

چینی‌ها، نان صیادان ایرانی را آجر کرده‌اند

خلیج فارس، عرصه یکه‌تازی ماهیگیران خارجی



طی ماه‌های پایانی سال گذشته، موضوع صید غیرقانونی ماهی توسط کشتی‌های چینی و برخی کشتی‌های ایرانی به روش ترال در آب‌های جنوبی ایران در خلیج فارس و در یای عمان در رسانه‌ها خبر ساز شد و اعتراضات زیادی را از جانب صیادان محلی و مردم مناطق جنوبی کشور برانگیخت.

به گزارش «توسعه ایرانی»، روش «ترال» به زبان ساده نوعی صید ماهی به مقدار بالا است که طی آن، تور بزرگ ماهیگیری توسط شناور هادر بستر دریا کشیده می‌شود. در همین زمینه اعلام شد که سازمان شیلات طی قرار دادی با برخی شرکت‌های چینی، از سال ۹۰، اجازه صید فانوس ماهیان (ماهی‌های غیر فلس‌دار) در منطقه جنوب را به آنها داده بود. فانوس ماهیان، ماهی‌های کوچکی هستند که در دریا های عمیق زندگی کرده و حدود ۶۵ درصد از کل ماهیان زیست توده دریا های عمیق را به خود اختصاص می‌دهند. این گونه از آبزیان، در زمره ماهیانی هستند که بیشترین پراکنش، جمعیت و تنوع را در میان همه بی‌مهرگان دارند و نقش بوم‌شناسی مهمی را به عنوان شکار برای موجودات بزرگتر ایفا می‌کنند.

با قرارداد میان شیلات و شرکت‌های چینی، کشتی‌های صید ترال وارد آب‌های ایران شدند اما نحوه صیادی آنها به شکلی بود که نه تنها فانوس ماهیان، بلکه هر آنچه در بستر

دریا بود را نیز با خود می‌برد. این نوع صید، علاوه بر خالی کردن تور صیادان محلی که نان خود را از این طریق به دست می‌آورند، تمام ذخایر دریایی را نیز نابود می‌کرد لذا سپاه وارد عمل شد و با توقیف برخی از کشتی‌های خارجی، به مقابله با این موضوع پرداخت.

حال با گذشت حدود ۹ ماه از آن اتفاقات، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های تکثیر و پرورش و صادرات آبزیان می‌گوید: مشکل حضور کشتی‌های چینی صید ترال در خلیج فارس برای صیادان ایرانی حل نشده و این کشتی‌ها هنوز حضور دارند و به صید می‌پردازند.

ارسلان قاسمی در گفت‌وگو با فارس، در پاسخ به این پرسش که آیا مشکلی که از ناحیه کشتی‌های چینی برای صیادان ایرانی در خلیج فارس ایجاد شده بود، به طر ف شد، گفت: مشکل کشتی‌های صید ترال (صید صنعتی کف‌روب) که از چین در خلیج فارس حضور دارند، هنوز حل نشده و صیادان ایرانی نسبت به حضور این کشتی‌های چینی اعتراض دارند. وی افزود: ذخایر فانوس ماهیان در خلیج فارس وجود دارد که از این ماهی‌های حرام گوشت برای تولید پودر ماهی استفاده می‌شود. ذخایر فانوس ماهیان بین ایران و عمان مشترک است و سالانه حدود ۲۵۰ هزار تن از فانوس ماهیان در خلیج فارس قابل برداشت است. این

کشتی‌هایی که از چین آمده‌اند، کشتی تخصصی برای صید فانوس ماهی نبودند، بلکه کشتی‌های دهه ۱۹۷۰ بودند که امکان صید در عمق میانی دریا را نداشته و صید کمتر از عمق ۲۰۰ متری انجام می‌دهند، در حالی که فانوس ماهیان در عمق ۲۰۰ متری زندگی می‌کنند.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های تکثیر و پرورش و صادرات آبزیان گفت: البته برخی مدیران بازنشسته شیلات یا مدیران فعال در شیلات، صاحبان یا سهامداران این کشتی‌ها بودند یا این کشتی‌ها را به صورت اجاره به شرط تملیک در اختیار گرفته‌اند که پرچم کشتی را هم عوض کردند و پرچم ایران زدند، یعنی مالکیت این کشتی‌ها طبق قانون ایرانی می‌شود، یعنی اینکه این کشتی‌ها از سوخت پارانه‌ای کشور ما استفاده می‌کنند و این امتیاز اصلی بود که این کشتی‌ها دریافت کردند.

قاسمی با بیان اینکه کشتی‌های چینی نتوانستند به صید فانوس ماهی اقدام کنند، گفت: بنابراین کشتی‌ها به نواحی ساحلی ایران آمدند و به صید ماهیان معمولی اقدام کردند و برای صیادان خرد کشور که ماهی‌های معمولی صید می‌کردند، رقیب شدند و روزی آنها را صید کردند.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های تکثیر و پرورش و صادرات آبزیان گفت: صید ترال، کف دریا را جارو کرد و هیچ ذخایری نگذاشت. هم اکوسیستم میش‌ماهی استفاده می‌شود.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های تکثیر و پرورش و صادرات آبزیان گفت: شیلات ایران از سال ۱۳۷۶ در مورد استفاده از ذخایر فانوس ماهیان یک کشتی تحقیقاتی به نام جهاد فانوس خریداری کرد که وقتی این کشتی به ساحل رسید، به صورت مشکوک و شبانه آتش گرفت که دلیل آن را نمی‌دانیم تا اینکه مسأله کشتی‌های چینی برای صید فانوس ماهیان در دو سه سال اخیر بر جسته شد.

به گفته وی، شیلات مجوز داده که از این ذخایر فانوس ماهیان بهره‌برداری شود اما امثال اینجاست که

تا زمانی که نیروی دریایی سپاه وارد قضیه شد و جلوی کشتی‌های چینی را گرفت و این کار در سال گذشته اتفاق افتاد و هنوز هم آنها این مسأله را کنترل می‌کنند.

قاسمی با بیان اینکه ما معتقد نیستیم که باید نیروی دریایی سپاه وارد شود، اما چون سازمان شیلات ضعف ساختاری دارد، آنها مجبور شدند، وارد قضیه شده و الان هم هستند.

۹۶ کشتی چینی در خلیج فارس، کف دریا را می‌رویند

وی در مورد اینکه چند فرود کشتی چینی به صید ترال می‌پردازند، گفت: ۹۶ فرود کشتی هستند که الان کمتر از نیمی از آنها کار می‌کنند، اما فعلا روی آب در دریا می‌چرخند، از سوخت پارانه‌ای استفاده می‌کنند، شاید هم در پوشش صید به قاچاق سوخت مبادرت می‌کنند، چون برای آنها می‌صرفد.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های تکثیر و پرورش و صادرات آبزیان در مورد اینکه کشتی‌های صید صنعتی ایران چه کار می‌کنند، گفت: کشتی‌های ایرانی صید صنعتی در آب‌های ساحلی نیستند. آنها کشتی‌های پیشرفته در دو کلاس فردوس و طیس هستند که در آب‌های بین‌المللی صید می‌کنند. بیشتر هم تن ماهی صید می‌کنند و ماهی‌های صنعتی از اقیانوس صید می‌کنند و مراد ما کشتی‌های ایرانی نیستند.

قاسمی در پاسخ به این پرسش که با بارندگی‌های مناسب امسال، ذخایر ماهیان چه تغییری کرده است، گفت: بارندگی امسال نه تنها روی خشکی اثر



۹۶ کشتی چینی در خلیج فارس هستند که کمتر از نیمی از آنها کار می‌کنند اما در دریا می‌چرخند، از سوخت پارانه‌ای استفاده می‌کنند و شاید هم در پوشش صید به قاچاق سوخت مبادرت می‌کنند، چون برای آنها می‌صرفد

گذاشت، بلکه روی صید و آبی‌روری نیز اثر مثبت گذاشت و بخشی از آب شیرین رودخانه برای پرورش میگو با آب دریا مخلوط می‌شود تا شوری آب تنظیم شود. امسال آب خوبی در رودخانه‌ها بود.

به گفته وی، در سال‌های گذشته خشکسالی باعث خشک شدن رودها شده بود اما امسال آب‌بندان‌ها و رودخانه‌ها پر آب شدند و همچنین در بخش تولید ماهیان گرم‌آبی در آب‌بندان هارونق ایجاد شد و باران الهی، رحمتی است که نعمت‌های زیادی هم برای خشکی هم برای دریا در پی دارد. قاسمی در مورد تولید آبزیان گفت: تولید امسال زیاد نشد اما پیش‌بینی می‌شود امسال تولید به اندازه ۱۰ تا ۱۵ هزار تن میگو به خاطر بیماری لکه سفید از بین رفت و همچنین بخشی از ماهی‌های گرم‌آبی و سردآبی هم به خاطر بیماری کاهش پیدا کردند.

قاسمی گفت: پیش‌بینی می‌شود امسال ۳۰۰ هزار تن انواع ماهی پرورشی و میگو تولید شود و ۶۰۰ هزار تن آبی نیز از دریا صید شود که در سال جاری، سر جمع ۹۰۰ هزار تن آبی از محل صید و پرورش تولید خواهد شد. وی در مورد صادرات آبزیان گفت: امسال پیش‌بینی می‌شود ۵۰۰ میلیون دلار صادرات آبزیان داشته باشیم که عمده آن محصولات توسط ۲۵۰ شرکت تعاونی صیادی و حدود ۱۵۰۰ شرکت تعاونی پرورش آبزیان تولید می‌شود.

کارفرمایان می‌گویند ما از آینده خبر نداریم، به همین دلیل قرارداد بلندمدت منعقد نمی‌کنیم. دغدغه کارگران و کارفرمایان باعث شده شرایط کارگران به این سمت کشیده شود که از قراردادها و درآمدهای خود رضایت ندارند. بالای ۵۰ درصد قدرت خرید کارگران کاهش یافته است.



حتی یک نسخه از آن به تولیدکننده داده نمی‌شود؟ عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با تاکید بر اینکه مهم‌ترین مانع راه تولیدکننده، همین بروکراسی اداری است، اظهار کرد: همه سیستم باید خادم تولیدکننده باشد نه پلیس و بازرس تولیدکننده. وی ادامه داد: گاهی دست و پای تولیدکننده را با وضع و اجرای قوانین می‌بندیم. مایباید قوانین کار را تغییر دهیم. اگر چه کارگردارای اهمیت بسیار بالایی در کشور است اما حق کارگر صرفاً پایداری سویی کارفرما پرداخت شود؟ مایباید قوانین را برای بنگاه‌های اقتصادی زیر ۱۰ نفر تسهیل کنیم. قانون برای یک بنگاه اقتصادی زیر ۱۰ نفر بایک بنگاه اقتصادی ۱۵ هزار نفری بایک بنگاه باشد، در حالی که توان این دو با هم یکسان نیست.

و دستگاه‌هایی که با تولیدکننده سر و کار دارند مانند سازمان مالیات و بانک مرکزی به جای اینکه کنار تولیدکننده باشند و او را حمایت کنند، فکر می‌کنند تولیدکنندگان سارقان ثروت ایران هستند و آنها را به چشم عامل توسعه و پیشرفت کشور نگاه نمی‌کنند». گفت: با برخی از تولیدکنندگان صحبت می‌کردم. آنها می‌گفتند ما سارق نبوده و دلسوز این کشور هستیم، چرا این اندازه به ما شک دارند و فکر می‌کنند ما قصد داریم بر سر کشور کلاه بگذاریم؟ چرا در سیستم بانکی کشور وقتی قراردادی برای وام منعقد می‌شود

با آن مواجه هستند مانعی به نام بروکراسی اداری در کشور است. این سیستم نظارتی که اکنون شاهد آن هستیم در واقع سیستمی نظارتی نبوده بلکه یک سیستم پلیسی و دست و پاگیر در کشور است. این سیستم بیشترین مانع را برای تولید ایجاد کرده است. وی با بیان اینکه «بخش‌های نظارتی

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به برخی از موانع رونق تولید اظهار کرد: با این همه مین‌هایی که بر سر راه یک تولیدکننده می‌گذارید، توقع دارید که او به قهرمانی ماراتن دست پیدا کند؟ معصومه آقاپور علیشاهی در گفت‌وگو با ایسنا گفت: موضوع حمایت از تولید داخلی امری است که همه باید توجه لازم را به آن داشته باشند اما موضوعی که اکثر تولیدکنندگان امروز

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس:
تولید در ایران، مصداق ماراتن در زمین پر از مین است
با آن مواجه هستند مانعی به نام بروکراسی اداری در کشور است. این سیستم نظارتی که اکنون شاهد آن هستیم در واقع سیستمی نظارتی نبوده بلکه یک سیستم پلیسی و دست و پاگیر در کشور است. این سیستم بیشترین مانع را برای تولید ایجاد کرده است. وی با بیان اینکه «بخش‌های نظارتی

اخبار کارگری

مصدومیت ۷ کارگر در پی انفجار لوله گاز



سختگوی سازمان اورژانس کشور از انفجار یک لوله گاز در منطقه پاکدشت و مصدومیت ۷ کارگر خبر داد. مجتبی خالدي در گفت‌وگو با خبرگزاری فارس گفت: ظهر دیروز بر اثر انفجار لوله گاز به دلیل برخورد بیل مکانیکی در حال حفاری هفت نفر کارگر مصدوم شدند. وی افزود: این حادثه در منطقه پاکدشت نرسیده به میدان قوه‌هر خداد که متأسفانه هفت نفر از کارگران مشغول به کار، مصدوم و برای طی کردن مراحل درمان به بیمارستان شهدای پاکدشت انتقال یافتند. خالدي تصریح کرد: طبق گزارش‌های رسیده حال دو نفر از این افراد مساعد نیست.



مطالبات کارگران قزوینی پس از ۱۶ سال پرداخت شد



رئیس کل دادگستری استان قزوین گفت: با پیگیری دستگاه قضایی این استان، مطالبات کارگران شرکت‌های ریسندگی، منغ، فرخ و نازنخ پس از حدود ۱۶ سال به آنها پرداخت شد. به گزارش ایلام، نواز الله قدرتی گفت: با اجرای تصمیمات ستاد مقاومتی استان قزوین جهت تعیین تکلیف وضعیت طلب کارگران این شرکت، پس از گذشت ۱۶ سال بالغ بر ۲۰۰ میلیارد ریال از مطالبات آنان پرداخت شد. وی افزود: اموال شرکت در رهن بانک‌ها و ادارات بود و این امر پرداخت مطالبات کارگران شرکت را با مشکل مواجه کرده بود اما به لحاظ اینکه طلب کارگران جزو دیون ممتازه شرکت بوده با تصمیم ستاد اقتصاد مقاومتی استان قزوین و به استناد مواد قانونی متعدد سوله‌های داخل شرکت، آهن‌آلات و سایر اموال مشابه به فروش رسید. قدرتی با اشاره به فعال بودن تولید در شرکت فرخ گفت: در پرداخت مطالبات کارگران این نکته مهم هم در نظر گرفته شد که تولید شرکت با مشکل مواجه نشود. مدت مدیدی است که شرکت‌های منغ و نازنخ غیر فعال هستند اما شرکت فرخ همچنان مشغول تولید است. رئیس کل دادگستری استان قزوین گفت: عدم توجه به تقاضای کارگران طلبکار سبب نارضایتی بیشتر و اعتراضات جمعی در سطح شهر و مواردی از این دست می‌شود که متأسفانه سوءاستفاده افراد و گروه‌های ضدنظام را به همراه داشته و علاوه بر این عرصه برای مدیریت شرکت نیز تنگ شده و در نهایت تولید با مشکل مواجه می‌شود که خواست ما قطعاً این نبوده و نیست.



اعتراض مربیان آموزشگاه‌های رانندگی به نداشتن سهمیه بنزین

مربیان آموزشگاه‌های رانندگی از عدم دریافت سهمیه بنزین و یارانه‌ای برای پوشش هزینه‌هایی که متعاقب گرانی بنزین بر آنها تحمیل شده، گلایه‌مند هستند. به گزارش ایلام، «حسین وحدانی‌فر» رئیس انجمن صنفی مربیان آموزشگاه‌های رانندگی استان تهران گفت: مربیان آموزشگاه‌های رانندگی را نه جزو حمل و نقل عمومی حساب کرده و نه در قالب آموزشگاه‌ها به آنها سهمیه بنزین داده‌اند. ما مثل یک فرد عادی ۶۰ لیتر بنزین سهمیه‌ای در ماه دریافت می‌کنیم که این میزان کفاف پنج روز فعالیت ما را هم نمی‌دهد. او ادامه داد: یک مربی آموزشگاه رانندگی با خودرو شخصی فعالیت کرده و کارش بسته به خودرو خود و هزینه‌های آن است. در شرایط عادی درآمد ما ناچیز است، حال اگر قرار باشد هزینه سبه برابری بنزین نیز اضافه شود مشکلات ما دوچندان می‌شود. به گفته رئیس انجمن صنفی مربیان آموزشگاه‌های رانندگی استان تهران، نامه‌نگاری در این زمینه حاصلی نداشته است. او گفت: انتظار ما این است که برای مربیان آموزشگاه‌های رانندگی نیز مانند سایر مشاغل سهمیه بنزین در نظر گرفته شود یا یارانه‌ای برای پوشش هزینه‌هایی که به دنبال گرانی بنزین بر ما تحمیل شده به ما بپردازند.