

نیض اقتصاد
را در دست بگیرید

چارسوک

۴۲

حمله متجاوزان آمریکایی به کشتی ایرانی

ترامپ، دزد دریایی شد

نظامیان تروریست آمریکایی شب دوشنبه به یک کشتی تجاری کانترینر ایرانی به نام توسکا که از چین عازم ایران بود، در خلیج عمان حمله کردند.

ترامپ هم مدعی شد که تروریست‌های آمریکایی این کشتی را توقیف کرده‌اند. ایران از پیش اعلام کرده است که با هرگونه اقدام آمریکایی‌ها مقابله به مثل خواهد کرد.



تفاوت ساختاری ژئوپلیتیک و مالی تنگه هرمز و کانال سوئز

تنگه هرمز در نگاه اول شبیه یک «گنج پنهان» برای درآمدزایی به نظر می‌رسد؛ گذرگاهی که عبور سالانه ده‌ها هزار کشتی از آن، این تصور را ایجاد می‌کند که با وضع عوارضی مشابه کانال سوئز می‌توان به درآمدی چند میلیارد دلاری دست یافت اما ضرورت دارد به برخی تفاوت‌های ساختاری این دو گذرگاه، برای مدیریت بهتر، دقت شود. در نگاه اول، تنگه هرمز یک ظرفیت بالقوه برای کسب درآمد به نظر می‌رسد؛ گذرگاهی که روزانه ده‌ها کشتی حامل انرژی و کالا از آن عبور می‌کنند و هر یک می‌تواند منبع درآمدی قابل توجه باشد. اگر ایران بتواند مشابه آنچه در کانال سوئز اجرا شود و عوارض عبوری وضع کند، آیا با یک منبع درآمد چند میلیارد دلاری روبه‌رو خواهیم بود؟

درواقع آنچه با آن مواجهیم به سادگی و سهولت درآمد حاصله از کانال سوئز نیست. داده‌های سه‌ماهه اخیر از تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز نشان می‌دهد که بیش از ۵۰۰۰ کشتی در این بازه از این مسیر عبور کرده‌اند؛ یعنی به طور متوسط روزانه بیش از ۶۰ کشتی. اگر این روند را به کل سال تعمیم دهیم، به عددی در حدود ۲۳ تا ۲۴ هزار کشتی در سال می‌رسیم. این مقیاس تردد، مبنای اصلی شکل‌گیری این ایده است که حتی دریافت مبالغ نسبتاً محدود از هر کشتی می‌تواند به درآمدی چشمگیر منجر شود. به بیان ساده، وقتی حجم عبور بالا باشد، حتی نرخ‌های متوسط نیز به ارقام بزرگ تبدیل می‌شوند.

بررسی کانال سوئز

بهترین معیار برای تخمین درآمد احتمالی تنگه هرمز، کانال سوئز است. درآمد سال مالی ۲۰۲۲ الی ۲۰۲۳ کانال سوئز حدود ۹.۴ میلیارد دلار یا حدود ۲۶ هزار کشتی بود؛ یعنی متوسطی نزدیک به ۳۶۳ هزار دلار به ازای هر عبور که در سال مالی ۲۰۲۳ الی ۲۰۲۴، با وجود افت ترافیک ناشی از بحران دریای سرخ، درآمد ۷.۲ میلیارد دلار یا ۲۰ هزار کشتی ثبت شد که به معنای حدود ۳۵۷ هزار دلار برای هر کشتی است. حتی در داده رسمی ابتدای ۲۰۲۴ نیز سوئز از ۱۳۱۵ کشتی، ۴۴۹ میلیون دلار درآمد گرفته که میانگین آن حدود ۳۴۰ هزار دلار به‌ازای هر عبور است. به زبان ساده، مدل درآمدی سوئز در سال‌های اخیر به ما یک بازه مرجع حدود ۳۴۰ تا ۳۶۰ هزار دلار برای هر عبور می‌دهد. این ساختار تعرفه‌ای، سالانه درآمدی نزدیک به ۱۰ تا ۱۰ میلیارد دلار برای مصر ایجاد کرده است. اگر همین منطق را به تنگه هرمز تعمیم دهیم، دو سناریوی ساده قابل تصور است؛ در یک سناریوی محافظه‌کارانه، ۲۰۰ هزار دلار به ازای هر کشتی، درآمد سالانه به حدود ۴.۵ میلیارد دلار می‌رسد و در سناریوی معادل کانال سوئز که حق عبور ۳۵۰ هزار دلاری به طور میانگین از هر کشتی گرفته می‌شود، این عدد به حدود ۸ میلیارد دلار افزایش می‌یابد. در سطح توریک، این اعداد نشان می‌دهند که تنگه هرمز می‌تواند به یکی از بزرگ‌ترین منابع درآمدی منطقه تبدیل شود.

تفاوت بنیادین کانال و تنگه

اما قیاس هرمز با سوئز یک تفاوت کلیدی را نادیده می‌گیرد و آن ماهیت جغرافیایی و حقوقی این دو مسیر است. کانال سوئز یک مسیر ساخته‌شده و تحت حاکمیت کامل یک کشور است؛ عبور از آن یک خدمت محسوب می‌شود و دریافت عوارض، بخشی از قواعد پذیرفته‌شده تجارت جهانی است. در مقابل، تنگه هرمز یک گذرگاه بین‌المللی طبیعی است که بر اساس قواعد حقوق دریایا، عبور از آن باید آزاد باشد. این تفاوت به این معناست که هرگونه تلاش برای اخذ عوارض در هرمز، نه تنها یک تصمیم اقتصادی، بلکه یک تصمیم ژئوپلیتیک پرهزینه خواهد بود.

مسیرهای جایگزین

عامل مهم‌تر، وجود مسیرهای جایگزین است؛ چیزی که در مورد سوئز به مراتب محدودتر است. در منطقه خلیج فارس، چند گزینه کلیدی وجود دارد: خط لوله شرق-غرب عربستان که نفت را به دریای سرخ منتقل می‌کند، خط لوله حبیشان-فجیره در امارات که بخشی از صادرات را از هرمز بی‌نیاز می‌کند و در نهایت مسیر دریایی دماغه امید نیک که اگرچه طولانی‌تر و پرهزینه‌تر است اما در صورت افزایش شدید هزینه عبور، به یک گزینه واقعی تبدیل می‌شود. این بدان معناست که تقاضا برای عبور از هرمز نسبت به قیمت واکنش نشان می‌دهد؛ به عبارت دیگر، افزایش عوارض می‌تواند به کاهش ترافیک منجر شود.

ترکیب ترافیک و حساسیت بالا به قیمت

بخش عمده کشتی‌های عبوری از هرمز را نفتکش‌ها و کشتی‌های فله‌بر تشکیل می‌دهند. این دسته از کشتی‌ها، به دلیل حاشیه سود محدود و هزینه‌های بالای سوخت، نسبت به تغییرات هزینه بسیار حساس هستند. حتی افزایش‌های متوسط در عوارض می‌تواند تصمیم شرکت‌های حمل‌ونقل را تغییر دهد.

درنتیجه، برخلاف سوئز که برای بسیاری از مسیرها گزینه غالب است، هرمز در معرض رقابت قیمتی واقعی قرار دارد.

درمجموع، اگر همه این عوامل را در کنار هم قرار دهیم، تصویر واقع‌بینانه‌تر شکل می‌گیرد. در عمل، ایران نمی‌تواند بدون در نظر گرفتن واکنش بازار، بازیگران بین‌المللی و حق مشترک عمان، عوارضی در سطح سوئز اعمال کند و هر نرخ بالایی احتمالاً به کاهش قابل توجه ترافیک منجر خواهد شد.

بر این اساس، یک بازه منطقی برای درآمد قابل تحقق، احتمالاً در محدوده ۱۰ تا ۱۰ میلیارد دلار در سال قرار می‌گیرد؛ البته همانطور که بیان شد این محاسبه بر یک سری فرضیه‌ها که بیان شد استوار و تغییر هر کدام از فرض ذکر شده، محاسبه فعلی را دستخوش تغییر خواهد کرد.

تنگه هرمز بدون تردید یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان است و همین موقعیت، ظرفیت درآمدی بالایی را ایجاد می‌کند؛ اما این ظرفیت به شدت به محدودیت‌های حقوقی، رقابت مسیرهای جایگزین و حساسیت بازار وابسته است.



حمله متجاوزان آمریکایی به کشتی ایرانی ترامپ دزد دریایی شد

گزارش

تهدید تازه آمریکا؛ توقیف کشتی‌های مرتبط با ایران در مرحله جدید دگرگی

گزارش تازه‌وال استریت ژورنال از آماده‌سازی ارتش آمریکا برای سوار شدن به نفتکش‌های مرتبط با ایران و توقیف برخی کشتی‌های تجاری در آب‌های بین‌المللی طی روزهای آینده خبر می‌دهد. هم‌زمان، ارتش آمریکا اعلام کرده از زمان اعمال محاصره بنادر آب‌های ساحلی ایران، ۲۳ کشتی را از حرکت به سمت این بنادر بازگردانده است. این تحولات نشان می‌دهد فشار واشنگتن علیه ایران از سطح تحریم و محاصره غیرمستقیم، در حال ورود به مرحله‌ای تازه است؛ مرحله‌ای که در آن خود کشتی، محموله و مسیر دریایی تجارت خارجی ایران به هدف مستقیم تبدیل می‌شود.

وال استریت ژورنال گزارش داده ارتش آمریکا در روزهای آینده برای سوار شدن به نفتکش‌های مرتبط با ایران و توقیف کشتی‌های تجاری در آب‌های بین‌المللی آماده می‌شود. این اقدام بخشی از تشدید فشار اقتصادی و دریایی آمریکا علیه ایران است و دامنه عملیات آمریکا را از فشار بر بنادر و آب‌های ساحلی ایران به سطح بین‌المللی گسترش می‌دهد. آمریکا قصد دارد کشتی‌هایی را هدف بگیرد که نفت ایران یا محموله‌های تسلیحاتی حمل می‌کنند و حتی از نقش فرماندهی هند-آرام آمریکا برای گسترش این عملیات در سطح جهانی سخن می‌گوید. هم‌زمان با این خبر، روتنر به نقل از ارتش آمریکا گزارش داد که نیروهای آمریکایی از زمان اعمال محاصره بنادر و مناطق ساحلی ایران، ۲۳ کشتی را که به سمت این مناطق در حرکت بودند بازگردانده‌اند.

این تحولات در شرایطی رخ می‌دهد که تنش در تنگه هرمز بار دیگر بالا گرفته است. روتنر گزارش داده ایران کنترل عبور از این آبراه را دوباره سخت‌گیرانه‌تر کرده و فضای تردد دریایی با نااطمنیاتی تازه‌ای روبه‌رو شده است. هم‌زمان، گزارش‌های دیگر روتنر از عبور برخی نفتکش‌ها از هرمز در فضای هشدار و تیراندازی حکایت دارد؛ وضعیتی که نشان می‌دهد نبرد بر سر کنترل تجارت دریایی و مسیرهای انرژی، به یکی از کانون‌های اصلی دگرگی تبدیل شده است.

مرحله جدید دگرگی را تهدید آمریکا

آمریکا دیگر به تحریم روی کاغذ، تهدید شرکت‌ها، فشار بر بیمه‌گرها و محدودسازی شبکه مالی بسنده نمی‌کند و در حال بررسی اقدام عملی علیه خود کشتی‌های مرتبط با ایران است. در مراحل قبل، واشنگتن بیشتر تلاش می‌کرد فروش نفت ایران را از راه تحریم خریداران، بانک‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و شبکه‌های واسطه‌ای محدود کند؛ اما حالا برپایه گزارش‌های منتشرشده، کشتی و محموله نیز به هدف مستقیم تبدیل شده‌اند.

این جابه‌جایی در سطح فشارها، از نظر اقتصادی و راهبردی مهم است. وقتی یک قدرت دریایی بزرگ از «تحریم معامله» به «مدخله در حمل‌ونقل» حرکت می‌کند، هزینه تجارت فقط برای ایران بالا نمی‌رود؛ بلکه برای همه بازیگران درگیر در زنجیره حمل، بیمه، تأمین مالی و خرید نیز بیشتر می‌شود. در چنین فضایی، حتی اگر همه کشتی‌ها توقیف نشوند، صرف احتمال بازیسی، سوار شدن نظامی یا توقیف، می‌تواند ترخ بیمه، کرایه حمل و ریسک معامله را به سرعت افزایش دهد. به همین دلیل، این خبر را باید فراتر از یک عملیات محدود دریایی دید؛ این خبر نشانه آن است که آمریکا می‌خواهد فشار اقتصادی بر ایران را در سطح دریا اجرایی و عینی‌تر کند.

آمریکا به دنبال اختلال در مسیر تجارت ایران

اگر محاصره بنادر و بازگرداندن ۲۳ کشتی را مرحله نخست فشار دریایی بدانیم، سوار شدن به کشتی‌های مرتبط با ایران در آب‌های بین‌المللی به معنی عبور از یک مرز تازه است. از اینجا به بعد، آمریکا تنها ناظر یا تهدیدکننده نیست؛ بلکه می‌کوشد در مسیر جریان واقعی تجارت ایران دخالت مستقیم کند. این یعنی جنگ اقتصادی، بیش از گذشته به میدان عملیات دریایی منتقل می‌شود.

برای ایران، این تحول فقط تهدیدی علیه صادرات نفت نیست. هر اقدامی از این دست می‌تواند بر کل تجارت دریایی کشور، از هزینه واردات تا امنیت راهگذرهای تأمین کالا، اثر بگذارد. به‌ویژه در شرایطی که بخشی از تجارت خارجی و تأمین کالای اساسی به مسیرهای دریایی وابسته است، هرچه ریسک در دریا مرتبط با ایران است. اگر این اقدام داخلی نیز بیشتر می‌شود.

آمریکا در حال انتقال فشار از سطح تحریم غیرمستقیم به سطح تهدید عملی علیه ناوگان و کشتی‌های مرتبط با ایران است. اگر این اقدام عملی شود، دگرگیری وارد مرحله‌ای می‌شود که در آن تجارت دریایی ایران نه فقط زیر فشار حقوقی و مالی، بلکه زیر تهدید مستقیم میدانی قرار خواهد گرفت.

هند بهای نفت ایران را با یوآن پرداخت کرد

با این حال، به محض آنکه نیاز بازار و امکان معامله دوباره شکل گرفت، راه پرداخت نیز پیدا شد. این یعنی در اقتصاد واقعی، تحریم تنها زمانی اثر کامل دارد که طرف‌های معامله نخواهند یا نتوانند برای عبور از آن سازگار تازه طراحی کنند. وقتی اراده دوطرفه وجود داشته باشد، حتی تحریم مالی که پیچیده‌تر از تحریم تجاری و نفتی است، قابل مدیریت می‌شود. از این زاویه، پرداخت یوآنی هند به ایران یک رویداد کوچک و مقطعی نیست. این اتفاق نشان می‌دهد در بازار انرژی آسیا، ارزهای جایگزین و شبکه‌های بانکی غیرغربی می‌توانند به ابزار حفظ تجارت در شرایط فشار تبدیل شوند. به همین دلیل، اگر دو طرف به یک همکاری پایدار برسند، فقط تحریم مالی نیست که قابل مدیریت خواهد بود؛ محدودیت‌های دیگر، از جمله خود تحریم خرید نفت نیز بیش از پیش کارایی خود را از دست می‌دهند. تجربه اخیر هند و ایران بار دیگر این واقعیت را یادآوری می‌کند که در تجارت انرژی، نیاز واراده مشترک گاهی از خود تحریم‌ها تعیین‌کننده‌تر است.



کاملاً نفوذناپذیر نیست.

وقتی نیاز واقعی، محدودیت را کنار می‌زند

این تجربه یک واقعیت مهم را هم روشن می‌کند: هرچا نیاز واقعی به انرژی وجود داشته باشد، بازار برای ورود زدن محدودیت‌ها راه پیدا می‌کند. هند در شرایطی به سراغ نفت ایران رفته که سال‌ها زیر فشار آمریکا از این خرید فاصله گرفته بود.

بیان روشن‌تر، حتی در حالی که تحریم‌های مالی علیه ایران همچنان برقرار مانده، نیاز بازار واراده طرفین توانسته یک راه‌حل اجرایی برای تسویه پول ایجاد کند.

یوآن؛ ابزار مدیریت تحریم مالی

اهمیت این پرداخت از آن جهت بالاست که تحریم مالی معمولاً سخت‌ترین بخش هر معامله با ایران به شمار می‌رود. فروش کالا یا حتی صدور مجوز خرید تا زمانی که مسیر انتقال پول روشن نباشد، به معامله واقعی تبدیل نمی‌شود. در این مورد، طرف هندی و فروشندگان نفت ایران توانسته‌اند به جای اتکا به دلار و شبکه مالی غربی، از یوآن و یک مسیر بانکی آسیایی استفاده کنند. این یعنی آنچه در عمل معامله را ممکن کرده، فقط معافیت خرید نفت نبوده، بلکه پیدا شدن یک راه معتبر برای تسویه خارج از مدار دلاری بوده است. شرکت IndianOil Corp نخستین خرید نفت ایران در هفت سسال گذشته را انجام داده و دو میلیون بشکه نفت خریده

بر اساس گزارش روتنر، پالایشگاه‌های

هندی هزینه خرید نفت از ایران را به صورت یوآنی با واسطه‌گری شعبه شانگهای بانک ICICI پرداخت کرده‌اند. این تجربه نشان می‌دهد هرچا نیاز واقعی بازار با اراده سیاسی و تجاری همراه شود، حتی محدودیت‌های مالی نیز قابل مدیریت است. در چنین وضعی، تحریم خرید نفت و دیگر محدودیت‌های تجاری نیز بیش از پیش شکننده و قابل دور زدن خواهند بود.

به گزارش مسیر اقتصاد خرید تازه نفت ایران از سوی پالایشگاه‌های هندی، در نگاه اول ممکن است نتیجه مستقیم معافیت ۳۰ روزه آمریکا برای خرید دریایی نفت ایران و روسیه به نظر برسد؛ اما اهمیت اصلی ماجرا در جای دیگری است. بهای این محموله‌ها از راه بانک ICICI و از مسیر شعبه شانگهای آن با یوآن چین پرداخت شده است. همین نکته نشان می‌دهد مسئله فقط با شدن موقت مسیر خرید نفت نبوده، بلکه در دل همان معامله، راهی برای عبور از محدودیت‌های مالی نیز پیدا شده است. به



آغاز آرام تجارت جهانی بایوان

گزارش

مهدی بابازاده

پروفسور اقتصاد

در میانه تنش‌های ژئوپلیتیک و شوک‌های تازه بازار انرژی، یک پرسش کلیدی دوباره به صدر تحلیل‌ها بازگشته است: آیا جهان می‌تواند از وابستگی به دلار فاصله بگیرد و به سمت یوان حرکت کند؟ آنچه امروز در حال وقوع است، آغاز یک جابه‌جایی تدریجی به سوی نظمی چندزری است، مسیری که در آن یوان آرام‌آرام جای خود را در تجارت، تأمین مالی و تسویه‌های بین‌المللی بازی می‌کند. تنش‌های اخیر پیرامون ایران و شوک‌های تازه در بازار انرژی، دوباره یک بحث قدیمی اما مهم را به صدر تحلیل‌های اقتصادی بازگردانده است: آیا تجارت جهانی می‌تواند بخشی از انکای خود به دلار را کاهش دهد و به سمت یوان حرکت کند؟

پاسخ کوتاه این است که بله اما نه به معنای کنار رفتن سریع دلار؛ آنچه اکنون در حال شکل‌گیری است، نه پایان دلار، بلکه افزایش تدریجی نقش یوان در بخشی از تجارت، تأمین مالی و تسویه‌های بین‌المللی است؛ تغییری که اثرات آن بیشتر از آنکه نمایان باشد، در هزینه مبادله، مدیریت ریسک و موازنه قدرت مالی جهان دیده می‌شود. نخستین اثر استفاده از یوان به جای دلار، کاهش اصطکاک مبادله با چین است. هرگاه صادرکننده و واردکننده بتوانند مستقیماً با یوان قرارداد ببندند و تسویه کنند، یک مرحله تبدیل ارزی حذف می‌شود؛ در نتیجه بخشی از هزینه پوشش ریسک، تأمین دلار و کارمزدهای واسطه‌ای پایین می‌آید. به همین دلیل است که بانک مرکزی چین از سال گذشته به بنگاه‌های دولتی خود توصیه کرده در گسترش فعالیت خارجی، پرداخت و تسویه با یوان را در اولویت قرار دهند و از بانک‌ها نیز خواسته اعتبار فرامرزی بیشتری برای کاهش هزینه تأمین مالی یوانی شرکت‌ها فراهم کنند.

بزرگ‌ترین شوک نفتی تاریخ

در جریان ۵۰ روز درگیری مرتبط با جنگ علیه ایران، بازار جهانی انرژی را یکی از بزرگ‌ترین اختلال‌های تاریخ خود مواجه شده و بیش از ۵۰۰ میلیون بشکه نفت از عرضه جهانی خارج شده است؛ موضوعی که به گفته تحلیل‌گران، حدود ۵۰ میلیارد دلار خسارت مالی ایجاد کرده و می‌تواند اثرات آن تا ماه‌ها و حتی سال‌ها در بازار نفت، حمل‌ونقل و اقتصاد جهانی ادامه داشته باشد.

طی حدود ۵۰ روز از آغاز جنگ خاورمیانه، بیش از ۵۰ میلیارد دلار نفت خام تولید نشده از بازار جهانی حذف شده و اثرات این بحران ممکن است ماه‌ها و حتی سال‌ها ادامه یابد. بر اساس محاسبات و تحلیل کارشناسان انرژی، از زمان آغاز درگیری‌ها در پایان ماه فوریه، بیش از ۵۰۰ میلیون بشکه نفت خام و معانات گازی از عرضه جهانی خارج شده است؛ رقمی که به عنوان بزرگ‌ترین اختلال عرضه انرژی در تاریخ مدرن توصیف می‌شود.

تحلیل‌گران انرژی می‌گویند حجم نفت از دست‌رفته معادل سناریوهایی قابل توجه در مصرف جهانی از جمله توقف حدود ۱۰ هفته‌ای مصرف جهانی سوخت هوایی با عدم استفاده از خودروها در سراسر جهان برای حدود ۱۱ روز یا حتی تأمین نشدن نفت برای کل اقتصاد جهانی به مدت پنج روز است. همچنین این میزان برابر با حدود یک ماه مصرف نفت ایالات

اثر دوم به تأمین مالی تجارت مربوط است. وقتی یک شرکت در زنجیره تأمین چین فعالیت می‌کند اما بدهی یا قراردادهای مالی اش دلاری است، با یک ناهماهنگی ارزی روبه‌رو می‌شود؛ درآمد و هزینه‌اش یک ارز است و بدهی‌اش ارزی دیگر. نظرسنجی استاندارد چارترد در مارس ۲۰۲۴ نشان می‌دهد بسیاری از شرکت‌ها هنوز درآمد یا هزینه یوانی دارند اما بدهی یوانی شان از این سطح عقب‌تر است. تقریباً یک چهارم شرکت‌های دارای مبادلات یوانی نیز گفته‌اند در سه سال آینده تأمین مالی یوانی خود را افزایش خواهند داد. از سوی دیگر، رویترز در دسامبر

۲۰۲۵ گزارش داد وام‌دهی برون مرزی یوانی چین در چهار سال به ۲.۵۲ تریلیون یوان رسیده و جذابیت نرخ‌های پایین‌تر، به رشد بازار بدهی یوانی کمک کرده است. معنای این روند روشن است؛ یوان در حال تبدیل شدن به ارز تأمین مالی تجارت و بدهی برای بخشی از جهان است. اثر سوم، کاهش بخشی از ریسک وابستگی به دلار است. در جهانی که تجارت با شوک‌های ژئوپلیتیک، تحریم، تعرفه و اختلال در زنجیره عرضه روبه‌رو است، شرکت‌ها و دولت‌ها ترجیح می‌دهند همه مبادلات خود را در یک مدار ارزی متمرکز نکنند. اینجا یوان برای برخی کشورها نقش جایگزین کامل را ندارد اما نقش بمرگه بخشی از ریسک را پدید می‌کند. همین منطق است که باعث شده تقاضا برای تأمین مالی یوانی در جنوب شرق آسیا از دل زنجیره‌های تأمین رشد کند و در خاورمیانه و بخش‌هایی از آفریقا بیشتر در تجارت انرژی و پروژه‌های زیرساختی دیده شود؛ بنابراین، اثر مهم یوانی شدن تجارت جهانی شاید نه کنار زدن دلار، بلکه کاهش تدریجی انحصار آن در برخی مناطق و بخش‌ها باشد.

اثر چهارم، زیرساختی و نهادی است. سلطه دلار فقط به بزرگی اقتصاد آمریکا مربوط نیست؛ به شبکه‌ای از بانک‌ها، بازارها، نظام‌های تسویه و اعتماد نهادی مربوط است که طی دهه‌ها ساخته شده است. اگر یوان بخواهد سهم بیشتری در تجارت جهانی بگیرد، باید چنین زیرساختی را توسعه دهد. دقیقاً در همین نقطه است که سامانه CIPS

اهمیت پیدا می‌کند.

بر اساس داده‌های رسمی این سامانه حجم سالانه عملیات آن در ۲۰۲۵ معادل ۱۸۰ تریلیون یوان بوده است. هم‌زمان، بانک مرکزی چین نیز به صراحت اعلام کرده که قصد دارد CIPS را تقویت کند و از آن برای ارائه خدمات امن و کارآمد در تسویه و پایاپای تجارت، حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری و تأمین مالی یوانی استفاده کند. این اعداد و سیاست‌ها نشان می‌دهد پروژه بین‌المللی سازی یوان دیگر فقط در سطح شعار نیست و وارد مرحله شبکه‌سازی مالی شده است.

با این همه مهم‌ترین نکته آن است که افزایش نقش یوان هنوز با جان‌شنبی دلار فاصله بسیار دارد. تازه‌ترین گزارش سوثیتف نشان می‌دهد در فوریه ۲۰۲۴، سهم دلار از پرداخت‌های بین‌المللی خارج از یوروژون ۵۷.۴۹ درصد بوده، در حالی که سهم یوان فقط ۲.۱۶ درصد ثبت شده است؛ در کل پرداخت‌های جهانی نیز سهم دلار ۴۹.۲۵ درصد و سهم یوان ۲.۷۴ درصد بوده است. در ذخایر رسمی بانک‌های مرکزی هم شفاف بسیار بزرگ است؛ بر اساس داده‌های صندوق بین‌المللی پول، سهم دلار در پایان سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۵ معادل ۵۶.۷۷ درصد بوده، در حالی که سهم یوان فقط ۱.۹۵ درصد ثبت شده است؛ بنابراین، یوان در حال رشد است اما هنوز از نظر نقدشوندگی، عمق بازار و جایگاه با دلار فاصله زیادی دارد. در واقع از یک سو، جنگ و

نااطمینانی انرژی، انگیزه کشورها را برای دور کردن بخشی از تجارت از مدار دلار تقویت می‌کند و از سوی دیگر، در لحظه بحران، خود دلار دوباره به پناهگاه بازارها تبدیل می‌شود. رویترز در ۱۲ آوریل ۲۰۲۴ گزارش داد که پس از شکست مذاکرات آمریکا و ایران و بازگشت نگرانی‌ها درباره هرمز، دلار به عنوان دارایی امن تقویت شد، در حالی که جهش قیمت نفت نیز دوباره ترس از موج تورمی را بالا برد. این همان پارادوکس مهم نظم پولی جهان است؛ هرچه ریسک ژئوپلیتیک بیشتر شود، تمایل به متنوع‌سازی ارزی در میان مدت بالا می‌رود اما در کوتاه‌مدت، بازارها هنوز برای امنیت به همان دلار پناه می‌برند.

استفاده از یوان به جای دلار، بیش از آنکه یک تغییر ناگهانی و انقلابی باشد، یک جابه‌جایی تدریجی در منطق تجارت جهانی است. اثر این جابه‌جایی را باید در سطوح مختلف دید؛ کاهش هزینه مبادله با چین، رشد تأمین مالی یوانی، کاهش بخشی از ریسک تمرکز بر دلار و تقویت زیرساخت‌های تسویه غیر دلاری اما در سطح کلان‌تر، هنوز هیچ داده معتبری از فروپاشی جایگاه دلار دیده نمی‌شود.

آنچه در حال وقوع است، گذار آهسته به نظمی چندارزی‌تر است؛ نظمی که در آن یوان مهم‌تر زیرساخت‌های تسویه غیر دلاری اما در سطح کلان‌تر، هنوز هیچ داده معتبری از فروپاشی جایگاه دلار دیده نمی‌شود.

استفاده از یوان به جای دلار، بیش از آنکه یک تغییر ناگهانی و انقلابی باشد، یک جابه‌جایی تدریجی در منطق تجارت جهانی است. اثر این جابه‌جایی را باید در سطوح مختلف دید؛ کاهش هزینه مبادله با چین، رشد تأمین مالی یوانی، کاهش بخشی از ریسک تمرکز بر دلار و تقویت زیرساخت‌های تسویه غیر دلاری اما در سطح کلان‌تر، هنوز هیچ داده معتبری از فروپاشی جایگاه دلار دیده نمی‌شود.

تحلیل کارشناسان، با میانگین قیمت حدود ۱۰۰ دلار برای هر بشکه نفت در طول دوره بحران، ارزش نفت تولیدنشده حدود ۵۰ میلیارد دلار برآورد شده است. این رقم معادل حدود یک درصد تولید ناخالص داخلی کشور آلمان یا تقریباً برابر با کل اقتصاد کشورهای کوچک اروپایی مانند تونزی یا استونی است.

با وجود بازگشایی تنگه هرمز، کارشناسان هشدار می‌دهند که بازگشت کامل تولید و جریان انرژی به شرایط عادی به سادگی و در کوتاه‌مدت ممکن نخواهد بود. گزارش‌ها نشان می‌دهد ذخایر نفت خام خشکی در سطح جهان حدود ۴۵ میلیون بشکه کاهش یافته و از اواخر مارس، اختلالات تولید به حدود ۱۲ میلیون بشکه در روز رسیده است.

برآوردها حاکی از آن است که برخی میادین نفتی سنسگین در کویت و عراق ممکن است چهار تا پنج ماه زمان برای بازگشت به سطح تولید عادی نیاز داشته باشند. در همین حال، آسیب به زیرساخت‌های پالایشگاهی و همچنین تأسیسات گاز طبیعی مایع در راس لفان قطر، می‌تواند موجب شود بازسازی کامل زیرساخت‌های انرژی منطقه سال‌ها به طول بیانجامد. در مجموع، تحلیل‌گران معتقدند بحران اخیر نه فقط بازار انرژی جهانی را به شدت تحت تأثیر قرار داده، بلکه اثرات اقتصادی آن در ماه‌ها و سال‌های آینده نیز ادامه خواهد داشت.



شدت کاهش یافت و از حدود ۱۹.۶ میلیون بشکه در فوریه به ۴.۱ میلیون بشکه در ماه‌های مارس و آوریل رسید. این کاهش صادرات به حدی بوده که معادل سوخت مورد نیاز حدود ۲۰ هزار پرواز رفت‌وبرگشت میان نیویورک و لندن برآورد شده است. بر اساس داده‌های شرکت کپلرو

روبه‌رو شدند و حدود ۸ میلیون بشکه در روز از تولید نفت خام خود را از دست دادند؛ رقمی که تقریباً معادل مجموع تولید برخی از بزرگ‌ترین شرکت‌های نفتی جهان است. هم‌زمان صادرات سوخت جت از کشورهای عربی شامل عربستان سعودی، قطر، امارات متحده عربی، کویت، بحرین و عمان نیز به

متحدہ به بیش از یک ماه مصرف نفت اروپا برآورد شده است. براساس برخی محاسبات، این حجم همچنین معادل حدود شش سال مصرف سوخت ارتش آمریکا یا حدود چهار ماه نیاز صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان است. در بخش تولید، کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در ماه مارس با کاهش شدید تولید



آمریکایی‌ها علاوه بر بنزین منتظر گرانی غذا باشند

افزایش شدید قیمت نهاده‌های کشاورزی در پی تنش‌های ژئوپلیتیک و اختلال در مسیرهای انرژی، کشاورزی آمریکا را به نقطه‌ای بحرانی رسانده است؛ جایی که کاهش مصرف کود، می‌تواند به جهش قیمت مواد غذایی در ماه‌های آینده منجر شود. در حالی که نگاه‌ها عمدتاً به پیامدهای مستقیم تنش‌های نظامی در خاورمیانه و اختلال در تجارت جهانی دوخته شده، یک بحران عمیق‌تر و کمتر دیده‌شده در حال شکل‌گیری است؛ بحرانی که این بار نه در بازارهای مالی یا بنادر، بلکه در مزارع کشاورزی ایالات متحده ریشه دوانده است.

گزارش‌های تازه از وضعیت کشاورزان آمریکایی نشان می‌دهد که شوک ناشی از افزایش هزینه نهاده‌ها، به‌ویژه کود و سوخت، به مرحله‌ای رسیده که می‌تواند بنیان تولید غذا را در یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان جهان متزلزل کند.

براساس داده‌های منتشرشده از سوی فدراسیون اداره کشاورزی آمریکا، بخش قابل توجهی از کشاورزان این کشور دیگر توان تأمین نهاده‌های اساسی را ندارند. افزایش ناگهانی قیمت‌ها که به دنبال اختلال در عرضه انرژی و به‌ویژه جهش قیمت گاز طبیعی رخ داده، زنجیره‌ای از فشارها را به کشاورزی منتقل کرده است. در این میان، بسته شدن یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان، یعنی تنگه هرمز، نقش تعیین‌کننده‌ای در این روند داشته است؛ چرا که قیمت سوخت و نهاده‌های وابسته به انرژی را به شدت افزایش داده است.

کاهش مصرف کود؛ آغاز یک بحران پنهان

آنچه اکنون در مزارع آمریکا در حال رخ دادن است، بیش از آنکه یک بحران آتی باشد، یک تهدید میان‌مدت با پیامدهای گسترده است. وقتی کشاورزان به دلیل افزایش هزینه‌ها، مصرف کود را کاهش می‌دهند، اثر این تصمیم بلافاصله در بازار دیده نمی‌شود اما در فصل برداشت، خود را به شکل کاهش عملکرد و افت تولید نشان خواهد داد.

آمارها نشان می‌دهد در برخی مناطق، به‌ویژه ایالت‌های جنوبی آمریکا تا ۸۰ درصد کشاورزان ناچار شده‌اند از کوددهی کامل صرف نظر کنند. این تصمیم، در کوتاه‌مدت به کاهش هزینه‌ها کمک می‌کند اما در واقع به معنای کاهش مستقیم بهره‌وری زمین‌های کشاورزی است. تجربه‌های پیشین نیز نشان داده که کاهش مصرف کودهای شیمیایی می‌تواند بین ۱۰ تا ۳۰ درصد از عملکرد محصولات بکاهد؛ رقمی که در مقیاس ملی، به معنای میلیون‌ها تن کاهش تولید خواهد بود.

فشار هزینه‌ای و فرسایش توان مالی کشاورزان

بحران فعلی فقط به افزایش قیمت نهاده‌ها محدود نمی‌شود، بلکه به یک فرسایش تدریجی در توان مالی کشاورزان تبدیل شده است. هنگامی که ۹۴ درصد تولیدکنندگان وضعیت مالی خود را بدتر از سال گذشته ارزیابی می‌کنند، این نشان‌دهنده یک بحران ساختاری است.

این در حالی است که کشاورزی در آمریکا، با دلیل صنعتی بودن، به شدت به قیمت نهاده‌ها و شرایط اعتباری وابسته است. افزایش هزینه سوخت، کود، حمل‌ونقل و حتی نرخ بهره، به‌طور هم‌زمان فشار مضاعفی بر تولیدکنندگان وارد کرده است. در چنین شرایطی، بسیاری از کشاورزان ناچار به کاهش سطح زیرکشت یا تغییر الگوی کشت به محصولات کم‌هزینه‌تر شده‌اند؛ تصمیمی که خود می‌تواند تنوع و حجم تولید را در بازار کاهش دهد.

پیوند بحران انرژی و امنیت غذایی

یکی از نکات کلیدی در تحلیل وضعیت فعلی، درک پیوند عمیق میان بازار انرژی و امنیت غذایی است. تولید کودهای شیمیایی، به‌ویژه اوره به شدت وابسته به گاز طبیعی است؛ بنابراین، هرگونه اختلال در عرضه انرژی یا افزایش قیمت آن، به سرعت به بازار نهاده‌های کشاورزی منتقل می‌شود.

در بحران اخیر، افزایش حدود ۴۹ درصدی قیمت اوره و ۴۶ درصدی قیمت گازوئیل کشاورزی، نمونه‌ای روشن از این وابستگی است. این ارقام نشان می‌دهد که کشاورزی، حتی در پیشرفته‌ترین اقتصادهای جهان، همچنان به شدت در برابر شوک‌های انرژی آسیب‌پذیر است. از این منظر، آنچه در مزارع آمریکا رخ می‌دهد، فقط یک مسئله داخلی نیست، بلکه بخشی از یک بحران گسترده‌تر در نظام غذایی جهانی است.

شوک قیمتی در راه بازارهای جهانی

با توجه به کاهش مصرف نهاده‌ها و احتمال افت تولید، بسیاری از تحلیل‌گران هشدار می‌دهند که بازارهای جهانی مواد غذایی در ماه‌های آینده با یک شوک قیمتی مواجه خواهند شد. این شوک، برخلاف افزایش‌های قبلی که عمدتاً ناشی از اختلال در زنجیره تأمین بود، این بار از سمت تولید و عرضه نشأت می‌گیرد.

این در حالی است که ایالات متحده به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان محصولات کشاورزی، نقش مهمی در تأمین غذای جهان دارد و هرگونه کاهش در تولید این کشور، می‌تواند به افزایش قیمت‌ها در بازارهای جهانی منجر شود؛ به‌ویژه در شرایطی که بسیاری از کشورها همچنان با پیامدهای تغییرات اقلیمی، کمبود آب و بی‌ثباتی اقتصادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

در چنین فضایی، کشورهای واردکننده مواد غذایی بیش از پیش در معرض ریسک قرار خواهند گرفت. افزایش قیمت‌ها می‌تواند به تشدید تورم غذایی، کاهش قدرت خرید خانوارها و حتی بروز ناآرامی‌های اجتماعی در برخی مناطق منجر شود. در مجموع، آنچه امروز در مزارع آمریکا در حال وقوع است، یک «شوگ خاموش» است؛ بحرانی که هنوز به‌طور کامل در قیمت‌های خرده‌فروشی منعکس نشده اما نشانه‌های آن به وضوح در حال شکل‌گیری است. کاهش مصرف کود، افزایش هزینه‌ها و افت توان مالی کشاورزان، همگی عواملی هستند که می‌توانند در ماه‌های آینده به یک بحران غذایی تمام‌عیار مخصوصاً در آمریکا تبدیل شوند.



امارات؛ از شریک اقتصادی ایران تا تهدید راهبردی

اندیشکده اقتصاد مقاومتی به تازگی گزارشی تحت عنوان «امارات؛ تهدید امنیت اقتصادی ایران» منتشر کرده و ضمن بررسی دلایل صعود جایگاه منطقه‌ای امارات، ابعاد پنهان وابستگی به این رقیب راهبردی و الگوی دوگانه تعامل این کشور با ایران را تشریح کرده است. براساس این گزارش امارات در دو دهه اخیر از یک بازیگر اقتصادی کوچک به کشوری اثرگذار در معادلات مالی، امنیتی و منطقه‌ای تبدیل شده است و نفوذی فراتر از اندازه جغرافیایی و جمعیتی‌اش دارد. در همین حال، بخشی از تجارت خارجی و تسویه ارزی ایران، به‌ویژه در واردات کالاهای اساسی، به کانال‌های مستقر در امارات وابسته است؛ وابستگی‌ای که در شرایط تشدید رقابت‌های منطقه‌ای، به یک ریسک جدی برای امنیت اقتصادی ایران تبدیل شده است. هم‌زمانی رقابت امنیتی ابوظبی با نقش آن در شبکه مالی و تجاری ایران، نشان می‌دهد امارات دیگر فقط یک شریک اقتصادی قابل مدیریت نیست و کاهش این وابستگی، به‌ویژه در حوزه تسویه ارزی و تجارت ترانزیتی محور، به یک ضرورت فوری برای سیاست‌گذاری اقتصادی کشور تبدیل شده است. گلوگاه تجارت ایران در اختیار یک رقیب منطقه‌ای است که هر لحظه می‌تواند از این اهرم برای تحمیل اراده خود بهره‌برد. به تازگی اندیشکده اقتصاد مقاومتی گزارشی تحت عنوان «امارات؛ تهدید امنیت اقتصادی ایران» منتشر کرده است. براساس این گزارش امارات متحده عربی طی دو دهه اخیر از یک بازیگر کوچک و عمدتاً اقتصادی، به کنشگر امنیتی، مداخله‌گر و دارای پروژه‌های راهبردی در محیط پیرامونی ایران تبدیل شده است. این تغییر به‌ویژه پس از تحولات ۲۰۱۱ م شتاب گرفته و حاصل ترکیب هدفمند قدرت اقتصادی، تمرکز شدید تصمیم‌گیری سیاسی-امنیتی، پیوند عمیق با نظم امنیتی آمریکامحور و هم‌زمان اتخاذ سیاست توازن گرایانه در سطح بین‌المللی بوده است. نتیجه این روند، ظهور کشوری است که نفوذ آن به مراتب فراتر از وزن جمعیتی و جغرافیایی‌اش عمل می‌کند.

تقویت جایگاه امارات در بازار اعتباردهی و بانکی

حجم بالای سرمایه‌گذاری مستقیم مقیم در خارج امارات معادل ۷۷.۲ میلیارد دلار در ۲۰۲۴ بوده و بیانگر خروج هدفمند و مدیریت‌شده سرمایه به‌عنوان یک ابزار توسعه‌نפוذه اقتصادی این کشور است. همچنین خروج هم‌زمان ۵۵.۷ میلیارد دلار سپرده و وام در ۲۰۲۴، حاکی از تقویت موقعیت امارات به‌عنوان یک مرکز اعتباردهی و بانکی در منطقه است. این چارچوب مالی، نشان‌دهنده گذار امارات از یک «اقتصاد مصرف‌کننده سرمایه» به یک «هاب توزیع‌کننده هوشمند سرمایه» است که هم‌زمان با جذب سرمایه‌های آن‌را در سطح جهانی تخصصی می‌دهد و نقش خود را به‌عنوان یک بازیگر مالی تثبیت می‌نماید. این روند، ابعاد قدرت نرم این کشور در حوزه اقتصاد را به‌طور تصاعدی تقویت می‌کند.

ایران کنشگر نیست؛ مصرف‌کننده است

در مقابل، ایران به‌تدریج از یک «کنشگر بالقوه مالی منطقه‌ای» به یک «مصرف‌کننده حاشیه‌ای سرمایه» تغییر نقش داده و حتی برای اتصال به اقتصاد جهانی، ناچار به استفاده از کانال‌های اماراتی شده و ریسک قفل شدن درآمدها و سرمایه‌های ایرانی در سیستم مالی امارات تشدید گردیده است. کنشگرانی که به دنبال امنیت حقوقی، نقدشوندگی و امکان دائمی خروج سرمایه خود هستند، این بسترا در اقتصاد امارات فراهم می‌بینند. لذا به جای بازگشت از برای تجارت یا سرمایه‌گذاری در ایران، در قالب شرکتهای ثبت‌شده در امارات، سپرده‌های بانکی، املاک و پرتفوی خارجی، در همان چرخه امارات جذب و سپس در سطح جهانی پخش می‌شوند. لذا ایران عملاً هزینه تولید درآمد ارزی و کسب سرمایه را می‌پردازد، اما بازده اقتصادی آن در امارات مصرف می‌شود.

الگوی دوگانه تعامل ایران با امارات متحده عربی

رویکرد امارات در روابط با ایران، به‌صورت هم‌زمانی رقابت امنیتی و تعامل اقتصادی بروز یافته است. از منظر ابوظبی، ایران همچنان مهم‌ترین تهدید ساختاری در خلیج فارس تلقی می‌شود. در عین حال، نقش دبی به‌عنوان هاب تجاری و مالی ایران، به تداوم تعامل اقتصادی دو کشور منجر شده و نوعی الگوی دوگانه را شکل داده است. در سطح منطقه‌ای سیاست امارات در قبال ایران به‌شدت تحت تأثیر رقابت‌ها و ائتلاف‌های عربی است. نزدیکی راهبردی با عربستان در عین اختلافات در سال‌های اخیر و تقابل با جریان‌های اخوانی، به سیاست خارجی امارات شکل داده است. در بسیاری از پرونده‌ها، ایران و امارات در دوطرف رقابت قرار دارند و این رقابت، ماهیتی ساختاری و پایدار پیدا کرده است. اکنون‌های اصطکاک میان ایران و امارات همچنان فعال و پرتفریته هستند و فراتر از این موارد محسوب می‌شود. اختلاف بر سر جزایر سه‌گانه، رقابت ژئوپلیتیکی در غرب آسیا و آفریقا، تلاش برای تضعیف موقعیت ترانزیتی ایران و میزبانی گسترده از زیرساخت‌های نظامی خارجی در کنار همکاری گسترده با اسرائیل، همگی امارات را در محاسبات امنیت ملی ایران به یک عامل تهدیدزا تبدیل می‌کند. همچنین نقش آفرینی امارات در جنگ رمضان به‌عنوان شریک راهبردی آمریکا، بیش از پیش به تشدید تنش‌ها منجر شده و روابط ایران و امارات را به یک نقطه عطف نزدیک کرده است. این وضعیت که در آینده در قالب یک «تقابل شفاف» یاد به‌پوش «همکاری و تعامل» تشدید خواهد شد، لزوم درک امارات به‌عنوان تهدید بزرگ برای ایران را پررنگ می‌کند.

وابستگی شدید ایران به تسویه ارزی در امارات

در بعد اقتصاد، شکل‌گیری زیرساخت‌های تجاری و تسویه ارزی ایران در امارات، یکی از نقاط آسیب‌پذیری کشور و برون‌داد سه ضلع تحریم شبکه بانکی، توسعه شبکه پرداخت غیررسمی و جذابیت‌های ذاتی امارات برای ایران بوده است. برآیند مثلث مذکور، کشور را با تهدید امنیت اقتصادی مواجه کرده است؛ به‌گونه‌ای که واردات کالا (به‌ویژه کالاهای اساسی) و تسویه وجوه آن تا حد زیادی، تحت سیطره کشوری است که هم‌پیمان با طرف‌های غربی محسوب می‌شود و در تخصص مستقیم یا غیرمستقیم با ایران قرار دارد.

ابعاد مختلف روابط دو کشور نشان می‌دهد امارات نه لزوماً یک شریک اقتصادی قابل مدیریت، بلکه یک تهدید راهبردی چندلایه برای ایران محسوب می‌شود. از این رو، سیاست ایران ناگزیر باید بر شناسایی دقیق این ماهیت تهدیدآمیز استوار باشد و هم‌زمان بر تعامل محدود، بازدارندگی مؤثر و مدیریت واقع‌بینانه رقابت تمرکز کند.



بازار خودرو در برزخ رکود تورمی

گزارش

سطوح قیمتی رسیده‌اند که برای بخش بزرگی از جامعه دست‌نیافتنی است. در محصولات ایران خودرو، سورن پلاس به محدوده بیش از یک میلیارد تومان رسیده و دنا پلاس توربو اتوماتیک در کانال بالای دو میلیارد تومان معامله می‌شود. در خانواده پژو ۲۰۷ نیز قیمت‌ها به نزدیکی دو میلیارد تومان رسیده و تارا در نسخه‌های مختلف، عملاً در همین بازه قیمتی تثبیت شده است.

یکی از محورهای مهمی که بار دیگر در تحلیل وضعیت صنعت خودرو مطرح شده، موضوع خصوصی سازی است. بسیاری از کارشناسان، از جمله فعالان صنعت قطعه، معتقدند که بدون واگذاری کامل خودروسازان به بخش خصوصی، امکان افزایش بهره‌وری و بهبود تولید وجود ندارد. این سطح از قیمت‌ها یک پیام روشن دارد: بازار به سقف تحمل تقاضا رسیده است؛ به عبارت دیگر، ثبات فعلی قیمت‌ها نه ناشی از تعادل عرضه و تقاضا، بلکه نتیجه «تاتوانی خریداران» در پذیرش قیمت‌های بالاتر است. در چنین شرایطی، حتی اگر عوامل تورمی جدیدی نیز وارد بازار شوند، احتمال انتقال کامل آن به قیمت نهایی خودرو پایین خواهد بود.

عرضه محتاط: تولیدکنندگانی که منتظرند

در سمت عرضه نیز نشانه‌های روشنی از احتیاط دیده می‌شود. خودروسازان و حتی فروشندگان بازار، به دلیل ابهام در متغیرهای کلان اقتصادی، از نرخ ارز گرفته تا سیاست‌های تنظیمی دولت-تمایل چندانی به افزایش عرضه ندارند. این احتیاط تنها به سطح بازار محدود نمی‌شود، بلکه در عمق زنجیره تولید نیز قابل مشاهده است. اخیراً دنا و جنم مهم قطعه‌سازی کشور با صدور بیانیه‌ای، ادامه همکاری با خودروسازان را به شرط جدیدی گره زده‌اند؛ شرطی که عملاً نشان‌دهنده تغییر در موازنه قدرت میان قطعه‌سازان و خودروسازان است. در این بیانیه، قطعه‌سازان خواستار به‌روزرسانی هفتگی قیمت‌ها و همچنین اولویت پرداخت نقدی شده‌اند؛ موضوعی که به خوبی نشان می‌دهد بی‌ثباتی اقتصادی و افزایش هزینه‌ها، فشار سنگینی بر این بخش وارد کرده و مواجه می‌کند.

کرده است. از سوی دیگر، بدهی‌های انباشته خودروسازان به قطعه‌سازان، ریسک تولید را افزایش داده و انگیزه برای ادامه فعالیت در شرایط فعلی را کاهش داده است. در چنین فضایی، عرضه خودرو نه بر اساس ظرفیت تولید، بلکه بر مبنای «مدیریت ریسک» تنظیم می‌شود؛ عاملی که می‌تواند در آینده به گلوگاه اصلی بازار تبدیل شود. برای افزایش تقاضا وجود دارد و نه شوک جدی در سمت عرضه رخ داده است؛ اما در میان مدت و بلندمدت، چند عامل کلیدی می‌تواند مسیر بازار را تغییر دهد.

نخست، نرخ ارز که همچنان مهم‌ترین متغیر اثرگذار بر قیمت خودرو محسوب می‌شود. هرگونه نوسان شدید در این حوزه می‌تواند به سرعت به بازار خودرو منتقل شود. دوم، سیاست‌های وارداتی که در صورت تسهیل، می‌تواند بیه افزایش رقابت و تعدیل قیمت‌ها منجر شود و سوم، وضعیت تولید و زنجیره تامین که در صورت تداوم چالش‌های فعلی، می‌تواند عرضه را محدودتر کند. همه این عوامل در حالی است که بازار خودرو ایران در نقطه‌ای استاده که ثبات فعلی آن بیش از آنکه نشانه تعادل باشد، بیانگر یک «وقفه موقت» در مسیر تحولات است. همانطور که گفته شد، اگر اصلاحات ساختاری-از خصوصی سازی تا اصلاح نظام قیمت‌گذاری- در دستور کار قرار نگیرد، این بازار دیر یا زود با موج جدیدی از نوسانات مواجه خواهد شد؛ موجی که این بار ممکن است نه فقط قیمت‌ها، بلکه کل ساختار صنعت را تحت تأثیر قرار دهد.

آینده بازار؛ ثبات موقت یا جهش دوباره؟
در شرایط فعلی، بازار خودرو در یک وضعیت «انتظاری» قرار دارد. فعالان بازار، چه در سمت عرضه و چه در سمت تقاضا، ترجیح می‌دهند تا روشن‌تر شدن چشم‌انداز اقتصادی، ثبات نسبی قیمت‌ها ادامه داشته باشد زیرا نه محرک قوی برای افزایش تقاضا وجود دارد و نه شوک جدی در سمت عرضه رخ داده است؛ اما در میان مدت و بلندمدت، چند عامل کلیدی می‌تواند مسیر بازار را تغییر دهد.

خصوصی سازی؛ شاه‌کلید یا شعار تکراری؟
یکی از محورهای مهمی که بار دیگر در تحلیل وضعیت صنعت خودرو مطرح شده، موضوع خصوصی سازی است. بسیاری از کارشناسان، از جمله فعالان صنعت قطعه، معتقدند که بدون واگذاری کامل خودروسازان به بخش خصوصی، امکان افزایش بهره‌وری و بهبود تولید وجود ندارد.

پیام روشن دارد؛ بازار به سقف تحمل تقاضا رسیده است؛ به عبارت دیگر، ثبات فعلی قیمت‌ها نه ناشی از تعادل عرضه و تقاضا، بلکه نتیجه «تاتوانی خریداران» در پذیرش قیمت‌های بالاتر است. در چنین شرایطی، حتی اگر عوامل تورمی جدیدی نیز وارد بازار شوند، احتمال انتقال کامل آن به قیمت نهایی خودرو پایین خواهد بود

این سطح از قیمت‌ها یک پیام روشن دارد؛ بازار به سقف تحمل تقاضا رسیده است؛ به عبارت دیگر، ثبات فعلی قیمت‌ها نه ناشی از تعادل عرضه و تقاضا، بلکه نتیجه «تاتوانی خریداران» در پذیرش قیمت‌های بالاتر است. در چنین شرایطی، حتی اگر عوامل تورمی جدیدی نیز وارد بازار شوند، احتمال انتقال کامل آن به قیمت نهایی خودرو پایین خواهد بود

به ماه دوم بهار، افزایش رانین‌ها و ورود دام‌های بومی به بازار، حجم عرضه به‌طور قابل توجهی افزایش خواهد یافت که این موضوع به کاهش قیمت دام زنده و در ادامه کاهش قیمت گوشت منجر می‌شود.

کمبودی در عرضه محصولات پروتئینی نداریم
سیدفراز طلکش دبیر فدراسیون طیور گفت: با پایان تعطیلات و ورود مسافران و افزایش تقاضا در کنار میزان جوجه ریزی ماه‌های قبل در بازار اثر گذاشته است. به گفته وی، اگر تحلیل‌ها بر مبنای جوجه ریزی مرغ گوشتی و موجودی تولید تخم‌مرغ در نظر بگیریم، با نوسان جزئی شرایط فعلی باید حفظ شود، اما این موضوع به قدرت خرید مردم هم بستگی دارد.

طلکش ادامه داد: قیمت کنونی هر کیلو کنگاله سویا در سامانه بازارگاه ۱۱ هزار تومان است که بر نرخ تمام شده تولید اثر گذاشته است، از این رو در دامپزشکی اعلام کرد که حدود ۸۰ تا ۸۰ هزار تن گوشت منجمد در سردخانه‌های کشور موجود است که این میزان ذخیره‌سازی نشان‌دهنده پرشدگی مناسب ذخایر و وضعیت مطلوب بازار است. نظر تأمین گوشت است. پوریا ادامه داد: صنعت دام، تأمین گوشت و شبکه عرضه در وضعیت بسیار مناسبی قرار دارد؛ به‌گونه‌ای که در برخی استان‌ها حتی حجم دام موجود بیش از نیاز همان استان است و این موضوع نشان‌دهنده تعادل مطلوب در بازار است.

وی قیمت هر کیلو دام زنده سبک را ۵۸۰ تا ۶۰۰ هزار تومان و گوساله ۴۸۰ تا ۵۲۰ هزار تومان اعلام کرد و گفت: قیمت گوشت گوسفندی در محدوده یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان و گوشت گوساله ۹۵۰ هزار تا یک میلیون تومان است که با ورود



گفت: فعالیت مواد غذایی شرایط عادی خود را طی می‌کند و هیچ مشکلی در زمینه تأمین نداریم. به گفته وی، با توجه به افزایش ۳ برابری تأمین کالا و توزیع مستمر، نوسان قیمتی در اقلام اساسی سبب خانوار جزء روغن نداشتیم. ۷۰۰ هزار تومان، سردست و وان گوسفندی یک میلیون و ۹۰۰ هزار تومان تا ۲ میلیون تومان، گوشت چرخ کرده مخلوط یک میلیون و ۱۰۰ تا ۳۰۰ هزار تومان و هر شانه تخم‌مرغ ۳۹۰ تا ۴۸۰ هزار تومان است که نسبت به ایام پایانی سال قیمت مرغ و تخم‌مرغ نوساناتی داشته است.

افزایش ۳ برابری تأمین کالای اساسی عامل اصلی ثبات بازار
رضا کنگری رئیس اتحادیه بنکداران مواد غذایی با بیان اینکه کمبودی در عرضه کالاهای اساسی نداریم، افزود: توزیع کالا بصورت رقابتی در حال انجام است و براساس برآوردهای صورت گرفته عرضه کالا ۲ برابر تقاضاست که همین امر منجر به روند افزایشی قیمت حبوبات و ثبات برنج شده است.

گفته‌ای، با توجه به شرایط تأمین، توزیع کالا روند عادی خود را طی می‌کند و جای هیچ گونه نگرانی مبنی بر عرضه وجود ندارد. کنگری با بیان اینکه توزیع کالا بزرگ روند مثبتی در بازار داشته است، تصریح کرد: با توجه به توزیع کالا بزرگ و فعالیت زنجیره تأمین در کنار زنجیره تولید، مشکلی در بحث امنیت غذایی نیست.

تأمین و توزیع گوشت فریزر در وضعیت مطلوبی قرار دارد
منصور پوریا رئیس شورای تأمین‌کنندگان دام کشور گفت: در حال حاضر ذخایر موجود در کشور، به‌ویژه در بخش دام زنده و دام‌های کشتاری، در شرایط مناسبی قرار دارد. وی با اشاره به وضعیت ذخایر گوشت منجمد افزود: در ابتدای تعطیلات نوروز، سازمان