

بالاخره پس از چند سال تلاش صادرکنندگان میوه و ۲ سال بعد از توصیه مقام معظم رهبری (ریاست جمهوری وقت در سال ۱۳۶۷) به دولت، در سال جاری از سوی نهاجا یک فروند هواپیمای باری ۷۴۷ جهت صدور میوه و تره بار در اختیار هما قرار گرفت.

نامه در اسفند ۱۳۶۷ و در اثر شکوائیه‌ها و پیگیریهای صادرکنندگان به نخست وزیر وقت نگاشته شده است و در آن نظرات حضرت آیت ... خامنه‌ای جهت عملی شدن اوامسر ایشان در ۴ بند ملاحظه شده است:

۱ - یک فروند هواپیمای ۷۴۷ باری همراه با خدمه، از نهاجا در اختیار هواپیمایی قرار گیرد.

۲ - سیستم ترابری سرد از مبداء تا مقصد با همکاری و سرمایه گذاری بخش خصوصی طراحی و پیاده شود و حمایتها و جاذبه‌های لازم پیش‌بینی گردد.

۳ - بانک مرکزی همکاری و مساعدت لازم را با صادرکنندگان فرآورده‌های کشاورزی اعمال کند و در موقع ضرورت برای استفاده از ترابری شرکت‌های هوایی خارجی تسهیلاتی پیش‌بینی کند. (سویسدهایی را که به ایران ایر می‌دهند به خطوط هوایی خارجی نیز اختصاص دهند تا آنها نیز به حمل محصولات صادراتی ایران پردازند).

۴ - برای صادرات غیر نفتی تسهیلات و امکانات مناسب تشویقی در نظر گرفته شود.

ایران ایر در خدمت صادرات کشاورزی هندوستان و کانادا

با تمام درخواستها، دستورالعمل صحبتها و وعده‌ها متأسفانه تعدادی از مسئولین در هواپیمایی جمهوری اسلامی، واردات را بر صادرات مقدم دانسته و به جای صدور میوه ایران، به حمل انبه هند یا دیگر میوه‌های این کشور به آلمان غربی، حمل گاوهای خریداری شده از کانادا و مواردی از این قبیل می‌پردازند. جالب توجه اینکه در حالیکه محصولات

کشاورزی بسته‌بندی شده ایران در زیر آفتاب تابستان یا باران و برف و سرمای زمستان در فضای باز فرودگاه (بعد از بیست و اندی سال حمل هوایی هنوز يك سر پناه یا انبار یا سردخانه برای کالاهای صادراتی منتظر در فرودگاه وجود ندارد) ناپود می‌شود دست اندرکاران در مزایده های خارجی شرکت می‌کنند تا مثلاً حمل هوایی گوسفند از چین به دوی را برنده شوند و در جواب صادر کننده ایرانی می‌گویند دلار هفت تومانی نباید صرف صادرات هندوانه شود، جالب‌تر اینکه جدیداً

کارشناسان حمل هوایی با تجارب خود به آنالیز صادرات میوه پرداخته‌اند و احساس کرده‌اند صادرات میوه برای کشور سودی ندارد!

به همین جهت تقریباً همه ساله یکی دو هفته مانده به ژانویه و کریسمس که تقاضای زیادی برای خرید میوه ایران در اروپا وجود دارد ناوگان باری هما به چک، اورهال و ... می‌روند. و سه سال است درخواست صادرکنندگان میوه مبنی بر اینکه مرخصی رفتن هواپیما یکماه جلوتر یا عقب‌تر انجام شود بی جواب مانده است.

از طرفی دیگر با وجود توصیه‌های مقام معظم رهبری، همان يك فروند هواپیمای اجاره‌ای از نهاجا هم با وزارت کشاورزی قرار داد بسته است که به صادرات گاو کانادا کمک کند، و هر زمان بار شارجه به فرانکفورت گیر بیاید از تهران به شارجه، فرانکفورت و کانادا پرواز می‌کند. و بر اساس شواهد موجود در سال جاری کمتر از ده مورد هواپیما، به صورت چارتر به صادرکنندگان میوه اختصاص یافته است.

صادرات ایران

منتظر واردات غرب

یکی از صادرکنندگان میگوید: چارتر زمانی نصیب صادرکننده ایرانی می‌شود که در خارج باری جهت واردات ایران در انتظار باشد و ما شب و روز باید دعا کنیم که واردات بار هوایی افزایش

پیدا کند تا از صدقه سر واردات - هواپیمای خالی از این طرف میوه ایران را نیز البته پس از ... با خود حمل کند.

سرنوشت پروازهای باری هما

آن قدیمها (يك سال پیش) پروازهای باری هما تقریباً به این شکل بود:

دوشنبه‌ها پاریس، سه‌شنبه‌ها فرانکفورت، چهارشنبه‌ها لندن، پنجشنبه‌ها فرانکفورت، جمعه‌ها فرانکفورت

پرواز پاریس از حدود يك سال و نیم قبل کلاً لغو شد. چرا که آنطرف بار وارداتی نبود یا کم بود (صادرات فدای نبود واردات)

پرواز جمعه فرانکفورت نیز مدتی است کنسل شده است. آنهم احتمالاً دلیلی روشن‌تر از پرواز پاریس ندارد.

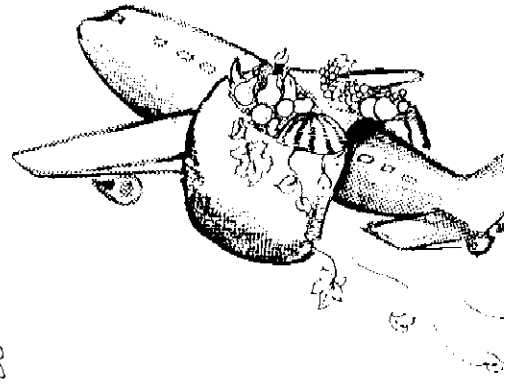
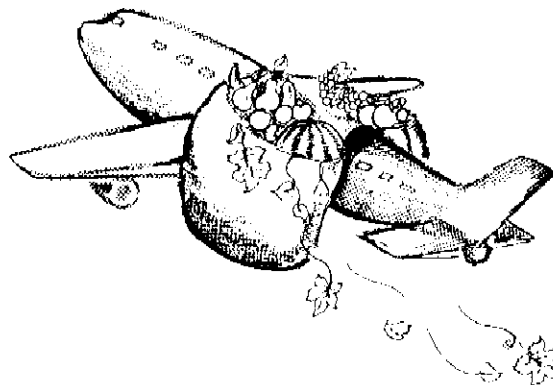
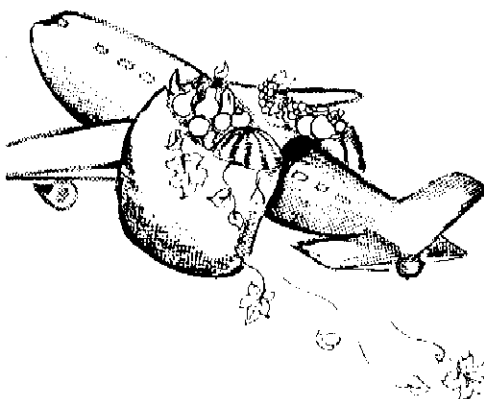
پرواز سه‌شنبه فرانکفورت را به چارتر داده‌اند تا بیش از این در خدمت صادرات باشد. البته چارتر باری هما در جهت تشویق صادرات هندوستان و ارائه تسهیلات به صادرکنندگان هندی، کانادایی و ... حداقل برای مدتی انبه یا محصولات دیگری را که جمعه از هندوستان به تهران می‌آورد، سه‌شنبه به فرانکفورت می‌برد تا ارز حاصل شود.

تحصیل ارز به هر طریق

جمعی از صنوف تولیدی تحت پوشش وزارت بازرگانی در آذر ماه سال جاری جهت شرکت در نمایشگاه بین‌المللی شارجه عازم آن شیخ نشین بودند که با يك فروند هواپیمای اجاره‌ای که هما ۲۰ هزار دلار بابت تشویق صادرکنندگان به شرکت در نمایشگاه به عنوان اجاره از آنان دریافت کرده بود به شارجه عزیمت کردند.

جالب‌تر اینکه در بازگشت نیز هواپیمای چارتر هما با اجاره دریافتی جهت بازگشت هم‌میهنان صادرکنندگان فرودگاه شارجه به زمین نشست.

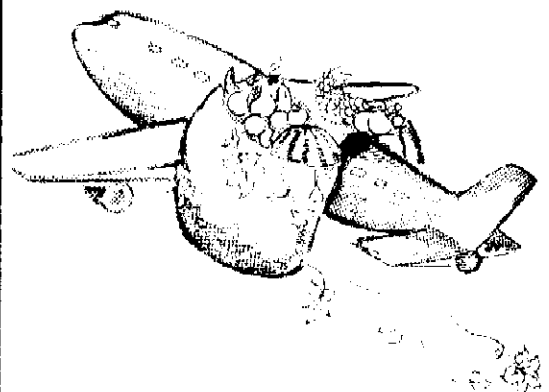
دو مسئول ایرانی دفتر هما در شارجه اعلام کرد: گرچه هواپیما در پست و اجاره‌ای است اما بابت هر کیلو بار (افزون بر ۲۰ کیلو) از صادرکنندگان عازم ایران بیش از ۴ دلار کرایه اخذ می‌شود. وی در جواب صادرکنندگان ایرانی مبنی بر اینکه هواپیمای چارتر با توجه به اینکه کلاً ارز دریافت کرده است نباید از اجاره کننده خود



مجدداً ارز دریافت کند، گفته است: مدیر عامل هواپیمایی اگر بتواند می خواهد حقوق ما را هم به ریال بدهد و بگوید ارز آوری داریم، آنوقت از شما می گذرد. صادرات بی صادرات، ما هم صادرات مسافر داریم.

مسلماً اینگونه برخوردها چه از طرف مدیر چارتر زمانی نصیب صادرکننده ایرانی می شود که در خارج باری جهت واردات ایران در انتظار باشد

عامل هواپیمایی دیکته شده باشد. چه خود کارمند راساً به چنین دخالتی در مقررات دست بزنند به زیان کشور است. بگذریم. تنها پرواز پنجشنبه ها بخشی از میوه های ایران را حمل میکند (حدود ۴۰ تن میوه در هر پرواز) در این صورت صورت مسئله صادرات غیر نفتی حتی در برنامه ۵ ساله نیز لاینحل می ماند. کافی است سری به بازارهای مصرف میوه در خارج از کشور بزنید. ملاحظه می کنید که سبزی از مصر، قارچ از هلند و دهها محصول دیگر کشاورزی با هواپیما به کشور خریدار حمل می شود. اما در ایران به علت عدم برنامه ریزی صحیح حمل هوایی موجب بد رسیدن یا نرسیدن بسیاری از محصولات کشاورزی قابل صدور می شود. یکی از صادرکنندگان با ذکر خاطره ای از ۱۵ سال قبل می گفت: ساعت ۳ بامداد در شهر ری سبزی و کاه را از زمین می چیدیم و بلافاصله شستشو داده دسته بندی می کردیم و ساعت ۶ بامداد به فرودگاه مهرآباد تحویل می دادیم. معمولاً قبل از ظهر و به ندرت بعد از ظهر همانروز سبزی (با توجه به حساسیت آن) در میادین و مغازه های دوی عرضه می شد. اما متأسفانه امروز نه تنها از چنین امکاناتی بی بهره ایم، بلکه پروازهایی را که هواپیمایی اعلام و ما را وادار به پر کردن جای خالی آن می کند، لغو می کنند و محصول در فرودگاه می ماند و سپس ناپود می شود.



به روایت يك افسانه قدیمی هندی، پیامبران هندو در زیر سایه گیاهان موز به استراحت پرداخته و از میوه آن نیروی تازه ای می گرفتند. از اینجاست که هندوها موز را میوه پیامبران می نامند. در سال ۲۲۷ قبل از میلاد، سپاهیان اسکندر پس از تصرف هند، با موز که منشأ آن مناطق جنوب شرقی آسیاست، آشنا شدند. بعدها در اثر دادوستد هندوها با آفریقای ها

نحال موز به سواحل آفریقا راه یافت و پس از مدتی سواحل غربی را نیز در بر گرفت. پرتغالی ها با درک ارزش غذایی این محصول به کاشت آن در جزایر قناری پرداختند. در سال ۱۵۱۶ يك کشیش اسپانیولی برای کمک به تأمین غذای اعضای میسیون خود اقدام به کاشت موز در جزایر تازه کشف شده دریای کارائیب کرد. بدین ترتیب موز به کشورهای آمریکای مرکزی و جنوبی نیز راه یافت.

در قرن نوزدهم، در اروپا موز میوه کمپاب و گرانی محسوب می شد. تعداد محدودی از در حالیکه میوه های صادراتی ایران هنوز هم با سیستم خنك کننده نگهداری یا حمل نمی شود، در سال ۱۹۰۱ میلادی اولین محموله بزرگ موز پس از به کار گیری سیستم خنك کننده در کشتی ها در بندر بریستول تخلیه شد.

خوشه های موز به انگلستان راه می یافتند که به سرعت و با قیمت گران به فروش می رفتند. پس از به کار گیری سیستم های خنك کننده ابتدایی در کشتی ها، در سال ۱۹۰۱ اولین محموله بزرگ موز در بندر بریستول تخلیه شد.

به زودی موز تبدیل به رایج ترین میوه در انگلستان گردید و کمپانی های وارد کننده برای تشویق مردم به مصرف موز، دست به فعالیتهای مختلف تبلیغاتی زدند. با گسترش تقاضا خطوط کشتیرانی خاص حمل موز دایر شد و از آن پس، به جز در دوران جنگهای جهانی صادرات موز به طور گسترده به اروپا جریان داشته است. امروزه

حمل از آمریکای مرکزی به اروپا در عرض ۱۲ روز انجام می شود.

میزان تولید و نواحی تولید
موز در اغلب کشورهای که آب و هوای استوایی دارند تولید می شود گرچه بزرگترین تولیدکنندگان موز به ترتیب مکزیک و هندوستان هستند اما عمده ترین صادرکنندگان آن اکوادور، کاستاریکا، کلمبیا و فیلیپین هستند. صادرات سالانه موز در هر کدام از این کشورها بالغ بر يك میلیون تن است. تمامی این صادرات در انحصار تعداد معدودی از شرکتهای چند ملیتی است. این شرکتهای و موسسات متعدد دیگری که منحصراً در زمینه موز فعالیت می کنند پیوسته تحقیقاتی را در جهت هر چه بهتر کردن محصول و افزایش سود خود انجام می دهند.

کمر بند موزی
شرکتهای بزرگ چند ملیتی در کشورهای کوچک مانند هندوراس، اکوادور، تایوان و فیلیپین سرمایه گذاری کرده و کمر بند موزی تشکیل داده اند، به این ترتیب در تمام ایام سال موز تولید شده با برنامه ریزی و تحت انحصار شرکتهای یاد شده به کشورهای متقاضی ارسال می شود.

طبق آمار منتشر شده تقریباً تمامی ۶۳ میلیون تن موز تولید شده در سال ۱۹۸۱ بصورت تازه به مصرف رسیده است. از آنجائیکه این میوه در تمام سال تولید می شود نیاز چندانی به ذخیره سازی ندارد.

در نواحی گرمسیری، موز بیشتر برای طبخ غذاهای مختلف بکار می رود. همچنین از این میوه در تولید مشروبات الکلی و در هنگام کمبود علوفه، به عنوان غذای حیوانات نیز استفاده می شود. از موز با استفاده از شیوه های مختلف خشك کردن، کنسرو کردن، الحامد و تخمیر محصولات متعددی بدست می آورند اما این محصولات فرعی بخش کوچکی از مصرف موز را شامل می شوند.

آنالیز موز
موز سبز و نرسیده حاوی مقدار زیادی نشاسته است. اما پس از مدت کوتاهی نشاسته تبدیل به فروکتوز شده و پوست موز به زودی می گراید.