سرآمد اقتصاد

یکشنبه-۱۱ خرداد ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۱۶

شیلات

تداوم اقدامات بازسازی ذخایر ماهیان خاویاری در سال گذشته

عملیات تحقیقات، بازسازی و احیای ذخایر ماهیان خاویاری از دریای خزر، همچون سال های گذشته، ادامه دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، رضا عباسپور نادری از صید ۱۰ تن ماهیان خاویاری در راستای انجام تحقیقات، بازسازی ذخایر و احیای ذخایر از دریای خزر طی یک سال گذشته خبر داد وبه مانا گفت: از میزان ماهی صید شده، ۹۴۴ کیلو خاویار برای انجام عملیات تحقیقاتی و بازسازی ذخایر، استحصال شده است.

رضا عباسپور نادری با اشاره به اینکه در حال حاضر ذخایر ماهیان خاویاری در وضعیت حساس و تحت مدیریت پنج کشور حاشیه دریای خزر قرار دارد، گفت: با توجه به توافق سران پنج کشور حاشیه دریای خزر صید تجاری این گروه از ماهیان استخوانی دریای خزر همچنان ممنوع است.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه در کشور ما صید ماهیان خاویاری دریای خزر به طور محدود با هدف تحقیقاتی، بازسازی و تکثیر ذخایر انجام می‌شود، تصریح کرد: صید این گونه ماهیان با ارزش دریای خزر طی سال‌های اخیر تقریباً ثابت بوده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران از صید ۱۰ تن ماهیان خاویاری راستای انجام تحقیقات، بازسازی ذخایر و احیای ذخایر از دریای خزر طی یک سال گذشته خبر داد و گفت: از میزان ماهی صید شده، ۹۴۴ کیلو خاویار استحصال شده است.

عباسپور نادری، یادآور شد: صید ماهیان خاویاری هر ساله از اوایل مهر ماه در استان‌های گیلان، مازندران و گلستان انجام می‌شود.

وی به حضور صیادان غیرمجازی اشاره کرد که در طول فصل صید اقدام به صید ماهیان خاویاری می‌کنند و بیان داشت: حضور مستمر یگان حفاظت شیلات در دریای خزر سد بزرگی برای رسیدن اهداف این صیادان غیرمجاز محسوب می‌شود.

بوموسی فرصتی نو برای رونق صید و آبزی پروری

در راستای تحقق اهداف توسعه‌ای و ارتقای زیرساخت‌های صیادی در مناطق راهبردی کشور، ظرفیت‌های شیلاتی جزیره ابوموسی مورد بازدید قرار گرفت.

به گزارش اقتصادسرآمد، عطاا... رئیسی با همراهی مدیر کل حراست سازمان شیلات ایران، فرماندار، مدیر کل شیلات هرمزگان و تنی چند از مدیران ستادی و استانی از ظرفیت‌ها و طرح‌های شیلاتی جزیره ابوموسی بازدید کردند.

عطاا... رئیسی ت معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات ایران تدوین برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت برای توسعه شیلات در جزیره ابوموسی، احداث مزرعه پرورش ماهی در قفس با ظرفیت ۲۰۰۰ تن توسط مجموعه سازمان اتکا، تقویت زیرساختهای صیادی،تهیه مشوقهای سرمایه گذاری را از مصوبات و تصمیمات کلیدی این بازدید برشمرد.وی تهیه بسته مشوق‌های سرمایه‌گذاری شیلاتی برای جذب و حمایت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی،ساخت سایبان‌های ویژه صیادان، احداث رمپ و پارکینگ اختصاصی قایق‌های صیادی، استقرار اسکله شناور جدید جهت ساماندهی پهلوگیری قایق‌ها و تأمین امکانات رفاهی مناسب برای صیادان را از دیگر تصمیمات و برنامه ریزی های صورت گرفته عنوان کرد.

مدیرکل شیلات هرمزگان در حاشیه این بازدید ضمن تأکید بر نقش راهبردی جزیره ابوموسی در امنیت غذایی و اقتصاد دریا محور کشور، خاطرنشان کرد: "تقویت زیرساخت‌های شیلاتی، توسعه فعالیتهای آبزی پروری وحمایت از صیادان محلی در مناطق مرزی و جزایر کشور یکی از اولویت‌های جدید سازمان شیلات ایران است و تلاش خواهیم کرد با هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی، توسعه پایدار و اشتغال‌زایی در این مناطق را محقق کنیم."

مسعود بارانی گفت: در این بازدید مجموعه‌ای از زیرساخت‌های مهم شیلاتی جزیره ابوموسی مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت.

گفتنی است این بازدید همچنین با استقبال مسئولان محلی و جامعه صیادی منطقه همراه بود و مقرر شد روند پیگیری مصوبات با جدیت از سوی شیلات استان و سازمان شیلات ایران و سایر نهادهای مرتبط دنبال شود.

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد

یک بام و دو هوای مدیریت اقتصاد «لنجی»

اقتصاد لنج‌ها و ته‌لنجی در استان‌های ساحلی ساماندهی می‌شود؟

گروه اقتصاد دریا-سعید فلیچی- سرنوشت میزان تاثیرگذاری لنج‌ها در اقتصاد استان‌های ساحلی ایران همچنان در ابهام قرار دارد. چندسال پیش بود که هیات‌وزیران در دستورالعملی که همان زمان هم با واکنش‌های منفی فراوانی همراه شد، به بهانه جلوگیری از قاچاق و حریق، قانون امحای کشتی‌های چوبی را امضا کردند. بیش از چهارسال از زمان ابلاغ این مصوبه می‌گذرد و در این مدت فعالان حوزه‌های مختلف اقتصادی و فرهنگی درباره اثرات منفی این مصوبه مسائل گوناگونی را مطرح می‌کنند. حتی در مواردی برخی مسئولان دولتی و اجرایی کشور نیز از اهمیت اقتصادی لنج‌ها صحبت می‌کنند. بااین‌حال، هنوز هم خبری از تصمیم‌سازی شفاف و مشخص درباره جایگاه اقتصاد لنج‌ها در کشور نیست.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، ۲۴آذر ۱۳۹۹ بود که هیات‌وزیران طرحی را به تصویب رساند که براساس آن قرار بود در طول ۵سال تمام کشتی‌های چوبی و فایبرگلاس از بین بروند و کشتی‌های آهنی جایگزین شوند. در مصوبه هیات‌وزیران آمده: «هیات‌وزیران برنامه جایگزینی شناورهای سنتی تجاری (چوبی و فایبرگلاس) با ظرفیت کمتر از ۵۰۰تن (لنج تجاری) را با هدف حذف ابزار قاچاق کالا از دریا، انتقال فعالیت‌های غیررسمی به رسمی و تجاری، رونق فعالیت‌های کشتی‌سازی داخلی و خدمات تعمیر و نگهداری آن‌ها و نیز افزایش ایمنی دریایی، به تصویب رساند.»

بیش از چهارسال از این موضوع می‌گذرد و حالا صحبت‌های دیگری در این زمینه شنیده می‌شود. صحبت‌های اخیر مطرح‌شده از سوی استاندار بوشهر یکی از این موارد است. ارسلان زارع، استاندار بوشهر در جلسه هم‌اندیشی با تعاونی‌های لنج‌داران، اتحادیه‌ها و فعالان حوزه بازرگانی استان بوشهر، ضمن اشاره به نقش جامعه لنج‌داران در اقتصاد دریامحور و اشتغال این استان، بر حمایت مستمر دستگاه‌های اجرایی و نهادها از این شغل ارزنده تأکید کرد و گفت: دولت مصمم است با رعایت قوانین، بیشترین حمایت را از لنج‌داران و ملوانان ارائه دهد.

مشابه این صحبت‌ها البته پیش از این در استان هرمزگان و همینطور از زبان برخی دیگر از مسئولان دولتی نیز شنیده شده بود. صحبت از مصمم بودن دولت برای حمایت از لنج‌داران و ملوانان در حالی از سوی بالاترین مقام اجرایی استان ساحلی بوشهر با تاکید بر رعایت قوانین مطرح شده که هنوز هم مصوبه چهارسال گذشته دولت درباره برنامه جایگزینی شناورهای سنتی تجاری (چوبی و فایبرگلاس) با کشتی‌های آهنی پابرجاست.

چالش‌های ساماندهی اقتصاد لنج و ته‌لنجی

تاکید بر اهمیت اقتصادی فعالیت لنج‌داران در حالی از سوی برخی مسئولان دولتی صورت می‌گیرد که براساس برخی گزارش‌های موجود، تلاش‌های انجام‌شده از سوی دولت‌های مختلف برای رسمیت بخشیدن به سهم ته‌لنجی و تجارت ملوانی از اقتصاد ملی کشور پس از سال‌های طولانی تازه به نتیجه‌دادن نزدیک شده است. براساس گزارش‌های رسمی، آماری قابل اتکا و شفاف از سهم ته‌لنجی‌ها در اقتصاد ایران وجود ندارد، اما مسئولان در ماه‌های گذشته تلاش‌هایی جدی برای قانونمندشدن و ساماندهی تجارت مرزی (کولبری و ملوانی) انجام داده‌اند و مدتی قبل بود که اعلام کردند، بخش عمده‌ای از مشکلات قانون جدید ته‌لنجی رفع شده است.

اواسط بهمن‌ماه سال گذشته بود که رسانه‌ها اعلام کردند که با پیگیری‌های انجام‌شده سهمیه واردات رسمی برای ته‌لنجی‌ها در سال‌جاری (۱۴۰۴) مشخص شده است. آنطور که محمدعلی دهقان‌دهنوی، رئیس سازمان توسعه تجارت اعلام کرده است، اعضای کارگروه ساماندهی تجارت مرزی پس از بررسی موضوع سهمیه واردات رسمی ملوانان و ته‌لنجی‌ها در نهایت موافقت کردند به لنج‌هایی که در بنادر مشخص‌شده حضور دارند و فهرست‌شان در سازمان بنادر ثبت شده است، اجازه یک سفر برای واردات داده شود.

این مجوز از زمان ابلاغ یعنی ماه جاری تا مرداد سال آینده صادر شده است. براساس اخبار منتشرشده، سهمیه ملوانی ۷درصد میزان واردات سال گذشته در نظر گرفته شده و در این مرحله که سفر اول محسوب می‌شود، محدودیتی برای لنج‌ها در نظر گرفته نشده و ملوانان به اندازه ظرفیت لنج‌های‌شان می‌توانند برای واردات تصمیم‌گیری کنند.

مسئولان وزارت صمت و سازمان توسعه تجارت همان زمان اعلام کردند که به‌دنبال این هستند که در یک فرایند تدریجی، تجارت غیررسمی در قالب کولبری و ملوانی را به تجارت رسمی تبدیل کنند و منافع آن صرف ایجاد اشتغال و توسعه مناطق مرزی شود، لذا در جلسات بعدی درباره ساماندهی رویه کولبری تصمیم‌گیری شده تا ساماندهی مطلوبی انجام شود.

کمین کشورهای منطقه برای لنج‌های ایرانی

موضوع دیگری که درباره اهمیت اقتصادی لنج‌های ایرانی مطرح می‌شود، نقش سایر کشورهای حوزه خلیج‌فارس برای در اختیار گرفتن این میراث تاریخی و اقتصادی ایرانیان است. طی سال‌های گذشته گزارش‌های مختلفی درباره صادرات و حتی کوچ لنج‌های ایرانی به سایر کشورهای منطقه از جمله امارات متحده عربی، قطر و حتی کویت شنیده شده است. مدتی قبل بود که «ایلنا» با انتشار گزارشی اعلام کرد: کشورهای عربی و حاشیه خلیج‌فارس سال‌هاست با تکیه بر ابزارهای مالی و اهرم‌های سیاسی در تلاش برای جعل نام خلیج‌فارس و همزمان، مصادره آثار تاریخی و هویت فرهنگی ایران به نام خود هستند. از خرید لنج‌های چوبی دریانوردان ایرانی با قیمت پایه ۲ تا ۳میلیارد تومان و خرید بردشیرهای سنگی بختیاری تا رسیدن آثار تاریخی قاچاق‌شده ایران به موزه‌های کشورهای عرب حاشیه خلیج‌فارس، همگی شاهدی بر تلاش کشورهای حاشیه خلیج‌فارس برای جمع‌آوری داشته‌های فرهنگی ایران است.

براساس برخی گزارش‌های موجود، قطر و امارات در رقابت تنگاتنگ با یکدیگر از چندسال قبل، سراغ میراث دریانوردی ایران آمده‌اند و تلاش دارند با خرید لنج‌ها و کشتی‌های چوبی دست‌ساخت دریانوردان ایرانی، خلیج‌فارس را از این میراث جهانی خالی کنند و دانش دریانوردی ایران را در اختیار بگیرند. جالب آنکه آن‌ها تا ۷سال قبل مبلغی که برای لنج‌ها و قایق‌های یک‌تکه چوبی ایران پیشنهاد می‌دادند بین ۱۰۰میلیون تومان تا یک‌میلیارد تومان بود و حالا به گفته برخی ناظران میراث خلیج‌فارس، این مبلغ برای خرید لنج‌های ایرانی به قیمت پایه ۲ تا ۳میلیارد تومان بدون احتساب قیمت موتور لنج‌ها رسیده است.

دلالان عرب حاشیه خلیج‌فارس لنج‌های چوبی ایران را با قیمت ۱۰۰میلیون تا ۲میلیارد تومان از طریق واسطه‌های قطری خریداری و در سواحل ایران تعمیر و بازسازی می‌کنند و برای نمایش در موزه‌ها و استفاده از لنج‌های چوبی ایران در مسیرهای گردشگری امارات و قطر دریانوردان ایرانی را از هویت دریایی خود خالی می‌کنند. از طرف دیگر، بیش از ۱۰سال است که بررسی پرونده ثبت جهانی بادگیرهای ایرانی هم به دلیل مداخله و اعتراض نمایندگان کشورهای عربی به‌ویژه نمایندگان امارات متحده عربی در یونسکو به تعویق افتاده است.

برخی کارشناسان نیز معتقدند، از این مهم‌تر اتفاقی است که در جنوب و در خلیج‌فارس در حال رقم خوردن است. مصادره لنج‌های چوبی و دانش سنتی دریانوردان ایرانی در کشورهای عرب در حالی شدت گرفته که پرونده دانش لنج‌سازی و دریانوردی ایران در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شده است و دانش لنج‌سازی یکی از هنرهای خاص و ویژه مردم جنوب کشور است؛ لنج‌هایی که بدون نقشه قبلی و کاملا ذهنی در قشم و بوشهر و بندرعباس ساخته می‌شود و حالا با قیمت‌های نه‌چندان گزاف به شیوخ عرب فروخته می‌شود.

نگاهی به میراث تاریخی دریانوردی ایرانیان

برخی گزارش‌ها نشان می‌دهد که احیای لنج‌سازی رویایی است که خیلی زود به ورطه فراموشی سپرده شد و زنده ماندن این هنر اصیل، تنها مرهون سفارش‌هایی بوده که اغلب از کشورهای حاشیه خلیج‌فارس دریافت شده است. حذف هزاران لنج چوبی در استان‌های هرمزگان، بوشهر، خوزستان و سیستان و بلوچستان جدای از مسئله مخدوش کردن تاریخ، باعث خدشه بر زندگی هزاران نفر خواهد شد.

علی پوزن، مدیرعامل شرکت تعاونی توسعه روستایی گوران جزیره قشم مدتی قبل در گفت‌وگویی با «ایرنا» گفته بود: لنج‌سازی چوبی یکی از کهن‌ترین و مهم‌ترین میراث‌های فرهنگی ناملموس ایران است که در فهرست یونسکو به‌عنوان یک صنعت در خطر ثبت شده است.

وی ادامه داد: این هنر که نمادی از دانش بومی دریانوردی و مهندسی سنتی ایرانیان است، هزاران سال با دریا و خلیج‌فارس پیوند داشته است که برای حفظ این میراث جهانی، اقدامات پاس‌دارنده ضروری بود تا این دانش به نسل‌های آینده منتقل شود و همچنان در زندگی ساحل‌نشینان ایران نقش‌آفرینی کند.

مدیرعامل شرکت تعاونی توسعه روستایی گوران جزیره قشم توضیح داد: موزه زنده لنج‌سازی و دریانوردی گوران، به‌عنوان پایگاه حفاظت از این دانش کهن، نقشی اساسی در زنده نگه داشتن این صنعت دارد. وی اضافه کرد: این موزه، با همراهی مردم، جامعه محلی، فعالان گردشگری و نهادهای مسئول، تلاش می‌کند تا با احیای هنر لنج‌سازی و ایجاد اشتغال پایدار، هویت دریایی ایران را زنده نگه دارد.

بازتاب

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی:

بندر آستارا طی ماه‌های آینده مجدد راه‌اندازی می‌شود

عضو هیئت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: لایروبی حوضچه و کانال دسترسی بندر آستارا با قوت تمام در حال اجرا است و تا ماه‌های آینده شاهد از سرگیری ورود و خروج کشتی‌ها به این بندر و رونق اقتصادی آن خواهیم بود.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر مرزبان در حاشیه بازدید از بنادر گیلان (چمخاله، انزلی و آستارا) در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: پشتیبانی از بنادر، وظیفه ستاد مرکزی سازمان بنادر و دریانوردی است.

وی افزود: این پشتیبانی‌ها در حوزه‌های مختلف از سیاست‌گذاری، تخصیص بودجه و اعتبارات، نظارت و همچنین پشتیبانی و مشورتی است تا مدیران، معاونان مدیران کل و در مجموع مسئولین و روسای ادارات و حتی کارشناسان بنادر بتوانند به نحو احسن وظایف اجرایی خود را انجام دهند.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به سفر دو روزه به استان گیلان، خاطرنشان کرد: این حضور و بازدیدهای میدانی و برگزاری جلسات مشترک برای این است که مدیران بنادر بدانند فعالیت و همچنین عملکرد آنها برای اعضای هیئت عامل مهم است و همواره در کنار آنها خواهیم بود.

مرزبان با اشاره به جلسه مشترک اداری شورای مدیران امور دریایی ستاد و اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، تصریح کرد: در این جلسه مسائل و مشکلات بررسی و پیشرفت‌ها، اقدامات و دستاوردها نیز مطرح شد.

وی با اشاره به اینکه موضوعات مورد بررسی کارشناسانه و مدیریتی قرار گرفت و راهکارهای خوبی ارائه شد، ادامه داد: مسائل مطرح شده پس از بررسی کارشناسی و اتخاذ راهکارها جمع‌بندی شد تا مورد پیگیری واقع شود و اقدامات لازم در خصوص آنها انجام پذیرید.

وی با بیان اینکه در حال حاضر با کاهش شدید سطح دریای خزر مواجه هستیم، گفت: رفع چالش‌های مرتبط با پروژه‌های لایروبی از اولویت‌های ویژه سازمان است.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در بازدید از بندر آستارا، تمرکز اصلی را بر تسریع تکمیل پروژه لایروبی بندر مذکور و آغاز فعالیت مجدد بندر یاد شده دانست و تصریح کرد: لایروبی حوضچه و کانال دسترسی بندر آستارا با قوت تمام در حال اجراست و سعی می‌کنیم زودتر از زمان توافقی با مدیریت بندر، شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه، پروژه را به اتمام برسانیم و در تابستان شاهد فعالیت دوباره و ورود و خروج روان کشتی‌ها به این بندر و رونق اقتصادی آن و مردم نجیب و زحمتکش منطقه به‌خصوص شهرستان مرزی آستارا باشیم.

دریچه

دیدار با مدیرکل بنادر هرمزگان درباره بررسی حادثه بندر شهید رجایی؛

دیدار هیئت انجمن کشتیرانی با خانواده‌های آسیب‌دیده حادثه انفجار بندرعباس در قالب پویش «جان بندر»

در پی وقوع حادثه بندر شهید رجایی، مهندس مجید ورشوساز رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و محمد بستان نماینده انجمن در شهر بندرعباس، با حسین عباس‌نژاد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان دیدار و گفت‌وگو کرد.

در این دیدار طرفین ضمن بررسی ابعاد مختلف حادثه، بر لزوم تقویت تمهیدات ایمنی و تسریع در روند رسیدگی به علل و پیامدهای آن تأکید کردند.مجید ورشوساز در این نشست با ابراز تأسف از وقوع حادثه، گفت: «امنیت و ایمنی در عملیات بندری نه‌تنها اولویت اصلی فعالان بخش خصوصی است، بلکه عامل کلیدی در تداوم فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی و حفظ اعتماد صاحبان کالا محسوب می‌شود.»وی خواستار ارائه گزارشی شفاف از علل حادثه و برنامه‌های پیشگیرانه سازمان بنادر شد و آمادگی انجمن برای همکاری با مراجع ذی‌ربط در این زمینه را اعلام کرد.حسین عباس‌نژاد نیز در این دیدار ضمن تشریح اقدامات انجام‌شده از لحظه وقوع حادثه تاکنون، اطمینان داد که بررسی دقیق موضوع با همکاری نهادهای مسئول در جریان است و نتایج نهایی به‌زودی اعلام خواهد شد.در پایان، دو طرف بر ضرورت هماهنگی مستمر میان بخش دولتی و خصوصی در حوزه حمل‌ونقل دریایی و بندری تأکید کردند و مقرر شد در آینده نزدیک نشست‌های مشترک تخصصی برای بازنگری در الزامات ایمنی و عملیاتی برگزار شود.در ادامه در راستای ایفای مسئولیت‌های اجتماعی و اخلاقی نهادهای صنفی، هیئتی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با خانواده‌های آسیب‌دیده حادثه تلخ انفجار اخیر در بندرعباس دیدار و گفت‌وگو کرد.این دیدار که در قالب پویش «جان بندر» صورت گرفت، با هدف ابراز همدلی و حمایت از خانواده‌هایی انجام شد که در این حادثه دچار خسارات جانی و مالی شده‌اند. اعضای هیئت ضمن عرض تسلیت و ابراز همدردی، بر لزوم تداوم حمایت‌های صنفی و اجتماعی در شرایط بحرانی تأکید کردند. در این دیدار، نمایندگان انجمن ضمن شنیدن مشکلات خانواده‌های آسیب‌دیده، آمادگی انجمن را برای پیگیری مطالبات انسانی و صنفی این خانواده‌ها اعلام کردند.پویش «جان بندر» با هدف حمایت از خانواده‌های کارگران آسیب‌دیده در حادثه انفجار بندر شهید رجایی بندرعباس راه‌اندازی شده است.

جهت ارسال کمک‌های نقدی، شماره حساب زیر اعلام می‌شود:

شماره حساب: ۱۱۰۱۴۴۵۰۲۰۶۰۰ شماره شبا: IR۵۲۰۵۳۰۰۰۰۰۱۱۰۱۴۴۵۰۲۰۶۰۰

شماره کارت: ۶۲۷۴۸۸۱۴۹۰۰۰۲۴۷۳ بانک کارآفرین