یادداشت/ ضعف زیر ساخت‌های حمل و نقل عامل گرانی محصولات کشاورزی به قلم مهدی کریمی تفرشی



مهدی کریمی تفرشی
رئیس اتحادیه تعاونی‌های توزیع و فروش محصولات غذایی

کشاورز زحمت کش که بار اصلی تولید را بر دوش دارد با هزار مکافات و حداقل سود محصول را تولید می‌کند و زمانی که به دست مصرف کننده میرسد قیمت سر به فلک می کشد.

بالاخره چه زمانی باید دست دلال ها و سود جویان از سفره مردم کوتاه شود؟
سیستم حمل و نقل ما بیمار است. چه زمان باید به فکر علاج بیفتیم؟ آنچه مسلم است حل مقطعی مسئله کمکی نخواهد کرد. یک روز کامیون داران اعتصاب می کنند یک روز هزینه حمل و نقل سر به فلک می کشد. محصول سر مزرعه به وفور آماده توزیع است اما یک جا در این زنجیره می لنگد و آن زنجیره توزیع است.

چند بار دیگر بازار باید با شوک مواجه شود تا بالاخره فکری اساسی برای علاج مسئله کنیم؟ یک روز گرانی گوجه فرنگی، یک روز گرانی سیب زمینی، یک روز گرانی مرغ و غیره، دلیل این گرانی ها چیست.

گرانی هزینه های حمل و نقل و کمبود کانتینرهای یخچالی همواره به توزیع محصولات بویژه محصولات کشاورزی و جالیزی ضربه زده است و یکی از اصلی ترین عوامل گرانی محصولات بوده است.

ضعف زیرساخت های حمل و نقلی و … باعث شده قیمت محصولات در بازار گران تمام شود. از طرف دیگر مافیای موجود در بازار باعث شده به طور مثال محصولی مثل گوجه فرنگی مستقیم در بازار عرضه نشود و این محصولات را انبار می کنند و به تدریج با قیمت بالا به بازار تزریق می کنند.

گوجه فرنگی در تمام استان های کشور تولید می شود و کسری تولید نداریم، اما متاسفانه ورود دلال ها به بازار محصولاتی مانند گوجه فرنگی، سیب زمینی و … باعث شده که تفاوت قیمت در مزرعه و بازار زیاد شود.

عدم برآورد نیاز داخلی ایران به محصولات کشاورزی باعث شده تا بین صادرات و تقاضای داخلی هماهنگی وجود نداشته باشد و در شرایطی که باید مازاد این محصولات صادر شود می بینیم که بازار داخلی با گرانی برخی محصولات مواجه است و این ناشی از عدم برنامه ریزی درست متولیان است؛ به عبارت دیگر اقتصاد کشاورزی ایران ابتدا باید در خدمت مردم باشد تا آنها بتوانند با قیمت مناسب محصولات مورد نیاز خود را تامین کنند و بعد صادرات.

آنچه برای صاحبان کالا و ارسال‌کنندگان آن مهم است، قیمت حمل به تنهایی نیست، بلکه کل هزینه تولید و توزیع از نظر آنها ملاک است و روش‌های حمل می‌تواند اثر قابل‌توجهی روی هزینه‌های کل داشته باشد.

حمل و نقل ضعیف عامل عمده گرسنگی در جهان است. هزینه بالای حمل تولیدات کشاورزی، تاخیرهای طولانی و زیان‌ها و صدمات وارده به محصولات فسادپذیر، موانع قوی در مسیر امنیت غذایی در جهان هستند. به‌خاطر این وضعیت بسیاری از منابع کره زمین دست نخورده باقی مانده‌اند، ثروت‌های عظیمی از منابع جنگل‌ها و معادن که می‌توانند در راه مبارزه با فقر موثر واقع شوند، بدون استفاده باقی مانده‌اند، زیرا امکان دسترسی یا حمل آنها نبوده است.

نقش صنعت حمل و نقل در رشد و شکوفایی کشور انکارناپذیر می‌باشد. براساس آمار و اطلاعات موجود سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل از کل کشور رقم قابل‌توجهی بوده و طی ۱۰ سال گذشته نیز روند رو به رشدی داشته است. در این میان سهم ارزش افزوده زیربخش حمل و نقل جاده‌ای بیش از سایر زیربخش‌ها بوده و همواره بیش از ۹۰درصد ارزش افزوده بخش حمل و نقل مربوط به حمل و نقل جاده‌ای بوده است.

توجه به اینکه در کشور ما سهم بالایی از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص به سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل معطوف گشته است لذا بعید به‌نظر می‌رسد که معضلات مربوط به این بخش به مسائل مالی منحصر گردد. بلکه باید در جست‌وجوی رفع عوامل و مشکلاتی نظیر مسئله تقاضا، ناهماهنگی طرح‌های حمل‌ونقلی با طرح‌های تولیدی و کارآیی نامطلوب سرمایه بود.

در کشور ما محصولات کشاورزی زیادی تولید می‌شود که می‌توان مازاد آن‌ها را صادر کرد و بازارهای کشورهای همسایه را با تولیدات داخلی در دست گرفت. بسیاری از موادغذایی فسادپذیرند و به سرعت خراب می‌شوند. این در حالی است که می‌توان امکاناتی را ایجاد کرد تا این مواد بدون مشکل جابه جا و صادر شوند.

فقدان انبارهای مکانیزه و سردخانه های مناسب در بخش کشاورزی با توجه به تنوع آب و هوای ایران، یکی دیگر از مشکلات جدی این بخش است که امنیت غذایی را به مخاطره می اندازد.

درحال حاضر در بسیاری از پارکینگ‌های هوایی، هواپیماهای بدون استفاده وجود دارد که می‌تواند در اختیار بخش کشاورزی قرار گیرد و به این طریق از هدررفت محصولات کشاورزی کاسته شود، زیرا کشاورزی تنها بخشی است که در دوران کنونی و در شرایط تحریم می‌تواند ارزآور باشد. اگر امکانات مناسب در اختیار این بخش قرار گیرد، می‌تواند نقش به سزایی در ارزآوری داشته باشد./ تسنیم