

گل نسا شفیعی، دستیار مدیر عامل شرکت نیکسادر گفت و گو با اقتصادسرآمد مطرح کرد:

رشد صنعت «پرورش ماهی در قفس» در گرو تغییر دستورالعمل‌های بیمه

ضرورت ایفای نقش حمایتی صندوق بیمه کشاورزی در صنعت پرورش ماهی در قفس

گروه شیلات - امید اسماعیلی - در جریان برگزاری سمینار تخصصی مدیریت پرورش ماهی در قفس که فرانده بانی برگزاری آن بود، با خانم گل نسا شفیعی از عوامل مدیریت شرکت نیکسا - بزرگترین مزرعه تولید ماهی در غرب آسیا تنها تأمین کننده لارو ماهی سی بس و سیبریم در ایران هم صحبت شدیم، در فرصتی کوتاه، نظرات ایشان را در باب صنعت پرورش ماهی در قفس و مسائل پیش روی این صنعت را آن جویا شدیم:

اقتصاد سرآمد: در سمینار تخصصی مدیریت پرورش ماهی در قفس بر اهمیت آموزش تأکید ویژه ای شده است؛ اما کشور در این زمینه، تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله بسیار دارد؟ شما به عنوان بزرگترین تولید کننده ماهی در قفس، نقش آموزش را در ایسن صنعت چگونه برآورد می کنید؟

گل نسا شفیعی: صنعت پرورش ماهی در قفس در کشور نوپاست، بنابراین بحث آموزش بسیار مهم است. شرکت نیکسا به عنوان یکی از اولین شرکت هایی که فعالیت در این حوزه را از سال ۱۳۹۴ شروع کرده است، در ابتدای کار در حوزه دانش فنی مشکل داشت و مجبور شد که این دانش را از کشورهای دیگر وارد کند. خوشبختانه در حال حاضر، این دانش بومی سازی شده است. بخشی از دانشی که در شرکت نیکسا بهره گیری می شود، دانش با تکنولوژی بالا (High Tec) می باشد. شرکتی به نام نیکساتک وجود دارد که تمام تجربیات شامل ماهی مولد، هجری، لارو، نرسی

و خروج ماهی و همچنین در زمینه تور و قفس و ... را در اختیار دارد و می تواند به علاقمندان به شروع فعالیت در این حوزه کمک شایانی کند که در ابتدای فعالیت با بسیاری از مسائل مواجه نشوند و همچنین به سایر همکاران این صنعت، در هر مرحله از فعالیت، می توانند از دانش و مشاوره های این شرکت برخوردار گردند.

اقتصاد سرآمد: ما نسبت به اهدافی که در برنامه ششم برای صنعت پرورش ماهی در قفس پیش بینی شده بود، بسیار عقب هستیم، علاوه بر آن، تا ۵۰۰ هزار تنی در برنامه هفتم توسعه منظور شده، به نظر شما چه مقدار می توان به اهداف مندرج در برنامه های کلان کشور، دست یافت؟ گل نسا شفیعی: همانطور که گفته شد این صنعت نوپاست و برداشتن قدم های اول در این صنعت مشکل است و مسائل و مصائب خاص خود را دارد. بنابراین دست یابی به اهداف کلان در سال های اول فعالیت ممکن است مقدور نباشد. یکی از مشکلاتی که گریبانگیر این صنعت در حال حاضر است، بحث سرمایه در گردش است. چند سال پیش برای تولید سه هزار تن ماهی، سرمایه به میزان ۲۰ میلیارد تومان تقابیت می کرده است، اما در حال حاضر نیاز به ۴۵۰ میلیارد تومان دارد، ایسن تغییرات یکباره و افزایش قابل توجه سرمایه در گردش، مشکلاتی را برای شرکت های پرورش ماهی در قفس ایجاد کرده است که دولت باید از طریق تسهیلات چاره ای برای آن ببندیشد.

مسأله دیگر این صنعت، به ویژه برای شرکت های تازه تأسیس، بحث بیمه است. بیمه پرورش ماهیان در قفس اولین بار از طریق شرکت نیکسا با گرفت رسمیت یافت. این بیمه توسط صندوق بیمه کشاورزی پوشش داده می شود. در مراحل ابتدای این بیمه، کارشناسان شرکت و بیمه هر دو با پیچیدگی و ابهام مواجه بودند، اما بعد از چند سال سعی و خطا به یک وضعیت روشن و مشخص رسیدند. ولی هنوز هم برخی از دستورالعمل های بیمه، با تولید مطابقت ندارد که می بایست صندوق بیمه کشاورزی نقش حمایتی خود را در صنعت پرورش ماهی در قفس ایفا کند.

اقتصاد سرآمد: رفتار صندوق بیمه کشاورزی مانند بیمه های تجاری است و در اموری که صرفه اقتصادی داشته باشد، ورود می کند و بسیاری از شرکت های پرورش ماهی در قفس از رویکرد صرفه اقتصادی صندوق بیمه گله مندند. صندوق بیمه کشاورزی یک نهاد دولتی است، چرا افزایش ضریب نفوذ بیمه را در دستور کار خود ندارد؟ گل نسا شفیعی: البته که صندوق بیمه کشاورزی، باید صندوق حمایتی و تخصصی باشد. در حال حاضر نسبت به قبل، وضعیت خیلی بهتر شده است. اما یک سری مسائل در این خصوص برای کسانی که شرکت خود را تازه تأسیس کردند، وجود دارد؛ معمولاً در سال های اولیه فعالیت، افراد به دلیل نابلدی و کم تجربگی نیاز بیشتری به بیمه دارد، اما بیمه در این مقاطع کمتر حمایت می کند. حمایت بیمه در سال

های ابتدایی فعالیت شرکت ها بسیار مهم است و شرکت ها معمولاً بعد از چندین سال فعالیت بسیاری از مسائل و مشکلات را پشت سر می گذارند. اگر بخواهیم این صنعت مانند صنعت میگو رشد داشته باشد، حتماً باید دستورالعمل های بیمه تغییر کند.

اقتصاد سرآمد: چه عواملی موجب رمز موفقیت شرکت نیکسا شده است؟ گل نسا شفیعی: به دلیل اینکه نیکسا، تقریباً تمام زنجیره تولید را دارد و می تواند به سایرین در تهیه بچه ماهی، تأمین ماهی مولد و ... کمک کند. شرکت نیکسا، یکی از بزرگترین تولید کننده بچه ماهی محسوب می شود. این گستردگی فعالیت، به همت و پشتکار مدیرعامل شرکت ممکن شده است. در کل، پرورش موجودات زنده مانند ماهی سختی و مشقات خود را دارد؛ ممکن است در یک سال به دلیل شرایط اقلیمی و آب و هوایی خسارت زیادی را متحمل شوید و تحمل این مشقات، جزء از کسی که دلیل در گرو تولید و میهن خود و پشتکار دارد، ساخته نیست. همچنین شرکت توانسته است یک گروه منسجم و حرفه ای را گرد هم آورد و برای رشد و توسعه فردی اعضا، فرصت های مختلف را برای آنها فراهم می کند و گروه به علم روز دنیا دسترسی دارند و می توانند در سمینارهای علمی دنیا شرکت کنند. همین عوامل را می توان دلایل موفقیت شرکت نیکسا دانست.



عکس هیی کانگنیل



صندوق بیمه کشاورزی، باید صندوق حمایتی و تخصصی باشد معمولاً در سال های اولیه فعالیت، افراد به دلیل نابلدی و کم تجربگی نیاز بیشتری به بیمه دارد، اما بیمه در این مقاطع کمتر حمایت می کند. حمایت بیمه در سال های ابتدایی فعالیت شرکت ها بسیار مهم است و شرکت ها معمولاً بعد از چندین سال فعالیت بسیاری از مسائل و مشکلات را پشت سر می گذارند.

نگاه



مدیر عامل سازمان بندار در بندر شهید رجایی:

نقش بین المللی هرمزگان در اثر گذاری توسعه تجارت دریایی غیر قابل انکار است

شایسته: معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی بر نقش جزیره ها در توسعه اقتصادی و رونق معیشت مردم تأکید کرد و گفت: طرح های آینده این سازمان در جزایر با رویکرد توسعه اقتصادی و اجتماعی تعریف می شود. به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر شفیعی در حاشیه بازدید از طرح های عمرانی و توسعه ای بندر شهید رجایی، هدف از حضور نمایندگان معین بندار و هیات عامل در بندر شهید رجایی را رصد و پایش تمامی طرح های به صورت میدانی عنوان کرد. وی ادامه داد: در صورت وجود عقب افتادگی احتمالی در برخی طرح های مهم و زیربنایی، می توان با این بازدید های میدانی مشکلات سد راه را رصد و برطرف کرد تا فعالیت های دریایی و بندری استان هرمزگان در یک سطح استاندارد قابل قبولی ادامه داشته باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به وجود ۱۴ جزیره در استان هرمزگان افزود: نقش این ۱۴ جزیره در اقتصاد و مباحث اجتماعی برای سازمان بندار و دریانوردی حائز اهمیت است و به همین منظور برای احداث طرح های سازمان بندار، مطالعاتی با هدف تعیین آینده اقتصادی این جزایر در کارگروه های مختلف تعریف و وظایف آنها مشخص می شود. صفایی ادامه داد: در جلسات اقتصادی دریایی که هر ماه با حضور معاون اول رییس جمهوری برگزار می شود، ایسن مباحث نیز مطرح و امیدواریم پس از تصویب طرح های با رویکرد آینده اقتصادی جزایر فعالیت های اجرایی آنها نیز از همین امسال آغاز کنیم. وی با بیان اینکه هرمزگان با برخورداری از ۲ هزار و ۲۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و وجود ۱۴ جزیره دارای چندین نقش از جمله محلی و منطقه ای است، نقش بین المللی این استان در حوزه حمل و نقل و اثر گذاری آن در توسعه تجارت دریایی را غیر قابل انکار دانست. مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی با بیان اینکه استان هرمزگان به تنهایی ۶۰ درصد تجارت دریایی، کشتیرانی و بندار را برعهده دارد، گفت: برای اینکه بتوانیم در حوزه های ملسی و محلی رونق اشتغال و در بعد بین المللی فعالیت هایی اثر گذاری داشته و پاسخگوی عملکرد خود باشیم، نیازمند یک برنامه ریزی منسجم هستیم.

دریچه



استاندار هرمزگان تأکید کرد

جذب نیرو در شرکت های وابسته به سازمان بندار با اولویت نیروی بومی باشد

شایسته: نماینده عالی دولت در استان هرمزگان گفت: لازم است جذب نیرو در شرکت های وابسته به سازمان بندار نیز از طریق آزمون و با اولویت نیروهای بومی انجام شود. ضمن اینکه درخواست داریم سازمان بندار و دریانوردی نیز یک هنرستان در حوزه تخصصی خودش ایجاد کند. به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی دوستی در نشست با مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی کشور، اظهار کرد: بندار کوچک استان به دلیل رسوب گذاری ظرفیت های پهلوگیری شان روز به روز در حال کاهش یافتن است و لازم است بسته لایروبی بندار استان طراحی شود و در قالب تهااتر با قرارگاه خاتم الانبیا(ص) لایروبی کلیه بندار آغاز شود. وی با تأکید بر لزوم تسریع در آغاز عملیات اجرایی بندرگاه جدید بندر لنگه، افزود: عملیات احداث این بندر در پس کرانه و خشکی باید در سفر رئیس جمهور آغاز شود و برای این مهم زمین به اندازه کافی تخصیص پیدا خواهد کرد. استاندار هرمزگان، با اشاره به اهمیت حفظ پس کرانه های بندار و اراضی ۲۴۰۰ هکتاری پس کرانه بندر شهید رجایی، گفت: ما به هیچ عنوان موافق تخصیص زمین در پس کرانه ای بندر شهید رجایی برای احداث پالایشگاه و صنایع دیگر نیستیم چرا که ممکن است اتفاقی که برای بندر شهید باهنر افتاده و امکان توسعه را به دلیل استقرار مراکز در پیرامون آن از بین برده است برای بندر شهید رجایی نیز تکرار شود. دوستی اضافه کرد: لازم است جذب نیرو در شرکت های وابسته به سازمان بندار نیز از طریق آزمون و با اولویت نیروهای بومی انجام شود ضمن اینکه درخواست داریم سازمان بندار و دریانوردی نیز یک هنرستان در حوزه تخصصی خودش ایجاد کند. استاندار هرمزگان، با تأکید بر لزوم ساماندهی ورودی شهر بندرعباس از غرب بندرعباس و میدان سایت، خواستار مشارکت سازمان بندار و دریانوردی هرمزگان در این طرح شد. مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی کشور نیز در این آیین، اظهار کرد: یکی از مهم ترین بخش هایی که می تواند سرعت توسعه استان را افزایش دهد در حوزه دریاست و سازمان بندار و دریانوردی نیز تلاش می کند منابع مالی را از طرق مختلف به هرمزگان بیاورد چرا که این استان پتانسیل های بالایی برای کشور دارد و بر همین اساس بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان از منابع مالی سازمان در هرمزگان هزینه شده است.

بازتاب



میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی سیستان و بلوچستان

ضرورت جذب سرمایه گذاران خارجی در صنعت توریسم مکران

شایسته: مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان با تأکید بر ضرورت جذب سرمایه گذاران خارجی جهت ایجاد زیرساخت های توریسم دریایی در سواحل مکران گفت: در این زمینه می توانیم از سرمایه گذاران کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به ویژه کشور عمان، بهره مند شویم. به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا جلال زایی با اشاره به اینکه گردشگری در سواحل مکران به گفته مقام معظم رهبری، گنج بهنام محسوب می شود، به مانایبان داشت: همین دغدغه باعث شده تا حساسیت زیادی در سالهای اخیر در زمینه توسعه صنعت گردشگری در سواحل مکران ایجاد شود. مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان، ادامه داد: در این راستا توسعه اقتصادی در استان باید با محوریت و نگاه توریسم دریایی و ساحلی در منطقه مکران برنامه ریزی و اجرا شود. وی خاطر نشان ساخت: علاوه بر وجود جاذبه های منحصر به فرد گردشگری در سواحل و دریای مکران، همسایگی استان با کشورهای حاشیه اقیانوس هند از مهمترین مزیت های استان سیستان و بلوچستان در زمینه صنعت توریسم دریایی محسوب می شود. جلال زایی با اشاره به اینکه بر اساس برنامه های کلان کشوری، جذب ۲۰ میلیون نفر گردشگر خارجی در افق ۱۴۰۴ دیده شده است، با توجه به وجود جمعیت بسیار زیادی از جهان در حاشیه اقیانوس هند اگر بتوانیم تنها یک درصد این جمعیت را به عنوان گردشگر به چابهار و سپس سایر شهرهای ایران وارد کنیم، می توانیم به تنهایی فقط ۲۵ میلیون نفر گردشگر خارجی را از دروازه چابهار به کشور وارد کنیم. این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان، اذعان داشت: تحقق این مهم نیازمند فراهم کردن زیرساخت های اولیه است که مهمترین آنها توسعه حمل و نقل دریایی، ریلی، جاده ای و هوایی است. مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان در ادامه گفته های خود خاطر نشان ساخت: در این زمینه می توانیم از سرمایه گذاران کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به ویژه کشور عمان، بهره مند شویم. وی ادامه داد: برگزاری همایش ها و اجلاس های بین المللی مختلف در سواحل مکران و چابهار و دعوت از سرمایه گذاران متمکن می تواند در نهایت منجر به شروع سرمایه گذاری ها خارجی برای ایجاد زیرساخت های گردشگری مناسب در سواحل مکران شود.



شنبه ۱۷-تیر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۷۸

اقتصاد دریا

توزانیت دریا بخش هشتم

کشف قاره آمریکا توسط یک دریانورد

دکتر بهروز امرایی - اما در اواخر قرن شانزده با اختراع وسایل و ابزارهای جدید مثل قطب نما و ساعت که از ابزارهای مهم و اولیه دریانوردی هستند و با بهره وری از علم نجوم و تهیه نقشه های دریانوردی، صنعت دریانوردی و کشتی سازی به تحولات بسیار عظیمی دست یافت، به طوری که باعث شد دریانوردان بسیاری که از نمونه آن ها دریانوردی به نام دیاز بود به دماغه امید نیک رسید، همان دماغه ای که خیلی ها نتوانسته بودند به آن دست پیدا کنند و اکثر دریانوردان در این مسیر گم می شدند و نیز خیلی از کشتی ها و ملاحان در این راه جان خود را از دست دادند، به همین مناسبت کلمه امید نیک به معنی اینکه امیدی بسیار خوب بود برای کسانی که به دلیل کمبود مواد غذایی یا گمشدن در مسیر ناامید شده بودند، به این دماغه اطلاق شد.

دریانوردان دیگری هم بودند که از ملیت های گوناگون برای تأمین ثروت و مواد غذایی و منابع انرژی به دریا رفتند و این تأمین نیازها سبب توسعه علم دریانوردی و کشتی سازی می شد و می توان از جمله این دریانوردان مختلف به واسکودو گاما اشاره کرد که پس از گذشتن از دماغه امیدنیک به هندوستان رسید و علت این رسیدن نیز همین تحولات عظیم در علم دریانوردی بود.

در سال ۱۴۹۲ ما شاهد آن هستیم که قاره آمریکا توسط دریانوردی به نام کریستف کلمب کشف می شود و متعاقب آن در سال های ۱۵۱۵ لغایت ۱۵۲۲ در یانوردی به نام مازلان گردش خود را در اقیانوس ها و دنیا را شروع می کند و تاریخ دریانوردی و کشتیرانی با این اختراعات و اکتشافات وارد مرحله جدیدی می شود.

از کاشفان و اکتشافات معروف دیگر برای ما بگوئید ابتدا باید از کاشفان اسپانیائی و در رأس آن ها کریستف کلمب را نام برد. کریستوفر کلمبوس (کریستف کلمب) در سال ۱۴۹۲ به آمریکا رسید. البته بر اساس روایات تاریخی این کریستف کلمب نبود که آمریکا را کشف کرد. ناوگان کلمب به قاره آمریکا نزدیک شده بود و در حقیقت پس از اینکه به جزائر کوبا و حوالی خلیج مکزیک رسید به اسپانیا برگشت و بعداً دریانورد دیگری به نام امریکن و سپوس ادامه داد و وارد خاک آمریکا شد.

دریانورد دیگر اسپانیائی بنام فردیناند مازلان در سال ۱۵۱۹ از بندر کادیز در اسپانیا اقیانوس آرام (پاسفیک) را طی نمود و دور دنیا را با کشتی در نوردید.

در این سفر مازلان از مسیر اقیانوس اطلس جنوبی و در طول قاره آمریکای جنوبی و بصورت دریانوردی ساحلی طول قاره را پیمود و در جنوب قاره از بین تنگه ای که بعداً به نام خود او نامگذاری گردید عبور کرد و در امتداد طول ساحل غربی قاره آمریکای جنوبی به سمت شمال ادامه مسیر داد.

قبل از این در بندری بنام سنت جولیان در شرق قاره نزدیک تنگه مازلان دریانوردان و ملوانان مازلان شورش و باغمانی کردند و کشتی را ترک کردند. بهرحال مازلان با تعدادی از ملوانانش ادامه مسیر داد و پس از طی عرض اقیانوس آرام به سمت دریای چین رفت و در منطقه ای در جنوب فیلیپین که امروزه بنام جزایر مینداناو معروف است در درگیری و جنگ با افراد محلی و بومیان آن منطقه در سال ۱۵۲۱ کشته شد.

سالها قبل از مازلان در سال ۱۴۸۷ پرتغالی ها به فرماندهی بار تلولومه دیاز «دماغه امید نیک» را کشف نمود.

یکی دیگر از کاشفان و دریانوردان پرتغالی واسکودوگاما بود که در سال ۱۴۹۸ پس از عبور از دماغه امیدنیک و طی مسیر ساحل شرقی آفریقا، دریای عرب را طی نموده و به هندوستان دست یافت.

کاشفان انگلیسی

به نظر من انگلستان سیطره و تسلط دریایی خود و دست یابی به سایر سرزمین ها را مدیون کاپیتان جیمز کوک است. این دریانورد اولین سفر اکتشافی خودش را در سال ۱۷۶۸ به قصد کشف اقیانوس ها و سرزمین های جدید و توسعه امپراطوری انگلستان از یکی از بندار جنوبی انگلیس شروع کرد و پس از عبور از جنوب قاره آمریکای جنوبی، اقیانوس آرام را در پیش گرفت و پس از رسیدن به جزیره هائیتی بصورتی نامشخص و سرگردان به سمت جنوب اقیانوس آرام ادامه مسیر داد و تصادفاً به جزایر نیوزلند رسید و این جزائر را بنام انگلیس کشف و تصرف کرد و با عبور از تنگه تورس بین استرالیا و جزائر گینه وارد اقیانوس هند شد و پس از عبور از اقیانوس های آرام و اطلس در سال ۱۷۷۵ به انگلستان برگشت. سفر سوم کوک پس از یک سال استراحت و آمادگی لازم در سال ۱۷۷۶ شروع شد و پس از عبور از دماغه امید نیک و رسیدن به نیوزلند این بار به قصد کشف سرزمین های شمالی آلاسکا ادامه مسیر داد اما در جزایری بنام ساندویچ در سال ۱۷۷۹ کشته شد.

ادامه دارد