



«معیشت مردم» محور دستورات رهبری

نگاهی به مطالبات رهبرانقلاب از مسئولان درباره اقتصاد و معیشت مردم:



اولویت دادن به معیشت مردم
و مدیریت آن در سیاست‌گذاری‌ها



حمایت از کارگران و جلوگیری از تعدیل
نیرو با پشتیبانی دولت از بنگاه‌ها



ارائه خدمات درمانی رایگان
و مزایای حمایتی به جانبازان



جبران خسارات مالی وارد شده
به اموال مردم در حد امکان



تأمین معیشت عمومی
به عنوان محور مقابله با جنگ اقتصادی



ارتقاء زیرساخت‌های زیستی و رفاهی



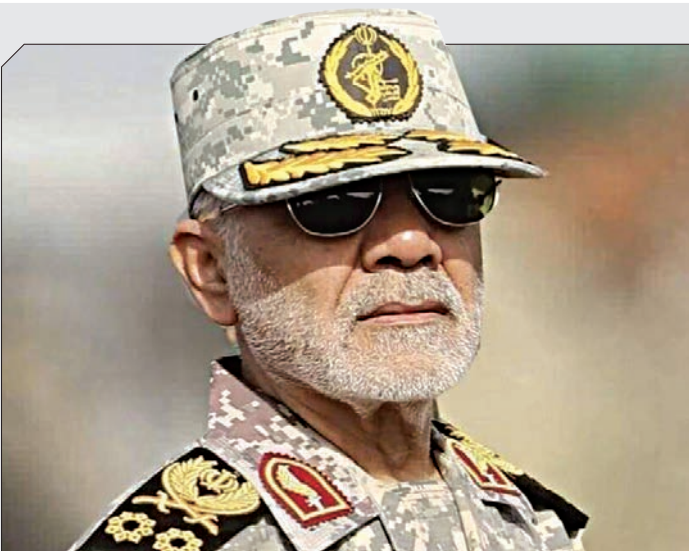
تولید ثروت برای عموم مردم



طراحی و اجرای راهکارهای جامع
و کارشناسی شده اقتصادی
با همکاری دولت و ملت



پیشبرد سیاست‌های اقتصاد مقاومتی
به عنوان راهبرد کلان برای تقویت اقتصاد و
مقابله با فشارهای خارجی



گزارش سرلشکر عبداللہی به آیت‌اللہ خامنه‌ای درباره آمادگی نیروهای مسلح

برخوردار هستند و در صورت هرگونه خطای راهبردی، تعرض و تجاوز از سوی آنان با سرعت عمل، پرشده و پر قدرت
با آن برخورد خواهند نمود.
سرلشکر پاسدار خلیان علی عبداللہی از سوی آحاد رزمندگان اسلام و نیروهای مسلح به فرمانده معظم کل قوا
مدظله العالی اطمینان دادند که با تبعیت کامل از فرامین معظم له تا پای جان و تا آخرین نفس از آرمان‌های انقلاب
اسلامی، سرزمین عزیزمان ایران، حاکمیت و منافع ملی و ملت غیرتمند و شجاع ایران دفاع نموده و دشمنان خبیث،
کینه توز و متجاوز را از نیات پلید و تجاوزکارانه خود پشیمان خواهند نمود.
در این دیدار فرمانده معظم کل قوا حضرت آیت‌اللہ سید مجتبی حسینی خامنه‌ای مدظله العالی ضمن قدردانی از آحاد
رزمندگان سلحشور و شجاع و نیروهای مسلح مقتدر کشور، به دنبال تدابیر قبلی خود در طول جنگ تحمیلی سوم
(جنگ رمضان) که در پرتو عنایات الهی پیروزی‌های شگفت‌انگیزی را بدنیال داشت و دشمنان را در دستیابی به اهداف
پلیدشان ناکام گذاشت تدابیر جدید و راهگشایی برای تداوم اقدامات و مقابله مقتدرانه با دشمنان ابلاغ فرمودند.

فرمانده قرارگاه مرکزی خاتم‌الانبیا، گزارش آمادگی نیروهای مسلح را به حضرت آیت‌اللہ
سید مجتبی خامنه‌ای، ارائه کرد.
به گزارش گروه سیاسی خبرگزاری تسنیم، سرلشکر پاسدار خلیان علی عبداللہی فرمانده
قرارگاه مرکزی خاتم‌الانبیا در شرفیابی به محضر فرمانده معظم کل قوا حضرت آیت‌اللہ
سید مجتبی حسینی خامنه‌ای مدظله العالی گزارشی از آمادگی‌های نیروهای مسلح
جمهوری اسلامی ایران اعم از ارتش جمهوری اسلامی، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی،
نیروهای انتظامی امنیتی و مرزبانی کشور، وزارت دفاع و بسیجیان قهرمان تقدیم نمودند.
فرمانده قرارگاه مرکزی خاتم‌الانبیا در این گزارش اظهار داشت، آحاد رزمندگان اسلام
به لحاظ روحیه رزم آمادگی دفاعی و هجومی، طرح‌های راهبردی و تجهیزات و تسلیحات
مورد نیاز برای مقابله با اقدامات خصمانه دشمنان آمریکایی-صهیونی از آمادگی بالایی



جنگ منطقه‌ای و بحران قطعه‌سازی جهانی

تبعات اقتصادی جنگ منطقه‌ای حالا از بازار نفت عبور کرده و به خطوط تولید کارخانه‌های خودروسازی در آسیا رسیده است؛ جایی که گول‌های صنعتی جهان از ژاپن تا کره جنوبی نسبت به کمبود قطعات، جهش قیمت مواد اولیه و اختلال در زنجیره تأمین هشدار می‌دهند. در روزهای اخیر رسانه‌های اقتصادی جهان، صنعت خودرو را یکی از قربانیان خاموش و ناپیدای تنش‌های نظامی و دیپلماتیک در خلیج فارس توصیف کرده‌اند؛ صنعتی که وابستگی بالایی به انرژی، حمل‌ونقل دریایی و مواد خام دارد و هرگونه تنش در تنگه هرمز می‌تواند آن را وارد فاز بحران کند. تا همین چند هفته پیش، تحلیلگران اقتصادی عمدتاً درباره اثر جنگ احتمالی ایران و آمریکا بر بازار نفت، قیمت بنزین و تورم جهانی صحبت می‌کردند، اما حالا توجه رسانه‌ها به سمت کارخانه‌های خودروسازی رفته است؛ صنایعی که با کوچک‌ترین اختلال در زنجیره تأمین، به سرعت دچار بحران می‌شوند.

در همین راستا، روزنامه گاردین در گزارشی اعلام کرد شرکت تویوتا برآورد کرده جنگ ایران حدود ۳ میلیارد پوند به این خودروساز ژاپنی خسارت وارد کرده است. طبق این گزارش، افزایش هزینه مواد اولیه، گرانی انرژی، اختلال در حمل‌ونقل دریایی و افت فروش در برخی بازارها از جمله عوامل اصلی این آسیب اقتصادی بوده‌اند. بحران هرمز حالا به خطوط تولید خودرو رسیده و خودروسازان آسیایی بیش از سایر مناطق جهان در معرض آسیب قرار دارند؛ چراکه وابستگی بالایی به واردات انرژی و مواد خام از خلیج فارس دارد.

بر اساس گزارش رسانه‌های تخصصی صنعت خودرو، بحران اخیر باعث افزایش قیمت موادی مانند آلومینیوم، لاستیک، پلاستیک صنعتی و مشتقات پتروشیمی شده؛ موادی که نقش کلیدی در تولید خودرو دارند. کارشناسان هشدار می‌دهند جهش قیمت آلومینیوم به تنهایی می‌تواند صدها دلار به هزینه ساخت هر خودرو اضافه کند. این مسئله برای صنعت خودرو اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا خودروسازان طی سال‌های اخیر برای کاهش وزن خودروها و افزایش بهره‌وری انرژی، استفاده از آلومینیوم را افزایش داده‌اند. خودروهای هیبریدی و برقی نیز وابستگی بیشتری به این فلز دارند و همین مسئله باعث شده بحران مواد اولیه، بیش از گذشته خودروسازان را نگران کند. در کنار آلومینیوم، افزایش قیمت مواد پتروشیمی نیز به چالش بزرگی برای کارخانه‌ها تبدیل شده است. بسیاری از قطعات داخلی خودرو، داشبورد، روکش‌ها، قطعات پلاستیکی و حتی بخشی از تجهیزات الکترونیکی وابسته به صنایع پتروشیمی هستند؛ صنایعی که مستقیماً از افزایش قیمت نفت و اختلال در صادرات خلیج فارس تأثیر می‌گیرند؛ اما بحران فقط به مواد اولیه محدود نمی‌شود. صنعت خودرو از جمله انرژی‌برترین صنایع جهان محسوب می‌شود و افزایش قیمت نفت و گاز مستقیماً هزینه تولید را بالا می‌برد. از برق کارخانه‌ها گرفته تا حمل قطعات و انتقال خودروها، همه چیز به قیمت انرژی وابسته است. در روزهای اخیر رسانه‌های اقتصادی گزارش داده‌اند که افزایش ریسک عبور کشتی‌ها از خلیج فارس، هزینه بیمه نفتکش‌ها و کشتی‌های باری را چند برابر کرده و همین مسئله باعث رشد هزینه انتقال قطعات و مواد اولیه شده است. برخی شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی نیز هشدار داده‌اند که در صورت تشدید تنش‌ها، ممکن است بخشی از مسیرهای تجاری منطقه تغییر کند؛ مسئله‌ای که می‌تواند زمان تحویل قطعات را طولانی‌تر و هزینه‌ها را سنگین‌تر کند.

این موضوع برای صنعت خودرو بسیار حساس است، زیرا خودروسازان بزرگ جهان سال‌هاست سیستم تولید «در لحظه» را اجرا می‌کنند؛ مدلی که در آن قطعات دقیقاً در زمان مورد نیاز وارد خط تولید می‌شوند و کارخانه‌ها انبار بزرگی برای ذخیره قطعات ندارند. به همین دلیل، تأخیر در رسیدن حتی یک قطعه کوچک می‌تواند کل خط تولید را متوقف کند. بسیاری از تحلیلگران معتقدند بحران فعلی ممکن است دوباره صنعت خودرو را با تجربه‌ای مشابه دوران کرونا مواجه کند؛ زمانی که کمبود تراشه و اختلال زنجیره تأمین، تولید خودرو در جهان را به شدت کاهش داد.

بloomberg در گزارشی اعلام کرده برخی تأمین‌کنندگان ژاپنی دیگر نمی‌توانند زمان تحویل قطعات را تضمین کنند و نسبت به ادامه بحران هشدار داده‌اند. کارشناسان می‌گویند اگر اختلال در حمل‌ونقل دریایی ادامه پیدا کند، احتمال کمبود قطعات در هفته‌های آینده وجود دارد. در این میان، خودروسازان آسیایی بیش از سایر مناطق جهان نگران ادامه بحران هستند. چین، ژاپن، کره جنوبی و هند بخش مهمی از انرژی و مواد خام مورد نیاز خود را از خلیج فارس تأمین می‌کنند و ادامه اختلال عبورمورورها در تنگه هرمز می‌تواند بیش از حد تصور مستقیماًر تولید و صادرات خودرو در این کشورها اثر بگذارد.

خاورمیانه همچنین یکی از بازارهای مهم خودروهای آسیایی محسوب می‌شود و کاهش تقاضا در منطقه می‌تواند سودآوری شرکت‌ها را تحت فشار قرار دهد. گاردین نوشته است نااطمینانی ناشی از جنگ باعث شده بخشی از مصرف‌کنندگان خرید خودرو را به تعویق بیندازند. در کنار این تحولات، افزایش قیمت سوخت باعث رشد تقاضا برای خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف شده است. با این حال، تحلیلگران می‌گویند حتی خودروهای برقی و هیبریدی نیز از بحران فعلی در امان نیستند، زیرا تولید آنها به مواد خام، فلزات صنعتی و زنجیره حمل‌ونقل جهانی وابسته است. برخی رسانه‌های تخصصی خودرو در گزارش‌های اخیر خود نوشته‌اند که خودروهای برقی شاید از بنزین فرار کرده باشند، اما هنوز از تنگه هرمز فرار نکرده‌اند. هم‌زمان برخی تحلیلگران اقتصادی، بحران فعلی را با شوک نفتی دهه ۱۹۷۰مقایسه می‌کنند؛ دوره‌ای که جهش قیمت نفت، صنعت خودرو جهان را وارد رکود کرد و مسیر بازار را تغییر داد؛ اما کارشناسان معتقدند تفاوت امروز با آن دوران، جهانی‌تر شدن صنعت خودرو و وابستگی شدید آن به زنجیره تأمین بین‌المللی است. در دهه‌های گذشته، بسیاری از کارخانه‌های بخش زیادی از قطعات را در داخل کشور تولید می‌کردند، اما امروز ساخت یک خودرو به همکاری صدها تأمین‌کننده در کشورهای مختلف وابسته است. همین مسئله باعث شده هر بحران ژئوپلیتیکی، سریع‌تر و گسترده‌تر از گذشته به صنعت خودرو منتقل شود.



«معیشت مردم»

محور دستورات رهبری

گزارش

رهبر معظم انقلاب در پیام خود به مناسبت روز کارگر و روز معلم، جنگ تحمیلی سوم را «نبرد نظامی با دشمنان پیشرفت و تعالی» کشور خواندند. یکی از ابعاد جنگ ترکیبی دشمن، جنگ اقتصادی است و چنین نبردی، جهاد اقتصادی درخرو خود را می‌طلبد. به همین دلیل است که تذکر به مسئولان برای مدیریت معیشت مردم، محور پرتکرار پیام‌ها و پیگیری‌های ایشان است. در همین پیام، معظم‌له به مردم توصیه کردند با خرید کالاهای ساخت داخل، از کارگران مولد پشتیبانی کنند. از صاحبان کسب‌وکارهای آسیب‌دیده خواستند تا کارگرا را بمنزلهٔ ثروت بنگاه اقتصادی ببینند و تا حد ممکن از تعدیل نیرو اجتناب کنند. از دولت نیز خواستند که در حد مقدور از این عمل خیرخواهانه حمایت کند.

این البته نخستین بار نبود که رهبر انقلاب از مسئولان -به‌ویژه دولت محترم- خواستند تا معیشت و مسائل اقتصادی مردم را در اولویت قرار دهند. در اولین پیام دورهٔ رهبری نیز دو دستور مهم اقتصادی را صادر کرده و آن موارد را «تکلیفی لازم‌الاجرا برای مسئولین

برش

نگاهی به مطالبات رهبر انقلاب از مسئولان درباره اقتصاد و معیشت مردم

- اولویت دادن به معیشت مردم و مدیریت آن در سیاست‌گذاری‌ها
- حمایت از کارگران و جلوگیری از تعدیل نیرو با پشتیبانی دولت از بنگاه‌ها
- ارائه خدمات درمانی رایگان و مزایای حمایتی به جانبازان
- جبران خسارات مالی واردشده به اموال مردم در حد امکان
- تأمین معیشت عمومی به‌عنوان محور مقابله با جنگ اقتصادی
- ارتقاء زیرساخت‌های زیستی و رفاهی
- تولید ثروت برای عموم مردم
- طراحی و اجرای راهکارهای جامع و کارشناسی‌شده اقتصادی با همکاری دولت و ملت
- پیشبرد سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به‌عنوان راهبرد کلان برای تقویت اقتصاد و مقابله با فشارهای خارجی.

محترم» دانستند و از مسئولان خواستند گزارش اقدام در این زمینه‌ها را برایشان ارسال کنند. آن دو دستور این موارد بودند: «حتماً جانبازان این حملات باید خدمات درمانی مناسبی را به‌طور رایگان دریافت نموده و از بعضی مزایای دیگر بهره‌مند گردند.» و

همچنین «تا جایی که وضع فعلی اجازه دهد، باید برای جبران خسارت‌های مالی واردآمده به امکانه و اموال شخصی، اقدامات کافی تعریف شده و مورد اجرا واقع شود.» ایشان در پیام نوروزی نیز بهره‌گیری از ضعف‌های

اقتصادی و مدیریتی -که از دیرباز شکل گرفته- را یکی از روزه‌های امید دشمن دانستند و بر «تأمین معیشت مردم و ارتقاء زیرساخت‌های زیستی و رفاهی و تولید ثروت برای عموم مردم» به‌عنوان «نکته کانونی و نوعی دفاع و بلکه پیشروی چشمگیر در مقابل جنگ اقتصادی که دشمن به راه انداخته» تأکید کردند. ایشان در همین پیام از نسخهٔ علاجی کارشناسی‌شده و تا حد ممکن جامع‌الاطراف سخن گفتند که «به‌زودی آماده عمل توسط مسئولین عالی‌هقت با همکاری همه‌آحاد ملت خواهد بود». حتی محور اصلی شعار سال نیز «اقتصاد مقاومتی» قرار گرفت که نسخهٔ علاج اقتصاد کشور و حرکت شتابان به سمت «ایران قوی» است.

با وجود تعداد محدود پیام‌هایی که از سوی رهبر انقلاب در این ایام منتشرشد، «مطالبات اقتصادی از مسئولان» در این پیام‌ها پرتنگ و پرتکرار بود؛ مطالباتی که همگی حول محور بهبود وضعیت معیشتی و تقویت بنیان‌های اقتصادی کشور بودند؛ از جمله تأکید بر اولویت دادن به معیشت مردم و مدیریت آن در سیاست‌گذاری‌ها، حمایت از کارگران و جلوگیری از تعدیل نیرو با پشتیبانی دولت از بنگاه‌ها، ارائه خدمات درمانی رایگان و مزایای حمایتی به جانبازان، جبران خسارات مالی واردشده به اموال مردم در حد امکان، تأمین معیشت عمومی به‌عنوان محور مقابله با جنگ اقتصادی، ارتقاء زیرساخت‌های زیستی و رفاهی، تولید ثروت برای عموم مردم، طراحی و اجرای راهکارهای جامع و کارشناسی‌شده اقتصادی با همکاری دولت و ملت و درنهایت پیشبرد سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به‌عنوان راهبرد کلان برای تقویت اقتصاد و مقابله با فشارهای خارجی.

با این حال حتی در مواردی که ایشان مطالبه‌ای به‌ظاهر غیراقتصادی نیز داشتند، هدف «آسایش و پیشرفت» بود. به‌طور مثال تنگهٔ هرمز در سه پیام مورد توجه قرار گرفت. در اولین پیام و در وضعیتی که همچنان در میانهٔ نبرد نظامی بودیم، فرمودند: «همچنان از اهرم مسدود کردن تنگهٔ هرمز باید استفاده شود.» سپس در پیام به مناسبت چهلمین روز شهادت قائد عظیم‌الشان انقلاب (قدس الله نفسه الزکیه) و مسائل مهم مربوط به جنگ تحمیلی سوم فرمودند: «حتماً مدیریت تنگه هرمز را به مرحله جدیدی وارد خواهیم نمود.» شاید این پرسش مطرح باشد که ایران، از ورود «مدیریت تنگهٔ هرمز» به مرحله‌ای جدید به دنبال تحقق چه هدفی است؟! این راهبر انقلاب در پیام به مناسبت روز ملی خلیج فارس توضیح دادند و فرمودند: «ایران اسلامی با شکر عملی نعمت اعمال مدیریت بر تنگه هرمز، منطقهٔ خلیج فارس را ایمن خواهد کرد و بساط سوء استفاده‌های دشمن متخاصم را از این آبراه برخواهد چید. قواعد حقوقی و اعمال مدیریت جدید تنگه هرمز، آسایش و پیشرفت را به نفع همهٔ ملت‌های منطقه رقم خواهد زد و مواهب اقتصادی آن، دل ملت را شاد خواهد کرد؛ یادن الله و تَوَكَّرَة الکافرون…»

بنابراین نه تنها رهبر انقلاب به‌طور مستقیم مطالباتی در راستای بهبود اقتصاد و معیشت از مسئولان دارند بلکه اگر جایی دیگر از مقامات سیاسی-نظامی ورود تنگهٔ هرمز به مرحلهٔ مدیریت جدید را می‌خواهند نیز درواقع در حال پاسداری از پیشرفت ایران و معیشت و اقتصاد مردم هستند.

همچنین موضوع ایجاد کانال‌های سبزگمرکی و تسهیل ترخیص کالاهای مجاز مرزنشینان مورد بررسی قرار گرفت. بر اساس برنامه‌های مطرح‌شده، هدف اصلی آن است که هزینه تجارت برای بازرگانان کاهش یابد و حجم ترانزیت کالا میان دو کشور افزایش پیدا کند. این همکاری‌ها علاوه بر آثار اقتصادی، می‌تواند در بهبود معیشت مناطق مرزی و تقویت اقتصاد محلی نیز مؤثر باشد.

کارشناسان معتقدند مسیر پاکستان و بندر گوادر، در کنار عمان، می‌تواند بخشی از فشارهای احتمالی بر مسیرهای سنتی خلیج فارس را کاهش دهد. عمان نیز طی سال‌های اخیر به یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی ایران تبدیل شده و واردات ایران از این کشور در سال ۱۴۰۴ از مرز یک میلیارد دلار عبور کرده است. درمجموع، تجربه سال ۱۴۰۴ نشان داد که دوران جدید اقتصاد ایران، نیازمند طراحی چندلایه برای تجارت خارجی است. دیگر نمی‌توان صرفاً به یک یا دو مسیر سنتی برای تأمین کالا اکتفا کرد. افزایش تاب‌آوری اقتصادی، مستلزم تنوع بخشی به شرکای تجاری، فعال‌سازی کریدورهای شمالی و شرقی، تقویت زیرساخت‌های گمرکی و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای است.

با این حال، باید تأکید کرد تحقق این اهداف صرفاً با صدور بخشنامه و دستور اداری ممکن نیست. دولت باید تیم‌های اجرایی و تخصصی همچنین تسهیل روبه‌های گمرکی، توسعه خطوط ریلی و دریایی، انعقاد موافقت‌نامه‌های تعرفه‌ای و ایجاد مشوق برای تجار، باید در اولویت سیاست‌گذاری اقتصادی کشور قرار گیرد. درواقع، جنگ ۴۰ روزه در اسفند و فروردین ۱۴۰۵، علاوه بر تهدیدها، یک پیام روشن برای مدیرکل گمرک چابهار و مدیرکل گمرک گوادر در پاکستان برگزار شد. در این نشست، بر ایجاد پنجره واحد تجاری، کاهش زمان تشریفات گمرکی و تسهیل مبادلات مرزی تأکید شد.



نشانه‌ای از فعال‌تر شدن کریدور شمال-جنوب و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای است. روسیه می‌تواند در حوزه تأمین غلات، فولاد، نهاده‌های دامی، ماشین‌آلات و برخی کالاهای صنعتی، بخشی از نیازهای ایران را تأمین کند. همچنین کشورهای قزاقستان و ترکمنستان نیز می‌توانند در توسعه تجارت زمینی و ریلی ایران نقش مهمی داشته باشند.

تمرکز بر شمال کشور، توسعه بنادر دریای خزر، تقویت حمل‌ونقل ریلی و افزایش ظرفیت کریدور شمال، جنوب، اکنون به یکی از الزامات سیاست تجاری کشور تبدیل شده است؛ به‌ویژه آنکه در شرایط بحران، مسیرهای دریایی جنوبی ممکن است با محدودیت‌های بیشتری مواجه شوند. در کنار مسیر شمال، شرق کشور نیز در حال تبدیل شدن به یکی از محورهای جدید تجارت منطقه‌ای اوراسیا نیز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گزینه‌های راهبردی ایران مطرح شده است.

ایران اکنون موافقت‌نامه تجارت ترجیحی با اتحادیه اوراسیا دارد و برآوردها نشان می‌دهد تجارت فعلی حدود ۵ میلیارد دلاری ایران با این اتحادیه، قابلیت افزایش تا سطح ۱۵ میلیارد دلار در افق سه‌ساله را دارد. **واردات ایران از روسیه ۳۰ درصد رشد کرد** رشد حدود ۳۰ درصدی واردات ایران از روسیه در سال ۱۴۰۴ و عبور آن از مرز ۱٫۵ میلیارد دلار،

در شرایط فعلی، ترکیه می‌تواند نقش مهمی در تأمین ماشین‌آلات، مواد اولیه صنعتی، کالاهای واسطه‌ای و همچنین صادرات مجدد کالا به ایران ایفا کند. هرچند واردات ایران از ترکیه در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال قبل کاهش داشته، اما کارشناسان معتقدند این افت بیشتر ناشی از شرایط جنگی و محدودیت‌های موقت بوده و در دوره پساجنگ، امکان احیای سریع این مسیر وجود دارد.

همانطور که اشاره شد برای تغییرهاب واردات به کریدورهای شرقی-بندر گوادر پاکستان و شمالی-روسیه ترکیه؛ باید برنامه‌ریزی جدی صورت بگیرد. **وضعیت تجارت ایران و اتحادیه اوراسیا به چه شکل است؟** در کنار ترکیه، مسیر شمالی و همکاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گزینه‌های راهبردی ایران مطرح شده است. ایران اکنون موافقت‌نامه تجارت ترجیحی با اتحادیه اوراسیا دارد و برآوردها نشان می‌دهد تجارت فعلی تنها حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلاری است؛ یعنی کمتر از دو درصد تجارت خارجی آن کشور. این در حالی است که زیرساخت‌های حمل‌ونقل، دسترسی به اروپا و موقعیت ترانزیتی ترکیه، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه همکاری‌های تجاری دو کشور ایجاد کرده است.

”

بازآرایی مسیر تجاری ایران در دوره پساجنگ

در دوره پس ازجنگ ۲ کریدور شرقی و شمالی باید محور تجارت خارجی ایران باهدف افزایش تاب‌آوری دوره گذار اقتصادی باشد. در شرایطی که اقتصاد ایران در سال ۱۴۰۴ دو مقطع تنش و درگیری نظامی را در اسفندماه و خردادماه پشت سر گذاشت، تداوم جریان تجارت خارجی و تأمین کالاهای اساسی به یکی از مهم‌ترین اولویت‌های سیاست‌گذاری کشور تبدیل شد. تجربه جنگ ۳۰ روزه اخیر نشان داد که اتکای بیش از حد به چند مسیر محدود تجاری ارزی، می‌تواند در شرایط بحران، امنیت اقتصادی کشور را با مخاطره مواجه کند. از همین رو، اکنون بحث «بازآرایی نظام تجاری و ارزی» و طراحی مسیرهای جایگزین تأمین کالا، بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است.

ایران با برخورداری از ۱۵ کشور همسایه و دسترسی هم‌زمان به آب‌های آزاد، آسیای مرکزی، قفقاز و شبه‌قاره، ظرفیت کم‌نظیری برای تنوع بخشی به مسیرهای تجارت خارجی دارد؛ ظرفیتی که در دوره پساجنگ می‌تواند به ابزاری برای افزایش تاب‌آوری اقتصادی و کاهش ریسک‌های ژئوپلیتیکی تبدیل شود.

بررسی آمار تجارت ایران با کشورهای پیرامونی در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که با وجود فشارهای ناشی از جنگ و وزن واردات ۱۴ درصد افزایش ۲۰کشور اطراف ایران ادامه یافته است. واردات ایران از این کشورها در سال ۱۴۰۴ به حدود ۳۰ میلیارد دلار و ۲۷ میلیون تن رسید؛ در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۸ میلیارد دلار و ۳۳ میلیون تن بود. مقایسه این ارقام نشان می‌دهد وزن واردات ۱۴ درصد افزایش یافته، اما ارزش دلاری آن حدود ۲۰ درصد کاهش داشته است.

این تغییر ترکیب، از یک سو می‌تواند ناشی از افزایش واردات کالاهای پایه، مواد خام و اقلام ضروری با ارزش افزوده پایین‌تر باشد و از سوسوی دیگر، بازتابی از تغییرات نرخ ارز و محدودیت‌های تجاری دوران جنگ تلقی می‌شود. با این حال، استمرار جریان واردات

خودشان ضربه می‌زند.

لایه سوم؛ تنظیم‌گری و داوری؛ هرچقدر قواعد برای شرکت‌های خارجی شفاف‌تر باشد -از رژیم حقوقی مناطق ویژه گرفته تا الگوی داوری اختلافات- احتمال ورود سرمایه بلندمدت بیشتری شود. اگر ایران بتواند در برخی حوزه‌ها، داوری مشترک یا ترکیبی (مثلاً چارچوب‌هایی با مشارکت ایران، چین و روسیه) تعریف کند، بخشی از نگرانی‌های سرمایه‌گذاران شرقی را کاهش خواهد داد؛ بدون آنکه لزوماً به ساختارهای داوری غربی متکی شود.

چین و روسیه؛ از شریک سیاسی به شریک رسک اقتصادی

چین در مقام واردکننده بزرگ انرژی و روسیه به عنوان بازیگر مهم امنیتی در خلیج فارس، دلایل خودشان را برای حمایت از ایران دارند. برای چین، ثبات نسبی مسیرهای تأمین انرژی -از جمله از طریق هرمز- حیاتی است. برای روسیه نیز هر ساختار امنیتی که نفوذ غرب را در خلیج فارس محدود کند، امتیاز محسوب می‌شود.

با این حال، تا زمانی که این دو کشور در پروژه‌ها و مسیرهای ایران «شریک رسک» نشوند، سطح حمایت آن‌ها هم در مرز محدود و مشخصی خواهد ماند. نقطه تفاوت وقتی است که پروژه‌های مشترک انرژی، ترانزیت و صنعتی تعریف شود، قراردادها به گونه‌ای بسته شود که خروج یک‌جانبه شرکت‌ها هزینه‌زا باشد و در عمل، ثبات اقتصادی ایران بخشی از ثبات تأمین انرژی چین و طراحی نظم امنیتی روسیه تلقی شود. در آن صورت، چه در شورای امنیت و چه خارج از آن، روسیه و چین انگیزه بیشتری برای دفاع فعال از رژیم هرمزو کاهش رسک اقتصادی ایران خواهند داشت.

مسئولیت ایران؛ ترجمه حمایت سیاسی به زبان قرارداد

نقطه کانونی بحث شاید همین جاست؛ نقش ایران. تجربه نشان داده که ما در «ثبت پیروزی سیاسی» مهارت داریم اما در «ترجمه آن به اقتصاد، نهاد و قرارداد» دچار گسست هستیم. هر بار که رأی منفی، وتو یا بیانیه حمایتی به دست می‌آید، بیشتر از آنکه پرسیده شود «چگونه این فرصت را در قالب یک توافق اقتصادی، یک اصلاح مقررات یا یک پروژه مشترک تثبیت کنیم؟»، در سطح رسانه‌ای و شعاری باقی می‌ماند.

اگر قرار باشد مثلث چین-روسیه-ایران واقعاً به معماری امنیت اقتصادی ایران کمک کند، لازم است برای هر حمایت کلیدی در شورای امنیت، یک «نقشه اقدام اقتصادی» تعریف شود، پیوندی روشن بین رژیم هرمز، قراردادهای انرژی و توافق‌های مالی-حقوقی با چین و روسیه برقرار شود و هماهنگی میان دستگاه سیاست خارجی و نهادهای اقتصادی (از سازمان سرمایه‌گذاری خارجی تا

بانک مرکزی و وزارتخانه‌های زیرساختی) تقویت شود؛ به عبارت دیگر، رأی مثبت در نیویورک، اگر به قرارداد مشخص در تهران، بندرعباس یا چابهار منتهی نشود، در نهایت اثرش فرآز خواهد بود.

در نهایت، حمایت چین و روسیه از ایران در شورای امنیت، در بهترین حالت یک «پنجره فرصت» است؛ پنجره‌ای که اگر با قرارداد، نهاد و حقوقی مناسب پر نشود، دوباره بسته می‌شود. آنچه امروز اهمیت دارد، نه صرفاً شمارش صرفاً شمارش وتوها، بلکه توانایی تهران در تبدیل این حمایت‌ها به تضمین‌های امنیتی سرمایه‌گذاری، همکاری‌های صنعتی و پشتیبانی حقوقی از رژیم هرمز است. معماری امنیت اقتصادی ایران، از همین نقطه آغاز می‌شود؛ جایی که سیاست به زبان بازار ترجمه می‌شود یا در صورت نعلل، دوباره در سطح شعار باقی می‌ماند.



مثلث چین-ایران-روسیه؛ حمایت در شورای امنیت و پشتیبانی از اقتصاد ایران

گزارش

حمایت چین و روسیه از ایران در شورای امنیت، اگر صرفاً در سطح موضع‌گیری‌های سیاسی باقی بماند، تأثیر محدودی بر کاهش رسک اقتصادی و جذب سرمایه خواهد داشت. چالش اصلی برای ایران، ترجمه این حمایت دیپلماتیک به سازوکارهای ملموس اقتصادی است؛ از توافق‌های حقوقی شفاف برای رژیم اقتصادی-امنیتی تنگه هرمز؛ در سرمایه‌گذاری و پروژه‌های مشترک صنعتی تا تدوین قواعد حمایتی سیاسی می‌تواند به بخشی از معماری پایدار امنیت اقتصادی ایران بدل شود.

در نگاه اول، حمایت چین و روسیه از ایران با وتو کردن قطعنامه پیشنهادی بحرین پیرامون تنگه هرمز در شورای امنیت بیشتر شبیه یک بازی دیپلماتیک به نظر می‌رسد؛ این حمایت، در رسانه‌ها عمدتاً به صورت پیروزی یا شکست سیاسی روایت شده اما اگر بخواهیم از زاویه اقتصاد و سرمایه‌گذاری به آن نگاه کنیم، پرسش اصلی چیز دیگری است؛ این وتوها و مخالفت‌ها، چه زمانی از «سطح سیاسی» عبور می‌کنند و به «معماری امنیت اقتصادی» برای ایران تبدیل می‌شوند؟

وتو به عنوان سیگنال رسک؛ زبان بازار با زبان سیاست فرق دارد
برای سرمایه‌گذار -چه چینی، چه روس، چه آسیایی و حتی اروپایی- شورای امنیت تنها یکی از داده‌های رسک است، نه همه چیز. این شورا به شاخص رسک کشور، هزینه بیمه و حمل‌ونقل، رتبه اعتباری، وضعیت داوری و امکان بازگشت سرمایه نگاه می‌کند. از این زاویه، وتوی چین و روسیه در برخی قطعنامه‌ها، اگر به موازات خود، تغییری در این متغیرها ایجاد نکند، اثرش محدود می‌ماند. به بیان ساده‌تر، بازار با زبان دیگری تصمیم می‌گیرد. برای مثال، اگر در ایران بعد از هر حمایت سیاسی، موافقت‌نامه‌های حمایت متقابل از سرمایه‌گذاری به روز نشود، سازوکارهای بیمه و ضمانت پروژه (چه در قالب

صندوق‌های مشترک، چه در قالب بیمه صادرات) تقویت نشود و راهی برای کاهش رسک حقوقی شرکت‌های خارجی تعریف نشود، عملاً سیگنال شورای امنیت در سطح سیاسی می‌ماند و به زبان بازار ترجمه نمی‌شود. این همان فاصله‌ای است که در سال‌های اخیر، بارها تجربه شده؛ «اخبار مثبت دیپلماتیک» که روی کاغذ مهم‌اند اما در رفتار سرمایه‌گذار تغییریی ایجاد نمی‌کنند.

امنیت اقتصادی؛ از خطوط لوله تا قراردادها و داوری‌ها
وقتی از «معماری امنیت اقتصادی» صحبت می‌کنیم، ذهن‌ها اغلب به سمت خطوط لوله، مسیرهای ترانزیت و حضور نظامی می‌روند؛ اما به همان اندازه -اگر نگوییم بیشتر- موضوع قرارداد، نهاد و داوری مهم است. اگر همکاری یکن-مسکو-تهران را در سه لایه ببینیم، تصویر روشن‌تری می‌شود. لایه اول؛ سرمایه‌گذاری و مالی؛ بدون موافقت‌نامه‌های به‌روز حمایت و تشویق -سرمایه‌گذاری با چین و روسیه، بدون سازوکارهای مشخص برای تضمین پروژه‌ها و بدون کانال‌های پرداخت غیردلاری (مثلاً مبتنی بر یوان و روبل)، هر بحثی درباره امنیت اقتصادی ناقص است. سرمایه‌گذار به قرارداد و پوشش رسک نگاه می‌کند، نه به تیتراژ خبر. لایه دوم؛ پروژه‌های لنگر در جنوب ایران؛ در عمل، این مثلث زمانی جدی گرفته می‌شود که چند پروژه «لنگر» مشترک تعریف شود؛ پروژه‌های انرژی (نفت، گاز، پتروشیمی و حتی نیروگاه‌های هسته‌ای کوچک مقیاس)، پروژه‌های لجستیکی (بندر، راه‌آهن، زنجیره سرد) و شوهرک‌های صنعتی مشترک.

حضور بلندمدت شرکت‌های چینی و روسی در این پروژه‌ها، باعث می‌شود حمایت آن‌ها در شورای امنیت هم از «تضمیم لحظه‌ای» به یک ضرورت اقتصادی تبدیل شود؛ چون هر بحران حقوقی، مستقیماً به منافع شرکت‌های

قطعنامه بحرین و رژیم هرمز؛ لایه حقوقی یک بحران ژئواکونومیک
وقتی از قطعنامه‌های مرتبط با بحرین و خلیج فارس صحبت می‌کنیم، پشت‌صحنه، موضوعی به مراتب بزرگ‌تر قرار دارد؛ رژیم حقوقی-اقتصادی تنگه هرمز و نظم امنیتی خلیج فارس. هر قطعنامه‌ای که دست برتری را به بلوک کشورهای رقیب بدهد، در عمل می‌تواند هزینه فعالیت‌های انرژی، بندری و لجستیکی ایران را بالا ببرد؛ از بیمه نفتکش‌ها گرفته تا رسک توقیف کشتی و فشار بر بانک‌های درگیر با ایران. حمایت چین و روسیه، از این منظر، صرفاً دفاع از یک شریک سیاسی نیست، بلکه دفاع از میزان انعطاف‌پذیری نظم حقوقی خلیج فارس است. اگر این انعطاف‌پذیری از بین برود و یک رژیم حقوقی سخت‌گیر، با فراتت یک‌جانبه غربی تثبیت شود، نه فقط ایران، بلکه بخشی از مسیرهای تأمین انرژی چین هم زیر فشار قرار می‌گیرد.

اما نکته کلیدی اینجا جاست؛ این «پشت خط حقوقی» باید در تهران جدی گرفته شود؛ یعنی قواعد روشن و شفاف برای «کنترل هوشمند» تنگه هرمز تدوین شود، چارچوب‌های عبور و مرور و واکنش به بحران، به گونه‌ای تنظیم شود که هم بازآرندگی ایران حفظ شود و هم رسک حقوقی شرکای تجاری حداقلی باشد و این قواعد در قالب قراردادهای بلندمدت انرژی و ترانزیت با چین و روسیه تنیده شود. بدون این ترجمه، هر وتو در شورای امنیت مانند چتری است که باز شده اما به تیرک ساختمان اقتصاد ایران بسته نشده است.

پایان حمایت نصفه ونیمه از خریداران خودروهای مونتاژی

شورای رقابت در تصمیمی تازه، خودروهای مونتاژی را از شمول مصوبه ۴۷۳ خارج کرد؛ مصوبه‌ای که طی سال‌های گذشته تا حدی از خریداران خودرو در برابر افزایش قیمت‌های ناگهانی محافظت می‌کرد.

شورای رقابت در تصمیمی تازه، خودروهای مونتاژی را از شمول مصوبه ۴۷۳ خارج کرد؛ مصوبه‌ای که طی سال‌های گذشته تا حدی از خریداران خودرو در برابر افزایش قیمت‌های ناگهانی محافظت می‌کرد. حالا با اصلاح جدید شورا، مشتریانی که در طرح‌های پیش‌فروش خودروهای مونتاژی ثبت‌نام می‌کنند، باید تمام رسک جهش قیمت‌ها را بپذیرند؛ حتی اگر بخش قابل توجهی از پول خودرو را ماه‌ها قبل پرداخت کرده باشند.

بر این اساس در هشتصد و سی و ششمین جلسه شورای رقابت که هشتم اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۵ برگزار شد، اعضای شورا تصویب کردند که پیش‌فروش خودروهای مونتاژی دیگر مشمول مقررات مصوبه ۴۷۳ نباشد. در متن این اصلاحیه آمده است که «نوسانات شدید نرخ ارز، تغییر شرایط اقتصادی کشور و وابستگی بالای خودروهای مونتاژی به ارز، دلیل اصلی این بازنگری بوده است.»

مصوبه ۴۷۳ که نخستین بار در مرداد ۱۴۰۰ تصویب شد، یکی از مهم‌ترین قواعد تنظیم بازار خودرو محسوب می‌شد. طبق این مصوبه، در صورتی که خودرو ساز خودرو را با تأخیر تحویل می‌داد یا قیمت کارخانه‌ای خودرو در فاصله ثبت‌نام تا زمان تحویل افزایش پیدا می‌کرد، آن بخشی از خودرو که مشتری بهایش را به صورت پیش‌پرداخت پرداخت کرده بود، دیگر شامل

اخبار



منفعت خودروساز در گرانی کف بازار

در حالی وزارت صمت مدعی الزام خودروسازان مبنی بر عرضه مستمر هفتگی برای کاهش التهاب بازار و رفع نگرانی مصرف‌کنندگان است که شواهد نشان می‌دهد خودروسازان نه تنها پای کار عرضه هفتگی مستمر و منظم نیستند، بلکه مایلند با عرضه قطره‌چکانی بازار را تشنه نگه دارند تا تب قیمتی خودرو فروکش نکند و محصولات خود را از درب پستی خارج و در بازار آزاد با نرخ نجومی عرضه کنند. بازار خودروی ایران این روزها بیش از هر زمان دیگری درگیر تلاطم و آشفتگی است؛ بازاری که سیاست‌گذاران آن با تکیه بر «وعده عرضه»، سعی در کنترل فضای روانی و مهار قیمت‌های سرسام‌آور آن دارند اما بررسی‌های میدانی و اتفاقات اخیر نشان می‌دهد که این رویکرد تکراری، نه فقط به آرامش بازار منجر نشده، بلکه به دلیل عدم همراهی واقعی عرضه‌کنندگان و خودروسازان داخل، به گسترش پدیده‌ای مخرب به نام «خالی‌فروشی» و انباشت تعهدات معوق دامن زده است.

وعده‌های درمانی؛ از عرضه هفتگی تا واقعیت‌های مهم

در جبهه سیاست‌گذاری برای مهار بازار پرتلاطم خودرو در کشور، تلاش مسئولان عمدتاً بر گفتاردرمانی و تزریق امیدهای کوتاه‌مدت متمرکز است. در همین راستا، معاون وزیر صمت به تازگی از برنامه جدیدی برای مدیریت بازار خودرو خبر داده و اعلام کرده است: «به زودی عرضه مستمر هفتگی خودرو از سوی خودروسازان آغاز خواهد شد که می‌تواند به کاهش التهاب بازار و رفع نگرانی مصرف‌کنندگان کمک کند.»

در کنار این اظهارات، وعده‌هایی مبنی بر تداوم واردات و ایفای نقش واردکنندگان به عنوان «صف‌شکن» نیز به گوش می‌رسد. این وعده‌ها در ظاهر روی کاغذ، برای کنترل شرایط جنگی و ملتهب بازار ایده‌آل به نظر می‌رسند اما تجربه یک دهه گذشته موفقیت آن‌ها را با تردید جدی مواجه کرده است.

مرور اخبار سال‌های گذشته به خوبی نشان می‌دهد هر زمان صنعت خودرو با بحران جهش قیمت مواجه شده، موتور صدور مجوزهای فروش و پیش‌فروش بدون توجه به ظرفیت واقعی تولید روشن شده است. نتیجه این سیاست، چیزی جز «وعده عرضه» به جای «عرضه واقعی» نبوده؛ رویکردی که امروز با وجود تجربه‌های تلخ گذشته، همچنان به عنوان تنها ابزار تنظیم بازار مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سراب ثبت‌نام؛ ترازوی این بار در ۱۷ اردیبهشت

عبار واقعی وعده‌های سیاست‌گذاران و عملکرد خودروسازان را می‌توان در بزنگاه‌های فروش و طرح‌های ثبت‌نام مشاهده کرد. برخلاف ادعای عرضه مستمر و تلاش برای رفع نگرانی متقاضیان، آنچه در کف بازار رخ می‌دهد، روایتی از ناکارآمدی و سرگردانی مشتریان است.

یک نمونه بارز این تناقض، در شرایط فروش اخیر دو خودروساز بزرگ داخلی رقم خورد. مقرر شده بود ثبت‌نام برای سهمیه عادی (غیر از سهمیه صادرات) در دو عرضه سایپا و ایران خودرو ساعت ۹ صبح روز پنجشنبه ۱۷ اردیبهشت، آغاز شود، اما طبق معمول در همان دقائق اولیه، سایت ثبت‌نام هر دو خودروساز به طور کامل از دسترس عموم خارج شد یا بارها پیام «مرaceه در ۱۰ دقیقه دیگر» برای کاربران ارسال شد. اما پس از حدود یک ساعت اختلال و سرگردانی مردم، کاربران با پیام اتمام سهمیه عرضه مواجه شدند و بخش اعظمی از مردمی که به بازار آزاد، تلاش می‌کنند فاصله قیمتی کارخانه و بازار را به نفع خود داشتند، امکان ثبت‌نام نیافتند.

آشفته بازار و معمای سیدگردانی خودروسازان

این اتفاق به وضوح نشان می‌دهد که اصرار بر رشد کفی و اعلام طرح‌های فروش گسترده در شرایطی که زیرساخت‌ها و تیراژ تولید پاسخگو نیست، تنها یک نمایش بی حاصل است.

از سوی دیگر زمانی که فاصله قیمتی خودروی تولیدی خودروساز نسبت به بازار بسیار زیاد است، قطعاً خودروساز تلاش می‌کند با گریز از تعهد عرضه، خودروهای تولیدی خود را از طریق سیدگردان‌های خود در بازار آزاد به فروش برساند و سودی چند برابر کسب کند.

وقتی شرکتی پای کار پاسخگویی به تقاضای یک‌ساعته مردم نیست و سیستم‌های فروش آن به ناگهان از دسترس خارج می‌شود، چگونه می‌تواند ضامن آرام‌سازی بازار یا «عرضه مستمر هفتگی» باشد؟ در حالی که بازار ناآرام به نفع خودروساز است.

در حالی که مصرف‌کننده واقعی در صف‌های طولانی و سایت‌های ازدسترس خارج شده دست‌وپا می‌زند، رفتار خودروسازان در پس‌زمینه این بازار ملتهب، شاه‌بیه‌های نگران‌کننده‌ای را به وجود آورده است. خودروسازان به جای ایفای نقش خود برای تنظیم و آرامش بازار، با رویکردی شبیه به «سیدگردانی» عمل می‌کنند و سعی در برهم زدن بیشتر بازار دارند. در شرایطی که خودروسازان دائماً زبان تولید، اختلاف برسر قیمت‌گذاری و نبود نقدینگی سخن می‌گویند، شواهد نشان می‌دهد که با مهندسی عرضه و رساندن قطره‌چکانی خودروها به بازار آزاد، تلاش می‌کنند فاصله قیمتی کارخانه و بازار را به نفع خود حفظ کنند. در واقع، فروش‌های دستوری زمانی که پشتوانه تولید پایدار نداشته باشند، عملاً به نوعی بدهی سازی تبدیل می‌شوند. خودروسازان نیز با ناگهی از این موضوع، بازی در بازار آزاد را به عرضه شفاف و مستمر ترجیح می‌دهند. سیاست فاصله‌تولید و پیش از تأمین» نه فقط التهاب بازار را رهبر نکرده، بلکه باعث قیمت کارخانه و بازار را به محرکی برای هجوم بیشتر تقاضای سرمایه‌ای تبدیل کرده است. بازار خودروی کشور با دستور، سایت‌های معیوب و وعده‌های کاغذی آرام نمی‌شود. تا زمانی که وضعیت تولید خودروسازان شفاف نباشد و سیاست‌گذار بر عرضه‌های دستوری و ثبت‌نام‌های نمایشی اصرار بورزد، تعهدات جدید تنها به صف مطالبات معوق اضافه خواهند شد. خودروسازان نشان داده‌اند که شریک قابل اعتمادی برای مهار التهاب نیستند و سیاست‌های مبتنی بر «انتظار» فقط به فرسایش اعتماد مصرف‌کننده منجر می‌شود. تنظیم واقعی بازار نیازمند ثبات سیاست‌گذاری، پایان دادن به چرخه باطل خالی‌فروشی و انطباق دقیق میزان فروش با ظرفیت واقعی تولید و واردات است. همه این موارد نشان می‌دهد خودروسازان پای کار آرام‌سازی بازار نیستند و سیاست‌های فعلی، فقط سروپوشی بر ناتوانی در تنظیم واقعی میزان عرضه و تقاضاست.



جنگ ایران پالایشگاه عربستان را نیمه جان رها کرد

جنگ ایران سه واحد پالایشگاه کلیدی ساتورپ عربستان را در اوایل آوریل از کار انداخت و این پالایشگاه همچنان نیمه جان فعالیت می کند زیرا واحدهای آسیب دیده هنوز ارزیابی نشده است.

جنگ آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران که از ۲۸ فوریه (۱۰ اسفند ۱۴۰۴) کلید خورد، تنها پس از یک ماه توانست معادلات مالی بزرگترین شرکت های نفتی جهان را به هم بریزد. آنچه از صورت های مالی سه ماهه اول سال ۲۰۲۴ برمی آید، بیش از آنکه حکایت از سودهای آسان داشته باشد، نشان دهنده اختلال در زنجیره تأمین، تعطیلی تأسیسات، کاهش تولید و هزینه های سرسام آور برای غول های غربی است.

هشدار آژانس بین المللی انرژی: توقف نفتکش ها در تنگه هرمز چه کرد؟

آژانس بین المللی انرژی تأیید کرده که از زمان آغاز جنگ، قیمت نفت «به شدت نوسان داشته است» و اختلال در عرضه و توقف حرکت نفتکش ها در تنگه هرمز، قیمت نفت برنت را به نزدیکی ۱۲۰ دلار رساند.

نفت وست تگزاس نیز بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافته و به ۱۲۰ دلار رسیده است رقمی که شرکت های مصرف کننده و پالایشگر را زیر فشار سنگین برد.

نوتال فرانسه: ۱۵ درصد تولید در قطر، عراق و آب های امارات از دست رفت

شرکت فرانسوی «نوتال» اما با وجود سود خالص ۵.۴ میلیارد دلاری، در افساشی تلویحاً اعتراف کرد که تولید در قطر، عراق و بسته بندی امارات متوقف شده یا در آستانه توقف بوده است. این میزان، حدود ۱۵ درصد از کل تولید نفت و گاز شرکت را شامل می شود؛ یعنی تقریباً یک ششم تولید این غول اروپایی در منطقه قفل شده است.

علاوه بر این، حوادث ۷ و ۸ آوریل (۱۹ و ۲۰ فروردین) سه واحد از پالایشگاه «ساتورپ» عربستان را تخریب کرد و کل پالایشگاه به حالت احترازی تعطیل شد. هرچند برخی واحدها بعداً با ظرفیت ۲۳۰ هزار بشکه در روز راه اندازی شدند، اما ارزیابی خسارت ها هنوز ادامه دارد. این خسارت های پس از پایان سه ماهه اول رخ داده اند، بنابراین در گزارش فعلی دیده نمی شوند و تهدیدی برای سودآوری فصل های بعدی محسوب می شوند.

اکسون موبیل: جنگ، حجم تولید را کاهش داد و پوشش های ریسک جابجاء شد
شرکت آمریکایی «اکسون موبیل» نیز در سه ماهه اول سود ۴.۲ میلیارد دلاری ثبت کرد اما این رقم در مقایسه با ۲.۷ میلیارد دلار مدت مشابه سال قبل، کاهش چشمگیری است. شرکت صراحتاً اعلام کرد که نتایج فاینالیته های انرژی شامل زیان هایی از «پوشش های ریسک مالی تسویه شده» بوده است؛ به عبارت دیگر، شرکت فکر می کرد با ابزارهای مالی خود را در برابر نوسانات حفظ کرده، اما به دلیل اختلال واقعی در عرضه خاورمیانه، محموله های واقعی نتوانستند این زیان ها را جبران کنند.

همچنین اکسون تأکید کرد که «سودهای بالادستی تحت تأثیر کاهش حجم تولید در پی آثار جنگ» قرار گرفته است؛ یعنی جنگ نه تنها هزینه های پیش بینی نشده ایجاد کرد، بلکه مستقیماً میزان فروش شرکت را پایین آورد.

شورون: سود ریخت، اما ذخیره قانونی رنگ خطر است

شرکت آمریکایی «شورون» سود ۲.۲ میلیارد دلاری در سه ماهه اول ثبت کرد در حالی که مدت مشابه سال قبل ۳.۵ میلیارد دلار بود. این کاهش ۱.۳ میلیارد دلاری در حالی رقم خورد که شرکت مجبور شد ۳۶۰ میلیون دلار به عنوان ذخیره قانونی کنار بگذارد و ۲۳۳ میلیون دلار دیگر را به حساب زیان نوسانات ارزی بریزد؛ به عبارت دیگر، هزینه های غیرمنتظره و فشارهای خارجی، بخش قابل توجهی از سود این شرکت آمریکایی را بلعید.

کونوکو فیلیپس: قطری زیر صربه و کاهش پیش بینی تولید

شرکت آمریکایی «کونوکو فیلیپس» هم سود ۲.۳ میلیارد دلاری اعلام کرد، اما بلافاصله فاش ساخت که تولید آن در مقایسه با مدت مشابه کاهش یافته است. دلیل اصلی «توقف های مرتبط با تولید قطر در پی جنگ علیه ایران»، وبسایت آمریکایی «پارونز» هم گزارش داد که این شرکت پیش بینی تولید خود را برای سه ماهه دوم در میان «عدم قطعیت در منطقه خلیج فارس» کاهش داده است؛ یعنی خود شرکت هم نمی داندنند قصبه به کجا می رسد.

ریسول اسپانیا: ۱.۲ میلیارد یورو برای انبار کردن نفت!

شرکت اسپانیایی «ریسول» صراحتاً اعلام کرد که در سه ماهه اول تحت تأثیر «نوسانات قیمت و بازسازی کامل زنجیره های تأمین پس از آغاز جنگ ایران» قرار گرفته است. جالب اینکه این شرکت هیچ دارایی در خاورمیانه ندارد، اما باز هم مجبور شد ۱.۲ میلیارد یورو (۱.۴۱ میلیارد دلار) صرفاً برای «افزایش موجودی انبارها و تضمین مداوم عرضه» هزینه کند؛ یعنی حتی شرکت های دور از منطقه هم دارند هزینه سنگین بی ثباتی را می پردازند.

چینی ها: تنها استثنا؟

در میان تمام این آشفتگی، شرکت های چینی «پتروچاینا» (سود ۷.۱ میلیارد دلار)، «سنیوپک» (۲.۵ میلیارد دلار) و «کنوک» (رشد ۸.۶ درصدی تولید) عملکرد بهتری داشتند؛ اما حتی آن ها نیز از طریق میدانی مانند رمیله و حلفایه در عراق و پروژه «یاسرف» در عربستان، در معرض ریسک های منطقه هستند؛ به عبارت دیگر، هیچ کس در امان نیست.

جنگ تمام نشده، هزینه ها تازه دارد جمع می شود

آنچه از گزارش شرکت ها برمی آید سه نکته است:
۱. اختلال در تولید و صادرات برای بسیاری از غول های غربی به یک واقعیت تلخ تبدیل شده است.
۲. خسارت های واقعی (مانند پالایشگاه ساتورپ) هنوز در صورت های مالی دیده نمی شود و در سه ماهه دوم خود را نشان خواهد داد.
۳. هزینه های حمل، بیمه و ذخیره سازی استراتژیک به طرز بی سابقه ای افزایش یافته و حتی شرکت های بدون دارایی در منطقه را هم تحت فشار قرار داده است.



افزایش نرخ لبنیات روزانه شده است

گزارش

دستمزد نیروی کار حسب مصوبه دولت و افزایش قیمت حامل های انرژی و حذف ارز ترجیحی است. ظفری ادامه داد: زمانی که ارز ترجیحی در مقطعی حذف شد، ارز دونرخی ۱۱۲ هزار تومانی برای واردات نهاده های دامی و روغن و سایر کالاها مینا بود؛ ولی آن هم به تدریج جای خود را به ارز آزاد نرخی داد که مجموع این موارد به صورت پلکانی در مقطعی باعث افزایش قیمت محصولات لبنی شد.

زمزمه گرانی شیر خام

مدیرعامل اتحادیه تعاونی های لبنی با اشاره به افزایش قیمت دلار و تأثیر آن بر قیمت لبنیات، گفت: اخیراً قیمت دلار افزایش داشته است که روی ظروف بسته بندی و مواد اولیه و سایر هزینه ها تأثیر مستقیم دارد. ظفری در پاسخ به این سؤال که «قیمت لبنیات از ابتدای سال چند مرتبه و چند درصد گران شده است؟» گفت: تغییرات قیمت لبنیات به دلیل اتفاقات اخیر، روزمره شده است؛ به طوری که می بینیم که قیمت دلار به یکباره از ۱۴۰ هزار تومان به ۱۸۰ هزار تومان رسید. این تغییرات قیمتی ناگهانی موجب شده که نتوانیم میزان گرانی را محاسبه کنیم. از طرفی، زمزمه گرانی شیر خام و مواد بسته بندی به گوش می رسد.

فروش مواد اولیه با قیمتی گران!
مدیرعامل اتحادیه تعاونی های لبنی در مورد افزایش قیمت لبنیات، گفت: افزایش قیمت محصولات لبنی بسیار چشمگیر است. از طرفی، قدرت خرید مردم بسیار کاهش پیدا کرده است و مسلماً تبعات بدی برای مصرف و سلامت جامعه در پی خواهد داشت.

ظفری در پاسخ به این سؤال که «آیا در تأمین مواد بسته بندی محصولات لبنی مشکلی ندارید؟» گفت: تأمین مواد اولیه بسته بندی بخشی از مشکلات و دغدغه های تولیدکنندگان شده است، زیرا مواد بسته بندی ازجمله پاکت های تتراپک در دسترس قرار نمی گیرند. این در حالی است که قبلاً واردات مواد اولیه بسته بندی به راحتی انجام می شد؛ ولی الآن با محدودیت روبرو هستند.

بکسری از محصولات و مواد بسته بندی که باید برای صنایع بسته بندی استفاده شود نیز در اثر آسیب به زیرساخت ها تأمین نمی شود؛ بنابراین، همه مواد بسته بندی عمدتاً یا در دسترس نیستند یا اگر در دسترس هستند، با قیمت بسیار بالا به فروش می رسد.

عملکرد متولیان حوزه لبنیات مثبت نیست

مدیرعامل اتحادیه تعاونی های لبنی در پاسخ به این سؤال که «آیا این مشکلات به متولیان این حوزه انتقال داده نشده است؟» گفت: دستگاه های متولی این حوزه، وزارت جهاد کشاورزی و صمت هستند. ظفری ادامه داد: وزارتخانه های جهاد کشاورزی و صمت، دلسوزانه برای جلوگیری افزایش قیمت ها و کاهش سرانه مصرف لبنیات کار نمی کنند و عملکرد مثبتی ندارند.

زمانی که ارز ترجیحی در مقطعی حذف شد، ارز دونرخی ۱۱۲ هزار تومانی برای واردات نهاده های دامی و روغن و سایر کالاها مینا بود؛ ولی آن هم به تدریج جای خود را به ارز آزاد نرخی داد که مجموع این موارد به صورت پلکانی در مقطعی باعث افزایش قیمت محصولات لبنی شد

بانک ها ادعای بانک مرکزی را رد کردند

هرچند بانک مرکزی برای ۱۶ بانک ثبت درخواست از سوی مشتری را به عنوان شرط عودت جریمه دیرکرد پرداخت اقساط دو ماهه جنگ اعلام کرده بود اما پیگیری خبرنگار فارس نشان از سیستمی بودن این اقدام دارد. بانک مرکزی اعلام کرد که بخشنامه این بانک در خصوص بخشودگی جرائم دیرکرد تسهیلات خرد زیر ۷۰۰ میلیون تومان از تاریخ ۹ اسفندماه تا ۹ اردیبهشت ماه، در تمامی بانک های کشور اجرایی شده است. با این حال این بانک اعلام کرد که بخشودگی جرائم برای ۱۶ بانک کشاورزی، توسعه صادرات، دی، ملی، رفاه کارگران، سامان، ایران زمین، صادرات، سرما، به سیه، سینا، توسعه تعاون، پاسارگاد، پست بانک، تجارت و ایران-ونزوئلا صرفاً با درخواست مشتری صورت می گیرد. پیگیری خبرنگار فارس از چند بانک نشان می دهد که موضوع ایگوئنه که سایت بانک مرکزی اعلام کرده نیست مشتریان بانک ها نیازی به ثبت درخواست ندارند چرا که بازگشت جریمه دیرکرد در صورت سیستمی و خودکار انجام می شود. در همین خصوص کسب اطلاع خبرنگار فارس از بانک تجارت نشان می دهد که این بانک از ۲۰ روز گذشته بازگشت جریمه های اخذ شده را آغاز کرده و جریمه برخی مشتریان به حساب آن ها عودت داده شده است.

افرادی که هنوز اقسساط آن ها باقی مانده است در زمان پرداخت اقساط وجه جریمه دیرکرد به حساب آن ها عودت داده می شود. افرادی هم که در دو ماه اسفند و فروردین ماه اقساط شان تمام شده است باید برای عودت وجه به شعبه بانک مراجعه کنند. همچنین طبق بخشنامه بانک سینا به شعب مستقل و مدیران مناطق این بانک، وجه جریمه دیرکرد اقساط بانک سینا نیز بدون نیاز به ثبت درخواست از سوی مشتریان، به آن ها عودت داده می شود. بانک سسبه نیز به خبرنگار فارس اعلام کرد که هیچ ثبت درخواستی از سوی مشتریان نیاز نیست. این بانک فرآیند عودت جریمه را آغاز کرده و جریمه دیرکرد باقی افراد نیز به حسابشان عودت داده می شود. طبق اطلاع خبرنگار فارس از بانک پاسارگاد، این بانک جریمه دیرکرد را به حساب افرادی که اقساط خود را با جریمه پرداخت کرده اند، عودت داده است از طرفی مشتریانی که هنوز اقساط آن دو ماه را پرداخت نکرده اند نیز بدون جریمه می توانند پرداخت کنند. موضوع اصلی در خصوص این بانک افرادی بوده که به صورت غیرحضور از ویبا تسهیلات دریافت کرده بودند که این موضوع نیز پیگیری شده و از این پس جریمه دیرکرد تسهیلات غیرحضور به حساب این افراد عودت داده می شود.



طولانی تری در سطوح بالا باقی بماند. در همین حال، گزارش های اقتصادی در اروپا نیز از سرایت آثار جنگ به اقتصاد جهانی حکایت دارد. بر اساس داده های منتشرشده از شاخص مدیران خرید اروپا، افزایش قیمت انرژی و اختلال در زنجیره تأمین ناشی از جنگ، رشد اقتصادی در منطقه یورو و بریتانیا را تحت فشار قرار داده است. بلومبرگ در جمع بندی گزارش خود تأکید می کند که تداوم تنش ها در منطقه، نه تنها بازار انرژی بلکه تورم، سیاست های پولی، رشد اقتصادی و رفتار مصرف کنندگان را در آمریکا و اقتصاد جهانی تحت تأثیر قرار داده و اکنون نگرانی ها از ورود اقتصاد آمریکا به دوره ای از رشد ضعیف همراه با تورم بالا افزایش یافته است.

صورت دستیابی به آتش بس با توافق سیاسی، این تبعات به سرعت از بین نخواهد رفت. بر اساس این تحلیل ها، افزایش قیمت نفت و گرانی از اختلال در عرضه انرژی از منطقه غرب آسیا، کار Federal Reserve System را نیز پیچیده کرده است. از یک سو اقتصاد آمریکا با خطر کندی رشد مواجه است و از سوی دیگر افزایش قیمت انرژی، ریسک بازگشت تورم را تقویت کرده؛ مسئله ای که می تواند مانع کاهش نرخ بهره توسط فدرال رزرو شود. خبرگزاری روتترز نیز در گزارشی مشابه اعلام کرد بازار اوراق قرضه آمریکا نسبت به پیامدهای جنگ دچار شکاف شده است؛ به طوری که بخشی از سرمایه گذاران هنوز نسبت به اثرات تورمی جنگ نگران هستند و انتظار دارند نرخ های بهره برای مدت