اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۴دی ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۳۵

ایجاد کریدور از دریای بالتیک به بندرعباس

سفیر روسیه از برنامه ریزی دولت روسیه از ایجاد کریدور دریایی در دریای بالتیک به بندرعباس خبر داد و گفت: با ایجاد این کریدور، مدت زمان جابه‌جایی کالا میان دو کشور به کمتر از ۱۰ روز خواهد رسید.به گزارش اقتصادسرآمد، سفیر جدید فدراسیون روسیه و رئیس اتاق تهران دیدار و در مورد روابط تجاری دو کشور و توسعه رابطه بخش خصوصی ایران و روسیه و راه‌های تسهیل مبادلات کالا با محوریت ترانزیت و حمل‌ونقل گفت‌وگو و تبادل‌نظر کردند.«الکسی ددوف» در این ملاقات به سابقه تاریخی و فعالیت رو به جلوی اتاق تهران در توسعه روابط تجاری ایران با دیگر کشورها از جمله روسیه، اشاره کرد و با بیان اینکه سطح مناسبات تجاری دو کشور به بیش از ٤ میلیارد دلار رسیده که در مقایسه با سال گذشته، جهش قابل توجهی داشته است، تدابیر و سیاست‌های اقتصادی دولت روسیه را در راستای گسترش روابط با ایران عنوان کرد و در همین رابطه از برنامه‌ریزی دولت روسیه برای ایجاد کریدور دریایی از بندر روسیه در دریای بالتیک به بندرعباس در جنوب ایران، خبر داد.ددوف در همین رابطه افزود که با ایجاد این کریدور دریایی، مدت زمان جابه‌جایی کالا میان دو کشور به کمتر از ۱۰ روز خواهد رسید.او طرح کریدور حمل‌ونقلی شمال-جنوب را که ایران و روسیه را نیز دربر می گیرد، از جمله پروژه‌های قابل اهمیت در دولت این کشور و مورد توجه رئیس‌جمهور روسیه عنوان کرد.

گفت‌وگو

ساخت بندر بزرگ خلیج فارس کلید خورد

مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان اظهار داشت: با توجه به تحولات اقتصادی در منطقه و رشد روز افزون سرمایه گذاری ها در کشورهای حوزه خلیج فارس در زمینه توسعه بنادر خود و به طور خاص در حمل کانتینری کالا به ویژه کشورهای قطر ، کویت و عراق باید به سمت افزایش توان عملیاتی و لجستیکی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و بهره گیری از شاخص‌های مهم جغرافیایی و اقتصادی آن برای کسب سهم بیشتر از بازارهای تجاری منطقه پیش برویم.

به گزارش اقتصادسرآمد، بهروز آقایی با اشاره به اهمیت حمل و نقل دریایی در رشد تجارت جهانی اظهار داشت: سالانه حدود ۱۱ میلیارد تن کالا در جهان از طریق حمل و نقل دریایی، توسط ۹۹ هزار و ۸۰۰ فروند شناور از آسیای جنوب شرق تا اروپا و آمریکا و از قاره امریکا به اروپا و آسیا جابجا می شود که نشان از اهمیت حمل و نقل دریایی در رشد و توسعه تجارت جهانی دارد.

وی در گفت وگو با ایلنا ادامه داد: در این میان سهم قاره آسیا از این تجارت معادل ٥٤ درصد است و در تقسیم بندی سهم کالاها از تجارت جهانی دریایی، مواد نفتی با ٤٥ درصد بیشترین سهم را دارد، اما با توجه به شاخص‌های اندازه‌گیری تأثیر پذیری نوع حمل کالا در عملکرد بنادر حمل کانتینری با ١٦ درصد از سهم کل تجارت دریایی مهمترین شاخص برای سنجش عملکرد بنادر بزرگ جهان محسوب می‌شود. مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: سالانه از سوی بزرگترین موسسات تخصصی در حوزه حمل و نقل دریایی فهرستی منتشر می‌شود که براساس آن فهرست و همچنین طبق گزارش منتهی به پایان سال میلادی گذشته ١٠ بندر بزرگ جهان معرفی شده‌اند که جایگاه اول تا نهم متعلق به بنادر قاره آسیا است و ٧ جایگاه از این فهرست به کشور چین تعلق دارد که امروز یکی از بزرگترین قطب‌های اقتصادی جهان محسوب می‌شود.

آقایی افزود: یکی دیگر از مهمترین شاخص‌های بررسی عملکرد کشورها و بنادر در حوزه حمل و نقل دریایی، شاخص ضریب دسترسی کشورها به خطوط کشتیرانی، بنادر و شبکه حمل و نقل است. با توجه به اینکه جغرافیا، جمعیت و بازارهای تولید و مصرف در تعیین این شاخص نقش اصلی را به عهده دارد، بنابراین مسیر دسترسی از دو منطقه بزرگ؛ شامل آسیای جنوب شرق با محوریت کشور چین که عمدتا بازارهای تولیدی را در اختیار داشته، به سمت کشورهای اروپایی با شاخص بسیار مطلوب بالای ٧٥ درصد در ضریب دسترسی، نشانگر پراکندگی و فراوانی بازارهای هدف تولید و مصرف بوده و این نکته بسیار حائز اهمیت است که برای رسیدن بازارهای دو منطقه بزرگ آسیای جنوب شرق و کشورهای اروپایی، مسیر عبور از حوزه خلیج فارس کوتاهتر و کم هزینه تر شناخته شده است. وی با بیان اینکه بازار کانتینری جهان در سال ٢٠٢١ با سهم ١٦ درصدی از کل تجارت جهانی دریایی بیش از ٨١٦ میلیون TEU بوده، اظهار داشت: از آنجایی که کالای کانتینری یک کالای نهایی محسوب می‌شود بنابراین حمل کالا با کانتینر یکی از اولویت‌های صاحبان کالا بوده و در نتیجه عملکرد کانتینری بنادر همواره یکی از مهمترین شاخص‌های رتبه‌بندی بنادر بزرگ جهان به شمار می‌رود از این رو داشتن جایگاه در بین بنادر برتر کانتینری، از استراتژی‌های مهم بنادر بزرگ دنیا به شمار می‌رود.

آقایی به اشاره به سهم منطقه در بازار کانتینری گفت: منطقه آسیای جنوب شرق و خاورمیانه با دارا بودن ٥٨ بندر بزرگ کانتینری و با حجم عملکرد ٤٦٠ میلیون TEU، بیش از نیمی از عملکرد کانتینری جهان را به خود اختصاص داده که عمده این کالاها از آسیای جنوب شرق به سمت اروپا و امریکا حمل می‌شود و در رتبه بندی ١٠٠ بندر بزرگ کانتینری، سهم کشورهایی آسیایی بسیار قابل توجه است و در حوزه خلیج فارس هم بندر جبل علی کشور امارات دارای رتبه ١٧م جهان در سال ٢٠٢١ بوده است.مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان با تاکید بر اینکه میان دو قطب بزرگ تولید و مصرف و وجود بزرگترین کریدورهای تجاری دریایی جهان، حوزه دریای عمان و خلیج فارس از موقعیت استراتژیکی برخوردار است، ادامه داد: کوتاهی مسیر دسترسی و همچنین تعدد دسترسی از مراکز تولید به بازارهای مصرف از جمله فاکتورهای مهم این منطقه محسوب می‌شود و بزرگترین کشورهای تولیدکننده نفت و گاز جهان در پسکرانه این حوزه بوده که نشان از وجود گردش سرمایه عظیم و در نتیجه وجود تقاضای بالای مصرف کالا را دارد. کشورمان با وجود ١٥ کشور و با جمعیت ٦٠٠ میلیون نفری در اطراف خود، یکی از با صرفه ترین مسیرهای ترانزیت کالا از مراکز تولید به مراکز مصرف است که درنتیجه می تواند یکی از کشورهای با ضریب دسترسی بالا به شمار رود.

وی افزود: به دلیل این موقعیت کشورهای حوزه دریای عمان و خلیج فارس علیرغم عدم برخورداری از ویژگی‌های منحصر بفرد ایران در موقعیت جغرافیایی و جمعیت پیرامونی با انجام سرمایه گذاری هنگفت در توسعه بنادر خود، سهم بسیار قابل توجهی از عملکرد بنادر به ویژه در بخش حمل کالای کانتینری را به خود اختصاص داده‌اند. به طوریکه ٣٣ میلیون TEU عملکرد بنادر امارات، قطر، کویت، عمان، عربستان، پاکستان و عراق در سال ٢٠٢١ بوده و سهم کشور ایران با عملکرد ١٫٨ میلیون TEU از کشور عراق که دورترین نقطه حوزه خلیج فارس به شمار می‌رود هم، در این زمینه کمتر بوده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به جایگاه منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی در تجارت دریایی منطقه تاکید کرد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی با ١١ هزار هکتار وسعت در شمال غربی خلیج فارس و در استان خوزستان به عنوان دومین استان تاثیرگذار در تولید ناخالص ملی کشور واقع شده است. دسترسی کوتاه این بندر به مرزهای زمینی و دریایی غربی، شمال غربی و شمال کشور نسبت به سایر بنادر منطقه، در کاهش هزینه های تمام شده کالا بسیار قابل توجه است. همجواری با ٢٣ پتروشیمی با ظرفیت تولید سالانه ٢٦ میلیون تن محصول، دسترسی به راه آهن سراسری، وجود بستر لازم برای توسعه پایانه‌های تخصصی تخلیه و بارگیری انواع کالا ظرفیت و توان منحصربفرد را ایجاد کرده که ضرورت دارد برای داشتن ضریب بالای دسترسی این بندر از شاخص هایی نظیر، موقعیت جغرافیایی و پسکرانه جمعیتی و صنعتی، جهت احیاء ظرفیت‌های کریدور شمال - جنوب برای کشور و ایجاد رقابت منطقه ای از برنامه های بلند مدت بهره گرفت.آقایی از ساخت بندر بزرگ خلیج فارس در خورستان و در جوار بندر امام خبر داد و گفت: در سال ١٣٠٧، بندری با ٦ اسکله چوبی در منتهی الیه خور موسی ساخته شد که براساس طرح‌های توسعه‌ای از سال ٥٢ تا سال ٥٧ بندری بزرگتر و با افزودن ٢٧ پست اسکله، طول اسکله‌های آن به ٧ کیلومتر رسید. بندر جدید با سرمایه گذاری تدریجی در حال حاضر با ٣٨ پست اسکله فعال دارای میانگین ضریب اشغال اسکله به میزان ٧٥ درصد و در برخی کالاها نظیر کالاهای نفتی ٩٠ درصد است. این شاخص نشان دهنده روند تکمیل شدن ظرفیت بندر است بنابراین ضرورت دارد نگاهی فراتر از بندر فعلی برای ساخت یک بندر جدید شکل بگیرد. وی تاکید کرد: با توجه به تحولات اقتصادی در منطقه و رشد روز افزون سرمایه گذاری ها در کشورهای حوزه خلیج فارس در زمینه توسعه بنادر خود و به طور خاص در حمل کانتینری کالا به ویژه کشورهای قطر ، کویت و عراق باید به سمت افزایش توان عملیاتی و لجستیکی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و بهره گیری از شاخص‌های مهم جغرافیایی و اقتصادی آن برای کسب سهم بیشتر از بازارهای تجاری منطقه پیش برویم.مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به مزیت‌های بندر بزرگ خلیج فارس و جانمایی آن گفت: در اراضی توسعه‌ای بندر و با استفاده از موهبت طبیعی خور موسی، دو موقعیت مناسب برای احداث بندری بزرگ با عرض کانال و عمق آبخور خاص، امکان سنجی شده و طبق موقعیت‌های پیش بینی شده با آبخور بالای ٣٥ متر، امکان پهلوگیری کشتی‌های بسیار بزرگ نسل جدید را داراست و از لحاظ دسترسی به بندر فعلی و شهرهای پسکرانه خود هم دارای موقعیت‌های قابل توجهی است.

شیلات

۴۵۰ تن انواع ماهیان استخوانی در گیلان صید شد

مدیر کل شیلات گیلان از صید ٤٥٠ تن انواع ماهیان استخوانی در سواحل گیلان از آستارا تا چابکسر خبر داد و افزود: ارزش ناخالص این مقدار صید بیش از ٧٣ میلیارد تومان بوده است.به گزارش اقتصادسرآمد، کوروش خلیلی افزود: از ٤٥٠ تن ماهی صید شده ٦٠ درصد کفال، ٣٨ درصد سفید و ٢ درصد شامل سایر آبزیان (کپور، سوف، سیم و انواع کولی ها) است.وی عنوان کرد: با وجود افزایش ٩ درصدی تلاش‌های صیادی، شرایط بد جوی موجب شده صید در این استان نسبت به مدت مشابه سال قبل ٢٧ درصد کاهش یابد. وی با اشاره به صید سه هزار و ٣٠٠ تنی کیلکا از آغاز فصل در تنها بندر صیادی فعال استان ارزش ناخالص این مقدار صید را بالغ بر ٤٠ میلیارد تومان اعلام کرد.خلیلی با اشاره به کاهش ٢٠ درصدی صید کیلکا نسبت به مدت مشابه سال قبل گفت : کاهش فعالیت صیادی به دلیل شرایط بد جوی علت کاهش صید ٣٠ فروند شناور کیلکاگیر تنها بندر فعال استان گیلان بود.گیلان از کانون‌های صیادی در شمال کشور است که چهار هزار صیاد در قالب ٥٠ شرکت تعاونی پره از ٢٠ مهر تا ٢٠ فروردین ماه سال بعد در ٣٠٠ کیلومتر آب های ساحلی استان به صید ماهی می پردازند.روش صید پره، شیوه ای است که در آن تور آماده به کمک یک کرجی بصورت نیم دایره در فاصله مشخصی از ساحل تا عمق ١٤ متری دریا پهن می شود.تور مورد استفاده از ١١ تکه پره با اندازه‌های مختلف به هم دوخته شده، تشکیل شده و کشش و جمع کردن تور در گذشته توسط نیروی انسانی و در حال حاضر با استفاده از نیروی تراکتور انجام می شود.به گفته کارشناسان بیش از ٩٥ درصد ماهیانی که هم اکنون در سه استان گیلان، مازندران و گلستان صید می شود، حاصل تکثیر و رهاسازی مراکز بازسازی ذخایر سازمان شیلات است.

بچه ماهی‌ها به کمک احیاء زیستگاه‌های آبزیان در خلیج‌فارس می آیند

معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات استان بوشهر از تقویت ذخایر آبزیان این استان خبر داد و گفت: در این راستا بچه ماهی برای احیاء زیستگاه‌های آبزیان استان بوشهر در خلیج‌فارس رها می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، بهزاد حیدری در بندر دیر به صید میگو در خلیج‌فارس اشاره کرد و اظهار داشت: امسال یک‌هزار و ٣٤٨ تن میگو در آب‌های استان بوشهر صید شد که بیشترین صید در نوار ساحلی شهرستان بوشهر صید شده است.وی خاطر نشان کرد میزان سالانه صید آبزیان در خلیج‌فاس در مقیاس سالانه ٦٢ هزار تن آبزیان از گونه‌های مختلف اعم از سطح‌زی، میان‌زی و کف‌زی توسط شناورهای قایق، لنج از خلیج فارس و صیدگاهای حوزه استان بوشهر استحصال می‌شود.معاون شیلات استان بوشهر ادامه داد: هر سال در استان بوشهر معمولاً از ابتدای مرداد ماه صید میگو آغاز و غالباً صیادان در صید میگو ٤٥ روز فعالیت دارند.حیدری اضافه کرد: امسال یک‌هزار و ٣٤٨ تن میگو طبق آمارها از دریا صید شده که بیشترین میزان میگو صید شده مربوط به شهرستان بوشهر و کمترین آن مربوط به شهرستان کنگان در جنوب بوشهر است.وی از تقویت ذخایر آبزیان استان خبر داد و گفت: در این راستا بچه ماهی برای احیا ذخایر آبزیان استان بوشهر در خلیج‌فارس رها می‌شود و یکی از سیاست اصلی شیلات رها سازی لارو ماهی در دریا برای تقویت ذخایر زیستگاه آبزیان است.

توسعه تولید تجاری ماهی باس دریایی آسیایی

سرپرست اداره کل شیلات خوزستان، اجرای طرح پایلوت تولید تجاری ماهی باس دریایی آسیایی (سی باس) در آبادان را موفقیت آمیز خواند و بیان کرد: گسترش حدود یکهزار و ٥٠٠ طرح در آبادان و تولید ٥ هزار تن ماهی نیز در سطح استان خوزستان پیش بینی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، جلسه بررسی موضوعات مرتبط با حوزه سرمایه گذاری و اشتغال شهرستان آبادان به ریاست فتوحی معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری خوزستان و با حضور مختار نماینده مردم آبادان، چوئبده و اروندکنار در مجلس شورای اسلامی، مکوندی مدیر کل هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خوزستان، محمدی دوست سرپرست اداره کل شیلات خوزستان، عباسپور فرماندار ویژه شهرستان آبادان و سایر مدیران کل دستگاه های اجرایی و مدیران بانک های عامل استان در محل سالن جلسات معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خوزستان برگزار شد.مهرداد محمدی دوست در این جلسه آمار اشتغال موجود شیلات در آبادان را ٢١ هزار و ١٩٠ نفر اعلام کرد و گفت: در ٣ بخش صید و صیادی حدود ١٩ هزار و ٨٨٠ نفر، ٦٠٠ نفر در حوزه آبزی پروری و ٧١٠ نفر در بخش صنایع تبدیلی و بازار به صورت مستقیم فعالیت می کنند.وی افزود: تعهد اشتغال شیلات در شهرستان آبادان امسال ١١٠ نفر بوده است که با ١١٢ درصد رشد ١٢٤ نفر به ثبت رسیده است.محمدی دوست به میزان تولیدات شیلاتی در شهرستان آبادان اشاره کرد و ادامه داد: تولید میگوی پرورشی استان یکهزار و ٣٠٠ تن بوده است که ٩٢٢ تن در مجتمع چوئبده آبادان و ٣٧٨ تن در آبهای نامتعارف و مزارع منفرد برداشت شده است و پرورش ماهیان گرمابی نیز ٣ هزار و ٦٥٠ تن و استحصال آبزیان دریایی حدود ٢٤ هزار تن بوده استسرپرست اداره کل شیلات خوزستان، اجرای طرح پایلوت تولید تجاری ماهی باس دریایی آسیایی در آبادان را موفقیت آمیز خواند و بیان کرد: این طرح با حداقل دو مخزن ١٥٠ مترمکعبی با تولید ٤ تن توجیه اقتصادی دارد که تا تناژ بالاتر در نخیلات و استخرهای ٢ منظوره استان قابلیت پرورش دارد و گسترش حدود یکهزار و ٥٠٠ طرح در آبادان و تولید ٥ هزار تن ماهی نیز در سطح استان خوزستان پیش بینی شده است.محمدی دوست در ادامه تصریح کرد: باس دریایی آسیایی یک ماهی صادراتی و مقاوم به شوری است که به دلیل رشد سریع، تکثیر آسان و پذیرش غذای فرموله جزء بهترین ماهیان پرورشی اقتصادی دنیا محسوب می‌شود که در مدت ٥ ماه به بیش از ٧٠٠ الی ٨٠٠ گرم می‌رسد که مناسب بازار است.

گفت و گوی اقتصادسرآمد با مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های تعاونی ماهیگیران پره مازندران: بدهی ۱۰میلیارد تومانی ماهیگیران مازنی

درآمد صیاد کمتر از درآمد یک کارمند ساده است!

سرآمد گروه دریامحور - محمد عباسی راد - در ادامه پروسه کنکاش روزنامه دریایی اقتصادسرآمد از وضعیت شیلات ایران در استان های ساحلی با عوامل صید و تولید ماهیان دریایی و پرورشی در بخش خصوصی، این بار خبرنگار این حوزه در گفت و گویی تفصیلی با خشایار نوایی، مدیرعامل اتحادیه شرکت های تعاونی ماهیگیران پره استان مازندران ترتیب داده و در همین ارتباط به اهم دغدغه های این اتحادیه در مدیریت کلان، راهبردها، نظارت، انتظارات صیادان و همچنین مساله عرضه و تقاضا پرداخته شده است که در ذیل با هم می خوانیم:

اقتصادسرآمد - ابتدا از برنامه ششم بگویید و عهدی که با ماهیگیران پره بسته شد، چه سرانجامی داشت؟

ما ٥٤ تعاونی در زیرمجموعه اتحادیه داریم که بنا به شرایط موجود، از وضعیت خوبی برخوردار نیستند. در منطقه میان کاله به دلیل محیط محافظت شده، هیچ رودخانه ای به سمت دریا نداریم و فشار بر ماهیگیران مضاعف است. در بحث برنامه ششم، سفر رییس جمهور وقت(احمدی نژاد) به استان مازندران مقرر شد که ١٠٠ میلیارد تومان اعتبار برای ساماندهی و کمک به بهبود شرایط صید و صیادان مازندران پرداخت شود. مصوبه اول سال ٨٦ در دوره احمدی نژاد بود که در بوشهر برای سه استان شمالی، مصوب کردند که اجرایی نشد و مصوبه دوم سال ٩٥ بود که برای دو استان گیلان و گلستان به دلیل ارتباطی که با رییس جمهور وقت (روحانی) و رییس سازمان برنامه و بودجه اجرایی شد و دست مازنی ها در پوست گردو ماند.

خشایار نوایی: استخرهای پرورش ماهی در ابعاد هزار تا دو هزار متر احداث کردیم و در آن ها حدود سیصد جفت ماهی برای تخم ریزی قرار می دهیم و در نهایت از یک تا یک و نیم میلیون بچه ماهی ها را در دریا رها می کنیم. این کار از سال ٨٦ به وسیله اعضای اتحادیه انجام شد به این امید که مصوبه مرتبط با سفر ریاست جمهوری در قالب اجرای برنامه ششم، محقق شود که نشد و موجب بحران بدهی اعضای اتحادیه شد؛ با این حال، با تخصیص ٥٠ میلیون از شیلات به اتحادیه، تعداد استخرهای پرورش بچه ماهی از ١٠ استخر به ٥٦ استخر رسید.

در سفر اخیر رییسی که به استان داشت(سال ١٤٠٠)، جبران مافات کرد و به جای ٣٠ میلیارد، ٧٠ میلیارد اختصاص داد که هم اکنون ده میلیارد آن تامین بودجه شده است که امیدواریم تا یک ماه دیگر به اعضای اتحادیه برسد و مشکلات آن ها را تا حد زیادی حل کند. گفتنی است که اعضای اتحادیه تا الان، بیش از ده میلیارد تومان بدهی دارند.

پیش از این، با تفاهمی که بین اتحادیه با شیلات استان مازندران و شیلات تهران بسته شد، حدود ٥ میلیارد اعتبار حاصل شد و با افزودن سرمایه اعضای اتحادیه - که اغلب از استقراض بود- توانستیم استخرهای متعدد ایجاد کنیم. برای نمونه در کلات ٧٠٠٠ متر مربع استخر ایجاد کردیم توانستیم حدود هفت میلیون قطعه بچه ماهی به صورت طبیعی پرورش داده و در دریا رها کنیم.

اقتصادسرآمد - شیلات مازندران گزارش رسمی داده که صید ماهی ١٠٣ هزار تن و پرورش بچه ماهی ٨٣هزار تن! این بدان معناست که بین صید ماهی و تولید بچه ماهی برای بازسازی محیط زیست تناسب وجود ندارد و اگر این طور پیش برود، ما در آینده ماهی برای صید نخواهیم داشت؛ نظر شما چیست؟

خشایار نوایی: بله! این فاصله وجود دارد و بخاطر همین است که ما بر تولید بچه ماهی -آن هم به صورت طبیعی- تاکید داریم. سال گذشته صیادان ما کاهش صید داشتند و از این بابت هم بسیار متضرر شدند. ما به کمک شیلات روند تولید بچه ماهی را سرعت بخشیدیم و توسعه دادیم اما همچنان نیاز به حمایت هستیم تا حداقل به نقطه سر به سر برسیم. باید توجه داشت از آن چه که امسال بچه ماهی به دریا بر می گردانیم حداقل دو سال زمان می برد که به محصول برسد.

اقتصادسرآمد - اگر تولید افزایش یابد، قیمت ماهی پایین می آید یا از دریای مازندران هم به دیگر کشورها صادر می شود؟

خشایار نوایی: خیر! ما هیچ صادراتی نداریم و هر چه هست در بازارهای داخلی استان های ساحلی و تهران عرضه می شود. معمولا ماهی های صادراتی ماهی هایی هستند که در استخرها پرورش داده می شوند-ماهی های پرورشی صادر می شوند.

اقتصادسرآمد - نکته جالبی که باید با شما در میان بگذارم، این است که دو گزارش کار مشابه به دفتر روزنامه رسیده است: یکی گزارش کار شماست (اتحادیه) و دیگری گزارش کار شیلات مازندران که انگار از روی هم نوشته شده اند. هر دو مدعی ساخت استخر و تولید بچه ماهی و... هستند که اگر هر دو گزارش صحیح باشد ما با ازدیاد ماهی مواجه می شویم. چرا چنین است؟

سرمایه از شیلات مازندران است و نیروی کار از اتحادیه!

اقتصادسرآمد - پس این یک کار است. یک کار مشترک است و قاعدتا باید یک گزارش کار هم داشته باشد نه دو گزارش کار! به عبارت بهتر، شما دو بخش دولتی و خصوصی باید یک گزارش کار مشترک ارائه کنید نه دو گزارش مستقل. بر اساس این گزارش کار، چنین بر می آید که شیلات مازندران و اتحادیه ماهیگیران پره مازندران هیچ مشکلی ندارند و همه چیز طبق روال و بودجه مناسب هم وجود دارد؛ زیرا هیچ اشاره ای به مشکلات و مسائل احتمالی ماهیگیران پره نشده است. نظر شما چیست؟

خشایار نوایی: این طور نیست؛ زیرا همین الان که با شما گفت و گو می کنم، اتحادیه بیش از ١٠ میلیارد تومان به بانک کشاورزی بدهی دارد و ما امیدواریم با اعتباری که تخصیص یافته بتوانیم این بدهی را جبران کنیم.

کار سخت و زیان آور صیادان، بیمه صیادان و بسیاری مشکلات دیگر پیش روی ماست. موضوع بیمه که در سال ٨٧ به تصویب هیات وزیران رسید، در بخش یارانه ها هم تامین اعتبار شد اما تا کنون تامین اجتماعی زیربار نرفته و اجرا نکرده است و ٢٠ درصد کاهش بیمه هنوز برای جامعه صیادی اعمال نشده است.

اقتصادسرآمد - یک صیاد در طول سال چقدر درآمد دارد؟ اگر نسبت به یک کارمند ساده محاسبه کنیم، رقم درآمد یک صیاد سالیانه چقدر است؟

خشایار نوایی: بستگی به تعاونی ها دارد. برای مثال در بخش میان کاله، فروش سالیانه به ٥٠٠ میلیون هم نمی رسد! در صورتی که این تعاونی با حدود ٨٠ عضو صیادی، تا یک صد میلیون هزینه بیمه پرداخت می کند! این یعنی درآمد بسیار پایینی نصیب صیاد می شود؛ ضمن اینکه تهیه تور و ادوات صیادی نیز برای صیاد هزینه های گزافی در بر دارد.

به دلیل همین درآمد کم و هزینه های بالا و سختی کار، اکنون قشر جوان وارد حرفه صیادی نمی شود. آن هایی که هستند همه بالای چهل و پنجاه سال عمر دارند و جوانان ترجیح می دهند به سراغ کارهای دیگر بروند. این است که حوزه صیادی حوزه ای پیر محسوب می شود.

اقتصادسرآمد - وضعیت قاچاق و صید غیرمجاز بر این روند تاثیر دارد؟ یعنی حجم فعالیت صیادان غیرمجاز به نحوی هست که بر روند درآمدزایی صیادان قانونی اثرگذار باشد؟

نزدیک بهار اگر به مازندران بیایید، ورودی رودخانه ها مملو از صیادان غیرمجاز است به نحوی که تمامی فعالیت های صیادان مجاز را تحت تاثیر منفی قرار می دهند. تمامی دهنه های رودخانه از تورهای غیرمجاز پر می شود تا حدی که حتا یک ماراهایی هم نمی تواند ا ز آن ها عبور کند تا برسد به ماهی سفید و دیگر انواع ماهی.

علت وجود انبوهی از صیادان غیرمجاز، نبود نظارت و ضعف یگان حفاظتی به دلیل کاهش شدید نیروی انسانی است. قبلا یگان نظارتی و حفاظتی استان، بیش از ٦٠٠ نفر نیرو داشت؛ اما الان فقط ٧٠ نفر نیرو دارد و قادر نیست تمامی فضای موجود را تحت کنترل قرار دهد و همان محدوده پاسگاهی خودش را می تواند کنترل کند و دیگر قادر به کنترل دریا و محافظت از تمام وسعت حوزه مازندران نیست؛ به همین دلیل، انبوهی از صیادان غیر مجاز به شکل های گوناگون اقدام به صید می کنند.

اقتصادسرآمد - برخورد با صیادان غیر مجاز سخت و پیچیده است؟

خشایار نوایی: خیر! منهای قضایای قانونی، فقط کافی است تورهای آن ها جمع آوری شود. هزینه بالای تور ماهیگیری به نحوی است که اگر صیاد غیرمجاز بترسد که تورش را جمع می کنند، اصلا به دریا نمی آید. اما متاسفانه همان مقدار هم توان وجود ندارد و کمبود شدید نیروی نظارتی و حفاظتی، باعث جولان صیادان غیر مجاز شده است.

اقتصادسرآمد - مهمترین آسیب صیادان غیرمجاز -غیر از تضییع حق صیادان مجاز- چیست؟

خشایار نوایی: علاوه بر خوردن حق صیادان مجاز، آسیب جدی به محیط زیست وارد می کنند. ماهی هایی که برای تخم گذاری باید به رودخانه برگردند، قبل از ورود به رودخانه و قبل از اقدام به تخم ریزی، صید می شوند؛ از این رو، فاجعه در حق محیط زیست رخ می دهد و نسل کشی می شود و در نهایت، کمبود ماهی رخ می دهد که ما باید هزینه های گزاف بکنیم در استخرها بچه ماهی تولید کنیم و به دریا بریزیم که بخشی از ضایعه را جبران کنیم.

صیاد مجاز، با هزینه بالا بچه ماهی تولید می کند و به دریا می ریزد و در نهایت محصول به دام صیادان غیرمجاز وارد می شود و این عدالت نیست. بی تردید باید از صید غیرمجاز و صیادان غیرمجاز جلوگیری شود.

اقتصادسرآمد - نظارت با کیست؟

خشایار نوایی: نظارت بر جهاد کشاورزی - قسمت محافظت از منابع - است. که باید از منابع موجود محافظت کند. اما محافظتی در کار نیست. قسمت حفاظت منابع در نوار ساحلی چندین پاسگاه دارند که با استفاده از تجهیزات مناسب و نیروی کافی باید سراسر سواحل را تحت نظارت و محافظت قرار دهند که متاسفانه اینگونه نیست و سواحل مازندران رها شده اند. این یگان ها باید به طور مرتب در سواحل گشت زنی کنند و چه از راه دریا و چه از راه خشکی، سواحل، دریا و رودخانه ها را تحت نظر بگیرند؛ هر چند ساعت یک بار باید گشت زنی ها صورت بگیرد تا فرصت از صیادان غیرمجاز بگیرند؛ اما این طور نیست و نظارتی صورت نمی گیرد.

قبلا وضعیت خوب بود؛ اما الان صیاد غیر مجاز به راحتی با تراکتور قایقش را به کنار دریا می آورد و به راحتی به دریا می رود، به راحتی صیدغیرمجازش را می کند و در نهایت باز با تراکتور، قایقش را به خشکی می برد و هیچ کس هم معترضش نمی شود! الان شش هفت سال است که صیاد غیرمجاز به راحتی به دریا می رود و صید غیرمجاز می کند!

اقتصادسرآمد - در گزارش کاری که منتشر کرده اید، آورده اید که «تلاش برای افزایش نرخ خاویار و گوشت»! این به چه معناست؟ در حالی که همه تلاش می کنند که قیمت ها را کاهش دهند، شما چرا به طور رسمی به دنبال افزایش قیمت هستید و تلاش برای افزایش قیمت را یکی از بندهای مهم گزارش کار خود می دانید؟!

خشایار نوایی: دولت خاویار را از ما می خرد به قیمت ٦ میلیون تومان؛ در حالی که قیمت واقعی آن، بیش از ٣٢ میلیون تومان است! فاصله زیادی بین خرید از صیاد و فروش در بازار وجود دارد و این منصفانه نیست. گوشت از ما خریده می شود به قیمت ٨٠هزار تومان اما در بازار فروخته می شود به قیمت ١میلیون و ٢٠٠هزار تومان! این فاصله خیلی زیاد است و در حقیقت ضرر اصلی را صیاد تحمل می کند. این است که ما به عنوان اتحادیه باید تلاش کنیم که بالانسی بین این دو قیمت که خیلی زیاد است به وجود بیاید.

اقتصادسرآمد - این اختلاف قیمت در بازار ایران است یا در بازار صادرات؟

خشایار نوایی: این در بازار ایران است. با این وضع آیا صیاد نباید خلاف کند؟ مجبور به خلاف می شود یا نه؟ صیاد تحریک می شود صیدش را ببرد به سمت بازار آزاد و در بازار سیاه بفروشد تا چند برابر عایدی داشته باشد! این است که فاصله بین دو قیمت صید و بازار باید به نحوی تصحیح شود که خطر به خطاافتادن و خلاف کردن صیاد را از بین ببریم؛ این است که ما ناچاریم برای افزایش قیمت خرید از صیاد تلاش کنیم و بین صیاد و بازار تعادل برقرار کنیم.

صیاد با خود می گوید: من چرا باید خاویارم را کیلویی ٦ میلیون تومان به دولت بدهم، و همان دولت در روز روشن همان خاویار مرا که حاصل دسترنج من است را جلوی چشم خودم در بازار کیلویی ٣٢ تا ٣٥ میلیون تومان بفروشد! یعنی بیش از ٥ برابر زحمت من! این است که تمایلی به فروش خاویار خود به دولت ندارد و برای دور زدن قوانین و جاگذاشتن بخش دولتی تلاش می کند و این درست همان چیزی است که ما باید مانع آن شویم. با دادن حق صیاد و ایجاد تعادل بین بازار می توان این کار را کرد.

اقتصادسرآمد - در باره وضعیت تجهیزات صیادی بفرمایید. اوضاع قیمت ها چیست و آیا تجهیزات ایرانی هستند یا خارجی؟ به عبارتی ما در این زمینه، وابستگی داریم و دلار بر بازار تجهیزات صیادی سایه افکنده یا نه.

خشایار نوایی: تور، طناب و سرب سه عنصر مهم هستند. توری که ٦٠ هزار تومان می خریدیم الان به حدود ٤٠٠ هزار تومان رسیده است. طناب از ٨٠٠٠ به ٨٠٠٠٠ هزار رسیده طی سه سال اخیر. سرب ٧٠٠٠ تومنی رسیده است به ١٠٠هزار تومان! از کارخانه های ملایر و زاهدان که داخلی هستند وگرنه قیمت بیش از این ها می شد.

با توجه به حجم تورها و خارهای آن، که هر کدام ١١ خار دارند و هر کدام ١٥٠ کیلوگرم سرب نیاز دارند که ٣٥٠٠٠٠ تومان می شود، حال اگر محاسبه کنید رقمی حدود ده تا دوازده میلیون تومان فقط هزینه همین یک قلم می شود. این است که به طور کلی، هزینه ها به شدت بالا رفته است و به نسبت آن لازم است دستمزد و عایدی صیاد هم بالا برود تا عدالت برقرار شود.

به یاد داشته باشیم که صیادی کاری تفریحی نیست و جزو کارهای بسیار سخت و زیان آور محسوب می شود. و صیاد برای صید واقعا زحمت می کشد، عرق می ریزد، دست هایش زخم و زمخت می شود و فشار روحی و جسمی سنگین تحمل می کند؛ این است که باید حقش داده شود و نه این که حقش ضایع شود.

صیادان، قشر زحمت کش جامعه هستند. قشری با عرق جبین و زحمت سنگین و نان حلال، باید مورد حمایت قرار گیرند. هرگز زیاده خواه نبوده اند اما متاسفانه از حداقل حقوق خود برخوردار نیستند. بی توجهی باعث می شود جامعه صیادی روز به روز کوچکتر و بخش غیرمجاز روز به روز بزرگ تر شود. جوانان به دلیل سختی کار و نبود تعادل بین زحمت صید و درآمد آن، جذب نمی شوند و آینده صید مجاز را به خطر انداخته است. مسئولان باید مسئولانه به این مساله فکر کنند و چاره بیندیشند و عمل کنند. نه برای مازندران بلکه برای تمامی صیادان در تمام ایران.