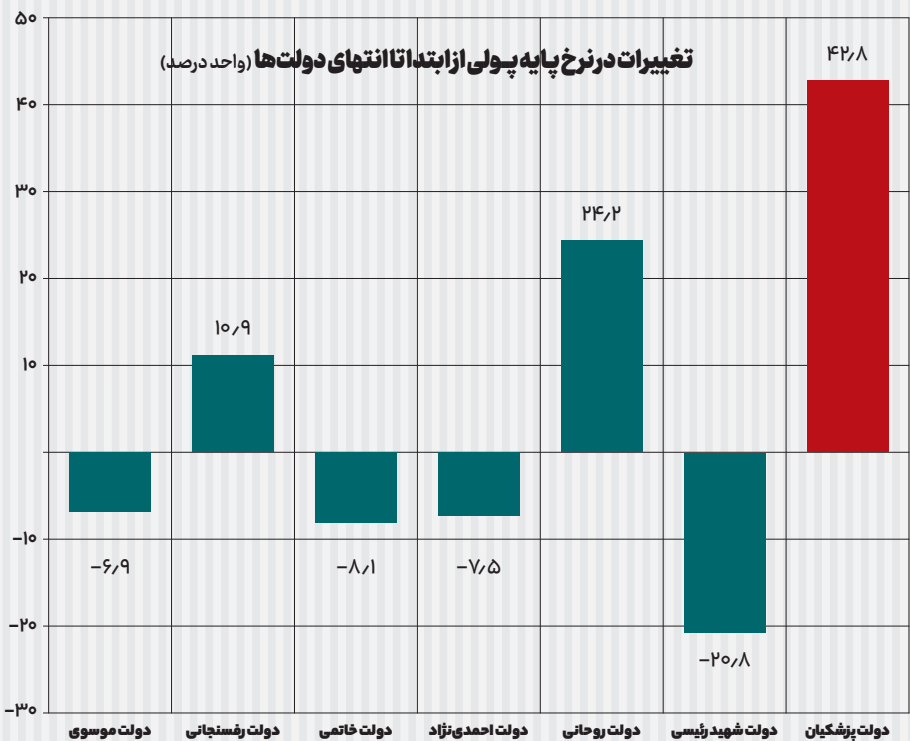




براساس شاخص چاپ پول در بین دولت‌های پس از انقلاب:

پزشکیان اول شد رئییسی آخر

سال و نیم نخست دولت پزشکیان نشان می‌دهد. بدین ترتیب دولت پزشکیان، رکورد دولت حسن روحانی در چاپ پول را شکست چراکه پیش از این دولت روحانی رکورددار چاپ پول بود. در بین دولت‌های پس از انقلاب، موفق‌ترین دولت در کنترل چاپ پول، دولت شهید رئییسی بود چراکه توانست نرخ رشد پایه پولی را از ۳۹/۵ درصد در ابتدای دوره به ۱۸/۷ درصد در پایان دوره خود برساند. بدین ترتیب دولت شهید رئییسی منضبط‌ترین دولت پس از انقلاب محسوب می‌شود و در رتبه آخر چاپ پول در بین دولت‌ها قرار می‌گیرد.



رتبه دولت در چاپ پول	دولت	رشد پایه پولی در ابتدای دولت (درصد)	رشد پایه پولی در انتهای دولت (درصد)	تغییرات (واحد درصد)
۱	دولت پزشکیان	۱۸٫۷	۶۱٫۵	۴۲٫۸
۲	دولت روحانی	۱۵٫۳	۳۹٫۵	۲۴٫۲
۳	دولت رفسنجانی	۲۰	۳۰٫۹	۱۰٫۹
۴	دولت میرحسین موسوی	۲۶٫۹	۲۰	-۶٫۹
۵	دولت احمدی‌نژاد	۲۲٫۸	۱۵٫۳	-۷٫۵
۶	دولت خاتمی	۳۰٫۹	۲۲٫۸	-۸٫۱
۷	دولت شهید رئییسی	۳۹٫۵	۱۸٫۷	-۲۰٫۸

چاپ پول درد دولت چهاردهم؛ معادل کل چاپ پول از زمان هُو خَشْتَره

محمد جواد آذری جهرمی (مشاور پزشکیان) در اردیبهشت ۱۴۰۳ برای تخریب دولت سیزدهم با انتشار این عکس، تلاش کرد چاپ پول در دولت شهید رئییسی را به طور اغراق‌آمیز القا کند.

چاپ پول در تاریخ ایران

۶۰۰ هزار میلیارد تومان

از شهریور ۱۴۰۰ تا فروردین ۱۴۰۳

۵۱۹ هزار میلیارد تومان

از زمان هُو خَشْتَره تا شهریور ۱۴۰۰

افشاکری حیرت‌آور همتی رئیس سابق بانک مرکزی:

از زمان هُو خَشْتَره کل انتشار پول در ایران حدود ۵۱۹ هزار میلیارد تومان بود اما فقط در دوره دو و نیم ساله دولت رئییسی ۶۰۰ هزار میلیارد تومن پول چاپ کردند!

چاپ‌شده ۱۱۵۴ هزار میلیارد تومان بود. در ۳ سال دولت شهید رئییسی میزان چاپ پول ۶۴۳ هزار میلیارد تومان بود. لازم به ذکر است برای ارزیابی شاخص‌های اقتصادی همچون پایه پولی، باید میزان رشد (درصد) مبنا قرار گیرد، نه حجم آن. اما از آنجا که عبدالناصر همتی و محمد جواد آذری جهرمی در دوره دولت شهید رئییسی به طور گمراه‌کننده این موضوع را مطرح کردند که کل پول چاپ شده از زمان هُو خَشْتَره تا تشکیل دولت رئییسی، کمتر از پولی است که در دولت رئییسی ایجاد شده، در این گزارش بر مبنای سبک و سیاق همتی و آذری جهرمی به قضاوت درباره دولت پزشکیان پرداختیم.

میزان چاپ پول در دولت پزشکیان معادل کل پول چاپ‌شده در تاریخ ایران از زمان هُو خَشْتَره تا قبل از دولت چهاردهم بوده است. براساس آمار بانک مرکزی، حجم پایه پولی در اسفندماه سال ۱۴۰۴ به ۲۱۹۶ هزار میلیارد تومان رسیده است. این در حالی است که در پایان دولت شهید رئییسی (شهریور ۱۴۰۳) این رقم ۱۱۵۴ هزار میلیارد تومان بود. بدین ترتیب میزان چاپ پول در ۱۸ ماه نخست دولت چهاردهم تقریباً ۱۰۴۲ هزار میلیارد تومان بوده است یعنی پایه پولی در این مدت ۹۰ درصد افزایش یافته است. این در حالی است که از زمان هُو خَشْتَره یعنی از عصر باستان تا شهریور ۱۴۰۳ مجموع پول

ریزش ذخایر نفت آمریکا در اثر مسدود ماندن تنگه هرمز ادامه دارد

روز شمار مرگ نفتی آمریکا

آمارهای رسمی دولت آمریکا نشان می‌دهد ذخایری که ترامپ برای کنترل جهش قیمت نفت از آن استفاده می‌کند، باز هم کم شده است. جدیدترین آمار نشان می‌دهد که ذخایر راهبردی این کشور برای بیست و یکمین هفته متوالی کاهش یافته است. ۲۳ هفته از حمله آمریکا و اسرائیل به ایران می‌گذرد و ترامپ پس از بسته شدن تنگه هرمز برای کنترل

قیمت نفت در جهان دستور برداشت از ذخایر راهبردی کشورش را صادر کرد؛ همان ذخایری که در اسناد وزارت خزانه‌داری این کشور برای کنترل شوک‌های قیمتی ایجاد شده است. حالا این ذخایر ۳/۷ میلیون بشکه دیگر کم شده و به ۲۸۹/۷ میلیون بشکه رسیده است که در ۴۳ سال گذشته تاریخ آمریکا سابقه ندارد. آن هم درست در زمانی که قیمت بنزین در این کشور بالای ۴ دلار در گالن است.



وزیر صمت: ۸۲ درصد مردم از عملکرد دولت پزشکیان راضی هستند



محمد آتاباک، وزیر صنعت، معدن و تجارت دولت پزشکیان ادعا کرد طبق نظرسنجی‌های اخیر ۸۲ درصد مردم از عملکرد دولت راضی هستند. این خبر را ایرنا منتشر کرد. بهتر است دولت چهاردهم جزئیات این نظرسنجی را جهت اطلاع منتشر کند.



ایران کجای نقشه ترانزیت منطقه ایستاده است؟

✂ ایران با وجود قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم، اما فاصله قابل توجهی با هدف ۴۰ میلیون تن ترانزیت دارد. سال هاست عبارت «ایران، چهارراه ترانزیتی منطقه» در اظهارات مسئولان اقتصادی و حوزه حمل و نقل تکرار می شود؛ کشوری که از یک سو به آب های آزاد جنوب و از سوی دیگر به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپا دسترسی دارد.

این موقعیت جغرافیایی یک مزیت مهم برای ایران محسوب می شود، اما زمانی که موضوع به عبور واقعی کالا و جذب بار ترانزیتی می رسد عوامل دیگری وارد معادله می شوند؛ از زیرساخت و زمان توقف در مرزها گرفته تا هزینه حمل ، روابط بانکی ، بیمه و شرایط تحریم . بر اساس قانون برنامه هفتم پیشرفت هدف گذاری شده است حجم ترانزیت سالانه کشور تا پایان برنامه به ۴۰ میلیون تن برسد. مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور شکل های وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده است برای رسیدن به هدف نهایی ۷۰ درصد بار باید از طریق جاده و ۳۰ درصد از طریق ریل جابه جا شود.

به گفته این مقام مسئول ؛ توسعه و تکمیل زیرساخت های جاده ای و ریلی ، تسهیل تردد در پایانه های مرزی و هوشمندسازی فرآیندهای تجاری از الزامات افزایش ترانزیت است.

با این حال آمارهای رسمی سال های اخیر نشان می دهد حجم ترانزیت کشور همچنان با هدف ۴۰ میلیون تنی فاصله دارد، بنابراین برای تحقق هدف برنامه هفتم باید طی سال های باقی مانده رشد قابل توجهی در حجم بار عبوری از کشور ایجاد شود. کریدور شمال- جنوب، کریدور شرق، غرب و اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب های آزاد بخشی از ظرفیت هایی است که می تواند جایگاه ایران را در تجارت منطقه ای تقویت کند، اما فعال بودن یک کریدور تنها به وجود جاده یا خط ریلی وابسته نیست، یک محموله برای عبور از ایران باید از مجموعه ای از حلقه ها شامل بندر، شبکه ریلی و جاده ای، پایانه مرزی، گمرک، ناوگان حمل و نقل و خدمات بانکی و بیمه ای عبور کند، ضعف در هر یک از این بخش ها می تواند زمان و هزینه حمل را افزایش دهد و جذابیت مسیر ایران را کاهش دهد.

در این بین یکی از چالش های مهم در مسیر توسعه ترانزیت، زمان توقف کالا در مرزهاست. بر اساس ارزیابی های صورت گرفته توسط مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی زمان انقباض مرزی برای واردات کالا در ایران ۱۴۱ ساعت و برای صادرات ۱۰۱ ساعت اعلام شده است، این زمان در ترکیه به ترتیب حدود ۶،۵ و ۹،۸ ساعت گزارش شده است.

در معادلات تجارت بین المللی هراسا تعوق پشت مرز یعنی خواب سرمایه، جریمه های سنگین تأخیر (دموراز) و کاهش رقابت پذیری کالا. صاحبان سرمایه به دنبال سه فاکتور اصلی هستند؛ سرعت، هزینه پایین و پیش بینی پذیری. هنگامی که عبور از مرزهای ایران به یک فرآیند مبهم و گنبد بدل می شود، طولانی ترین مسیرهای جایگزین نیز برای صاحب کالا اقتصادی تر از مسیر کوتاه ایران جلوه می کنند،

این اختلاف برای فعالان تجارت به معنای افزایش هزینه و کاهش قابلیت پیش بینی زمان تحویل کالا است. در بازار ترانزیت صاحب کالا علاوه بر هزینه حمل ، به دنبال مسیری است که زمان عبور آن مشخص و قابل اتکا باشد، به همین دلیل حتی در شرایطی که یک مسیر از نظر جغرافیایی کوتاه تر باشد، طولانی شدن فرآیندهای مرزی می تواند بخشی از مزیت آن مسیر را بین ببرد.

به گزارش تسنیم، تکمیل خطوط ریلی، توسعه شبکه جاده ای، اتصال بنادر به شبکه ریلی و افزایش ظرفیت پایانه های مرزی، از نیازهای اصلی توسعه ترانزیت کشور است. در بخش ریلی نیز تکمیل پروژه هایی مانند راه آهن رشت- آستارا برای ایجاد یک مسیر ریلی پیوسته در کریدور شمال- جنوب اهمیت دارد.

با این حال، مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور شکل های وزارت راه و شهرسازی، مشکلات مربوط به تحریم ها، مبادلات ارزی و پوشش های بیمه ای را نیز از موانعی دانسته است که بخشی از بارهای بالقوه ایران را به سمت مسیرهای دیگر سوق داده است. به گفته وی؛ در برخی موارد صاحب کالا و شرکت های حمل و نقل به دلیل همین موانع، مسیرهایی را انتخاب می کنند که حتی زمان سفر یا هزینه بیشتری دارند.

این موضوع نشان می دهد رقابت میان کریدورها فقط به ساخت زیرساخت محدود نمی شود و عوامل تجاری، مالی و بیمه ای نیز در انتخاب مسیر نقش دارند.

رقابت منطقه ای جدی است

ایران تنها کشوری نیست که تلاش می کند از افزایش تجارت منطقه ای و تغییر مسیرهای حمل و نقل استفاده کند. کشورهای منطقه نیز در حال توسعه مسیرهای جایگزین هستند؛ از جمله کریدور میانی (Middle Corridor) که از آسیای مرکزی دریای خزر و قفقاز عبور می کند و می تواند بخشی از جریان تجارت شرق به غرب را به خود اختصاص دهد.

در چنین شرایطی مزیت جغرافیایی ایران زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می شود که مسیر عبور کالا از کشور، از نظر زمان، هزینه و قابلیت پیش بینی برای صاحبان بار جذاب باشد. هدف ۴۰ میلیون تن ترانزیت سالانه در صورت تحقق می تواند جایگاه ایران را در تجارت منطقه ای تقویت کند و درآمد های حاصل از ترانزیت را افزایش دهد، اما رسیدن به این عدد تنها با افزایش ظرفیت اسمی زیرساخت ها امکان پذیر نیست. کاهش زمان توقف در مرزها، تکمیل حلقه های ریلی و جاده ای، تأمین ناوگان، رفع موانع بانکی و بیمه ای و ایجاد مسیرهای تجاری پایدار، همگی بخشی از این معادله هستند.

مسئله اصلی این است که ایران چگونه می تواند مزیت جغرافیایی خود را به سهم واقعی از بازار ترانزیت منطقه تبدیل کند.



سنگر شمالی ایران برای تأمین کالاهای اساسی و امنیت غذایی

گزارش

در شرایطی که اختلال در مسیرهای جنوبی و افزایش ریسک حمل و نقل دریایی، اهمیت تنوع بخشی به مسیرهای تجاری ایران را بیش از گذشته نمایان کرده، بندر انزلی و مجموعه بندر خزر از یک ظرفیت پشتیبانی به یک مؤلفه مهم در تاب آوری تجارت کشور تبدیل شده اند؛ ظرفیتی که اگر با ریل، انبار، کشتی و گمرک هماهنگ شود، می تواند بخشی از فشار تأمین کالاهای اساسی و مواد اولیه را از دوش مسیرهای جنوبی بردارد.

بندر انزلی سال ها در اقتصاد ایران به عنوان یکی از دروازه های تجاری شمال شناخته می شد اما تحولات سال ۲۰۲۴ معنای تازه ای به این موقعیت داده است. زمانی که دسترسی به مسیرهای جنوبی باریسک های امنیتی و هزینه های بالتر موافجه می شود، ارزش یک بندر صرفاً با میزان تخلیه و بارگیری آن سنجیده نمی شود؛ بلکه پرسش اصلی این است که آیا آن بندر می تواند در زمان اختلال، جریان کالا را حفظ کند یا خیر؟ در این چارچوب، انزلی را نباید رقیب بندرعباس، امام خمینی (ره) یا چابهار دانست. خزر از نظر جغرافیایی یک دریای بسته است و ظرفیت کشتی ها، عمق آب، بندر طرف مقابل و مسیرهای پس گرانه ای محدودیت های خاص خود دارند. مزیت انزلی در جای دیگری است؛ ایجاد یک مسیر مکمل و پشتیبان برای تجارت ایران با روسیه، قفقاز، آسیای مرکزی و سایر کشورهای حاشیه خزر.

این اهمیت در سال جاری بیشتر شده است. داده های منتشر شده از عملکرد بندر انزلی نشان می دهد در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ حدود ۱.۶۵ میلیون تن کالا در این مجتمع تخلیه و بارگیری شده و هم زمان صادرات ۱۶ درصد و ترانزیت ۶۴ درصد افزایش یافته است. این ارقام روی پیام مهم دارند: ظرفیت شمال ایران صرفاً یک ظرفیت بالقوه روی کاغذ نیست و در حال حاضر نیز بخشی از جریان تجارت کشور از این مسیر عبور می کند. با این حال، فاصله میان عملکرد واقعی بندر شمالی و ظرفیت زیرساختی آنها همچنان قابل توجه است و همین فاصله می تواند در سال های پیش رو به یک مزیت تبدیل شود.

اهمیت انزلی زمانی بیشتر مشخص می شود که ترکیب کالاهای عبوری از این مسیر را بررسی کنیم. غلات، روغن های خوراکی، چوب، مواد معدنی آهن، آلومینا و مواد صنعتی از جمله کالاهایی هستند که در تجارت خزر اهمیت دارند. این کالاها برخلاف بسیاری از کالاهای مصرفی، مستقیماً با امنیت غذایی، تولید صنعتی و

هزینه تمام شده اقتصاد ایران ارتباط دارند. از سوی دیگر، شرایط بازار جهانی غلات نیز اهمیت مسیر شمالی را افزایش داده است. در مرداد ۲۰۲۴، حملات روسیه و اوکراین به زیرساخت های بندری دریای سیاه باعث اختلال جدی در

صادرات غلات شده و قیمت معاملات گندم در بازارهای جهانی بیش از ۱۷ درصد نسبت به اوایل ژوئیه افزایش یافته است. روبرت گزارش داده که برخی بندار روسیه نیز به دلیل افزایش ریسک امنیتی محدودیت هایی برای پذیرش محموله های غلات اعمال کرده اند. بنابراین، مسیر خزر برای ایران دیگر صرفاً یک موضوع توسعه منطقه ای نیست؛ بلکه بخشی از معادله امنیت زنجیره تأمین تلقی می شود.

روسیه؛ موتور اصلی ظرفیت شمالی ایران

اگر قرار باشد بندر انزلی و سایر بندر خزر به ظرفیت واقعی خود نزدیک شوند، روسیه مهم ترین شریک این معادله خواهد بود. تجارت ایران و روسیه در سال ۲۰۲۴ با رشد ۱۶ درصدی به حدود ۴.۸ میلیارد دلار رسید و بخش مهمی از این تجارت از مسیر دریای خزر انجام می شود. در همین حال، توافق تجارت آزاد ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا که از مه ۲۰۲۵ اجرایی شد، تعرفه بسیاری از کالاهای مبادله شده را کاهش داده و زمینه را برای رشد تجارت دوجانبه فراهم کرده است.

موضوع مهم تر، تغییر ترکیب تجارت است. روسیه برای ایران فقط یک بازار صادراتی نیست؛ این کشور می تواند یکی از منابع مهم تأمین غلات، ذرت، جو، روغن آفتابگردان و سایر کالاهای کشاورزی باشد. در سال ۲۰۲۵، فعالان بازار روسیه از امکان افزایش صادرات غلات و روغن نباتی به ایران خبر داده بودند و حتی برآوردهایی درباره افزایش واردات گندم روسیه به ایران تا

۴۵۳ میلیون تن مطرح شد. تحولات ۲۰۲۴ این روند را مهم تر کرده است. بر اساس اظهارات وزیر حمل و نقل روسیه، صادرات روسیه به ایران از مسیر کریدور شمال- جنوب در چهار ماه نخست سال ۲۰۲۴ بیش از ۵۶ درصد افزایش یافته و مجموع جریان بار در این کریدور نیز ۸۷ درصد رشد کرده است. در شاخه ترانس کاسپین، مسیر عبوری از قزاقستان و ترکمنستان، رشد حتی به ۹۸ درصد رسیده است. این آمار نشان می دهد که تجارت شمالی ایران در حال ورود به مرحله ای متفاوت است. بحث دیگر فقط این نیست که «آیا می توان از خزر کالا وارد کرد؟» بلکه مسئله این است که آیا می توان یک زنجیره منظم و قابل پیش بینی برای انتقال کالا از روسیه و آسیای مرکزی به بازار ایران ساخت؟

در این میان، بندر انزلی تنها یکی از حلقه های زنجیره است. در کنار آن، بندر کاسپین نیز اهمیت فزاینده ای پیدا کرده است. عملکرد بندر کاسپین از حدود ۸۰۰ هزار تن در سال ۱۴۰۳ به حدود ۱.۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۴ رسید و در سال ۱۴۰۵ نیز روند رشد ادامه یافته است. اتصال ریلی رشت- کاسپین نیز یک تغییر مهم در این معادله ایجاد کرده است. بر اساس داده های اعلام شده در مرداد ۱۴۰۵، پس از اتصال ریلی، حدود ۲۵۰۰ واگن وارد بندر

را برای شرایط اضطراری کنار گذاشت. در بخش صادرات نیز محصولات کشاورزی، مواد غذایی فرآوری شده، مصالح ساختمانی و کالاهای صنعتی می توانند از مسیر خزر به بازارهای روسیه و قفقاز دسترسی پیدا کنند. در اینجا یک نکته مهم وجود دارد؛ ظرفیت بندر زمانی ارزش اقتصادی دارد که زمان عبور کالا را کاهش دهد. اگر کالایی از کشتی تخلیه شود اما چندین روز یا هفته برای خروج از بندر منتظر بماند، مزیت جغرافیایی بندر از بین می رود.

از همین زاویه، اتصال ریلی کاسپین اهمیت بیشتری پیدا می کند. ریل می تواند بخشی از فشار جاده ای را کاهش دهد و امکان انتقال حجم بالاتر کالا به شبکه داخلی را فراهم کند. در بلندمدت نیز تکمیل حلقه های ریلی کریدور شمال- جنوب، به ویژه اتصال رشت- آستارا، می تواند ارزش اقتصادی بندار خزر را افزایش دهد. مسیر شمال- جنوب در سال ۲۰۲۴ به دلیل اختلالات ژئوپلیتیکی و تلاش کشورهای کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

انزلی؛ بیمه لجستیک ایران، نه جایگزین بندار جنوبی

اشتباه بزرگ در سیاست گذاری این است که از بندر انزلی انتظار داشته باشیم جای بندار جنوبی را بگیرد. چنین انتظاری نه از نظر جغرافیایی امکان پذیر است و نه از نظر اقتصادی منطقی خواهد بود. اما می توان انتظار داشت انزلی و سایر بندار خزر بخشی از ریسک تجارت ایران را توزیع کنند. این همان مفهومی است که می توان آن را «بیمه لجستیک» نامید؛ یعنی اگر یک مسیر دچار اختلال شد، اقتصاد کشور مسیر دیگری برای تأمین حداقل بخشی از کالاهای ضروری داشته باشد.

این نگاه با تحولات سال ۲۰۲۴ همخوان است. در حالی که اختلال در تنگه هرمز ناامنی مسیرهای دریایی هزینه و ریسک تجارت را بالا برده، گزارش هایی از افزایش وابستگی ایران به مسیرهای روسیه و خزر منتشر شده است. حتی در برخی برآوردها، سهم مسیرهای شمالی از واردات ایران به بیش از ۳۰ درصد رسیده که بخش مهمی از این کالاهای غلات، ذرت، جو و دانه های روغنی بوده اند.

البته این عدد را نباید به معنای جایگزینی کامل مسیر جنوب تلقی کرد. بخش قابل توجهی از واردات ایران همچنان از طریق بندار جنوبی انجام می شود و ظرفیت خزر محدودیت های خاص خود را دارد اما حتی انتقال بخشی از جریان کالا نیز در زمان بحران ارزش بالایی دارد؛ زیرا تاب آوری اقتصادی الزاماً به معنای حذف ریسک نیست، بلکه به معنای کاهش وابستگی به یک مسیر واحد است. در این چارچوب، سیاست درست برای انزلی باید بر سه محور استوار باشد: نخست، اختصاص ظرفیت پایدار برای کالاهای اساسی؛ دوم، ایجاد خطوط منظم دریایی با بنادر روسیه، قزاقستان و سایر بندار خزر؛ سوم، اتصال واقعی بندر به ریل، جاده، انبار و مراکز مصرف. ایران همچنین باید از صرفاً بندری فاصله بگیرد. آنچه امروز اهمیت دارد، ایجاد یک «شبکه خزر» است؛ شبکه ای که در آن بندر انزلی، بندر کاسپین، کریدور شمال- جنوب، منطقه آزاد انزلی و مسیرهای ریلی و جاده ای در یک برنامه واحد قرار بگیرند.

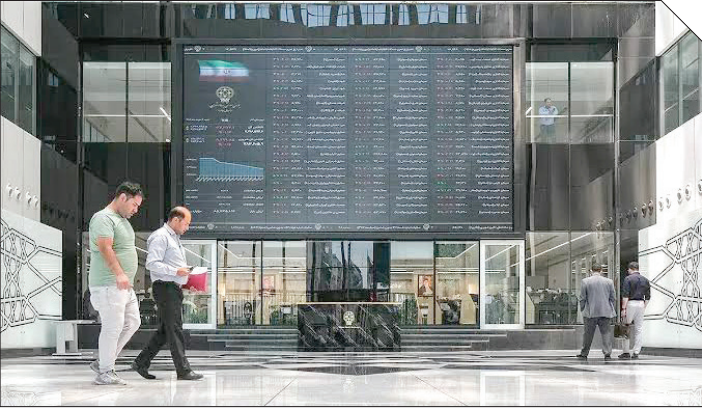
اگر چنین شبکه ای شکل بگیرد، انزلی می تواند از یک بندر با ظرفیت استفاده نشده به یک گره راهبردی در امنیت تجارت ایران تبدیل شود؛ گرهی که در روزهای عادی رانج کاهش هزینه و توسعه تجارت و در روزهای حساس برای حفظ جریان کالا مورد استفاده قرار گیرد. واقعیت این است که بحران های اخیر یک درس روشن برای اقتصاد ایران داشته اند؛ ظرفیت جایگزین رانعی می توان زمانی ساخت که مسیر اصلی مسدود شده است، زیرساخت، قرارداد حمل، ناوگان، انبار و شبکه تجاری باید پیش از بحران شکل گرفته باشند.

از این منظر، آینده بندر انزلی نه در یک عدد ظرفیت اسمی، بلکه در نقش به درستی تعریف انزلی قرار می شود. انزلی قرار نیست بندرعباس دوم باشد؛ قرار است بخشی از ریسک وابستگی ایران به جنوب را کاهش دهد. اگر نقش به درستی تعریف شود، دریای خزر می تواند از یک حاشیه جغرافیایی در نقشه تجارت ایران به یک ستون های تاب آوری اقتصادی کشور تبدیل شود. بندر انزلی، در کنار کاسپین و شبکه ریلی شمال، یکی از مهم ترین نقاط اتکای این ستون خواهد بود.

آینده بندر انزلی نه در یک عدد ظرفیت اسمی، بلکه در میزان آمادگی آن برای پذیرش و انتقال سریع کالا تعریف می شود. انزلی قرار نیست بندرعباس دوم باشد؛ قرار است بخشی از ریسک وابستگی ایران به جنوب را کاهش دهد. اگر نقش به درستی تعریف شود، دریای خزر می تواند از یک حاشیه جغرافیایی در نقشه تجارت ایران به یکی از ستون های تاب آوری اقتصادی کشور تبدیل شود. بندر انزلی، در کنار کاسپین و شبکه ریلی شمال، یکی از مهم ترین نقاط اتکای این ستون خواهد بود.

باشد. اگر عملکرد شرکت ها بتواند انتظارات ایجاد شده را پوشش دهد، بورس همچنان شانس حفظ جایگاه خود در رقابت با بازارهای موانی را خواهد داشت. در مقابل، افزایش نرخ ارز و رشد بازارهای طلا، نقره و گواهی های کالایی می تواند بخشی از تقاضای کوتاه مدت را از سهام دور کند. بنابراین، احتمال نوسان و جابه جایی نقدینگی میان بازارها در شهر یورماه افزایش یافته است. در این فضا، سهامی که از پشتوانه بنیادی قوی تر، ارزش گذاری مناسب تر و ظرفیت رشد سودآوری برخوردار باشند، می توانند نسبت به سایر نمادها شانس بیشتری برای جذب نقدینگی داشته باشند.

در نهایت، رقابت فعلی میان بورس، دلار و طلا را باید بیش از آنکه یک رقابت قیمتی ساده دانست، رقابت بر سر انتظارات سرمایه گذاران تلقی کرد. بر این اساس، زمانی که چشم انداز سودآوری شرکت ها، جریان ورود پول و ریسک های سیاسی به نفع بورس باشد، بازار سهام می تواند جایگاه خود را حفظ کند اما دامنه رشد ارز و طلا، کار بورس برای جذب نقدینگی جدید را دشوارتر خواهد کرد. به همین دلیل، شهر یورماه می تواند ماهی تعیین کننده برای مشخص شدن مسیر چرخش سرمایه میان بازارهای دارایی باشد.



بازارهای طلا و نقره در کنار افزایش نرخ ارز، بخشی از این منابع را در معرض تصمیم گیری مجدد قرار داده است.

در طرف مقابل، بورس همچنان چند مزیت مهم از جمله رشد سودآوری برخی شرکت ها، گزارش های مناسب و ارزندگی نسبی بخشی از سهام دارد. بنابراین، رقابت میان بازارها الزاماً به معنای انتخاب یکی و حذف دیگری نیست. بنابراین ممکن است در شرایط فعلی، مهم ترین محرک های بازار سهام در هفته های پیش رو

بورس هنوز مشاهده نمی شود؛ چراکه ارزش معاملات خرد در معاملات اخیر در محدوده بالای ۴۰ هزار میلیارد تومان قرار داشته و از ابتدای سال نیز حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان پول حقیقی وارد بازار سهام شده است. بنابراین، اگرچه بخشی از معامله گران ممکن است به دلیل رشد سریع طلا، نقره و گواهی های کالایی اقدام به جابه جایی سرمایه کنند اما حجم معاملات نشان می دهد نقدینگی وارد شده به بازار سهام هنوز به شکل معناداری از بورس خارج نشده است.

به باور کارشناسان، با این حال رفتار بازار سهام در معاملات اخیر، نشانه ای از تغییر آرایش نقدینگی را به نمایش گذاشته و افزایش قیمت گواهی های کالایی و صندوق های طلا و نقره، گزینه های تازه ای را پیش روی سرمایه گذاران قرار داده است. این وضعیت می تواند به جای خروج کامل نقدینگی از بازار سهام، به چرخش پول میان صنایع و بازارهای مختلف منجر شود.

برخی معتقدند یکی از ویژگی های اقتصاد ایران این است که بخشی از سرمایه های سرگردان، ماهیتی کوتاه مدت دارند و در واکنش به تغییر بازدهی، ریسک یا چشم انداز بازار جابه جا می شوند. به همین دلیل، صندوق بازاری می تواند به سرعت توجه سرمایه گذاران را به خود جلب کند. در این راستا نیز رشد اخیر در



بادام زمینی؛ ظرفیتی مغفول برای تنوع بخشی به کشاورزی ایران

زهره محمدزاده

بادام زمینی محصولی چندمنظوره است که علاوه بر ارزش غذایی و روغنی، کنجاله و بقایای گیاهی آن نیز در تغذیه دام و طیور قابل استفاده است. بررسی انجام شده در آستانه اشرقیه نشان می دهد سود خالص هر هکتار بادام زمینی در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۲۵ میلیون تومان بوده، در حالی که این رقم برای برنج در همان منطقه ۱۰۰ میلیون تومان برآورد شده است. توسعه همدند این محصول در اراضی کم بازده و مناطق مستعد می تواند به تنوع بخشی الگوی کشت، افزایش درآمد کشاورزان و استفاده اقتصادی تر از ظرفیت اراضی کمک کند. بادام زمینی گیاهی یک ساله از خانواده حبوبات است که می تواند به دو صورت روغنی و آجیلی مصرف شود. دانه بادام زمینی حاوی ۴۰ تا ۵۰ درصد روغن و کنجاله آن پس از فرآیند روغن کشی حاوی ۳۰ تا ۵۰ درصد پروتئین خام است و از این نظر در تغذیه انسان و دام اهمیت دارد. حدود ۸۵ درصد روغن این گیاه را اسیدهای چرب غیراشباع تشکیل می دهد و روغن آن برای مصارف خوراکی و پخت و پز مناسب است. همچنین نقطه دود آن بالاتر از روغن زیتون و کنزرا است؛ بنابراین بادام زمینی علاوه بر مصرف آجیلی، ظرفیت قابل توجهی به عنوان یک دانه روغنی دارد.

جایگاه جهانی و وضعیت تولید در ایران

بادام زمینی در ده های گذشته پس از سویا یکی از مهم ترین و اقتصادی ترین دانه های روغنی مناطق گرمسیری و نیمه گرمسیری محسوب می شد، اما امروزه جایگاه آن در میان دانه های روغنی کاهش یافته است. در سطح جهان، چین با تولید بیش از ۱۷ میلیون تن بزرگ ترین تولیدکننده این محصول است و هند در رتبه دوم قرار دارد. در ایران، آستانه اشرقیه در کیلان و پارس آباد معان در استان اردبیل از مهم ترین مناطق تولید بادام زمینی هستند. این گیاه همچنین در استان های کیلان، گلستان، اردبیل، کرمان و شمال خوزستان کشت می شود و عملکرد آن در مناطق مختلف، بر اساس نظام های کم نهاده و پرنهاده، بین ۷۰ تا ۱۰۷ تن در هکتار گزارش شده است. پژوهش های انجام شده در منطقه زابل نشان داده است که بادام زمینی عملکرد مطلوبی در این منطقه دارد، اما سطح کشت آن در سیستمات قابل توجه نیست و توسعه آن نیازمند ترویج بیشتر در میان کشاورزان است.

شرایط اقلیمی و نیازهای زراعی

بادام زمینی گیاهی گرمادوست است و دوره رشد آن حدود چهار ماه به طول می انجامد. نیاز آبی این گیاه در طول فصل رشد حدود ۶ تا ۵ هزار مترمکعب در هکتار برآورد شده که باید از طریق بارندگی یا آبیاری تکمیلی تأمین شود. این گیاه به طور کلی در برابر کم آبی مقاوم است، هرچند برای دستیابی به عملکرد مطلوب، به ویژه در مرحله زایشی، به آب کافی نیاز دارد. در مناطق شمالی کشور امکان کشت دیم آن وجود دارد و در مناطق جنوبی نیز به دلیل اقلیم گرم، امکان کشت در زمان های مختلف فراهم است.

ارزش اقتصادی و سودآوری

در بسیاری از کشورهای آفریقایی و آسیایی، بادام زمینی در شرایط دیم و با حداقل نهاده هایی چون زمین، بذر و نیروی کار کشت می شود که در این شرایط متوسط عملکرد حدود ۵۰۰۰ کیلوگرم در هکتار است. در مقابل، کشورهایی مانند آمریکا، استرالیا، آرژانتین، برزیل و چین این محصول را در مقیاس تجاری و با استفاده از ارقام اصلاح شده، آبیاری و سطوح بالاتر نهاده ها کشت می کنند و عملکرد بیش از ۴ تا ۵ تن در هکتار به دست می آورند. بررسی های انجام شده در آستانه اشرقیه کیلان طی سال ۱۴۰۳ نشان داد که سود خالص هر هکتار بادام زمینی حدود ۱۲۵ میلیون تومان و برای برنج در همان منطقه حدود ۱۰۰ میلیون تومان بوده است. این مقایسه، برتری اقتصادی کشت بادام زمینی نسبت به برنج را در شرایط این منطقه نشان می دهد. همچنین این محصول به دلیل نیاز نسبتاً پایین به کود و سم می تواند گزینه مناسبی برای برخی کشاورزان خرده پا در مناطق روستایی باشد.

حاصلخیزی خاک و تناوب زراعی

بادام زمینی به عنوان یک گیاه تثبیت کننده نیتروژن، نقش مؤثری در بهبود حاصلخیزی خاک دارد و قرار گرفتن آن در تناوب با غلات موجب افزایش نیتروژن قابل دسترس برای محصولات بعدی می شود. همچنین کشت مخلوط بادام زمینی در باغ های میوه، علاوه بر تولید محصول اقتصادی، می تواند به غنی سازی خاک کمک کند؛ هرچند در این شرایط باید به عواملی مانند تاج پوش درختان، فاصله ردیف ها، تغذیه و آبیاری توجه شود تا از ایجاد رقابت میان دو محصول جلوگیری شود.

استفاده از علوفه و کنجاله در تغذیه دام

بوته های باقی مانده بادام زمینی پس از برداشت، حجم قابل توجهی دارند و با داشتن حدود ۱۲ تا ۱۱ درصد پروتئین خام، از ارزش غذایی مناسبی برای تغذیه دام برخوردارند. استفاده از این بقایا مانع تبدیل آنها به پسماند کشاورزی می شود و می تواند ارزش اقتصادی تولید را افزایش دهد. کنجاله دانه بادام زمینی پس از روغن کشی نیز در تغذیه دام و طیور کاربرد دارد. مجموعه این ویژگی ها، بادام زمینی را به محصولی چندمنظوره تبدیل کرده است که علاوه بر دانه، بقایای گیاهی آن نیز می توان استفاده اقتصادی کرد.

چشم انداز حکمرانی و توسعه کشت

با توجه به ظرفیت های اقتصادی، تغذیه ای و زراعی بادام زمینی، توجه بیشتر به این محصول در سیاست گذاری کشاورزی قابل بررسی است. با این حال، توسعه کشت آن نباید به گونه ای باشد که با محصولات دارای اولویت در مناطق مختلف رقابت کند یا به کاهش غیرمنطقی سطح زیر کشت آنها منجر شود. الگوی مناسب تر، توسعه بادام زمینی در اراضی و مناطقی است که قابلیت کشت محصولات مهم تر را ندارند یا کشت موجود در آنها عملکرد و صرفه اقتصادی کافی ندارد. برای نمونه، در بخش هایی از استان گلستان که کشت برنج با مصرف آب بالا و بازده اقتصادی پایین همراه است، بادام زمینی می تواند یکی از گزینه های جایگزین باشد. همچنین با توجه به مقاومت نسبی این گیاه به کم آبی و نیاز پایین تر به نهاده های شیمیایی، توسعه کشت آن در برخی مناطق گرمسیری و نیمه گرمسیری کشور و مناطقی مانند سیستان می تواند به افزایش درآمد کشاورزان و تنوع بخشی به تولید کمک کند. ترویج کشت مخلوط این گیاه در باغ های میوه و استفاده پهنه از علوفه باقی مانده در تغذیه دام نیز می تواند به افزایش بهره وری اراضی و درآمد جانبی بهره برداران منجر شود. در کنار آن، حمایت از پژوهش های کاربردی برای معرفی ارقام مقاوم به سرما و خشکی، بهینه سازی الگوی کاشت متناسب با اقلیم های مختلف و توسعه مکانیسم های، می تواند زمینه استفاده بهتر از ظرفیت بادام زمینی در مناطق مستعد کشور را فراهم کند.

■ چهارشنبه ۴ شهریور ۱۴۰۵

■ چایخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹

■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور

■ ۱۳ ربیع الاول ۱۴۴۸ ■ ۲۶ August ۲۰۲۶ ■ سال دوم ■ شماره ۵۳۹

■ چاپخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹

■ کد پستی: ۱۵۸۶۶۱۳۴۱۳ ■ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲



گرانی مستمر قیمت مرغ در بازار

گزارش

بررسی میدانی قیمت مرغ در ۳۱ مرداد حاکی از ثبات نسبی قیمت مرغ کامل در مقایسه با تیرماه و افزایش محسوس قیمت برخی قطعات مرغ است؛ به طوری که قیمت ساق مرغ بدون پوست حدود ۲۸ درصد و ران بدون پوست بین ۴۳ تا ۵۴ درصد افزایش یافته است.

به گزارش ایسنا، بازار مرغ این روزها هم‌زمان با چهار واقعیت روبه‌روست؛ تولید نسبت به سال گذشته کاهش یافته، ظرفیت تولید کشور بالاتر از نیاز فعلی بازار است، مرغداران محصول خود را پایین تر از هزینه تمام شده می‌فروشند و مصرف‌کنندگان نیز مرغ را با قیمت‌های بالا خریداری می‌کنند. کنار هم قرار گرفتن این چهار گزاره، تصویری پهنچیده‌تر از دوگانه ساده «کمبود یا فراوانی» به دست می‌دهد؛ تصویری که در آن، ظرفیت تولید، میزان تولید واقعی، قدرت خرید خانوار و عملکرد شبکه توزیع لزوماً در یک مسیر حرکت نمی‌کنند.

بررسی میدانی ایسنا نشان می‌دهد میانگین قیمت هر کیلوگرم مرغ کشتار روز به حدود ۳۰۷ هزار و ۵۰۰ تومان رسیده است. در مبادین میوه و تره‌بار نیز برخی انواع مرغ کامل بسته‌بندی‌شده با قیمت حدود ۴۱۵ هزار تومان عرضه می‌شوند. در خرده‌فروشی‌ها قیمت مرغ کامل تازه و کشتار روز به حدود کیلویی ۴۰۰ هزار تومان رسیده و یک کیلوگرم سینه مرغ بدون استخوان با قیمت حدود ۶۹۳ هزار تومان فروخته می‌شود. قیمت فیله مرغ، بسته به نوع و محل عرضه، از حدود ۶۸۴ هزار تومان تا یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان متغیر است.

ساق مرغ بدون پوست کیلویی ۷۵۰ هزار تومان، ران بدون پوست حدود ۶۶۰ تا ۷۱۰ هزار تومان و بسته یک ونیم کیلوگرمی ران مرغ منجمد حدود ۸۵۰ هزار تومان قیمت گذاری شده است. سنگدان مرغ نیز در برخی فروشگاه‌ها با برچسب قیمت ۵۹۸ هزار تومان مشاهده شده است. تفاوت وزن، برند و نوع بسته‌بندی سبب می‌شود همه این قیمت‌ها مستقیماً با یکدیگر قابل مقایسه نباشند، اما مجموع آنها از هزینه سنگین خرید یکی از اصلی ترین منابع پروتئینی خانوار حکایت دارد.

این در حالی است که در تیرماه، ران مرغ بدون پوست با قیمت ۴۶۰ هزار تومان، ساق مرغ بدون پوست ۵۸۵ هزارتومان، سینه مرغ بدون پوست ۶۳۰ هزار و ۵۰۰ تومان، فیله مرغ ۷۲۰

آقای پزشکيان! بن بست نمايي ممنوع

کمترين انتظار مردم از مسئولان اين است که فراموش نکنند علی‌رغم تمام مشکلات، نباید به گونه‌ای سخن بگویند که همه آن‌بن بست نمایی

نسبت به آینده کشور تلقی شود.

«کسی با تحلیل‌ها یا بیان‌هایی سخن بگوید که نتیجه‌اش خالی کردن دل مردم باشد، این کار یک جرم است»؛ این بخشی از سخنرانی رهبر شهید انقلاب در ۲۱ آذر ۱۴۰۳ در دیدار با اقشار مختلف مردم بود که صراحتاً بر مسئله امیدآفرینی و به‌رپز

از ایجاد یاس و ناامیدی از سوی برخی در داخل کشور تأکید کردند.

تأکید رهبر شهید انقلاب نسبت به این موضوع در حالی بود که حدود ۳ ماه از روی کار آمدن دولت چهاردهم گذشته بود و در همان برهه نیز برخی اظهارنظرهای سیاسی‌سبون نسبت به مشکلات داخلی، واکنش رهبر انقلاب را از تریبون رسمی در سخن علنی مجلس مطرح شد و واکنش منفی برخی از نمایندگان را در پی داشت.

سخنان مسعود پزشکیان نسبت به شرایط کشور طی ۲ سال گذشته، این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که مگر او به عنوان یکی از ۳ نامزد اصلی جبهه اصلاحات در انتخابات سال ۱۴۰۳، از شرایط کشور و کمبودها و کاستی‌های اطلاع بوده است که اقدام به ثبت‌نام در انتخابات کرده است؟ در حالی که جریان حامی او در روزهای تبلیغات انتخابات تمامی مشکلات موجود را برگردن دولت سیزدهم که تنها ۲ سال و نیم از عمر آن گذشته بود می‌انداختند.

البته که هیچ‌کس منکر مشکلات کشور نیست؛ اما قطع به یقین شخصی که می‌خواهد سکان اجرایی کشور آن هم در شرایط خاص برعهده بگیرد، قطعاً با علم به چالش‌ها و سختی‌ها و پستی و بلندی‌ها

یا به عرصه انتخابات می‌گذارد. با این حال گله نتج‌ه‌اش خالی کردن دل مردم باحد و حد و مرز از پشت تریبون رسمی کشور چه معنایی می‌تواند داشته باشد؟ نباید فراموش کرد که یکی از وعده‌های اصلی مسعود پزشکیان در مناظرات انتخاباتی، استفاده از متخصصان و کارشناسان برای حل معضلات و مشکلات کشور بود. پزشک‌سکيان معتقد بود

رئیس جمهور نمی‌تواند در همه چیز متخصص باشد و به همین دلیل باید از نخبگان، کارشناسان و اساتید دانشگاه برای حل مسائل استفاده کند.

حال با گذشت ۲ سال، استفاده از ظرفیت نخبگان و کارشناسان آتچنان برای مردم ملموس نیست و

بجای آن، استفاده از ادبیات نمي‌توانیم و نمي‌شود،

بیش از استفاده از متخصصان به چشم می‌خورد.

پیام ضعف به دشمن ندهید

کشور طی یک سال گذشته ۲ جنگ را پشت سر گذاشته و طبیعتاً اداره امور برای دولت نسبت به شرایط عادی چالش برانگیزتر شده است. اگر متصفانه بخواهیم بهـ موضوع نگاه کنیم، امور داخلی کشور به‌ویژه تأمین کالاهای اساسی در دو جنگ ۴۰۰ روزه و ۱۲ روزه، به‌بهترین شکل از سوی دولت مدیریت شد و به جرأت می‌توان گفت که

مردم در طول این دو جنگ، هیچ کمبودی در حوزه تأمین مایحتاج روزانه خود احساس نکردند؛ لذا می‌توان نمره قبولی را به دولت در این زمینه داد. با این حال، اما بیان کمبودها و کاستی‌ها و مشکلات از زبان رئیس جمهور در تریبون‌های رسمی، آن هم در شرایطی که کماکان سایه جنگ برسک‌شان

بن بست نمایی در ادبیات مسعود پزشکیان بود که

در آن، بارها از واژگانی، چون «پول نداریم»، «فعلاً

شرایط همین‌ه» و «اگر می‌خواهیم بچنگیم شرایط

شاید در پاسخ به این گزاره گفته شود که مگر دستگاه

مرغ‌داری‌ها اتفاق افتاده باشد؛ همان‌طور که رشد سالانه

تولید نیز لزوماً به معنای افزایش مصرف یا بهبود دسترسی همه خانوارها نیست.

دور وایت از یک بازار

حبیب اسدالله نژاد، رئیس اتحادیه مرغداران کشور، در گفت‌وگو با ایسنا می‌گوید تولید مرغ در کشور، به‌ویژه در سه‌ماهه نخست امسال، نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یافته و میزان جوچه‌ریزی نیز کمترشده است. این موضوع بارها از سوی فعالان صنعت مرغ‌داری اعلام شده است و کاهش قدرت خرید خانوارها نیز یکی از دلایل اصلی افت تولید است. پس از حذف ارز ترجیحی، قدرت خرید مردم و در نتیجه سرانه مصرف گوشت مرغ کاهش یافت. ظرفیت باقوه تولید در کشور بسیار بیشتر از میزان فعلی است؛ به‌طوری‌که در آذرماه

سال گذشته رکورد جوچه‌ریزی ۱۷۳ میلیون قطعه‌ای ثبت شد، اما این رقم در فروردین ماه امسال به ۹۶ میلیون قطعه و در اردیبهشت‌ماه ۱۳۶ میلیون قطعه و در خردادماه به حدود ۱۲۰ میلیون قطعه رسید. وی تأکید کرد: با جوچه‌ریزی حدود ۱۲۰ میلیون قطعه، از نیمه تیرماه، با انباشت مرغ در بازار مواجه شدیم؛ در حالی‌که چنین وضعیتی در مدت مشابه سال گذشته وجود نداشت.

رئیس اتحادیه مرغداران کشور افزود: در مردادماه معمولاً به‌صورت سنتی تعادل عرضه و تقاضا تغییر می‌کرد و قیمت مرغ افزایش می‌یافت، اما امسال نه‌تنها قیمت افزایش نیافته، بلکه تولیدکنندگان در فروش هر کیلوگرم مرغ بین ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان زیان می‌کنند. مرغداران محصول خود را با قیمتی حدود ۱۸۰ تا ۱۹۰ هزار تومان به فروش می‌رسانند، در حالی‌که قیمت تمام‌شده ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان بیش از این میزان است.

این وضعیت، کاهش مصرف در کشور را به‌وضوح نشان می‌دهد. وزیر جهاد کشاورزی کاهش شدید مصرف را نپذیرفت و استدلال کرده است که گوشت مرغ امکان نگهداری طولانی ندارد، صادرات نیز تاکنون قابل‌توجه نبوده و در نتیجه محصول تولیدشده در داخل مصرف شده است. او البته تفاوت مصرف میان اقشار مختلف و وجود نابرابری در دسترسی به مواد غذایی را تأیید کرده است. با این حال، نمی‌توان میزان مصرف را فقط از روی تولید محاسبه کرد. برای رسیدن به یک برآورد دقیق باید تغییرات ذخایر، خرید حمایتی و انجماد مرغ مازاد، ضایعات، مصارف صنعتی، واردات و صادرات نیز در محاسبات لحاظ شود.

غلامرضا نوری قزلقچه، وزیر جهاد کشاورزی، در نشست خبری اخیر خود اعلام کرد تولید گوشت مرغ در سال نخست دولت ۱۹ درصد و در سال دوم پنج درصد رشد داشته است. او همچنین گفت: کشور برای همیشه از واردات گوشت مرغ بی‌نیاز شده و وارد فاز صادرات شده‌ایم.

آمار اعلام‌شده از سوی وزیر و گزارش مرکز آمار الزاماً یکدیگر را نقض نمی‌کنند؛ زیرا یکی ناظر بر عملکرد تجمعی یک دوره و دیگری مربوط به مقایسه خرداد امسال با خرداد سال گذشته است. با این حال، در گزارش منتشرشده از نشست وزیر، جزئیات مبانی محاسبه رشد‌دهای ۱۹ و پنج درصدی ارائه نشده است و همین موضوع، مقایسه دقیق دو مجموعه آمار را دشوار می‌کند.

از سوی دیگر، بررسی‌های ایسنا درباره بارز مرغ نشان می‌دهد آمار دقیق و به‌روزی از سرانه مصرف مرغ در سال ۱۴۰۵ منتشر نشده است. برآورد اُفت ۲۵ تا ۳۰ درصدی تقاضا نیز برآورد تشک‌ل‌های صفتی نسبت به میزان اضافه‌ماند تولید است، نه نتیجه یک آمارگیری رسمی از مصرف خانوار. بنابراین، برای دآوری قطعی درباره افزایش یا کاهش مصرف، انتشار آمار سرانه سرانه مصرف به تفکیک دهک‌های درآمدی ضروری است.

مرغ ایران در مرغ‌داری، گران در خرده‌فروشی

قیمت مرغ زنده با قیمت مرغ آماده طبخ یا قطعه‌بندی‌شده قابل مقایسه مستقیم نیست؛ زیرا افت وزن کشتار، هزینه حمل، بسته‌بندی، نگهداری، دستمزد و سود شبکه توزیع به قیمت نهایی اضافه می‌شود. با این حال، فاصله موجود همچنان این پرسش را مطرح می‌کند که چرا غلبه عرضه بر تقاضا و زیان تولیدکننده، به کاهش متناسب قیمت برای مصرف‌کننده منجر نشده است.

جمع‌بندی این داده‌ها نشان می‌دهد بازار مرغ هم‌زمان دو سوی پرچالش دارد؛ تولیدکننده‌ای که محصولش را پایین‌تر

از هزینه تمام‌شده می‌فروشد و مصرف‌کننده‌ای که همچنان مرغ را گران می‌خرد.

بی‌نیازی از واردات می‌تواند یک دستاورد در بخش تأمین باشد، اما امنیت غذایی فقط با موجود بودن کالا سنجیده نمی‌شود؛ دسترسی اقتصادی مردم و پایداری تولید نیز دو ضلع دیگر آن هستند. تا زمانی‌که آمار رسمی و شفاف‌ی از سرانه مصرف، موجودی انبارها، صادرات واقعی و مصرف دهک‌های مختلف منتشر نشود، نمی‌توان مزاد موجود را صرفاً نتیجه‌رشد تولید یا صرفاً پیامد کاهش قدرت خرید دانست. در نهایت، معیار موفقیت بازار مرغ تنها تعداد قطعات جوچه‌ریزی‌شده یا تناژ تولید نیست؛ بلکه میزان پروتئین است که با قیمتی قابل‌پرداخت به سفره خانوار می‌رسد، بدون آنکه تولیدکننده برای تأمین آن متحمل زیان شود.

انرژی به شمار می‌رود. البته جرد رزود بعد، دیوان محاسبات کشور ضمن غیرواقعی دانستن صرف ۶ میلیارد دلار برای واردات بنزین، تأکید کرد که بر اساس بررسی‌های مستند و مبتنی بر مدارک مثبته اعلام می‌دارد که هزینه واردات بنزین تا پایان آذرماه سال جاری بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار بوده است. همچنین مطابق تحلیل الگوی مصرف، روند عملیاتی واردات، ظرفیت تولید داخلی و قراردادهای منعقد شده، برآورد حد اکثری از هزینه واردات بنزین تا پایان سال نرزمی در حدود ۲۰۷ میلیارد دلار ارزیابی می‌شود».

با این اوصاف بعید نیست مابقی آمار و اطلاعاتی که در اختیار رئیس جمهور نسبت به وضعیت کشور قرار می‌گیرد، به همین شکل غیرواقعی باشد و شرایط‌ات‌طور که به پزشک‌یان می‌گوید، فاجعه‌آمیز و بحرانی نباشد.

مردم هنوز پای کار هستند آقای رئیس جمهور

دست‌آخرباید گفت بخشی از مردم بیش از ۱۷۰ شب است که میداین و خیابان‌ها را خالی نکرده‌اند. با نگاهی گذرا به جمعیّت حاضر در خیابان‌ها متوجه می‌شویم که بخش قابل توجهی از آن‌ها اتفاقاً قشری هستند که اتفاقاً فشار گرانی‌ها و مشکلات معیشتی را به‌خوبی با گوشت و پوسشتان لمس می‌کنند. با این حال، اما عزتمندانه کماکان در میدان ایستاده‌اند تا خدا بی‌ناکرده پالس ضعف به دشمن ندهند.

با این حال کمت‌رین انتظار از سران قوای سه‌گانه این است که با اظهارات ناسنجیده نه‌تنها در دل مردم را خالی نکنند، بلکه پالس ضعف از داخل کشور به خارج منتقل کنند. طبیعی است که به کار بردن هرازه و جمله از سوی مسئولان ارشد کشور، برای طرف مقابل به گونه خاصی ترجمه می‌شود و قطعاً در ادامه کارزار فشار علیه ایران مؤثر خواهد بود؛ لذا دقت عمل در بیان و گفتار مسئولان، امری اجتناب‌ناپذیر است.