



پنج‌شنبه - ۷ آبان ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۲۲

اقتصاد دریا ۷

شیلات

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات
ایران در گفت‌وگو با سرآمد:

صید کیلکای دریای خزر به ۴ هزار
و ۴۰۳ تن رسید



میزان صید انواع ماهیان کیلکا در دریای خزر تا پایان
مهرماه سال ۱۴۰۵ با افزایش ۱۰ درصدی نسبت به
مدت مشابه سال گذشته به چهار هزار و ۴۰۳ تن
رسید.

فریبرز رجائی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد با تشریح
وضعیت صید کیلکای دریای خزر اظهار کرد: در سال
جاری به‌طور متوسط ۶۹ فرزند شناور صیادی فعال
کیلکایر با ثبت چهار هزار و ۲۲۹ شب دریاری
موفق به صید چهار هزار و ۴۰۳ تن از انواع ماهیان
کیلکا شدند.

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات
ایران، افزود: میزان صید کیلکا در مقایسه با مدت
مشابه سال گذشته ۱۰ درصد افزایش یافته و تعداد
شب‌های دریاری شناورها نیز با رشد ۳۰ درصدی
از سه هزار و ۲۴۹ شب به چهار هزار و ۲۲۹ شب
رسیده است.

رجائی تصریح کرد: تعداد شناورهای فعال کیلکایر از
۷۲ فرزند در سال گذشته به ۶۹ فرزند در سال جاری
کاهش یافته و متوسط تعداد شب‌های دریاری هر
شناور فعال در این مدت ۶۱ شب بوده است.
وی خاطر نشان ساخت: شاخص صید در واحد تلاش
(CPUE) در سال جاری به‌طور متوسط یک‌هزار و
۴۱ کیلوگرم بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال
گذشته حدود ۱۵ درصد کاهش نشان می‌دهد.

مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات
ایران با اشاره به سهم استان‌های شمالی از صید کیلکا
بیان کرد: استان مازندران با صید سه هزار و ۱۹۳ تن،
۷۳ درصد از مجموع صید کیلکای دریای خزر را به
خود اختصاص داده و میزان صید این استان نسبت به
سال گذشته ۳۲ درصد افزایش یافته است.

وی در ادامه گفته‌های خود خاطر نشان ساخت:
در استان گیلان نیز یک‌هزار و ۲۱۰ تن کیلکا صید
شده که سهم این استان از مجموع صید ۲۷ درصد
است؛ میزان صید کیلکا در گیلان در مقایسه با مدت
مشابه سال گذشته ۲۳ درصد کاهش یافته است.

رجائی با اشاره به تفاوت شاخص‌های صید در دو استان
اظهار کرد: سرانه صید هر شناور فعال در مازندران ۷۳
تن و در گیلان ۴۸ تن بوده است. همچنین متوسط
میزان صید در هر شب دریاری در مازندران یک‌هزار
و ۸۶ کیلوگرم و در گیلان ۹۳۹ کیلوگرم گزارش شده
است. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران،

تصریح کرد: مقایسه آمارها نشان می‌دهد افزایش
صید کل کیلکا در دریای خزر با وجود کاهش تعداد
شناورهای فعال، هم‌زمان با افزایش تلاش صید محقق
شده است؛ با این حال، کاهش شاخص صید در واحد
تلاش ضرورت بررسی دقیق‌تر روند بهره‌وری صید را
مطرح می‌کند

بارقه امید دریایی‌ها از انتخاب ابوالقاسم جراره به عنوان ناظر مجلس

در شورای عالی صنایع دریایی

انتظارات از کرسی جدید بهارستان در شورای عالی صنایع دریایی



رسانه‌ای نسبت به ساختارهای پارلمانی حوزه دریا مطرح
شده بود؛ هشدار نسبت به خطر تقلیل ابزارهای پارلمانی
به عناوینی بی‌اثر و نمایشی. روزنامه «اقتصاد سرآمد» در
یادداشتی با عنوان «یک فراکسیون و دیگر هیچ!» (خرداد
۱۴۰۲)، با صراحت این پرسش چالش برانگیز را پیش کشید
که اگر کارکرد سازوکارهای پارلمانی، نه به تصویب یا اصلاح
قوانین گره‌گشا بینجامد، نه مطالبه‌ای ساختاری را به سرانجام
برساند و نه در بزنگاه‌های تصمیم‌گیری مداخله مؤثر داشته
باشد، جایگاه واقعی آن‌ها در نقشه پیشرفت کشور کجاست؟
هر چند جایگاه «ناظر قانونی» شناور» با ساختار اختیاری و
سیاسی یک «فراکسیون» تفاوت بنیادین دارد، اما تجربه
نشان داده است که بدون مطالبه‌گری شفاف و گزارش‌دهی
مستمر، هر ابزار رسمی و قانونی نیز می‌تواند در دالان‌های
دیوان سالاری منجمد شود.

بار سنگین ناظر در غیاب فراکسیون دریایی

اهمیت این جایگاه زمانی دوچندان می‌شود که به وضعیت
مجلس دوازدهم نگاه کنیم؛ برخلاف دوره‌های گذشته که
پارلمان از طریق فراکسیون‌های تخصصی دریایی با بنادر
یک سازوکار جمعی برای پیگیری مسائل این حوزه در اختیار
داشت، در مجلس فعلی هنوز چنین فراکسیونی شکل نگرفته
است. این خلأ، در شرایطی که برنامه هفتم توسعه بر رشد
اقتصاد دریا تأکید دارد، اهمیت کرسی ناظر را دوچندان
می‌کند؛ به گونه‌ای که این جایگاه اکنون به یکی از معدود
روزنه‌های رسمی پارلمان برای پیگیری مطالبات راهبردی
این صنعت بدل شده است.

یک فرصت تازه؛ مشروط به خروجی ملموس

انتخاب جراره را می‌توان با نگاهی مثبت، آغاز یک فرصت تازه
دانست؛ فرصتی برای آنکه کرسی ناظر مجلس در شورای عالی
صنایع دریایی، پس از سال‌ها حضور کم‌اثر و کم‌صدای ادوار
پیشین، این بار به کانونی مؤثر برای ریل‌گذاری سیاست‌های
کلی توسعه دریامحور و پیوند واقعی ظرفیت‌های علمی و
دانش‌بنیان با کل زنجیره ارزش صنایع، ناوگان و فراساحل
کشور تبدیل شود.

اما این فرصت، تنها زمانی به سرمایه واقعی برای صنعت بدل
خواهد شد که با خروجی روشن، پیگیری مستمر، مطالبه‌گری
صریح و گزارش‌پذیری شفاف همراه باشد. جامعه دریایی
کشور بیش از هر چیز، نه به عناوین تازه، بلکه به اثر تازه نیاز
دارد. مارین نیوز

داشته و چرا این سازوکار نظارتی نتوانسته است حتی تشکیل
منظم جلسات عالی‌ترین مرجع تصمیم‌گیری دریایی کشور
را تضمین کند؟

جایگاه قانونی و آزمون اثرگذاری ناظر پارلمانی

بر اساس ماده ۹ «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی»،
شورای عالی صنایع دریایی به ریاست رئیس‌جمهور تشکیل
می‌شود و مجلس شورای اسلامی یک نماینده را به عنوان
«ناظر» در این شورا تعیین می‌کند. چارچوب حقوقی این
جایگاه، مستقیماً بر مبنای بند ۶ ماده ۲۱۶ «قانون آیین‌نامه
داخلی مجلس شورای اسلامی» تعریف شده است؛ جایگاهی
که بر اساس این بند، شأن اجرایی نداشته و ناظر فاقد حق
رأی در تصمیمات دولتی شورا است، بلکه ماهیت آن منحصر
نظارتی و ارتباطی میان مجلس و قوه مجریه تعریف می‌شود.
در همین چارچوب، اصلی‌ترین تکلیف اداری نماینده ناظر این
است که حداکثر ظرف یک هفته پس از هر نشست، گزارش
مکتوب خود را از روند جلسات، تصمیمات اتخاذشده و انطباق
آن‌ها با قوانین، مستقیماً به «کمیسیون صنایع و معادن»
و «معاونت نظارت مجلس» ارائه کند. به بیان صریح، قانوناً
وظیفه ناظر «دیده‌بانی و گزارش‌دهی» است.

اما واقعیت آن است که حضور نمایندگان مجلس در ارکان
عالی تصمیم‌گیری نظیر شوراهای عالی، مجامع ملی و
کمیسیون‌های راهبردی، صرفاً کرسی‌هایی نمادین نیستند.
این جایگاه‌ها دسترسی مستقیم به رأس هرم اجرایی کشور،
احاطه بر پشت‌صحنه سیاست‌گذاری‌ها و توان طرح بی‌واسطه
اولویت‌های ملی در حضور عالی‌ترین مقامات اجرایی را برای
نماینده فراهم می‌سازد؛ به بیانی صریح، این جایگاه‌ها تنها یک
«عنوان تقنینی» نیستند، بلکه کانون تولید «نفوذ، مطالبه‌گری
و هدایت سیاست‌ها» به شمار می‌روند.

از همین رو، انتظار از ناظر پارلمانی آن است که این جایگاه
راهبردی را به ریل پیگیری مطالبات انباشته صنعت، از
توسعه ناوگان، تجهیز فراساحل و ارتقای زیرساخت‌های
بندری و کشتی‌سازی گرفته تا رفع موانع مالی و تعیین تکلیف
مصوبات معطل شورا، بدل سازد؛ نه آنکه حضور وی صرفاً به
امضای صورت‌جلسات محدود شود. بدون خروجی ملموس،
افکار عمومی و جامعه تخصصی حق دارند بپرسند: فایده
عملیاتی این کرسی‌ها برای تحقق توسعه دریامحور و منافع
ملی چیست؟

این همان نکته‌ای است که پیش‌تر نیز در آسیب‌شناسی

گروه گزارش - سعید بهبد - حضور جراره در
شورای عالی صنایع دریایی، آزمونی جدی برای
ناظر جدید بهارستان است؛ انتخابی که هم‌زمان با اجرای احکام
«توسعه دریامحور» در برنامه هفتم، می‌تواند ظرفیت ماده ۹ و
ابزارهای نظارتی مجلس را به موتور محرکی برای پیشبرد این
صنعت راهبردی بدل سازد.

به گزارش اقتصادسرآمد، در نشست علنی سه‌شنبه ۵ آبان
ماه مجلس شورای اسلامی، انتخاب ابوالقاسم جراره به عنوان
ناظر پارلمان در شورای عالی صنایع دریایی کشور رقم خورد؛
رویدادی که می‌توان آن را فرصتی تازه برای فعال‌تر شدن نقش
پارلمان در یکی از مهم‌ترین حوزه‌های مغفول اقتصاد ملی
دانست؛ حوزه‌ای که در سال‌های اخیر، هم در اسناد بالادستی
و هم در برنامه هفتم توسعه، جایگاهی راهبردی یافته اما در
عمل هنوز با فاصله‌ای محسوس تا نقطه مطلوب مواجه است.
شورای عالی صنایع دریایی کشور بر اساس ماده ۹ قانون توسعه
و حمایت از صنایع دریایی، بالاترین مرجع سیاست‌گذاری
کلان و رفع تعارض‌های فراجخشیی در این حوزه است. وزن
حاکمیتی این نهاد به ریاست رئیس‌جمهور (و دبیری وزارت
صمت)، با عضویت وزرای کلیدی اقتصادی، دفاعی و زیربنایی
و رؤسای سازمان‌های مرتبط، عملاً آن را به یک «کابینه
تخصصی دریایی» با مصوبات لازم‌الاجرا تبدیل کرده است.

از این منظر، حضور ابوالقاسم جراره به‌عنوان نماینده تهران و
ناظر مجلس در این کانون عالی تصمیم‌گیری که با پشتوانه
سابقه نمایندگی استان ساحلی هرمزگان در مجلس نهم و
عضویت در کمیسیون صنایع و معادن، اشرافی ملموس بر
زنجیره ارزش دریا از بندر و ناوگان تا یاردهای کشتی‌سازی
دارد، بستر مناسبی برای اعمال نظارت مؤثر پارلمان فراهم
می‌سازد؛ نمایندگی ناظری که هر چند طبق ساختار حقوقی
شورا فاقد حق رأی اجرایی است، اما رسالت خطیر دیده‌بانی،
پایش مصوبات، انطباق تصمیمات با قوانین و ایفای نقش پل
ارتباطی میان مجلس و کابینه تخصصی دریا را بر عهده دارد؛
به‌ویژه در برهه‌ای که توسعه دریامحور به ضرورتی استراتژیک
برای کشور بدل شده است.

کرسی نظارتی در ترازوی ادوار؛ کارنامه نامرئی یا خروجی حداقلی؟

کرسی ناظر مجلس در شورای عالی صنایع دریایی، پیش از این
نیز در ادوار مختلف مجلس وجود داشته و چهره‌های مختلفی
بر آن تکیه زده‌اند. در میان سوابق قابل‌استناد، سیدمهدی
مقدسی در مهر ۱۳۹۷ در مجلس دهم به عنوان ناظر این شورا
انتخاب شد. پس از او، در آغاز مجلس یازدهم، علی‌اکبر کریمی
در مرداد ۱۳۹۹ به این سمت رسید. در ادامه نیز عبدالناصر
درخشان در مرداد ۱۴۰۱ به عنوان عضو ناظر مجلس در شورای
عالی صنایع دریایی انتخاب شد. اکنون در مجلس دوازدهم،
این مسئولیت به ابوالقاسم جراره سپرده شده است.

مرور این سوابق نشان می‌دهد که این جایگاه در ساختار
مجلس همواره حفظ شده، اما پرسش اساسی آن است که
خروجی عملی این نظارت در ادوار گذشته چه بوده است؟
رصد میدانی و تطبیقی گزارش‌های سالانه اقدامات نظارتی
مجلس در ادوار دهم، یازدهم و آغاز دوره دوازدهم (در مجموع
۹ اجلاس سه ساله)، تصویر مآیوس‌کننده‌ای از کارنامه رسمی
و بازتاب اداری این جایگاه ترسیم می‌کند:

اجلاس‌سیه اول دوره دهم؛ تقلیل به تشریفات انتخاب؛ بازتاب
موضوع در این مقطع، صرفاً به ثبت فرآیند اداری «انتخاب
نمایندگان ناظر در صحن علنی» محدود مانده و ردیایی از
مطالبات محتوایی بعدی در اسناد رسمی دیده نمی‌شود.

اجلاس‌سیه سوم دوره یازدهم؛ ثبت رسمی انفعال و تعطیلی؛ در
این اجلاس‌سیه، شورای عالی صنایع دریایی صراحتاً در فهرست
۱۱ شورا و مجمعی قرار گرفته که طبق داده‌های دریافتی
از رؤسای دبیرخانه‌ها و ناظران، در طول یک سال حتی یک
جلسه رسمی نیز تشکیل نداده‌اند؛ گزارشی که علت آن را عدم
تخصیص وقت از سوی رؤسای شوراها، فقدان دستور جلسه
و یا تقلیل نشست‌ها به کمیته‌های خرد عنوان کرده است.

سکوت در سایر اجلاس‌سیه‌ها؛ فقر شفافیت و گزارش‌پذیری؛ در
سایر ادوار و اجلاس‌سیه‌های بررسی‌شده، عملاً هیچ ردپا، تصمیم
یا خروجی مشخصی از این شورا در گزارش‌های نظارتی
مجلس به چشم نمی‌خورد.

این خلأ اطلاع‌رسانی لزوماً به معنای فقدان هر گونه پیگیری
فردی نیست، اما سکوت مطلق اسناد نظارتی نبود
گزارش‌دهی شفاف به ذی‌نفعان دریا، این پرسش اساسی را
در برابر افکار عمومی و جامعه تخصصی قرار می‌دهد: کرسی
ناظر مجلس در سال‌های گذشته دقیقاً چه خروجی ملموسی