

آغاز صید کیلکای دریای خزر
در سال ۱۴۰۲



مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از آغاز صید کیلکای دریای خزر در سال جدید توسط ۷۴ فروند شناور کیلکاگیر در استان‌های گیلان و مازندران خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا عباسپور نادری از آغاز صید کیلکای دریای خزر در سال جدید توسط ۷۴ فروند شناور کیلکاگیر در استان‌های گیلان و مازندران به مانا خبر داد. مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، گفت: با توجه به ثبت ذخایر کیلکای خزر امیدواریم شاهد افزایش صید این گونه آبرزی با ارزش توسط صیادان شمالی و به دنبال آن رونق صنعت شیلات کشور باشیم. وی با اشاره به صید ۱۹ هزار و ۱۰۸ تن کیلکا در سال گذشته بیان داشت: هر ساله در فصل بهار به دلیل تخم ریزی کیلکاماهیان، صیادان به صورت خودرش جوش جهت بازسازی ذخایر این گونه ماهیان اقدام به تعطیلی صید می‌کنند. عباسپور نادری ادامه داد: هم اکنون فصل تخم ریزی این گونه ماهیان به اتمام رسیده و صیادان صید شبانه کیلکاماهیان دریای خزر را آغاز کرده‌اند. به گفته این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، کیلکا ماهیان از آبریان ارزشمند و با ارزش غذایی و پروتئینی بالا در دریای خزر هستند که هم مورد مصرف تغذیه‌ای است و هم قابلیت استفاده در صنایع تولید پودر ماهی را دارد. مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، بیان داشت: بیش از ۹۰ درصد کیلکای صید شده در دریای خزر متأسفانه به مصرف پودر ماهی می‌رسد. وی بیان داشت: از آنجا که کیلکا ماهیان در اعماق بیش از ۴۰ متر صید می‌شوند لذا خاصیت غذایی بسیار بیشتری در مقایسه با سایر آبریان حتی ماهیان استخوانی برخوردارند، اما متأسفانه به دلیل عدم آگاهی عموم مردم از این امر قیمت کیلکا همچنان پایین است. عباسپور نادری با اشاره به اینکه می‌توان با فراوری ماهیان کیلکا و ایجاد تنوع غذایی با استفاده از این محصول مشتریان بیشتری پیدا کرد، اذعان داشت: در سال‌های اخیر تلاش شکل‌های صیادی بر افزایش مصرف انسانی کیلکا ماهیان است تا سود بیشتری عاید صیادان شود. مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه از سال ۷۹ با ورود مهاجم شانه‌دار به آب‌های خزر شاهد کاهش چشمگیر ماهیان کیلکا بودیم، اظهار داشت: این گونه شانه‌دار با از بین بردن غذای اصلی ماهیان کیلکا باعث کاهش ذخایر این گونه ماهیان با ارزش دریای خزر شد.

تخلیه ۵۰۰ هزار تن کالای اساسی در بندر چابهار

مدیر کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: ۵۰۰ هزار تن کالای اساسی به وسیله هشت فروند شناور از طریق بندر چابهار تخلیه و به مقاصد مختلف در کشور حمل شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم عسکری نسب گفت: زیرساخت‌ها و امکانات بندر چابهار قابلیت پهلوگیری کشتی‌های حامل کالای فله غلات تا ظرفیت ۱۲۰ هزار تن را در بندر شهید بهشتی فراهم کرده است. وی با اعلام آمادگی بندر چابهار برای پذیرش کشتی‌های پهن پیکر حامل غلات تأکید کرد: از تمام ظرفیت‌های موجود برای تسریع در تخلیه و ارائه خدمات مطلوب دریایی و بندری برای این نوع شناورها استفاده خواهد شد. مدیر کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: با پهلوگیری دومین کشتی پهن پیکر حامل ۱۰۰ هزار تن گندم وارداتی در بندر چابهار از ابتدای سالجاری نیم میلیون تن کالای اساسی مورد نیاز کشور حمل شده است. عسکری نسب راه اندازی سرویس‌های منظم کشتی‌های حمل کانتینری از چابهار به مبادی و مقاصد بندار کشورهای چین، هند و بندار کشورهای حاشیه خلیج فارس را از عوامل اصلی تشویق صاحبان کالا و کانتینر جهت استفاده از بندر چابهار جهت واردات، صادرات و ترانزیت کالا و کانتینر از بندر چابهار برشمرد.



در پنجمین نشست تخصصی اقتصاد دریایه با موضوع قوانین و استانداردهای دریایی مطرح شد:

استانداردهای دریایی تجاری سازی فعالیت‌های دریایی است

کشور به یک نقشه مبنایی استانداردسازی در صنعت دریانپاز دارد

گروه دانش دریا - روزنامه دریایی

سرآمد- بنا به مطالعات انجام شده توسط مؤسسات استاندارد کشورهای دنیا از جمله آلمان، انگلستان، کانادا، فرانسه و استرالیا، استانداردها با بهبود و توسعه دانش فنی تأثیر مثبتی بر رشد اقتصادی نشان داده اند. استانداردها هم اکنون جز جدایی ناپذیر زندگی و جوامع بشری بوده به طوری که روش‌های علمی را جایگزین شیوه‌های سنتی کرده است. استاندارد عبارت است از نظامی مبتنی بر نتایج ثابت علوم، فنون و تجربه‌های بشری که به صورت قواعد، مقررات و نظام‌هایی به منظور ایجاد هماهنگی و وحدت رویه، افزایش میزان تفاهم، تسهیل ارتباطات، توسعه صنعت، صرفه‌جویی در اقتصاد ملی و حفظ سلامت و ایمنی عمومی به کار می‌رود. امروزه کیفیت، خواسته و میلی زودگذر و تبلیغاتی نیست؛ زیرا با رضایت مشتریان سنجیده می‌شود و بی توجهی به آن سبب از دست رفتن مشتریان و کاهش درآمد می‌شود. سرمایه‌گذاری در راه بهبود کیفیت کالاهای تولیدی برای پاسخ‌گویی به نیازهای مصرف کنندگان داخلی و راهیایی کالاهای بازاریارهای جهانی و کاهش واردات، مهم‌ترین اصل در توسعه اقتصادی است. هر کشور در حال توسعه که افزایش و بهبود طرافت صنعتی را در راس برنامه‌های خود قرار داده باشد، در می‌یابد که استاندارد کردن شاخص‌های تولید و خدمات و همچنین سنجش و کنترل کیفیت محصولات از جمله نکات اصلی در برنامه‌های توسعه است.

وابستگی اقتصاد به دریا با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد از حمل و نقل و تجارت کشورها از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد و زندگی میلیاردها انسان در جهان وابسته به دریا و کشتیرانی است، انکارناپذیر است. از این رو، استاندارد کردن ابزار، تجهیزات، شناورها، سازه‌های دریایی، خدمات و فعالیت‌های دریایی، برای اطمینان بخشی به مشتریان در اقتصاد جهانی که بر مبنای رضایت آنها رقابت می‌کنند، ضرورت تام دارد.

استانداردهای دریایی بین‌المللی به طور معمول از طریق سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان جهانی استانداردسازی (ISO) تدوین و منتشر می‌شوند و در کشورها از طریق سازمان‌های ملی استاندارد و دریانوردی بومی سازی و اجرایی می‌گردند. در کشور ما، استانداردهای بین‌المللی دریایی از طریق سازمان بندار و دریانوردی که از اعضای فعال سازمان بین‌المللی دریانوردی است، استانداردهای دریایی تدوین و از طریق مؤسسات رده‌بندی در ساخت و بازرسی شناورها، سازه‌های دریایی، فراساحلی، ساحلی و ... اعمال و پیگیری می‌گردند. همچنین سازمان ملی استاندارد، برخی از استانداردهای ملی مربوط به فعالیت‌های دریایی را با انطباق با استانداردهای سازمان جهانی استاندارد، تدوین و ارائه می‌نماید.

در پنجمین نشست از سلسله نشست‌های تخصصی اقتصاد دریایه، موضوع استاندارد در فعالیت‌های دریایی با حضور محمدرضا ظفری، مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا و محمدهلی جمشیدی، معاون مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، حسین عابدینی از مؤسسه رده‌بندی ایرانیان به عنوان کارشناسان حوزه استانداردسازی دریایی و همچنین کاپیتان تقوی، کاپیتان مزینی فسر و محمداصادق انصاری به عنوان مهمان این برنامه به اهمیت و ضرورت استانداردهای دریایی پرداخته شد.

محمدرضا ظفری: استانداردهای ملی ترجمه استاندارددهای بین‌المللی هستند

ابتکار برگزاری نشست تخصصی استانداردهای دریایی توسط روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد با حضور مسئولان مؤسسات رده‌بندی چه مؤسسه رده‌بندی آسیا و چه ایرانیان که خود پایه و اساس اجرای قوانین دریایی در کشور می‌باشند، مؤید نگاه کارشناسی حاکم بر نشست‌ها می‌باشد و قابل قدردانی است.

در دنیا، مرجع اصلی قوانین و مقررات دریایی برای شناورها و سازه‌های دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) می‌باشد که از سال ۱۹۵۴ شروع به فعالیت کرده است. سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق کمیته‌های تخصصی

خود قوانین و استانداردها را تدوین می‌کند. در این سازمان، بخش‌های متعددی چون مجمع Assembly، شوراها، کمیته‌های ایمنی دریانوردی (MSC)، مسائل حقوقی دریایی (LEG)، کمیته‌های حفاظت از محیط زیست، کمیته همکاری‌های فنی، کمیته تسهیل (FAL) و کمیته‌های فرعی وجود دارد. چون دریا یک محیط بین‌المللی است و کشتی‌ها هم سفرهای بین‌المللی دارند، قوانین حاکم بر دریا هم باید بین‌المللی باشد. هرچند که قوانین ملی هم برای آب‌های داخلی و سازه‌های دریایی داخلی هم وجود دارد؛ ولی اکثر قوانین جاری دریایی به خاطر تردد شناورهای در اقصی نقاط جهان، بین‌المللی است. یکصد و هفتاد کشور دریایی عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی هستند. سازمان بین‌المللی دریانوردی یکی از زیرشاخه‌های سازمان ملل متحد می‌باشد. سازمان بندار و دریانوردی ایران به عنوان نماینده ایران، یکی از اعضای فعال آن سازمان در تصمیم‌گیری‌ها و قانون‌گذاری هاست؛ به خصوص

که در تدوین قوانین ملی دست‌بازتری دارند.

در بحث استانداردها، سازمان ملی استاندارد هم وجود دارد که متولی استانداردهای ملی کشور است. یعنی کار موازی با کار سازمان بندار و دریانوردی را سازمان ملی استاندارد هم انجام می‌دهد؛ هرچند بیشتر در حوزه‌های غیردریایی است و اخیراً در حوزه‌های دریایی هم فعالیت داشته است، اما به صورت مستقل به دلیل فقدان بازوی تخصصی در ساختار آن سازمان، نمی‌تواند در حوزه دریایی استاندارد اقدام کند. همان‌طور که سازمان بندار و دریانوردی در اجلاس سازمان بین‌المللی دریانوردی مشارکت دارد، سازمان ملی استاندارد هم در مجامع سازمان استانداردسازی جهانی (ISO) و سازمان‌های استاندارد دیگر مشارکت دارد و در تدوین قوانینی که ضرورت دارد تا در داخل کشور اجرایی و پیگیری گردند، تأثیرگذار هستند.

مؤسسات رده‌بندی مانند مؤسسات آسیا و ایرانیان، در تمام دنیا فعالیت دارند. مؤسسات رده‌بندی



معروف‌تری که به نام آی‌آکس ممبر شناخته می‌شوند در تدوین استانداردها، فعال‌تر می‌باشند و اکثر کشورها از قوانین بین‌المللی آی‌آکس استفاده می‌کنند. کشورهای دنیا، قوانین آی‌آکس را بومی‌سازی و آن سازمان پیگیری می‌شود. سازمان بندار و دریانوردی با مؤسسات رده‌بندی قراردادهایی را منعقد کرده‌اند که یک سری از امور مانند بازرسی شناورها، سازه‌ها یا سکوهای دریایی به مؤسسات محول شده است. در این خصوص استانداردهای دریایی داخلی منطبق بر استانداردهای بین‌المللی نیاز است که مرجع تدوین آنها، مؤسسات رده‌بندی می‌باشند. مؤسسات رده‌بندی باید در چارچوب تعیین‌شده سازمان بین‌المللی دریانوردی قوانین را تدوین نمایند، مگر اینکه آن قوانین خاص کشور و ملی باشد و ... می‌باشند. استانداردها و قوانین سازمان بندار



و دریانوردی با قوانین این سازمان‌ها انطباق و هم پوشانی دارد. مثلاً برای ساخت کشتی، قوانین جوش یا استانداردهای جوش هم می‌تواند تأییدیه سازمان بندار و هم تأییدیه سازمان ملی استاندارد را داشته باشد. به صورت کلی، اگر بنا به استانداردهای دریایی در کشور باشد، بهتر است سازمان بندار و دریانوردی با کمک سازمان ملی استاندارد و مؤسسات رده‌بندی به صورت متحد و یکپارچه انجام گیرد.

محمدهلی جمشیدی:

کشور به یک نقشه مبنایی استانداردسازی در صنعت دریانپاز دارد

آنچه از نظر مؤسسات رده‌بندی دنیا از مبحث استاندارد مد نظر است، این است که استاندارد در زمینه تجاری‌سازی در بستر دریا در حال بهره‌گیری است. امروزه در کشورهای توسعه‌یافته ای مانند آمریکا، کشورهای اروپایی، کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا استاندارد در کیفیت محصولات و خدمات ارائه‌شده به مشتریان و مخاطبان مشهود است. براین اساس، کشورهای دنیا می‌توانند محصولات خود را در یک طبقه‌بندی و کلاس‌بندی مورد پذیرش همگانی چه برای صنعت و چه برای مشتریان ارائه کنند.

پایه استانداردها برای مؤسسات رده‌بندی، از کشتی‌سازی شروع می‌شود. یعنی کشوری که واجد صنعت کشتی‌سازی و ساخت شناورها در اندازه‌های متعدد است، باید استانداردهایی را برای ساخت کشتی‌مراعات کرده و مؤسسات رده‌بندی نیز باید مجهز به قوانین و استانداردهایی برای نظارت بر ساخت و کیفیت محصول نهایی کشتی‌باشند. در واقع استاندارد، با ارائه مجموعه مقررات ساخت و نظارت، منتج به ساخت با کیفیت محصول در جهت پایداری محصول در اقتصاد عمل می‌کند. بنابراین استاندارد و اقتصاد در تعامل با یکدیگرند و استاندارد می‌تواند به سلامت و پایداری اقتصادی یاری برساند.

بر همین مبنای، چنانچه ما در فعالیت‌های دریایی، استانداردهای مدون و خوب داشته باشیم، به طور قطع و یقین می‌توان در تجاری‌سازی محصولاتمانند شناورها، تجهیزات ساخت شناورها، فولاد مورد نیاز ساخت شناورها و ابزار مورد نیاز توانمندتر

و رقابت‌پذیرتر عمل کرد.

ما در کشور به یک نقشه مبنایی (Master Plan) استانداردسازی در صنعت دریانپازمندیم. به عبارتی در کشور، کارخانه کشتی‌سازی هر چند طبق استانداردها عمل می‌کنند؛ اما نقشه مبنایی که تعیین‌کننده استاندارد مورد نیاز برای کار و توسعه اقتصاد پایدار باشند، به طور کامل در کشتی‌سازی کشور وجود ندارد.

مؤسسات رده‌بندی در این مسیر، وظایف خطیری داشته‌که در نوع بازرسی‌ها و نوع خدماتی که در ساخت کشتی به صاحبان صنایع ارائه می‌دهند، می‌توانند کمک‌کننده باشند. اما وجود یک نقشه مبنایی برای درک دورنما و افق ساخت کشتی در کشور ضرورت دارد.

