسات رده بندی داخلی، حفاظت از محیط زیست دریا، ایمنی و امنیت بنادر و زیرساخت های مرتبط با حفاظت از داده ها و اطلاعات، مسئولیت های اجتماعی و توجه به عدالت در اقدامات انجام شده، حمل و نقل دریایی سبز، تحقیق و پژوهش، مدیریت نگهداری زیرساخت های فیزیکی موجود در بنادر و ترمینال ها، قانون سوخت منطبق، کربن زدایی در صنعت حمل و نقل دریایی، مدیریت لوایح مرتبط با اسناد مصوب در سازمان بین المللی دریانوردی و فرآیند قانون نمودن آنها در مجلس شورای اسلامی، مدیریت ریسک و مدیریت دانش و دهها مورد دیگر.

در پایان لازم به ذکر است که ارزیابی موارد ذکر شده در پاراگراف پیشین توسط تیمی خبره و مستقل بی هیچ وابستگی به دولت یا نهادهای شبه دولتی و انتشار عمومی نتایج آن یکی از پیش نیازهای توسعه دریا محور کشور است. اینکه در قالب طرحی دولتی از جمله جشنواره شهید رجایی، توانمندی و عملکرد دستگاه دولتی توسط دستگاه دولتی دیگر مورد ارزیابی و سپس قدردانی توسط رئیس جمهور قرار گیرد یک ارزش و اهمیتی دارد و ارزیابی توسط تیمی خبره و مستقل اعتبار و اهمیتی دیگر. اینکه کدامیک اعتبار و اهمیت بیشتری دارد را به قضاوت مردم واگذار کنیم و در این مهم از مردم نظرسنجی کنیم و نتایج را اطلاع رسانی نماییم. در این بخش از نوشته و بعنوان یک عضو جامعه دریایی ایران، آمادگی خود را خصوص ارزیابی عملکرد ده سال گذشته سازمان بنادر و دریانوردی از منظر موضوعات ذکر شده در پاراگراف پیشین اعلام می دارم (در قالب نشست ها و بازدیدهای میدانی در کنار مطالعه اسناد و مدارک). امید که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی این امکان را فراهم آورد!

ذخیره سازی بچه ماهی در مزرعه پرورش ماهی در قفس های بندر کلاهی سیریک آغاز شد

مدیرکل شیلات هرمزگان گفت: ذخیره سازی بچه ماهی در مزرعه پرورش ماهی در قفس های شرکت تعاونی ملاح ماهی بندر کلاهی سیریک آغاز شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عبدالرسول دریایی در بازدید از مزرعه پورش ماهی در قفس های شرکت تعاونی ملاح ماهی بندر کلاهی سیریک با اشاره به اینکه ورود به حوزه آبزی پروری همواره توسط جامعه صیادی با موفقیت همراه بوده است، افزود: خوشبختانه این شرکت با استفاده از دانش و تخصص کارشناسان بومی و با حمایت و پشتیبانی شیلات هرمزگان و میزان سرمایه گذاری افزون بر ۱۷۰ میلیارد ریال توانسته گام های خوبی در زمینه پرورش های ماهی در قفس های دریایی بردارد.

وی با اشاره اینکه شرکت تعاونی ملاح ماهی بندر کلاهی افزون بر هزار و ۵۰۰ تن ظرفیت تولید دارد، بیان داشت: این شرکت ۱۴ قفس آماده نموده که در مرحله نخست افزون بر ۳۰۰هزار قطعه بچه ماهی را در ۶ قفس ۵۰ تنی دریایی ذخیره نموده است.دریایی نکته قابل توجه در این شرکت تعاونی صیادی را صیاد بودن همه اعضا دانست و تصریح کرد: جامعه صیادی هرمزگان در حرکت به سوی آبزی پروری پیشگام است و شیلات هرمزگان از مشارکت جامعه صیادی در صنعت آبزی پروری حمایت می کند.مدیرکل شیلات هرمزگان همچنین با بیان اینکه پرورش ماهی در قفس یکی از مهم‌ترین طرح های اقتصاد مقاومتی در استان است، اظهارداشت: با توجه به محدودیت ذخایر آبزیان در دریا و همچنین خطر انقراض برخی گونه ها در صورت صید بی رویه حرکت جامعه صیادی به سمت آبزی پروری و تولید گامی مهم و موثر است.وی تصریح کرد: صنعت شیلات و آبزیان به ویژه صیادی از قدیمی ترین و موثرترین راه های درآمدی مردم هرمزگان بوده که امروز باتوجه به کمبود منابع آبزیان در دریا و افزایش جمعیت پیش از آنکه چالشی در این حوزه به وجود بیاید، در سال های اخیر پیرو منویات رهبر معظم انقلاب در زمینه اقتصاد مقاومتی و همچنین سیاست های دولت مبنی بر افزایش تولید و مشارکت جامعه صیادی در آبزی پروری، شیلات هرمزگان با نشست های توجیهی مستمر توانسته گام های خوبی را در سوق دادن جامعه صیادی هرمزگان به سوی آبزی پروری بر دارد.

ادبیات دریا

دریا منشا حیات است و مظهر زندگی

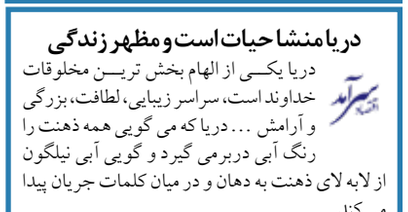
دریا یکی از الهام بخش ترین مخلوقات خداوند است، سراسر زیبایی، لطافت، بزرگی و آرامش ... دریا که می گویی همه ذهنت را رنگ آبی دربرمی گیرد و گویی آبی نیلگون از لابه لای ذهنت به دهان و در میان کلمات جریان پیدا می کند.

دریا منشا حیات است و مظهر زندگی. تماشای اولین تلالو خورشید صبحگاهی و تلاقی پهنای طلایی آسمان و آبی دریا هنگام طلوع آفتاب بسیار شگفت انگیز است و حیرت انگیزتر از آن لحظه غروب است، زمانی که آسمان سرخگون و دریای نیلگون با خورشید وداع می کنند و در این لحظات پر احساس، کمتر کسی است که در دل و در برابر خالق با عظمت این همه زیبایی سر تعظیم فرود نیاورد!

نشستن در ساحل دریا و خیره شدن به امواج کوچک و بزرگی که پشت سر هم می آیند و می روند یکی از دوست داشتنی ترین کارهای دنیاست، وقتی در سکوت به صدای موج ها گوش می کنی به نظر می رسد دریا می خواهد با تو حرف بزند و داستان هایی از گذشته های دور برایت تعریف کند، از کشتی هایی که از صدها سال پیش در دل آن رفت و آمد کرده اند.

دنیای زیر آب دریا نیز سرشار از شگفتی هاست، گیاهان دریایی، لاک پشت ها، هشت پا و ماهیان رنگارنگ بزرگ و کوچک که گویی شهروندان یک سرزمین پر رمز و راز هستند و به زبان دریا با هم سخن می گویند.

گاهی به این فکر می کنم که همه آن هایی که درباره دریا و موجودات دریایی تحقیق می کنند، همه عکاسانی که



از دریا در لحظات طلوع و غروب خورشید عکس می گیرند، همه ملوانانی که در سکوت دریا شب ها و روزها را گذرانده اند و به پهنه بی کران آن خیره شده اند، همه آن هایی که در ساحل دریا ایستاده و لحظاتی به آوای آن گوش داده و نسیم دریا گونه های شان را نوازش کرده است ....

همه و همه مگر می شود یک لحظه با دریا باشند و از خالق بی همتای آن غافل؟!

******

دریا بی‌پایان بود. موج‌ها آرامی نداشتند. دریا معنای شوری آب بود با ماهی‌های کوچک و هزاران صدف رنگارنگ. دریا یعنی صدای هیاهوی موج‌های کف کرده، باران قطره‌ها، و فریادهایی سرشار از هیجان که در این بازار هیاهو در فضای نامتناهی به انتها نمی‌رسید. دریا یعنی ساحل شنی با خرچنگ‌های رنگارنگ که بی‌خبر از شن‌ها سر بیرون می‌آوردند.

دریا یعنی ساعت‌ها در جستجوی صدف‌ها گشتن، یعنی به افق خیره شدن در آرزوی دیدن پایان. دریا یعنی ساعت‌ها شنیدن داستان دلفین‌های مهربان و روزها و روزها اسیر داستان‌های تخیلی ذهن بودن. دریا یعنی لنج‌هایی که کشتی می‌نامیدیمشان.

دریا یعنی کشتی به گل نشسته ای که هر بار با دیدنش از هیجان جیغ می کشیدیم و از شور دیدنش می‌لرزیدیم. دریا یعنی صخره‌های بزرگی که به موج‌ها اجازه ورود به ساحت شهر را نمی‌دادند. دریا یعنی فریاد موج‌ها برای عبور و چشم‌های مشتاقی که این مبارزه را به تماشا می‌نشستند. دریا یعنی شنیدن قشنگ‌ترین انشا درباره مرغ‌های دریایی. دریا یعنی وسعت و زندگی بی پایان. دریا یعنی بازی رفت و آمد موج‌ها. دریا یعنی هزاران زندگی، هزاران شور و شوق، هزاران امید و آرزو.

پس باید دریا را دوست بداریم و آن را در اعماق وجود جای دهیم.

چند نمونه از انشای دانش آموزان را که در سایت روزنه منتشر شده بود را خواندیم. این نمونه‌ها به خوبی از روند فکری مردم ما نسبت به دریا حکایت می کند. به خوبی می‌توان دریافت که نگاه، نگاهی احساسی است و از دریا چیزی جز ساحل و مرغ دریایی و موج های آرام چیز دیگری دریافت نمی‌شود.

این در حالی است که اقتصاد دریا محور، پدیده مهم روزگار صنعتی ماست و مجموعه بزرگی از شغل و زندگی را در بر می گیرد. اما می‌بینیم که دانش آموزان ما که فردا باید وارد یکی از رشته های تحصیلی و شغلی شوند که می‌تواند آن شغل، دریایی باشد؛ هیچ نگاه و نگرشی به کار و زندگی در حوزه دریا ندارند و دریا را تنها حال و هوای احساسی می‌دانند و بس.

وقتی از بنیاد به قضیه نگاه نکنیم، وقتی فرهنگ سازی را از بیخ و بن آغاز نکنیم، وقتی از کودکستان و مدرسه شروع نکنیم، نمی‌توانیم آینده اقتصاد دریا محور را بسازیم و جوانانی بسازیم که فهم دقیق تری از دریا و اقتصاد آن دارد.

دریا در کشورهای پیشرفته، بیش از ۵۰ درصد اقتصاد را در بر می گیرد. یعنی آینده کشوری که بخواهد پیشرفت کند لاجرم است که به سمت دریا و اقتصاد دریا حرکت کند و این نیازمند نیروی انسانی کارآمد است.

نیروی انسانی که تمام عمرش دریا را جز احساس و تفریح نداند، آیا می تواند در تحقق اقتصاد بزرگ دریا به کشور ما کمک کند؟