



أثناء التوابل بشقاء النسوة

فوائد الزعفران الإيراني تعفيه من العقوبات

الذهب الأحمر يصل إلى العالم على حساب معاناة المزارعين



عمليات دقيقة في فرز أجود الزعفران



تجارة رائجة

وقد استخدمه ابن سينا أيضاً في إعداد الأدوية. ولفت مقدمي إلى أن الزعفران الإيراني يُصدر عن طريق أفغانستان بسبب العقوبات المفروضة على بلاده، مشيراً إلى أن الزعفران غير مشمول في قائمة العقوبات إلا أن الصعوبات والقيد المفروضة على التعاملات البنكية تؤثر على القطاع وتسبب عزوف المشترين. فيما قال جليل جلابان -أحد بائعي الزعفران في تربت حيدرية- إن حصاد الزعفران جيد في المدينة إلا أن مكاسب المزارعين متدنية وغير عادلة.

أصبحنا ننتظر الدور لعدة أيام، ونرسل بضاعتنا بصعوبة بعد خوض مغامرات طويلة، وهذه الوتيرة الطويلة تضرب بنا وبالمتجنين ضرباً كبيراً. أما على شريعتي مقدمي -وهو صاحب شركة "نوفين زعفران" لإنتاج وتعبئة الزعفران بمدينة مشهد- فيقول إن الزعفران يحفز إفران هرمون السعادة، كما يفيد في علاج الزهايمر وغيره من الأمراض، ولذلك تزداد أهميته يوماً بعد يوم على المستوى العالمي. وتستخدم نيوزيلندا وأستراليا وإيطاليا الزعفران في إنتاج أدوية العين،

ويقول المزارع محمد أميني، إن المنتج يُباع في السوق على ثلاثة أشكال مختلفة وهي الزهرة والجذور الحمراء ونظيرتها البيضاء، ويشير إلى أن الارتفاع الكبير في تكلفة زراعة الزعفران يحول دون جني المزارعين ربحاً كبيراً منه.

ويوضح أن تكلفة زراعة حقل مساحته 1 هكتار تصل إلى نحو 50 مليون تومان (نحو 1170 دولاراً)، كما أن قلة العمال في هذه الفترة من العام تجعل أجورهم مرتفعة، معرباً عن أمه في الحصول على دعم من الحكومة في هذا الصدد. وأوضح أميني أن أفضل أنواع الزعفران المسمى "نغين" تباع بعشرة ملايين و500 ألف تومان (نحو 246 دولاراً) للكيلوغرام الواحد، وأن زعفران "النغين" الدرجة الثانية يباع بعشرة ملايين و234 دولاراً) ويباع زعفران "بوشال" بتسعة ملايين (حوالي 211 دولاراً)، بينما تباع الجذور التي يُطلق عليها "دسته" والموجودة أسفل مياضم الزعفران بحوالي 6 ملايين تومان (نحو 140 دولاراً).

ولفت إلى أن الإيرانيين يستخدمون الزعفران في الأطعمة والمشروبات والحلويات والعديد من المأكولات الأخرى. وقال إنهم يستخدمون روث الحيوانات التي يقومون بتربيتها كسماد في حقول الزعفران، كما يستخرجون عمالاً لجمع الأعشاب الضارة بدلاً من استخدام الأدوية الكيميائية التي تضعف زهور الزعفران.

أما مصطفى فقهبي -مسؤول شركة تباع الزعفران تحت اسم "ساركات زون وصباغان"- فيقول إن التصدير أصبح أصعب كثيراً مقارنة بالماضي بسبب العقوبات الأميركية على إيران. وأضاف أن العقوبات التي دخلت حيز التنفيذ قد جعلت من تصدير الزعفران إلى أوروبا والدول الأخرى أمراً صعباً للغاية، كما أن تداول نقود البضائع المباحة والتحويلات البنكية قد تعقد كثيراً. ويتابع "كما فيما مضى تصدر البضائع المحملة بشكل سريع، ولكن بعد مغادرة شركات الطيران

الجنوبية والدول العربية والأوروبية، ونسعى لتحقيق المزيد من الاستفادة من هذه السوق التي تبلغ عائداتها 15 مليار دولار.

وتتم زراعة الذهب الأحمر والعناية به بطريقة عضوية، دون استخدام أي أدوية كيميائية، بحسب حسين مهرازي، صاحب أحد حقول الزعفران بقريه غلسرا في تربت حيدرية.

ويقول مهرازي، إن صعوبة العمل في الزعفران تكمن في حصاه واستخراجه من الزهور، لأن عملية الحصاد لا تتم بالآلات ويُنبغي القيام بكافة المراحل يدوياً. ويشير إلى أن نحو مئة عامل يشتغلون يومياً في حقل مساحته 8 هكتارات، حيث يجمعون زهور الزعفران، فيما يتولى ما بين خمسة إلى ستة عمال آخرين الري بشكل مستمر.



إيران تنتج وحدها نحو 95 بالمئة من الإنتاج العالمي من الزعفران الذي يعود تقليد زراعته إلى أكثر من ثلاثة آلاف عام

ويوضح أن الدول التي تستورد الزعفران من إيران تقوم بإعادة تصديره مرة أخرى بعد وضع علامتها التجارية الخاصة عليه مثل الهند التي تقوم بتصدير الزعفران الإيراني تحت ماركه "تاج محل". وأضاف أنه يجب الاهتمام باستخدام الزعفران في صناعات كثيرة مثل الأدوية ومستحضرات التجميل، ودعا إلى عدم الاكتفاء بتصديره بالشكل الخام التقليدي.

وتابع "إيران تنتج 95 بالمئة من إنتاج الزعفران العالمي، ولكن للأسف لا نملك البنية التحتية التكنولوجية لإنتاج زعفراننا".

يحتل الزعفران مكانة هامة في المطبخ الشرقي منذ قديم الزمان وانتشر في مختلف دول العالم لمنافعه العديدة حتى غدا غالي الثمن وسمي بالذهب الأحمر، وقد عرفت إيران بإنتاجه منذ آلاف السنين، لكن عملية زراعته وجنيه لم تتطور ولم تهتم السلطات الإيرانية بتحديثها، فظلت عبئاً على مزارعيه خاصة مع نقص العمالة وغلاء تكاليف إنتاجه.

طهران - انطلق في إيران موسم حصاد الزعفران أو "الذهب الأحمر" المعروف بارتفاع ثمنه، نظراً للعمل الشاق الذي يتطلبه منذ زراعته مروراً بقطفه ثم تنقيته وتجفيفه.

والزعفران الإيراني هو من أعلى التوابل في العالم، ويدخل في العديد من الصناعات الأخرى كالمشروبات والأدوية والعطور والنسيج.

وتنتج إيران وحدها نحو 95 بالمئة من الإنتاج العالمي من الزعفران، الذي يعود تقليد زراعته إلى أكثر من ثلاثة آلاف عام. ويتم تصدير الزعفران الإيراني -وهو الأجود عالمياً- إلى 60 دولة، وتزرع بصيالاته في فصل الصيف وتبدأ البراعم في التفتح بحلول الخريف، وقبل الشتاء تبدأ عملية الإزهار. وتبدأ بصيلة الزعفران في الإنتاج بعد سنتين من الزراعة، ويمكن استخدامها لفترة تتراوح بين 6 و7 سنوات متتالية، يجب بعدها تغيير مكان الزراعة، فيما تنتج مساحة هكتار أربعة كيلوغرامات فقط من الزعفران.

ويستخرج الزعفران من زهرة صغيرة بنفسجية اللون، في وسطها توجد ثلاثة خيوط على الأقل ذات لون برتقالي يميل إلى الحمرة، يتم استخراجها من قبل أشخاص مدربين ثم يقع تجفيفها.

وتخرج من الكيلوغرام الواحد من الزهور البنفسجية المطبوعة من الحقول 10 غرامات فقط من الزعفران، أي أن واحداً بالمتة من الزهور يباع في شكل زعفران. ويشير المزارعون والمسؤولون إلى أن الأساليب التكنولوجية لم تتطور بعد في إيران، لذلك لا يتم إجراء أبحاث كافية حول طرق الاستفادة من أوراق وأسدية زهور الزعفران.

تنتج مدينة تربت حيدرية أفضل أنواع الزعفران عالمياً بسبب الظروف المناخية

المتحدة والصين والهند وكوريا

أزمة المواصلات في الخرطوم.. «يا ماشي لبيتك، شيل معك نفرين»

عُليا تترك حافلة توصلها إلى منزلها في منطقة الثورة، معتبرة أن فرصها في هذه المحطة أفضل. لكنها بقيت على الطريق. وبصوت مرتفع ونبرة غاضبة، تقول طالبة آداب اللغة الصينية وقد غطت رأسها بحجاب برتقالي شفاف "وضع البلد سيء؛ خرجنا في تظاهرات ولا حل، أصبحت السلطة مدنية ولا حل، وإلى غاية الآن الوضع مستعصم، هل سيظل وضع المواصلات هكذا؟ هل سنظل نعاني؟" تقول "لو أقل كل سائق نفرين أو ثلاثة معه لحلت الأزمة. شباب المبادرة يحاولون إقناع السائقين بذلك لكن بعض هؤلاء مفترقون، بروننا ويكملون سيرهم".

سيارة الأجرة ترفأ بالنسبة إلى الطبقة الكادحة. وفيما تلوح من بعيد حافلة كبيرة زرقاء فارغة يندفع العشرات باتجاهها، تبقى سحر رمضان، الثلاثينية التي تحمل على كتفها رضيعتها، في مكانها، فهي تعلم أن لا حظ لها في الظفر بمقعد.

وتضطر الحافلة إلى التوقف في وسط التقاطع مع تدافع الركاب نحوها، ولا تنفع كل محاولات شرطي المرور بزيته الكحلية وصافرة التي تصم الأذان لجعل الركاب يتريثون.

أقل من دقيقة، ويتكسد الركاب في الحافلة جلوساً ووقوفاً، فتنتقل. ولكن هذا لا يمنع بعض الشبان من الركض خلفها وإكمال محاولتهم لركوبها، بينما الحافلة تواصل سيرها وقد مالت بشدة نحو اليمين من وطأة الحمولة الزائدة، لكنها على وشك أن تنقلب.

وسارت رقية النور (24 عاماً) سيراً على الأقدام لمدة ساعتين من جامعة الخرطوم حيث تدرس إلى هذه المحطة،

من عشرة ركاب "تطلق هتافات مثل: يا ماشي لبيتك، شيل معك غيرك، إرفع معك أمك، وضل معك أختك". هناك سائقون يتجاوبون معنا. نحن نغطي الأولوية للنساء والأطفال والعجزة".

وأحياناً يستيق السائق محاولة استيقافه من بعيد مشيراً بسبابته نحو الأسفل، ما يعني أن المكان الذي يقصده قريب، فيكمل سيره دون توقف، بينما يتوقف آخرون بكل طيبة خاطر، مرحبين بالمبادرة وبركابهم.

في الرابعة بعد الظهر مع انتهاء دوام الموظفين والطلاب وتستمر أحياناً إلى غاية الثامنة مساءً. وزاد من حدة الأزمة الفارق التاسع بين السعر البسيط لتذكرة الحافلة المحدد قانوناً (5 جنيهات أي أقل من 10 سنتات) والتسعيرة التي يحددها سائقو سيارات الأجرة على مزاجهم في غياب عدادات أو تعريفة محددة. وفي بلد يقل فيه معدل الدخل الفردي اليومي عن دولارين، أصبح ركوب

يقول السبعيني ذو اللحية القصيرة البيضاء بلون عباءته وعمامته، "أنتظر منذ ساعتين، مرت حافلات كثيرة لكنني لم أستطع ركوب أي منها لأنني مسن لا أقوى على الركض أو التدافع ولا أملك المال لاستقلال سيارة أجرة أو حتى توك توك".

أمامه، وسط طريق تملأها الحفر وعلى جانبيها طبقة كثيفة من الرمال، يقف شبان يرددون هتافات بينها "أقسم، أقسم، أقسم... هنجيب عربات عربات... عربات وكمان روزات (باصات)".

هؤلاء هم "شبان المبادرة" الذين كانوا جزءاً من ثورة جمعت ملايين السودانيين ضد حكم الرئيس عمر البشير قبل أن يطيح به الجيش في أبريل. وكانت المواصلات واحدة من الأزمات التي أطلقت شرارة الانتفاضة الشعبية. ويقول أحدهم ويدعى حسن سيف الدين (27 عاماً) "أطلقنا هذه المبادرة لكي نساعد الناس على العودة إلى بيوتهم".

على العودة إلى بيوتهم". ويضيف وقد توقفت أمامه شاحنة صغيرة بيضاء أقلت في مقطورتها أكثر

الخرطوم - "يا ماشي لبيتك، شيل معك نفرين" هتاف تصدح به حناجر شباب يعترضون سير مركبات خصوصية في شوارع الخرطوم لإقناع سائقيها بضرورة أن يقلوا معهم -حجاناً- ركاباً ينتظرون منذ ساعات وسيلة نقل في ظل أزمة مواصلات خانقة تعاني منها العاصمة السودانية.

وتفاقمت أزمة المواصلات في الآونة الأخيرة بسبب عوامل عدة أبرزها تهالك حافلات النقل العام، وأغلبها مملوك لأفراد، وخروج قسم منها من الخدمة جراء ارتفاع أسعار قطع الغيار -إن وجدت- وشح الوقود وورادة الطرق وتدهور سعر العملة. قبالة مسجد بحري الكبير في الخرطوم، يقف الحاج أبو أحمد وسط المئات من الركاب ينتظر وسيلة نقل تنهي ساعات انتظاره الطويلة للعودة إلى منزله في أم درمان.



مبادرة شباب الخير