

از برنامه هفتم توسعه تانار ضاییتی از بیمه آبریان

در گفت وگویی اقتصادسرآمد با مهدی شکوری؛

بخش پایانی

استقبال جامعه صیادی از پرورش ماهی در قفس

جامعه صیادی، دریا را خانه اجدادی خود می داند

گروه شیلات – امید اسماعیلی – پرورش ماهی در قفس یک ظرفیت بالقوه در کشور است و طیفه دولت و بخش خصوصی این است که این ظرفیت بالقوه را مورد بهره برداری قرار دهد ما در ایران با یک صنعت جوانی به نام صنعت پرورش ماهی در قفس روبرو هستیم که کمتر از ۱۰ سال عمر دارد و مطمئنا رشد این صنعت اگر منطقی هم بوده باشد بایستی متناسب با سن خودش باشد. روزنامه دریایی اقتصادسرآمد برای بررسی وضعیت پرورش ماهی در قفس با مهدی شکوری، معاون آبری پروری سازمان شیلات کشور هم صحبت شدیم که در ذیل بخش پایانی این گفت و گو را باهم مرور می کنیم:

اقتصادسرآمد: با توجه به مقدار قابل ملاحظه ۵۰۰ هزار تنی موجود در برنامه هفتم، به نگاه شما، چه سالی می توان به آن هدف دست یافت؟

مهدی شکوری: دولت قبل، تولید ۲۰۰ هزار تن را در برنامه پنج ساله ششم توسعه پیش بینی کرد و طی آن مدت زیرساخت ها توسعه پیدا کرد. در زمان پیش بینی این مقدار، دانش فنی کمی در کشور در این خصوص وجود داشت و به یک سری تجربیات سنتی محدود بود؛ استفاده از بشکه، استفاده از داربست و چیزهایی شبیه به این وجود داشت. اهداف کمی که اعلام شده، عموماً چشم انداز کار است و معمولاً اهداف بزرگ در دولت انتخاب می شود تا تمام توان کشور به کار گرفته شود تا هدف تحقق پیدا کند. دو برنامه مطرح است؛ یک برنامه ۱۰ساله برای رسیدن به این هدف است که توسط شورای عالی انقلاب فرهنگی با مشارکت بخش های مختلف مسئول در تأمین غذای کشور طرح ریزی شده است و حدود دو سال است که این برنامه تنظیم شده است، ویرایش نهایی برنامه هم تنظیم وتدوین و حدود ۶ ماه قبل به رئیس جمهوری تقدیم شد و به دالیلی ابلاغ نگرددید و به یک کار گروه برای بررسی واگذار شد. این برنامه، افق ۱۰ ساله تولید مواد غذایی در کشور را مدنظر قرار داده است.



آبریان ایران به ۷۹ کشور جهان صادر می شود

چین در صدر بازار صادرات آبریان کشور قرار گرفت

دبیر اتحادیه تولید و تجارت آبریان گفت: آبریان ایران به ۷۹ کشور جهان صادر می شود که در این میان، چین در صدر بیشترین میزان صادرات آبریان کشور قرار گرفته است.به گزارش اقتصادسرآمد،علی اکبر خدایی با اشاره به صادرات انواع آبریان ایران به ۷۹ کشور جهان، به ماناگفت: در این میان چین در صدر بیشترین میزان صادرات آبریان کشور قرار گرفته است.دبیر اتحادیه تولید و تجارت آبریان، روسیه را یکی از مهمترین بازارهای صادراتی جدید کشور دانست و بیان داشت: با برنامه ریزی های در حال انجام، سال به سال شاهد افزایش صادرات آبریان کشور به ویژه میگو و قزل آلا به این کشور خواهیم بود.وی تاکید کرد: طی سال های اخیر شاهد افزایش چشمگیر صادرات به کشور روسیه بوده ایم و هم اکنون این کشور بعد از چین یکی از کشورهای بزرگ هدف صادرات آبریان ایران محسوب می شود.وی اذعان داشت: در البته در بخش صادرات میگوی پرورشی، هم اکنون بیشترین میزان صادرات این محصول به کشور روسیه انجام می شود.خدایی یادآور شد: براساس آمار صادرات آبریان بعد از چین و روسیه بیشترین میزان صادرات به امارات و قطر صورت می گیرد. این فعال بخش خصوصی در صنعت شیلات کشور با اشاره به افزایش ۵۸ درصدی رشد صادرات آبریان امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، گفت: طی سه ماهه نخست سال گذشته ۳۲هزار تن انواع آبریان به ارزش ۵۶ میلیون دلار صادر شده بود.وی در خصوص ۵۱ هزار تن انواع آبریان صادر شده طی سه ماهه نخست امسال گفت: این میزان شامل صادرات ۱۹ هزار تن انواع آبریان حرام گوشت، هفت هزار و ۵۰۰ تن میگو، هفت هزار و ۵۰۰ تن ماهیان گرمابی، دو هزار و ۴۰۰ تن ماهی قزل آلا، ۱۴ هزار تن خوراک و مکمل و مابقی انواع ماهیان زبستی، کنسرو و خواریار به کشورهای هدف بوده است. این فعال بخش خصوصی در صنعت شیلات کشور، اذعان داشت: صادرات آبریان به کشورهای هدف صادرات به طور مداوم توسط صادرکنندگان بخش خصوصی در حال انجام است، این میزان آبریان به کشورهای زیادی صادر شده اند که عمدتاً مقصد اصلی صادرات آبریان به کشورهای جنوب شرق آسیا، کشورهای عربی و نیز کشورهای اروپایی بوده که روند صادرات همچنان ادامه خواهد داشت.



تشریح اهمیت موشک ابومهدی در ارتقای توان نداجا

شناورهای ارتش به موشک هایی با قدرت مقابله باناوهای هواپیمابر آمریکامجهز می شوند

جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: با استقرار و نصب موشک ابومهدی بر روی شناورها می توانیم از منافع جمهوری اسلامی ایران در شمال اقیانوس هند و دریاهای آزاد، حراست کنیم.به گزارش اقتصادسرآمد، دریادار حمزه علی کاونی در تشریح اهمیت موشک ابومهدی در ارتقای توان رزم این نیرو گفت: مزیدشدن این موشک به سبد موشک های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، قدرت بازدارندگی و قدرت دفاعی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران را در عمق تکمیل می کند.وی افزود: با توجه به سواحل ما در منطقه مکران و شناورهای نیروی دریایی ارتش، با استقرار و نصب آن بر روی شناورهای می توانیم از منافع جمهوری اسلامی ایران در شمال اقیانوس هند و دریاهای آزاد، حراست کنیم.جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش با اشاره به ویژگی های موشک ابومهدی بیان کرد: این موشک پاسخگویی هر گونه تهدیدی در عمق دریا به ویژه شمال اقیانوس هند به عنوان محل مأموریت و مسئولیت نیروی دریایی ارتش است، این قابلیت را برای نیروی دریایی فراهم می کند. پیش از این سردار علیرضا تنگسیری در فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران در تشریح اهمیت موشک ابومهدی در ارتقای توان رزم این نیرو گفته بود: یکی از کارهایی که این موشک می تواند انجام بدهد، دورسازی دشمن است و می تواند دشمن را از ساحل خودمان دور کند. ما می توانیم از عمق موشک ابومهدی را شلیک کنیم. این موشک دارای سیکر دوگان است و در مقابله با جنگ الکترونیک دشمن موفق عمل می کند. فرمانده نیروی دریایی سپاه با بیان اینکه موشک ابومهدی به ما کمک می کند تا اهداف را به دقت هدف قرار داده و دشمن را در عمق مورد اصابت قرار دهیم، تصریح کرد: همچنین باعث می شود دشمن از ساحل ما دور شود. موشکی که امروز به نیروهای دریایی سپاه و ارتش تحویل می شود، موشکی است که هم می تواند بر روی شناور نصب شده و هم از روی سکوها ساحلی شلیک شود.سردار تنگسیری گفت: اگر شناور شما یک هزار کیلومتر وارد عمق شود و این موشک را با برد یک هزار کیلومتری شلیک کند، دشمن یا ناو هواپیمابر باید یک هزار کیلومتر دیگر عقب نشینی انجام بدهد. در آن صورت هواپیماهای این ناو هواپیمابر کار آبی نخواهند داشت.



یک شناور صیادی که به دریا می رود و دو یا سه نفر بر روی آن کار می کنند، سهم هر نفر در یک سال شاید بین ۷۰۰ کیلو تا یک تن برسد. ولی اگر بتواند با الگوی سازمان شیلات، وارد صنعت پرورش ماهی در قفس شود، یک یا دو صیاد می توانند با مخاطرات کمتر و احتمال بیشتر برای موفقیت تولید، یک قفس را مدیریت کرده و دو یا سه برابر صیادی، ماهی کسب کنند. این کار زراعت است و ریسک خود را دارد، اما قابل برنامه ریزی و اطمینان برای تولید است و مانند دریا نیست که یک روز ممکن است صید خوبی رقم بخورد و در روزهای دیگر شرایط مناسب نباشد.

اقتصاد سرآمد: یکی از موضوعاتی که دغدغه زیادی را برای پرورش دهندگان در قفس ایجاد کرده است بحث بیمه و پوشش ناکافی آن از سوی صندوق بیمه کشاورزی است، پاسخی برای رفع این دغدغه دارید؟

مهدی شکوری: یکی از وجوه برنامه تدوین شده، میحث حمایت ها و پشتیبانی هایی است که دولت باید انجام بدهد. در خصوص بیمه، با توجه به اینکه این صنعت جدید و نوپاست و ریسک پذیری بالای را دارد. طی مسایلیان گاها با یک اتفاق و حتی بیمه ناچیز، صندوق بیمه مجبور شده است تا مبلغ هنگفتی را به عنوان خسارت بپردازد.

در سال گذشته در همین مواقع، مقرر بود که اتحادیه دریاداران قشم محصول خود را به میزان حدود ۳۰۰ تن را برداشت کند و یک شناور از روی قفس رد شد و متأسفانه قفس تخریب شد و مزرعه دار خسارت قابل ملاحظه دید و صندوق وقتی با مبلغ زیاد مواجه می شود، ریسک سرمایه گذاری را بالا تشخیص داده و مشارکت را کاهش می دهد. در این مواقع دولت باید حمایت خود را اعلام کند.



رئیس سازمان شیلات ایران:

هیچ بخشنامه ای نباید باعث توقف فعالیت روزمره جامعه صیادی شود

رئیس سازمان شیلات ایران گفت: هیچ بخشنامه ای نباید باعث توقف فعالیت روزمره جامعه صیادی و دیگر بهره برداران حوزه شیلات شود و با هماهنگی با بهره برداران جامعه صیادی تقویم زمان بندی ارائه و طبق آن عمل شود.به گزارش اقتصادسرآمد، سید حسین حسینی در نشست با با اتحادیه و نمایندگان جامعه صیادی استان هرمزگان، استان هرمزگان با بهره مندی از ظرفیت های خوب در کنار تعامل و پیگیری مجموعه شیلات و بهره برداران توانسته گام های خوبی در مسیر توسعه بیش از پیش فعالیت های شیلاتی بردارد. وی با اشاره به اینکه صید و صیادی بخش قابل توجه ای از اشتغال و معیشت ساحل شیلاتیان را در بر گرفته است، اظهار کرد: اولویت مجموعه شیلات پایداری بهره برداری از دریاست. رئیس سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه بی شک باید اصلاحات و بازنگری در امور صید و صیادی صورت بگیرد و این مهم در دستور کار است، تصریح کرد: سازمان شیلات ایران موافق با واگذاری یکسری اختیارات به استان است و مجموعه و سازمان شیلات ایران و شیلات استانها یک شیلات واحد هستند و همگی در راستای سیاست های سازمان و در مسیر خدمت به بهره برداران هستیم. وی اضافه کرد: هیچ بخشنامه ای نباید باعث توقف فعالیت روزمره جامعه صیادی و دیگر بهره برداران حوزه شیلات شود و با هماهنگی با بهره برداران جامعه صیادی تقویم زمان بندی ارائه و طبق آن عمل شود.حسینی تصریح کرد: در بحث واگذاری های مدیریتی بنادر صیادی اولویت اول تعاونی صیادی است، اما این مهم با امتیاز دهی (که رضایت جامعه صیادی نقش مهمی در آن دارد) و از طریق فراخوان عمومی اتفاق می افتد. این مقام مسئول خاطر نشان کرد: در بحث افزایش قدرت موتور، جابه جایی و نقل و انتقالات آیین نامه ها به روز خواهد شد و بی شک با واگذاری این اختیارات به استان ها تسریع حاصل می شود. معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران با اشاره هر روش صیدی که انتخابی صید نکند و آبریان نابالغ را صید کند ممنوع و مخرب است، اظهار کرد: اگر در صید و صیادی به سمت روش استاندارد برویم قدرت موتور را هم می توان بدون نگرانی افزایش داد.حسینی اضافه کرد: در برخورد با متخلفان احتمالی صید و صیادی حفظ حرمت و کرامت جامعه صیادی یک اولویت است که همواره در دستور کار قرار دارد.



چهارشنبه ۴ مرداد ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۶۹۴

اقتصاد دریا

توزانیت دریا

بخش چهارم

سیری در تحولات کشتی و کالا (بحثی در سیاستگذاری)

دکتر بهروز امیری – باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفائی اقتصادی و سرپنداری ظاهر می گردد. از آنجائیکه نفشکشی نوع VLCC (غول پیکر) و ULCC (کوه پیکر) از آنخور بیشتری برخوردار بودند نزدیک شدن آنان به بنادر و حتی پایانه های نفتی جهت تخلیه و بارگیری غیر ممکن می نمود، برای حل چنین مشکلی از سیستم مهار به بویه های شناور استفاده می شود. این سیستم متشکل از جایگاه مخازن نفتی در ساحل است که از طریق خط لوله های زیر آبی و بوزه که به بویه های شناور مستقر در مناطق عمیق تر دریا متصل می گردند، نفشکشی غول پیکر در نزدیکی این سیستم بویه های شناور لنگر انداخته و محموله خود را به بویه شناور بمپ نموده و از آنجا از طریق خطوط لوله زیر دریائی یا بوسیله بارج (دویه های شناور) با نفشکشی های کوچک تر ساحلی کار تخلیه و بارگیری محموله های نفتی را انجام می دهند.تصمیم جامعه اروپا برای اخراج از سرویس نمودن زود هنگام تانکر های تک جداره از سرویس در رابطه با قوانین IMO/MARPOL و پیرو قانون میزازه به آلودگی نفتی آمریکا ۱۹۹۰، بازار کشتی های تانکر را در جهان تحت تأثیر قرار داد.الزام به خروج از چرخه حمل و نقل این قبیل نفشکشی ها نسبت به اندازه و سن کشتی ها و همچنین تجهیزات نصب شده بر روی آن ها از قبیل آب ترازه مستقل و حفاظت شده متفاوت است. تا سال ۲۰۰۲ نزدیک به کل کشتی های تانکر موجود به اجراء قوانین مارپل از سرویس خارج گردیدند. سخنترین ضربه در سال ۲۰۰۳ وارد گردید. با پایان این سال ۱۹ درصد کشتی های کلاس VLCC و ULCC از مدار خارج گردیدند. بنابراین قوانین اروپایی و آمریکائی حاکم بر کشتی های تک جداره که تا سال ۲۰۱۰ اجرائی گردید ۲۸ درصد از کشتی های Suex Aframax ۳۰ درصد از کشتی های max و ۶ درصد از کشتی های VLCC / ULCC را متاثر ساخت. در جدیدترین تحقیقات تحلیلی بیمکو برآورد شده است که رشد ناوگان جهانی کشتی های نفشکشی با نرخ ۷۷ درصد ادامه خواهد یافت و کشتی های VLCC بیشترین تعداد نفشکشی های جدید ورودی به ناوگان جهانی این نوع کشتی ها را تشکیل خواهند داد. بر طبق این مطالعات، رشد ناوگان جهانی کشتی های تجاری در سال ۲۰۱۲ نیز همچنان رو به افزایش و توسعه خواهد بود. بر اساس گزارش بیمکو در پایان سال ۲۰۱۱ مجموع ظرفیت کشتی های جدید نفتبری که وارد ناوگان جهانی گردید، ۳۲ میلیون تن بود که در همین مدت مجموع ظرفیت کشتی های قدیمی که اوراق شده در سال ۲۰۱۱ ناوگان جهانی کشتی های نفشکشی پنج درصد افزایش ئ یافت. در سال ۲۰۱۰ رشد ناوگان جهانی کشتی های نفت بر تحت تأثیر اتمام مهلت قانونی مقرر شد توسط آیمو (IMO) برای خروج از سرویس نفت برهای تک جداره قرار گرفت. انتظار بر این است که در پایان سال ۲۰۱۱ تعداد کشتی های تازه ساخت برابر با تعداد کشتی های از رده خارج شده، وارد ناوگان جهانی کشتی های نفت بر شوند. بدین ترتیب حجم عظیمی از تعداد کشتی های تانکر غول پیکر مورد نیاز در سال های آینده قابل تخمین است.

کشتی های فرآورده بر

نوع دیگری از کشتی بری مایع بر که نسبت به نفشکشی های ویژه نفت خام از آینده روشن تر و پر رونق تری برخوردار است کشتی های فرآورده بر است. به عبارت دیگر کار نفشکشی های بزرگ حمل نفت خام به پالایشگاه ها است، در حالیکه فرآورده ها محصولات و تولیدات تصفیه شده نفت را از پالایشگاه ها به مناطق مصرفی منتقل می کنند. ساخت اینگونه کشتی ها در مقایسه با یک نفشکشی معمولی نفت خام هم اندازه آن بسیار پیچیده و گران تمام می شود، چرا که در نفشکشی های معمولی ترتیبات مخازن از ساختمان ساده تری برای حمل انواع نفت خام برخوردار بوده و این مخازن فاقد پوشش ویژه می باشند ضمن آنکه سیستم حمل و نقل تعبیه شده در آن فقط برای جابجایی یک نوع کالا مورد استفاده قرار می گیرد. تا قبل از جنگ جهانی دوم بیشتر نفشکشی ها در قالب کشتی های فرآورده بر مشغول بکار بودند و این امر بیشتر به دلیل آن بود که پالایشگاه ها در محل چاه ها و منابع نفتی احداث می شدند. در آن زمان کشور آمریکا بزرگترین صادر کننده محصولات و فرآورده های تصفیه شده نفتی در دنیا به شمار می رفت. در واقع نفشکشی های حمل نفت خام در زمره کشتی های ساخته شده پس از جنگ به حساب می آیند. از نمونه های بارز پالایشگاه های احداث شده در حوزه های نفتی می توان به پالایشگاه آبادان اشاره کرد که در نوع خود بزرگترین پالایشگاه جهان به شمار می رفت. پس از جنگ جهانی شرکت های نفتی سیاست و خط مشی متفاوتی را پیش گرفتند و پالایشگاه های خود را در مجاورت بازارهای بزرگ کشتی بندار مقصد کشتی ها، احداث نمودند. دلیل عمده این تغییر بیشتر به خاطر عدم ثبات سیاسی در خاورمیانه یعنی جایثکه تامین کننده قسمت اعظم نفت اروپای غربی و ژاپن به شمار می رفت، بود. با عملی شدن پالایشگاه آبادان به سال ۱۹۵۱ نفت ایران از سوی کمپانی های نفتی حفظ حرمت و کرامت جامعه صیادی یک اولویت تحریر قرار گرفت.