

«مصوبه شورای عالی اداری» سنگی در ته چاه!

هم‌اندیشی با شکوری، معاون آبی‌پروری سازمان شیلات با محوریت مصوبه تغییر ساختار سازمان شیلات



@Eghtesadsaramad

eghtesadsaramad

www.Eghtesadsaramad.ir

مدیریت جزیره‌قشم گروگان «مرکز گرای»

بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران قربانی معاملات پشت پرده می‌شود؟

۳

یک فعال رسانه‌ای در تحلیلی

به «سرآمد» بررسی کرد؛

گسست ساختاری نتیجه مصوبه شورای عالی اداری برای شیلات

چرا تغییر ساختار

سازمان شیلات با مخالفت‌های

فراگیر مواجه شده است؟

۲



روایت‌های متفاوت از یک دیدار «سرآمد» گزارش می‌دهد؛

پیامدهای راهبردی نشست آلاسکا

دیدار ترامپ و پوتین

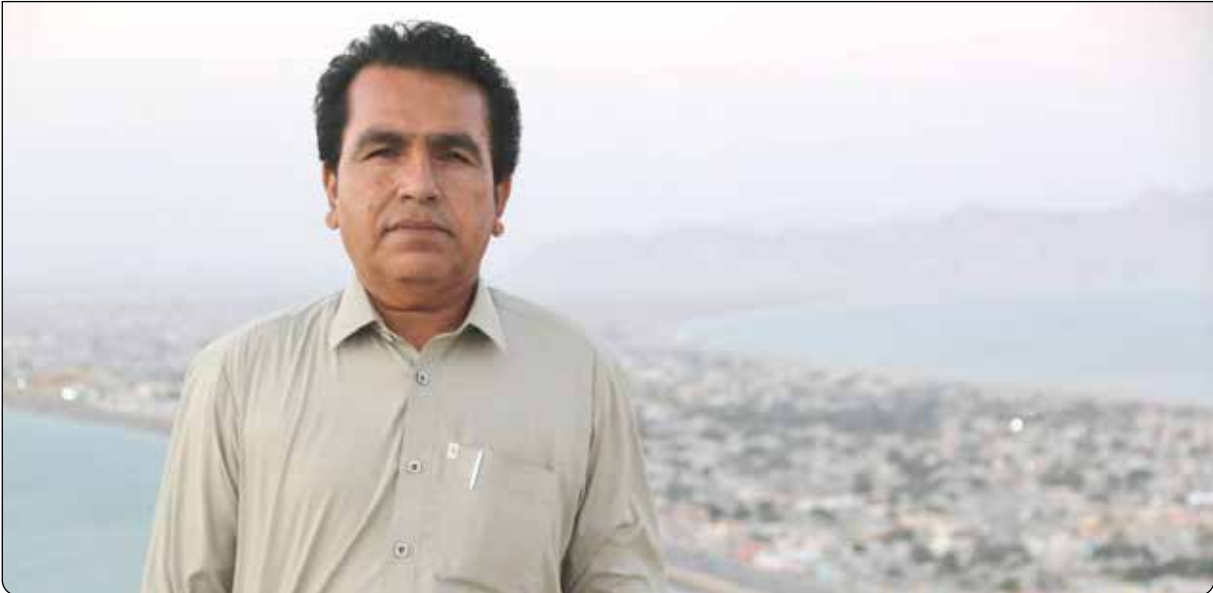
چه پیامی به جهان مخابره کرد؟

۴

آراهیش، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های صیادان سیستان و بلوچستان به سرآمد می‌گوید:

به بهانه کوچک‌سازی، هویت تخصصی شیلات محو می‌شود

مخالفت اتحادیه تعاونی‌های صیادان سیستان و بلوچستان با مصوبه عجیب!



افزود: «ادغام به اسم کوچک‌سازی، به معنای امحای هویت تخصصی شیلات است و این با مرام و مسلک منی بر توسعه دریایی هم‌خوانی ندارد. این مصوبه صد در صد خلاف انتظارات ما بوده است و هیچ کس باور ندارد که بخواهند یک ساختار با یک عمر تخصص و دانش اندوخته را در دل یک ساختار عمومی حذف کنند. این خلاف تصورات ما بوده و هست. تصور ما بر این است که شیلات گسترده شود. همین ساختار فعلی را برای صنعت بزرگ و استراتژیک شیلات کافی نمی‌دانیم و انتظار داشتیم که سازمان شیلات را به وزارتخانه تبدیل کنند. حال تصور کنید که فاصله انتظار و خواست جامعه شیلاتی با آن چه که این مصوبه قرار است بر سر سازمان تخصصی ما بیاورد چقدر است؟»

آراهیش سازمان‌ها و افراد متخصص و موثر را برای مقابله با این مصوبه فرا خواند و افزود: «همان گونه که رییس مجلس شورای اسلامی و جمعی از نمایندگان به این مصوبه اعتراض کرده و وعده مقابله با آن را داده‌اند، انتظار داریم تمامی تشکل‌ها و حتا اشخاص متخصص و موثر با منطق و استدلال از اجرای ششیدن این مصوبه جلوگیری کنند. در این رابطه انتظار مشخصی از شخص رییس جمهور داریم که در راستای شعارهای توسعه دریایی خود عمل کرده و مصوبه محدودکننده توسعه دریایی را حذف کند. این مصوبه، باعث می‌شود که همه ارکان‌های شیلاتی کشور از انسجام و هماهنگی خارج شوند. باعث می‌شود که تخصص‌گرایی از بین رفته و مرکز اختصاصی هویت اجتماعی و اندیشه تخصصی شیلات ایران از بین برود. به همین دلایل است که ما مخالف جدی این مصوبه هستیم و در مقابل خواستار توسعه شیلات از هر نظر، چه ساختاری و چه فنی و تخصصی هستیم.»

وی افزود: «اتحادیه تعاونی‌های صیادان سیستان و بلوچستان در این باره بیانیه رسمی منتشر کرده است و بر اساس آن خواستار لغو مصوبه شده است. ما به روشنی می‌دانیم که این مصوبه لطمه سنگینی به پیکره صنعت شیلات وارد خواهد کرد و آن را انسجام و حرکت به سمت جلو باز می‌دارد.»

مصوبه سازمان اداری و استخدای کشور که رای به تغییر ساختار سازمان شیلات و ادغام آن در بدنه وزارت کشاورزی داده است، این روزها حساسی اعصاب اهالی شیلات را به هم ریخته است و اغلب در برابر آن صف آرایی کرده‌اند. این مصوبه که اغلب «عجیب» نامیده و خواننده می‌شود، مورد تایید جامعه صید و صیادی نیست و همه ارکان مرتبط با شیلات با آن مخالف هستند.

این مصوبه که گویا به دلیل «عدم دفاع نماینده وزارت کشاورزی در جلسه سازمان اداری و استخدامی» بر خلاف نظر وزیر کشاورزی به تصویب رسیده است، با واکنش منفی همه اهالی شیلات مواجه شده است و هراس می‌رود که در صورت اجرایی شدن آن، شاهد تنش بزرگی در همه استان‌های شیلاتی کشور باشیم.

در این باره، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های صیادان سیستان و بلوچستان، موضع مخالف و محکمی دارد و در گفت و گو با خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادسرآمد گفت: «ما هم مانند دیگر تشکل‌های شیلاتی در دیگر استان‌ها به قوت با این مصوبه عجیب، مخالف هستیم. سازمان شیلات یک سازمان تخصصی با افراد ماهر و تخصصی لازم دارد. اگر ادغام صورت گیرد، شیلات از وجهت تخصصی خود خارج می‌شود و دیگر قادر به ارائه مشاوره و هدایت تخصصی به جامعه شیلات کشور نخواهد بود و این یعنی افت شدید صنعت شیلات در آینده.»

وی با توجه به جهت گیری جمهوری اسلامی برای توسعه دریا محور

خطای حکمرانی در مدیریت منابع آب ایران

مرتضی فاخری

یادداشت

تجارت دریایی ایرانیان در جنوب آسیا و شرق آفریقا

بادبان‌های برافراشته در اقیانوس هند



حسین ایزدپناه - دریانوردی و حضور ایرانیان از بنادر خلیج فارس به سوی بنادر کشورهای قرار گرفته شده در حاشیه اقیانوس هند قدمت دارد به درازای تاریخ چند هزار ساله، آنجا که بازرگانان ایرانی از زمان سلسله هخامنشیان در راستای داد و ستد با تاجران کشورهای یمن، هند، مصر، روم، حبشه و چین با عبور از دریای عمان وارد اقیانوس هند در جنوب آسیا می‌شدند و کالاهای خود را نیز که عمدتاً شامل مروارید، ابریشم، ادویه، چوب بود به ایران می‌آوردند . در قرن های بعدتر همواره بازرگانان مسلمان به صورت گسترده‌تری برای بازرگانی این محیط هندی را به سمت دریای سرخ در شبه جزیره عربستان می‌پیموند. از میان کشورهای قرار گرفته در این گستره جغرافیایی آبی، می‌توان به هند اشاره داشت که بازرگانان ایرانی بودند که از بنداری چون سیراف ، کنگ و هرمز کالاهای ایرانی را با عبور از دریای عمان و گذر از امواج اقیانوس هند به این سرزمین می‌رساندند. هر چند در گذشته‌های دور این تاجران مسلمان، عرب و چینی بودند که با هند داد و ستد کالا و فرهنگ داشتند اما امروزه این کشور متنوع از رنگ، مذهب و منابع طبیعی، دارای تجارت گسترده در زمینه کالا، تکنولوژی و فناوری های نوین با اروپا و آمریکا می‌باشد. صادرات هند به آمریکا از ۴۹،۴۱ میلیون دلار در سال ۲۰۲۲ به ۲۸،۳۸ میلیون دلار در سال ۲۰۲۳ کاهش یافت ولی با این وجود آمریکا بزرگترین شریک تجاری هند در این سال‌ها بوده است. اما باید این را هم در نظر گرفت که با توجه سیاست افزایش تعرفه رئیس جمهور آمریکا روی کالاهای وارداتی تقریباً اکثر کشورهای، این میزان تعاملات نیز دستخوش تغییرات قرار خواهد گرفت. ادامه در همین صفحه

همین تجارت و کشتی رانی بوجود آمدند مانند کشور اندونزی فعلی که از طریق وضع مالیات بر کشتی هایی که از تنگه باریک «مالاکا» عبور می کردند ایجاد شد .اروپایی ها نیز که ابتدا در جهت کشف مستعمره های جدید و کشف منابع غنی آسیا و آفریقا کشتی های خود را همراه با ناوگانهای دریایی مجهز به توپ روانه اقیانوس هند کرده بودند و توانستند برخی از شهرها و سواحل هند و چین را تصرف کنند بعدها مسیر تجارت و تبادل کالا را با این شهرها در پیش گرفتند و اصولا کالاهایی مثل ابریشم در صنعت لباس های پشمی مناطق سردسیر آنان استفاده فراوانی داشت .وقتی بحث تجارت بین ایران و شرق آفریقا به میان می آید بدون شک نام « زنگبار » بیش از هر جای دیگری در این بخش از آفریقا خودنمایی می کند جزیره ای در ۳۵ کیلومتری بندر «دارالسلام» از مهمترین بنادر کشور تانزانیا. زنگبار زمانی مرکز تجارت بازرگانان ایرانی، چینی، هندی، مسلمان و اروپایی بود که جدا از تجارت کالاهایی چون عاج، ادویه، چوب، مرکزی برای تجارت برده نیز به حساب می آمد.

در قرون اولیه اسلام ،بندر مهمی چون «سیراف» یکی از مبادی تجارت و دریانوردی به این جزیره سرسبز و زیبا بود تا جایی که منجر به مهاجرت تعداد زیادی ایرانی به خصوص شیرازی‌ها به شرق آفریقا شد و آن‌ها توانستند به مدت ۶۰۰ سال و برای چند نسل تشکیل حکومتی به نام « شیرازی‌ها» بدهند هرچند امروزه آثار نژادی که حکایت از حضور ایرانی ها در

ادامه از همین صفحه

« موندرا» یکی از مهم ترین بنادر هند و «بمبئی» نزدیک ترین بندر به ایران است که از طریق خلیج فارس و دریای عمان با فاصله ۲۶۰۰ کیلومتری این دو کشور عضو اتحادیه اقیانوس هند را به هم مرتبط می کند. هند در نیمه نخست سال ۲۰۲۳ حدود یک میلیارد و ۳۸ میلیون دلار کالا به ایران صادر کرده که عمدتاً شامل برنج ، میوه و چای بوده است البته تا اندازه ای با کاهش نسبت به سالهای قبل مواجه بوده و ۱۳۹ میلیون دلار هم کالا از ایران وارد کرده است .عمده ترین محصولات وارداتی هند از ایران فراوده های نفتی همچون ، گوگرد ، قیر و اوره میباشد . کشور هند یکی از هفت کشور بزرگ دنیا با ۷۵۰۰ کیلومتر ساحل ۱۲ بندر و ۱۳۸۲ جزیره می باشد و یک منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) دارد و از آنجا که اقیانوس هند دارای تنوع فراوانی در زمینه زیست آبی است هند نیز به عنوان دومین تولید کننده ماهی در جهان به شمار می رود . ملوانان هندی در برخی بنادر جنوبی ایران نیز مشغول به فعالیت هستند .اما شاید از مهمترین موقعیت هایی که ایران و هند را در یک افق ارزشمند سرمایه گذاری قرار می دهد همان بندر چابهار ایران در سواحل مکران و نقش کلیدی آن در شکل دهی به کر بدور تجاری مابین مناطق آسیایی جنوب شرقی، شرق آفریقا با شرق آسیا و آسیای میانه و در راس آن‌ها چین باشد. قراردادی به ارزش ۱۲۰ میلیون دلار در اردیبهشت ماه ۴۰۱۳ به امضا رسید که طبق تعهدات قید شده در این قرارداد شرکت «آی.پی.جی.» موظف شد

تجهیزات تخلیه و بارگیری دریایی را در بندر چابهار وارد کند .سرمایه گذاری انجام شده در توسعه و تجهیز در این بندر جنوب شرقی ایران توسط هند از گامهای دستیابی به این افق توسعه است ، جدا از این که یک زنجیره محکم در کنار طرح « یک کمر بند – یک راه» چین که در راستای احیای «جاده ابریشم» بر نامه ریزی شده است، به حساب می آید فرصتی نیز برای توسعه پایدار سواحل مکران برای ایجاد زیرساخت های موثری مثل راه آهن ، جاده و انرژی های پاک می باشد اگر چه باید دید که آیا سسایه تحریم ها و مناسبات بین المللی ادامه این سرمایه گذاری را فراهم می آورد یا خیر؟ اما این پیوند تاریخی – تجاری مابین جنوب شرق آسیا و شرق آفریقا سابقه ای دیرینه دارد (۴۰۰ الی ۱۴۵۰ میلادی) که از طریق دریا، تجارت گسترده ای جریان داشت و به راه آبی ابریشم موسوم شد و ایران یکی کشورهایی بود که از طریق بنادر معروف خود مانند « سیراف » « هرمز » و « کیش » با کشورهای هند و چین تعامل گسترده ای داشت . و یکی از دلایل اینکه بازرگانان مسیر دریایی را برای تجارت خود انتخاب می کردند جدا از مصافقت کوتاه تر نسبت به مسیر خشکی، امنیت نسبی بود که بواسطه راهزنان کاروان ها و نایبسانانی دولت شهرها در مسیر زمینی دریا را مسیر کم خطرتری برای دریانوردی و تجارت می دیدند. و اصولا خیلی از امپراتوری ها بر اساس

