

تضاد آمارهای وزیر جهاد با مرکز پژوهش‌های مجلس؛

آقای وزیر خبر از قیمت‌ها دارید!

■ وزیر جهاد کشاورزی اخیرا در اظهاراتی عجیب مدعی شده است که بخش کشاورزی از معدود بخش‌های موفق در رشد اقتصادی بوده است؛ این درحالی است که آمار مرکز پژوهش‌های مجلس کاملا عکس این موضوع را روایت می‌کند.

گروه اقتصادی – در شرایطی که بازار نهادهای دامی به هم ریخته و قیمت کالاهای اساسی روز به روز در حال گران شدن هستند، اما وزیر جهاد کشاورزی مدعی است که بخش کشاورزی نه تنها جزء بخش‌های موفق در رشد اقتصادی بوده است بلکه وضعیت امنیت غذایی کشور نیز دربهترین حالت ممکن خود است. وزیر جهاد کشاورزی چندی پیش اعلام کرد که در یک سال گذشته، علیرغم محدودیت‌ها، تغییرات اقلیمی و فشارهای خارجی، بخش کشاورزی و دامپرشیکی کشور جزو بخش‌های موفق در رشد اقتصادی بوده است؛ به طوری که تولید گوشت شیر خام ۵ درصد و در تولید گوشت قرمز، گوشت سفید و تخم‌مرغ نیز بیش از ۲ درصد رشد داشته است همچنین در امنیت غذایی کشور در سال گذشته از پایدارترین وضعیت‌ها برخوردار بودیم و در هیچ مقطعی کمبود یا صاف مواد غذایی نداشته‌ایم و حتی در بحراناها و جابه‌جایی‌های جمعیتی ناشی از جنگ ۱۲ روزه نیز توزیع غذا بدون اختلال انجام شد که این نشان از هوشمندی و ایستادگی ملت ایران و تلاش فعالان

بخش کشاورزی دارد.

او معتقد است: وظیفه و وزارت جهاد کشاورزی تأمین غذای سالم، کافی و با قیمت مناسب برای مردم است. باید فاصله قیمتی بین تولیدکننده و مصرف‌کننده کاهش یابد تا هم تولید اقتصادی و پایدار باشد و هم سفره مردم تقویت شود که این تنظیم‌گری دقیق، مأموریت اصلی ما در وزارت جهاد کشاورزی است که در این راستا برای نخستین بار در کشور، سندی جامع در حوزه عدالت غذایی تدوین شده است که از تولید تا توزیع را در بر می‌گیرد و هدف این سند، مصرف عادلانه منابع، کاهش هزینه‌ها، رفع انحصار و جلوگیری از هدررفت یارانه‌هاست.

تضاد آشکار داده‌های مرکز پژوهش‌های مجلس با وزارت جهاد کشاورزی

برخلاف ادعای رشد اقتصادی موفق در بخش کشاورزی از قول وزیر جهاد کشاورزی، اما برخی آمارها و گزارش‌ها تصویر متفاوتی ارائه می‌دهند؛ به طوری که گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان

اقتصادی

می‌دهد که رشد منفی بخش کشاورزی در ماههای مختلف سال ۱۴۰۴ حکایت از اضعیتی دیگر دارد برای مثال، در مردادماه ۱۴۰۴ رشد منفی ۷۳- درصد و در تیرماه منفی ۸۱- درصد گزارش شد که نشان‌دهنده رکود و بحران در این بخش است.

ازسویی دیگر، نوری قزلبچه درحالی ادعای «پایداری امنیت غذایی» و عدم کمبود در بازار دارد که نمایندگان مجلس و فعالان اقتصادی بارها از وضعیت ناپه سامان کالاهای اساسی انتقاد داشته اند؛ گذشته از آن آقای وزیر در حالی بر «تنظیم‌گری دقیق» بین کاهش فاصله قیمتی مزرعه تا سفره صحبت می‌کند که گویا با از وضعیت قیمت‌ها در بازار بی اطلاع است و خبر ندارد که قیمت کالاهای اساسی (به ویژه مرغ، برنج و تخم مرغ) هر روز با نرخ ه‌های جدیدی روانه بازار می‌شود و روز به روز قدرت خرید مردم تحلیل می‌رود که ناشی از عدم نظارت کافی و زارتخانه بر قیمت‌ها و بازار است.

البته مجلس با تقاضای «تحقیق و تفحص از عملکرد وزارت

شرکت‌های هوایی دو فروندی؛ توسعه یا توزیع رانت!

گروه اقتصادی – در دوران رکود و کاهش توان اقتصادی، کشورها به سمت ادغام و نوسازی شرکت‌های موجود می‌روند، نه تأسیس شرکت‌های دو فروندی. در حالی که صنعت هوایی کشور با بحران فرسودگی ناوگان، کمبود قطعات و افزایش هزینه‌های عملیاتی دست و پنجه نرم می‌کند، ناگهان در گاه‌صودر مجوز برای تأسیس شرکت‌های هواپیمایی جدید گشوده می‌شود!

اقدامی که در ظاهر با شعارهایی چون «رفع انحصار» و «جذب سرمایه» توجیه می‌شود، اما در باطن، بیش از آنکه نشانی از توسعه باشد، بوی توزیع امتیاز و رانت می‌دهد. واقعیت این است که در شرایطی که حتی شرکت‌های سابقه‌ و دارای ناوگان و ساختار مدیریتی مشخص، برای تأمین سوخت، ارز و قطعه، با مشکل مواجه‌اند، تأسیس شرکت‌هایی با دو یا سه فروند هواپیمای بیشتر به یک کار چاق‌کنی مفرقاتی شبیه است تا گامی در جهت اصلاح صنعت. کاهش حادقل ناوگان از پنج فروند به دو، نه نشانه تدبیر بلکه نشانه تمایل به تسهیل مسیر برای گروه‌هایی است که می‌خواهند از امتیازات و ویژه‌ای چون سوخت ارزان، ارز توافقی، معافیت‌های مالیاتی و فرودگاهی و تسهیلات بانکی بهره ببرند، بدون آنکه مسئولیت و الزامات واقعی شرکت‌داران هوایی را بر عهده بگیرند.

چنین روندی یعنی سازمان هواپیمایی کشوری به جای ایفای نقش نهاد ناظر و حافظ منافع صنعت،

موانع داخلی در راه ترانزیت خارجی!

برای جابه‌جایی کالاهای خود بهره ببریم و از این تعامل متقابل، منافع اقتصادی قابل توجهی به دست آوریم. هم‌دور زده شده‌است. سرمایه‌گذاری وی با اشاره به اینکه ترانزیت هم از نظر آمیتی از دره‌های خوبی به دنبال دارد و هم از نظر اقتصادی بسیار

سوده است، اظهار کرد: به همین دلیل کشورهای رقیب همواره در حال تلاش برای دور زدن یکدیگر در مسیرهای ترانزیتی هستند. این متخصص حمل و نقل ادامه داد: با این وجود برخی معتقدند عبور بار ترانزیتی از مسیرهای داخلی به بار ترانزیتی از مسیرهای خارجی، به نفع ترانزیتی بین‌المللی و مدیریت نرم‌افزاری و سخت‌تر استفاده از مسیرهای حتی سخت‌تر محو تدریج در حال از دست دادن آن طور که برخی از کارشناسان می‌گویند موانعی که در مسیر ترانزیت ایجاد کرده‌ایم باعث شده کشورها انگیزه اقتصادی لازم برای استفاده از مسیرهای حتی سخت‌تر را داشته باشند و از مسیر ایران عبور نکنند

مهرداد تقی‌زاده بهجتی – یک کارشناس حوزه حمل و نقل – با بیان اینکه ترانزیت به باری گفته می‌شود که از خاک کشور عبور کرده و وارد کشوری دیگر می‌شود، گفت:

وقتی کشورهای مختلف بار خود را از داخل ایران عبور دهند امنیت کشور ما برای آنها مهم خواهد بود. به همین دلیل ترانزیت اهمیت بسیار زیادی دارد. ترانزیت علاوه بر کمک به ارتقای امنیت، بارونق کسب و کار را داشته باشد و از مسیر ایران عبور کنند کشور ما در بسیاری از مسیرهای ترانزیتی دوره شده‌است. به عنوان نمونه مسیر شرقی غربی از چین به سمت ترکیه که کشور ما به راحتی امکان عبور از آن را فراهم کرده‌ام

با مسیر ترکمنستان–آذربایجان–ترکیه جایگزین شده است. بخشی از این مسیر از دریای خزر عبور می‌کند با این وجود آنها تر جیح داده‌اند بار خود را به جای ایران از این مسیر عبور دهند. ساخت این مسیر در سال ۱۳۹۴ شروع شد و این مسیر برای ترانزیت کالاهای و مناسی برای ترانزیت کالا تبدیل شود و کشورهای مختلف بتوانند از خاک ما برای عبور محموله‌های خود استفاده کنند، ما نیز در مقابل قادر خواهیم بود، به بنابر نظر کارشناسان

طی این سال‌ها ضعیف شده و دلیل کاهش‌های مختلفی از جمله سرعت کم راه آهن، وضعیت جاده‌ها، عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی و مدیریت نرم‌افزاری و سخت‌تر

استفاده از مسیرهای حتی سخت‌تر محو تدریج در حال از دست دادن آن طور که برخی از کارشناسان می‌گویند موانعی که در مسیر ترانزیت ایجاد کرده‌ایم باعث شده کشورها انگیزه اقتصادی لازم برای استفاده از مسیرهای حتی سخت‌تر را داشته باشند و از مسیر ایران عبور نکنند

مهرداد تقی‌زاده بهجتی – یک کارشناس حوزه حمل و نقل – با بیان اینکه ترانزیت به باری گفته می‌شود که از خاک کشور عبور کرده و وارد کشوری دیگر می‌شود، گفت: وقتی کشورهای مختلف بار خود را از داخل ایران عبور دهند امنیت کشور ما برای آنها مهم خواهد بود. به همین دلیل ترانزیت اهمیت بسیار زیادی دارد. ترانزیت علاوه بر کمک به ارتقای امنیت، بارونق کسب و کار را داشته باشد و از مسیر ایران عبور کنند کشور ما در بسیاری از مسیرهای ترانزیتی دوره شده‌است. به عنوان نمونه مسیر شرقی غربی از چین به سمت ترکیه که کشور ما به راحتی امکان عبور از آن را فراهم کرده‌ام

با مسیر ترکمنستان–آذربایجان–ترکیه جایگزین شده است. بخشی از این مسیر از دریای خزر عبور می‌کند با این وجود آنها تر جیح داده‌اند بار خود را به جای ایران از این مسیر عبور دهند. ساخت این مسیر در سال ۱۳۹۴ شروع شد و این مسیر برای ترانزیت کالاهای و مناسی برای ترانزیت کالا تبدیل شود و کشورهای مختلف بتوانند از خاک ما برای عبور محموله‌های خود استفاده کنند، ما نیز در مقابل قادر خواهیم بود، به بنابر نظر کارشناسان

طی این سال‌ها ضعیف شده و دلیل کاهش‌های مختلفی از جمله سرعت کم راه آهن، وضعیت جاده‌ها، عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی و مدیریت نرم‌افزاری و سخت‌تر

به گفته کارشناسان، ایران از موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی برای توسعه ترانزیت بین‌المللی بر خوردار است، اما به دلیل وجود چالش‌های متعدد و ضعف در سازوکارهای اجرایی، به تدریج در حال از دست دادن

این جایگاه در رقابت با مسیرهای رقیب است. بر آورد‌ها نشان می‌دهد حدود ۹۰ درصد موانع موجود در حوزه ترانزیت ریشه داخلی دارد و ترانزیتی که مشکلات زیر ساختی، مدیریتی و قانونی بر طرف نشود، اهدافی توافقی‌نامه‌ها با سایر کشورها تأثیر قابل توجهی در بهبود جایگاه ترانزیتی ایران نخواهد داشت. ترانزیت کشورها می‌شود. اقتصادی، سیاسی و حتی امنیتی هر کشور ایفای می‌کند و می‌تواند توسعه به افزایش درآمدزای، رشد روابط منطقه‌ای، اشتغال‌زایی، رشد اقتصادی و ارتقای سیاست‌های ژئوپلیتیکی شود.

به بیان دیگر، افزایش ترانزیت، دولت‌ها به توسعه زیرساخت‌هایی همچون راه‌آهن، بنادر، جاده‌ها و گمرکات ترغیب می‌کند و زمینه‌ساز تقویت همکاری‌های سیاسی و اقتصادی میان کشورها می‌شود. همچنین گسترش مسیرهای ترانزیتی به رونق اقتصادی در مناطق مرزی انجامیده و فرصت‌های شغلی متعددی در بخش‌های مختلف ایجاد می‌کند.

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی ممتاز خود، از شمال با کشورهای حوزه قفقاز، از شرق با افغانستان و پاکستان، از غرب با ترکیه و عراق و از جنوب با همسایگان جنوبی هم‌مرز است. همچنین، بر خوردرای از دریای خزر در شمال و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس در دریای عمان، جایگاه راهبردی و ژوئای به کشور بخشیده است. افزون بر این، قرار گرفتن ایران در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی از جمله شمال – جنوب و شرق – غرب، زمینه‌ای فراهم کرده تا نقش محوری در عرصه ترانزیت منطقه‌ای و جهانی ایفا کند.

البته موقعیتی که بنابر نظر کارشناسان



ایجاد محدودیت‌های جدید و بی‌عدالتی در سهم‌بندی‌ها مانند ثبت سفارش‌های کلال و غیر قانونی برای شرکت‌های خاص، غرض‌و‌ابر بخش خصوصی تنگ‌تر از قبل کرده است. برخلاف تأکید وزیر جهاد کشاورزی از کارا بودن سند امنیت غذایی اما به نظر می‌رسد که تدوین سند جدید بدون رفع موانع اجرایی قبلی، اثربخشی چندانی نداشته باشد ضمن اینکه صرف صدور سند تضمینی بر بهبود شرایط نیست و ممکن است به سرنوشت بخشنامه‌های قبلی دچار شود.

جهاد کشاورزی در واردات نهاده‌های دامی «موافقت کرده است که محورهای این تحقیق شامل بررسی دلایل گران شدن واردات نسبت به قیمت‌های جهانی، شفاف‌سازی فرایند تخصیص ارز و سهم‌بندی و شناسایی گلوگاه‌های فساد در سامانه بازار گاه است که نشان می‌دهد حساسیت مجلس به عملکرد وزارت جهاد بیره نبوده است.

وارد کنندگان نیز از جمله کسانی هستند که معتقدند سیاست‌های وزارت جهاد کشاورزی نه تنها مشکلاتشان را حل نکرده، بلکه با



عمل‌آسعی دارد به بازیگر اصلی در توزیع رانت تبدیل شود.

این سیاست‌ها شاید در کوتا مدت چند چهره تازه به آسمان ایران اضافه کند، اما در میان مدت، بار مالی سنگینی بر دوش دولت، شرکت فرو د گاه‌ها و تأمین کنندگان سوخت خواهد گذاشت. تجربه جهان نشان داده در دوران رکود و کاهش توان اقتصادی، کشورها به سمت ادغام و نوسازی شرکت‌های موجود می‌روند، نه تأسیس شرکت‌های دو فروندی. در نهایت، تاریخ این دوره را به دقت قضاوت خواهد کرد؛ سال آینده که آمار واقعی پر وازها، ایمنی و زیان‌دهی آشکار شود، کارشناسان خواهند دید که پشت نقاب توسعه، چه بازی بر هزین‌های برای صنعت هوایی ایران رقم خورده است.



اقدام ایران به باز کردن پلمب بارهای ترانزیتی و بازرسی این بارها است در صورتی که طبق کنوانسیون TIR هیچ کشوری اجازه باز کردن پلمب بارهای ترانزیتی را ندارد. تقی‌زاده بهجتی اظهار کرد: در همان سال نخست، درباره تمامی ۷۷ مانع شناسایی‌شده در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بحث و بررسی صورت گرفت و از این میان، ۱۵ مانع در همان سال بر طرف شد. با این حال، به نظر می‌رسد در

دولت قبل بخشی از این موانع دوباره به حالت اولیه بازگشته است. وی تأکید کرد: اگر هدف ما ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور است، به جای تمرکز صرف بر امضای توافق‌نامه‌ها و بررسی صورت‌تثبیت کنیم. در ابتدا موانع داخلی را رفع کنیم. در صورت رفع این موانع، صاحبان بار خود به‌طور طبیعی متوجه سهولت و مزایای مسیر ایران خواهند شد و ترانزیت از کشور افزایش می‌یابد. اما اگر در این مسیر تعلل کنیم و مسیرهای رقیب تثبیت شوند، باز پس‌گیری جایگاه از دست‌رفته بسیار دشوار خواهد بود. این متخصص حمل و نقل گفت: ما به یک نقشه راه ارتقاء سطح ترانزیت زمینی اعم از جاده‌ای و ریلی و همچنین تشکیل ستاد ارتقاء سطح ترانزیت با عضویت دستگاه‌ها و مراکز مختلف چون راه‌داری، گمرک، راه‌آهن، سازمان بنادر، و وزارت امور خارجه، مرکز پژوهش‌های مجلس و... نیاز داریم تا با فهرست کردن فعالیت‌های اولویت‌دار، بین اعضا تقسیم کار شده و هر عضو به‌طور متوازن گزارش فعالیت خود را در این ستاد ارائه کند. بسیاری از امور در این ستاد انجام می‌شود اما برخی فعالیت‌ها مانند طراحی و استخراج سیستم کانتربری کشور در ریل و جاده هم دشوار و به زمان نیاز دارد.

افزایش سهم مسیر جدید بودیم. **تلاش افغانستان برای ایجاد مسیر لاجورد و دور زدن ایران** وی افزود: ایران در مسیرهای دیگر هم دور زده شده‌است. سرمایه‌گذاری چین در بندر گوآ در پاکستان برای ایجاد مسیر جایگزین شمال-جنوب یکی دیگر از نمونه‌های دور خوردن ایران در مسیرهای ترانزیتی است که بار هم برخی معتقد بودند این مسیر به دلیل ناامی بودن افغانستان به نتیجه نخواهد رسید. مسیر عراق – ترکیه هم به عنوان یکی دیگر از رقبای کریس دور شمال – جنوب مطرح است. حتی افغانستان که به عنوان راحتی می‌تواند از مسیر ایران استفاده کند با مسیر لاجورد به دنبال دور زدن ایران از طریق ترکمنستان است.

موانعی در مسیر ترانزیت ایجاد کردیم

این متخصص حمل و نقل و لجستیک در ادامه گفت: برخی در داخل کشور معتقدند این دور زندها دلایل سیاسی دارد، اما در واقعیت از موانعی که ما در مسیر ترانزیت ایجاد کرده‌ایم ناشی شده است. این موانع باعث شده کشورها انگیزه اقتصادی لازم برای استفاده از مسیرهای حتی سخت‌تر را داشته باشند و از مسیر ایران عبور کنند.

شناسایی ۷۷ مانع در حوزه ترانزیت کشور، ۹۰ درصد موانع داخلی است معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در دولت دوازدهم ادامه داد: ما در وزارت راه و شهرسازی وقت، ۷۷ مانع و مشکلی که در مسیر ترانزیت کشور وجود دارد را شناسایی کردیم. ۹۰ درصد این موانع داخلی است و شامل مواردی چون سرعت کم راه‌آهن، وضعیت جاده‌ها، عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی و مدیریت نرم‌افزاری و سخت‌افزاری ترانزیت و... می‌شود. یکی از نمونه‌های عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی،

کلیمه سفارشات

MDF، چوبی

دکورا سیون غرفه و منزل

حلاج کیش

تلفن:۰۷۴۹۸۲۵۲

صنایع چوب