



۳

دکتر حسین صمصامی در گفت‌وگو با چارسوق تشریح کرد:

حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی ثمره‌ای جز گرانی نداشت

اگر این سیاست‌های بانک مرکزی که در راستای تک‌نرخی کردن ارز است ادامه پیدا کند، این فشار بیشتر شده و ما به سمت تورم‌های وحشتناک پیش خواهیم رفت.

بانک مرکزی هر چند تلاش کرد که نرخ‌های ارز را کم و به قول خودشان معاملات غیرشفاف را کم کند باز هم در نتیجه سیاست‌های حرکت به سمت تک‌نرخی کردن ارز، فاجعه آفرید.

آقایان با حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی به اسم یکسان‌سازی نرخ ارز و مبارزه با رانت بلایی بر سر سفره مردم آورده‌اند که آن سرش ناپیدا است.

همان زمان در نطقی در مجلس گفتم که حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی در نهایت ثمره‌ای جز گرانی برای مردم ندارد. من هشدار دادم که کالاها به تناسب افزایش نرخ ارز افزایش قیمت خواهند داشت. افسوس که گوش دوستان ما بد حکار نبود. بانک مرکزی می‌خواهد نرخ ارز را تک‌نرخ‌ی کند؛ اما روش کار به این صورت است که می‌خواهد نرخ ارز را به نرخ بازار آزاد قاچاق برساند، اما در نهایت نمی‌تواند.

محاسبات تیم ما و هم محاسبات وزارت جهاد کشاورزی نشان می‌داد که اتفاقاً ارز ۲۸۵۰۰ تومانی کاملاً به هدف اصابت کرده است، چرا که با حذف این ارز، مرغ ۱۴۰ هزار تومانی به ۲۷۰ هزار تومان و روغن ۷۰ هزار تومانی به ۲۸۰ هزار تومان رسید که هر دو قیمت را هم ما پیش‌بینی کرده بودیم، اما کسی به هشدارهای ما اهمیتی نداد.

در نتیجه اقدامات دولت، ارزی یک سال از حدود ۵۰ هزار تومان به ۱۸۰ هزار تومان جهش کرد. بهانه هم این بود که شرایطی فراهم شود که صادرکنندگان ارز را به کشور بیاورند؛ بنابراین نباید تعجب کنیم که چرا به یکباره خود رویا لوازم خانگی ۳ برابر شده است. همه این جهش‌های وحشتناک قیمتی به دلیل سیاست‌های اقتصادی دولت است.

۲

مردم گرفتار بالاترین تورم ۸۰ سال اخیر؛

دولت سرگرم
دعوا بر سر
انتصابات



ادعای ایلنا: انتقاد شدید پزشک‌یان از مدیری بابت برکناری مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی | مدیری جلسه دولت راترک کرد اما با انتصابی دیگر به پزشک‌یان دهن کجی کرد.
در حالی که نرخ تورم به لطف سیاست‌های اقتصادی دولت پزشک‌یان به بالاترین رقم ۸۰ سال اخیر رسیده، اما هیات دولت به جای پیگیری راهکارهای کاهش تورم، سرگرم دعوا بر سر انتصابات است.
خبرگزاری اصلاح‌طلب ایلنا که از حامیان پزشک‌یان است گزارش داده که در جلسه روز یکشنبه ۲۵ مرداد هیات دولت، پزشک‌یان از اقدام مدیری وزیر کار در برکناری رئیس سازمان تامین اجتماعی به شدت انتقاد کرده است.

۳

وزیر کشاورزی: کالاها ارزان شده چرامی گوید گران شده

غلامرضا نوری قزلجه وزیر جهاد کشاورزی دولت پزشک‌یان روز گذشته مدعی شد که مواد غذایی ارزان شده، اما خبرنگاران به دروغ می‌گویند گران شده است. این در حالی است که از ابتدای دولت پزشک‌یان تاکنون قیمت مواد غذایی بیش از ۳ برابر شد.

ارقام به تومان است

مواد غذایی	قیمت در پایان دولت سیزدهم	قیمت در تیرماه ۱۴۰۵	درصد گرانی
برنج ایرانی درجه یک	۱۱۹۷۰۰	۵۲۷۶۰۰	۳۴۱
برنج خارجی درجه یک	۶۱۳۰۰	۲۹۲۰۰۰	۳۷۶
شیرینی خشک	۱۴۵۵۰۰	۴۲۹۱۰۰	۱۹۵
ماکارونی	۲۰۲۰۰	۵۱۵۰۰	۱۵۵
رشته آش	۳۷۳۰۰	۹۸۹۰۰	۱۶۵
گوشت گوسفند	۶۷۹۵۰۰	۱۶۷۱۵۰۰	۱۴۶
گوشت گاو یا گوساله	۵۶۹۶۰۰	۱۶۳۲۸۰۰	۱۸۷
مرغ ماشینی	۸۴۶۰۰	۳۲۹۹۰۰	۲۹۰
ماهی قزل‌آلا	۲۱۸۰۰۰	۵۵۷۹۰۰	۱۵۶
کنسرو ماهی تن	۸۶۵۰۰	۲۱۵۱۰۰	۱۴۹
شیر پاستوریزه	۳۴۲۰۰	۱۲۶۶۰۰	۲۷۰
شیرخشک	۱۱۵۶۰۰	۳۱۷۱۰۰	۱۷۴
خامه پاستوریزه	۳۳۰۰۰	۱۰۵۱۰۰	۲۱۸
ماست پاستوریزه	۴۶۷۰۰	۱۶۹۲۰۰	۲۶۲
دوغ پاستوریزه	۳۷۰۰۰	۱۲۵۱۰۰	۲۳۸
پنیر ایرانی پاستوریزه	۶۳۵۰۰	۲۴۹۴۰۰	۲۹۳
تخم مرغ ماشینی	۶۵۵۰۰	۲۴۴۷۰۰	۲۷۴
کره پاستوریزه (کره حیوانی)	۳۳۲۰۰	۱۰۳۲۰۰	۲۱۱
روغن مایع	۶۲۵۰۰	۳۸۷۸۰۰	۵۲۰
روغن نباتی جامد	۶۶۹۰۰	۴۸۱۸۰۰	۶۲۰
هلو	۶۶۴۰۰	۲۶۳۵۰۰	۲۹۷
موز	۸۸۴۰۰	۲۹۷۹۰۰	۲۳۷
سیب	۶۱۰۰۰	۲۲۳۸۰۰	۲۶۷
لیموترش	۵۸۵۰۰	۳۱۹۸۰۰	۴۴۷
پرتقال	۶۱۲۰۰	۱۴۱۶۰۰	۱۳۱
خریزه	۳۱۶۰۰	۸۵۳۰۰	۱۷۰

ارقام به تومان است

مواد غذایی	قیمت در پایان دولت سیزدهم	قیمت در تیرماه ۱۴۰۵	درصد گرانی
هندوانه	۱۶۷۰۰	۴۳۸۰۰	۱۶۲
کشمش پلویی	۲۰۵۶۰۰	۶۵۹۵۰۰	۲۲۱
مغز گردو	۶۱۱۲۰۰	۱۶۸۹۶۰۰	۱۷۶
پسته	۷۷۱۸۰۰	۲۳۷۷۱۰۰	۲۰۸
مغز بادام درختی	۶۴۲۴۰۰	۲۱۷۱۵۰۰	۲۳۸
قارچ	۱۳۱۵۰۰	۲۹۷۸۰۰	۱۲۶
خیار	۳۰۴۰۰	۹۵۳۰۰	۲۱۳
کدو سبز	۲۳۲۰۰	۶۹۲۰۰	۱۹۸
بادمجان	۲۴۱۰۰	۶۷۷۰۰	۱۸۱
گوچه فرنگی	۲۴۹۰۰	۵۶۴۰۰	۱۲۷
فلفل دلمه ای	۴۶۲۰۰	۱۰۷۳۰۰	۱۳۲
سیب زمینی	۱۹۹۰۰	۶۴۱۰۰	۲۲۲
پیاز	۲۴۷۰۰	۴۲۵۰۰	۷۲
هویج فرنگی	۲۴۳۰۰	۶۹۴۰۰	۱۸۶
نخود	۸۸۷۰۰	۳۲۲۴۰۰	۲۶۳
لوبیا چیتی	۱۱۸۳۰۰	۵۵۵۳۰۰	۳۶۹
لوبیا قرمز	۱۱۵۶۰۰	۴۱۰۰۰۰	۲۵۵
عدس	۱۰۳۳۰۰	۳۰۸۱۰۰	۱۹۸
لپه	۹۴۵۰۰	۳۵۴۳۰۰	۲۷۵
قند	۶۲۹۰۰	۱۷۱۳۰۰	۱۷۲
شکر	۴۹۱۰۰	۱۲۷۴۰۰	۱۵۹
رب گوچه فرنگی	۶۶۴۰۰	۱۹۱۳۰۰	۱۸۸
سس گوچه فرنگی	۴۴۶۰۰	۱۵۳۷۰۰	۲۴۵
سس مایونز	۴۰۷۰۰	۱۹۹۴۰۰	۳۹۰
چای خارجی بسته ای	۲۷۶۴۰۰	۱۰۴۲۶۰۰	۲۷۷
نوشابه گازدار	۳۰۹۰۰	۱۰۸۳۰۰	۲۵۰



۱۰۰ روز آزمون کریدوری ایران پس از محاصره دریایی

۱۰۰ روز پس از محاصره آمریکا علیه بنادر جنوبی ایران، جنگ فقط مسیر کشتی‌ها و کامیون‌ها را تغییر نداد؛ بلکه ضعف‌های شبکه ترانزیتی ایران را آشکار و تهران را به جست‌وجوی مسیرهای جایگزین وادار کرد که هم‌اکنون قدرت جغرافیایی و کریدوری ایرانی در حال خودنمایی هستند. جنگ تحمیلی سوم برای ایران فقط یک بحران امنیتی و نظامی نبود؛ شبکه تجارت خارجی و حمل‌ونقل کشور نیز در معرض یکی از جدی‌ترین آزمون‌های سسال‌های اخیر قرار گرفت. اختلال در تردد کشتی‌ها در خلیج فارس و دریای عمان، توقف یا محدود شدن برخی مسیرهای سنتی و پتانکلیفی بخشی از محموله‌ها، وابستگی تجارت ایران به چند مسیر محدود را بیش از گذشته آشکار کرد. با این حال، ۱۰۰ روز پس از امضای آتش‌بس، مجموعه‌ای از اقدامات در حال تغییر نقشه حمل‌ونقل کشور است؛ از استفاده بیشتر از بنادر شمالی و مسیر پاکستان تا توسعه همکاری با قزاقستان، فعال‌سازی مسیرهای افغانستان و تاجیکستان، افزایش تبادل ریلی با چین، پیگیری راه‌آهن چاپار-زاهدان و توجه دوباره به رشت-آستارا. بیش از ۱۰۰ روز از امضای آتش‌بس میان ایران و آمریکا گذشته است. با امضای آتش‌بس، به گفته مقامات آمریکایی محاصره ضد بنادر ایران به اتمام رسید و برنامه‌ریزی برای بازگشت تدریجی تردد کشتی‌های تجاری در خلیج فارس. دریای عمان از سوی مسئولان و بازرگانان ایرانی صورت گرفت.

نخستین اشتباه با بازگشت به سمت مسیر وابستگی اماراتی

در این جا اولین اشتباه اقتصادی ایران صورت گرفت. بندر جبل علی که از زمان آغاز تحریم‌های آمریکا علیه ایران به حلقه واسط تجارت تهران تبدیل شده بود و تاجران ایرانی در کنار دور زن تحریم‌ها، سرمایه‌ها خود را به آنجا منتقل کرده بودند، دوباره به کانون توجه بازگشت. امارات در میانه جنگ تردد کشتی‌ها و لنج‌های ایرانی را به بنادر خود لغو کرده بود و در همین زمان، پاکستان مسیرهایی را برای واردات ایران باز کرد. **خبر پاکستان برای سهم خوافی از تجارت غرب آسیا**

در اواسط اردیبهشت‌ماه بود که پاکستان رسماً مجوز ترانزیت به ایران را صادر کرد و کراچی و گوادر برای جایگزینی بنادر امارات برای ایران خیز برداشتند. طبق این دستور، کالاهایی که از کشورهای ثالث به مقصد ایران ارسال می‌شوند، می‌توانند از مسیرهای تعیین شده در خاک پاکستان عبور کنند. بنادر گوادر، کراچی و بندر قاسم در این دستور به عنوان مبادی مهم ترانزیتی معرفی شده‌اند و مسیرهای مختلفی برای اتصال این بنادر به مرزهای گبد و نقتان تعیین شده است.

از طرفی، براساس اعلامیه منتشرشده از سوی مقام‌های بندری پاکستان، هزینه پهلوگیری کشتی‌های کانتینری حامل بار ترانزیتی و ترانشیپی در گوادر ۲۵ درصد کاهش یافت. همچنین هزینه‌های بندری مربوط به کانتینرهای ترانشیپی بین‌المللی با کاهش ۴۰ درصدی همراه شد و هزینه‌های بندری برای بارهای کانتینری ترانزیتی نیز ۳۱ درصد پایین آمد. با این حال، اشتباه سیاست‌مداران ایرانی این بود که بدون شناخت از ظرفیت‌های لجستیکی و ترانزیتی کشور پاکستان وارد تعامل با آن‌ها شدند، به طوری که بعد از چند ماه رفت‌وآمد بالاخره تکلیفی بیش از ۱۰ هزار کانتینر دیو شده در بندر کراچی که آغاز جنگ تحمیلی سوم کشتی‌ها به آن سمت رفته بودند، مشخص شد. وضعیت پاکستان برای تعامل تجاری با ایران به صورت بلندمدت هنوز مشخص نیست و عملیات‌های بین‌المللی بندری از جمله ترانزیت، ترانشیپ و استریپ، تعریف نشده بودند و عملاً هزینه این عملیات‌ها اصلاً رقابتی نیست.

بحران بالاخره مرزهای ایران را ۲۴ ساعت بست

اقدام موزی که در این میان صورت گرفت، ترغیب رانندگان کامیون برای حمل کالاهای اساسی از بندر چاپهار و مرزهای ایران با پاکستان بود. تخصیص سهمیه گزوثیل، لاستیک و دیگر موارد به کامیون‌های فعال در حمل کالاهای اساسی و هماهنگی برای پایانه‌های مسافربری جاده‌ای ریلی به طور شانه‌روزی در کنار حذف پروگراسی‌های اداری به موجب مصوبه دولت، روند ترخیص و حمل کالا از بنادر با سرعت و به شکل جهادی دنبال شد. این سؤال برای ذهن خواننده به وجود می‌آید که چرا عبور و مرور از مرزهای ایران در این نقطه بحرانی شتاب گرفته‌اما در بقیه ایام، کامیون‌ها تا چندین هفته در پشت مرز معطل می‌شوند و در کشتی‌های دیگر در مورد عبور ساعتی و بعضاً دقیقه‌ای بحث می‌شود اما در مبادی ورودی و خروجی ما هنوز درگیر بازه‌های زمانی هفته‌ای هستیم.

دریای کاسپین دوباره به کانون توجه‌ها برگشت

با این حال، توجه به ظرفیت مرزهای زمینی و بنادر شمالی به منظور افزایش تاب‌آوری واردات کالاهای اساسی و سایر موارد، از اقدامات تحسین‌برانگیز است. آمارهای رسمی نشان می‌دهد هم‌اکنون بنادر انزلی، کاسپین، آستارا و امیرآباد قادرند به طور هم‌زمان ۴۰ فروند کشتی را تخلیه و بارگیری کنند. هادی حق شناس، استاندار گیلان، تأکید کرده که تجهیزات این بنادر نسبت به سال ۱۳۸۹ دو برابر شده و ظرفیت پذیرش سالانه ۳۰ میلیون تن کالا دارند؛ رقمی که با کل واردات کالاهای اساسی ایران از بنادر جنوبی در سال ۱۴۰۴ برابری می‌کند. در همین راستا، توجه به ظرفیت‌های دریای خزر و فعال‌سازی کریدور شرق خزر نیز پیش از گذشته مورد تأکید قرار گرفته است. این مسیرها می‌توانند دسترسی ایران به بازارهای روسیه، قفقاز، آسیای مرکزی و حتی اروپا را تسهیل کنند و وابستگی تجارت کشور به برخی مسیرهای سنتی را کاهش دهند.

از آکاتوو تا شهید رجایی برای پوست اندازی کریدورهای ایرانی

در ۲۶ تا ۲۹ خرداد ۱۴۰۵، ایران یکی از جدی‌ترین اقدامات کریدوری خود را با تمرکز بر قزاقستان و آسیای مرکزی دنبال کرد. فزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، در سفر به قزاقستان علاوه بر مذاکرات در آستانه و آلماتی، از بنادر آکاتوو، کوریک و مرکز لجستیکی خارکوس بازدید کرد و توسعه همکاری‌های ریلی، جاده‌ای، بندری و ترانزیتی را پیگیری کرد. هدف اصلی، تقویت جایگاه ایران به عنوان دروازه قزاقستان به آب‌های آزاد و افزایش جریان بار میان آسیای مرکزی، ایران و بازارهای جنوب و غرب بود. در این مذاکرات، دو کشور بر تدوین نقشه راه همکاری‌های حمل‌ونقل و لجستیک توافق کردند؛ نقشه‌ای که سه بخش ریلی، جاده‌ای و بندری را دربر می‌گیرد. همچنین قرار شد برای ایجاد هاب‌های لجستیکی مشترک، ظرفیت‌های بندر امیرآباد، آپرین تهران، بندرعباس و چاپهار در ایران و آکاتوو، کوریک و خارکوس در قزاقستان بررسی شود. هدف این هاب‌ها، انبارش، تجمع، تفکیک و بازتوزیع کالا در مسیرهای ترانزیتی عنوان شد.



مردم گرفتار بالاترین تورم ۸۰ سال اخیر؛

دولت پزشکيان سرگرم دعوا بر سر انتصابات

- ادعای ایلنا: انتقاد شدید پزشکيان از میدري بابت برکناري مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی
- میدري جلسه دولت را ترک کرد اما با انتصابی دیگر به پزشکيان دهن کجی کرد

گزارش

در حالی که نرخ تورم به لطف سیاست‌های اقتصادی دولت پزشکيان به بالاترین رقم ۸۰ سال اخیر رسیده، اما هیات دولت به جای پیگیری راهکارهای کاهش تورم، سرگرم دعوا بر سر انتصابات است.

در سایت ریاست جمهوری به این موضوع به طور مستقیم اشاره نشده اما به سخنان پزشکيان درباره ضرورت رعایت عدل و انصاف در انتصابات اشاره شده و همین‌طور آمده است: پزشکيان با تأکید بر ضرورت حفظ سرمایه انسانی و تقویت همکاری در مجموعه دولت گفت: با همراهان

خود با محبت برخورد کنید و نیروها را حفظ کنید. اگر وضعی وجود دارد، باید آن ضعف را برطرف کرد. از اختلاف چیزی حاصل نمی‌شود و مسائل کشور در سایه وحدت، هماهنگی و همراهی قابل حل است.

متن خبر ایلنا:

انتقاد رئیس‌جمهور از تغییر مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی/

دهن کجی به دولت با یک انتصاب شایعه

به گفته یک منبع مطلع، رئیس‌جمهور در جلسه هیات دولت از تغییر مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی انتقاد کرد.

به گزارش ایلنا، اطلاعات رسیده به خبرنگار ایلنا از جزئیات جلسه هیات دولت حاکی از آن است که مسعود پزشکيان،

رئیس‌جمهور، در واکنش به نحوه تغییر مدیریت سازمان تأمین اجتماعی، با لحنی تند از اقدام جنجالی احمد میدري، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، انتقاد کرده است؛ انتقادی که با تأکید معاون اول رئیس‌جمهور بر ضرورت هماهنگی وزرا با دولت در تغییر مدیران سازمان‌های مهم همراه شده است.

مسعود پزشکيان در این جلسه با ابراز گلایه شدید از نحوه تصمیم‌گیری و رفتار احمد میدري درباره تغییر مدیریت سازمان تأمین اجتماعی، به نسبت به انجام چنین تغییراتی مهم و حساس بدون هماهنگی لازم انتقاد کرده است. یک منبع مطلع از جزئیات این جلسه می‌گوید لحن رئیس‌جمهور در بیان این انتقاد، کم‌سابقه و تند بوده

و پزشکيان به صراحت ناراضیانی خود را از شیوه اتخاذ این تصمیم اعلام کرده است.

در ادامه جلسه، معاون اول رئیس‌جمهور نیز با تأکید بر اهمیت هماهنگی در انتصابات کلیدی دولت، تصریح کرده است که تغییر و انتصاب مدیران سازمان‌های مهم نباید بدون هماهنگی با دولت صورت گیرد و اعضای کابینه باید این ملاحظه را در تصمیمات مدیریتی خود رعایت کنند. با این حال، اتفاق قابل تأمل دقیقی بعد رخ داده است. براساس روایت منابع مطلع، احمد میدري پس از طرح این انتقادات برای دقیقی جلسه را ترک می‌کند و مدتی بعد خبر انتصاب فاطمه منصوری به عنوان سرپرست سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور از سوی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی اعلام می‌شود؛ انتصابی که به معنای کنار رفتن قطعی غلامحسین محمدی از ریاست این سازمان برای ریاست در تأمین اجتماعی است.

هم‌زمانی انتصاب جدید در سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای با انتقاد رئیس‌جمهور در جلسه هیات دولت که در رسانه رسمی دولت نیز منعکس شد، این پرسش را ایجاد کرده است که آیا وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی پس از تأکید صریح رئیس‌جمهور و معاون اول درباره ضرورت هماهنگی در تغییر مدیران ارشد، همچنان بر شیوه پیشین خود در تصمیمات مدیریتی پافشاری می‌کند؟

به‌ویژه آنکه دولت چهاردهم از ابتدای فعالیت خود «وفاق» و هماهنگی در سطوح مختلف مدیریتی را یکی از اصول مورد تأکید خود معرفی کرده و رئیس‌جمهور نیز بارها بر ضرورت حرکت اعضای دولت در چهارچوب سیاست‌های مشترک تأکید داشته است.

اکنون تغییر دیدگری در یکی از سازمان‌های مهم زیرمجموعه وزارت کار، آن هم در فاصله‌ای کوتاه چند دقیقه‌ای پس از تذکر مطرح‌شده در جلسه دولت، می‌تواند به آزمونی برای نحوه مواجهه دولت با تصمیمات مدیریتی خارج از سازوکار هماهنگی مورد تأکید رئیس‌جمهور تبدیل شود.

خبرگزاری اصلاح طلب ایلنا که از حامیان پزشکيان است گزارش داده که در جلسه روز یکشنبه ۲۵ مرداد هیات دولت، پزشکيان از اقدام میدري وزیر کار در برکناری رئیس سازمان تامین اجتماعی به شدت انتقاد کرده است

با یوان انجام دهد، دسترسی قابل پیش‌بینی به این ارز برای ثبات تجاری کشور اهمیت بالایی خواهد داشت.

ابزار سوم، استفاده از ارزهای دیجیتال بانک مرکزی است. چین در این حوزه از بازیگران پیش‌رو محسوب می‌شود و ایران نیز می‌تواند در قالب همکاری‌های دوجانبه یا سه‌جانبه، ظرفیت‌های فنی این ابزار را دنبال کند. ارز دیجیتال بانک مرکزی، اگر با چارچوب حقوقی روشن و زیرساخت نظارتی دقیق همراه شود، می‌تواند بخشی از آینده پرداخت‌های فرامرزی را شکل دهد.

ضرورت هماهنگی داخلی

ایجاد معماری مالی ایران و چین فقط به توافق با طرف چینی وابسته نیست. پیش‌شرط مهم‌تر، هماهنگی داخلی در ایران است. بانک مرکزی، وزارت اقتصاد، وزارت صمت، سازمان توسعه تجارت، بانک‌های عامل، شرکت‌های بزرگ صادرکننده و واردکننده و نهادهای مرتبط با دیپلماسی اقتصادی باید در یک چارچوب واحد عمل کنند. بدون تقسیم‌کار روشن، حتی مناسب‌ترین پیشنهادها نیز در سطح مکاتبات اداری باقی خواهد ماند.

ایران همچنین باید ترکیب تجارت خود با چین را دقیق‌تر مدیریت کند. مشخص بودن سهم نفت، پتروشیمی، مواد معدنی، کالاهای واسطه‌ای، ماشین‌آلات، تجهیزات صنعتی و کالاهای مصرفی از تجارت دوجانبه، برای طراحی ابزار پرداخت ضروری است. معماری مالی زمانی کارآمد خواهد بود که با واقعیت جریان کالا و ارز همخوانی داشته باشد.

درمجموع، رابطه ۶۰ میلیارد دلاری ایران و چین دیگر با روش‌های موقت و پرهزینه قابل اداره نیست. این حجم از تجارت به سازوکاری نیاز دارد که رسمی، متنوع، کم‌ریسک و قابل توسعه باشد. ترکیب روابط کارگزاران مستقیم، اتاق پایاپای، مسیرهای منطقه‌ای تسویه، اتصال تدریجی به CIPS، سوآپ ارزی و ارز دیجیتال بانک مرکزی می‌تواند پایه‌های یک معماری مالی پایدار را شکل دهد.

هدف از ایین معماری فقط عبور از محدودیت‌های تحریمی نیست؛ بلکه کاهش هزینه تجارت، افزایش شفافیت، تقویت کدش چانه‌زنی ایران و تبدیل رابطه اقتصادی با چین به همکاری نهادی و بلندمدت است. اگر چین یکی از اصلی‌ترین شرکای تجارت خارجی ایران است، زیرساخت‌های مالی این رابطه نیز باید در همان مقیاس طراحی شود. بدون چنین تغییری، تجارت پر حجم ایران و چین همچنان پرهزینه، آسیب‌پذیر و وابسته به مسیرهای ناپایدار باقی خواهد ماند.



تجاری ایران است و بنابراین ایجاد سازوکار مالی دوجانبه با این کشور، توجیه اقتصادی روشن دارد. دوم آنکه چین به دلیل رقابت راهبردی با غرب، انگیزه بیشتری برای توسعه مسیرهای مالی موازی با نظامات سنتی دارد. البته این واقعیت به معنای آمادگی کامل پکن برای پذیرش همه ریسک‌های ایران نیست. بانک‌ها و شرکت‌های چینی همچنان در برابر تحریم‌های ثانویه آمریکا محتاط‌اند. به همین دلیل، راهبرد ایران نباید بر یک ابزار واحد یا انتظار بیش از حد از طرف چینی استوار باشد؛ بلکه باید به سمت طراحی یک سبد چندلایه پرداخت حرکت کند.

راهکارهای کوتاه‌مدت: از کارگزاری اتاق پایاپای

در کوتاه‌مدت، نخستین اقدام عملی می‌تواند در قرارداری روابط کارگزاران مستقیم میان بانک‌های ایرانی و بانک‌های کوچک و متوسط چینی باشد. تمرکز بر بانک‌های بزرگ چین، به دلیل ارتباطات گسترده آن‌ها با نظام مالی غرب، با ریسک و مقاومت بیشتری مواجه است. در مقابل، بانک‌های شهری و منطقه‌ای چین که وابستگی کمتری به دلار و شبکه‌های مالی غربی دارند، می‌توانند گزینه‌های مناسب‌تری برای اقدام دوم، ایجاد «اتاق پایاپای ایران و چین» است. این سازوکار می‌تواند به جای انتقال مکرر وجوه میان دو کشور، مطالبات و بدهی‌های متقابل را تجمع کند و کشور مایل است سهم حساب‌ها را تسویه نماید. مزیت چنین نهادی آن است که نیاز به پیگیری ارزی را کاهش می‌دهد، تعداد تراکنش‌های پریسک را کم می‌کند و هزینه

را افزایش می‌دهد؛ زیرا فعالان اقتصادی ناچار است از واسطه‌های بیشتر، نرخ‌های تبدیل نامطمئن‌تر و مسیرهای طولانی‌تر استفاده کنند. دوم، سرعت تسویه را کاهش می‌دهد و برنامه‌ریزی بنگاه‌ها را دشوارتر می‌سازد.

سوم، شفافیت مالی را کم می‌کند و امکان سیاست‌گذاری دقیق‌تر از نهادهای اقتصادی می‌گیرد. چهارم، قدرت چانه‌زنی ایران را در برابر طرف خارجی کاهش می‌دهد؛ زیرا هرچه مسیرهای پرداخت محدودتر باشد، طرف مقابل در تعیین شرایط تجاری دست بالاتری خواهد داشت.

از این منظر، مسئله ایران و چین فقط افزایش حجم تجارت نیست. پرسش اصلی آن است که آیا ایران می‌تواند برای مهم‌ترین رابطه تجاری خود، یک معماری مالی رسمی، متنوع و مقاوم طراحی کند یا خیر. پاسخ به این پرسش، یکی از تعیین‌کننده‌ترین عوامل آینده همکاری اقتصادی دو کشور خواهد بود.

چرا چین ظرفیت مناسبی دارد؟

چین طی سال‌های اخیر به تدریج در حال توسعه زیرساخت‌های مالی مستقل‌تر از نظامات غرب‌محور بوده است. رشد تجارت خارجی چین، افزایش نقش یوان در مبادلات بین‌المللی، توسعه نظام پرداخت بین‌بانکی فرامرزی چین موسوم به CIPS و توجه این کشور به ارز دیجیتال بانک مرکزی، همگی نشان می‌دهد این کشور مایل است سهم بیشتری در معماری مالی جهانی داشته باشد. برای ایران، این ظرفیت از دو جهت اهمیت دارد. نخست آنکه چین بزرگ‌ترین شریک

هدف اصابت کرده است. چراکه با حذف این ارز، مرغ ۱۴۰ هزار تومانی به ۲۷۰ هزار تومان وروغن ۷۰ هزار تومانی به ۲۸۰ هزار تومان رسیدند که هر دو قیمت را هم ما پیش بینی کرده بودیم اما کسی به هشدارهای ما اهمیتی نداد. اگر خاطراتان باشد دقیقاً پس از این قطعهنامه حقوق بشری بود که آمریکا لشکرکشی عظیمی به خلیج فارس انجام داد و در نهایت ۹ ام اسفند ۱۴۰۴ بار دیگر به ما حمله کرد. همه اقاان متصدی حذف ارز ترجیحی در خون رهبر شریکند و تقاص پس خواهند داد. مردم بدانند همان ایامی که آقای شهید ایران در سال ۱۴۰۴ فرمودند افزایش نرخ ارز غیرمنطقی است ما در حال بستن بودجه ۱۴۰۵ در مجلس بودیم. دولت نرخ ارز در بودجه را ۷۰ هزار تومان و نرخ ارز گمرک را ۸۰ هزار تومان قرار داده بود اما ما مجلسی ها در کمیسیون تلفیق نرخ را به ۱۲۰ هزار تومان افزایش دادیم؛ یعنی دقیقاً همان روزهایی که آقای شهید ما درباره افزایش ارزش پول ملی سخنرانی می فرمودند ما مجلسی ها ارزش پول ملی را کاهش می دادیم.

■ **به عنوان نماینده مردم در مجلس درباره حمله های سایبری اخیر به شبکه بانکی کشور که مشکلاتی برای مردم ایجاد کرد توضیح دهید.**

حمله های سایبری اخیر به بانک های ایرانی لزوم تحقیق و تفحص مجلس از بخش فناوری اطلاعات شبکه بانکی کشور را ثابت کرد. به نظری رسد شبکه بانکی کشور هنوز متوجه نشده از کجا ضربه خورده و در گنجی به سر می برد؛ یعنی هنوز نمی دانند منشأ مشکلات حمله سایبری خارجی، خرابکاری داخلی یا ناکارآمدی سیستمی است. این مسئله نشان از عدم تسلط کافی بخش فناوری اطلاعات شبکه بانکی ایران بر نرم افزار مورد استفاده است. چراکه بخشی از نرم افزارهای مورد استفاده وارداتی است و ظاهرأ تدبیر لازم جهت امنیت آن ها ناندیشیده شده است. در این زمینه این نوید را به مردم می دهم که با یک تیم کارشناسی قدرتمند فناوری اطلاعات به موضوع ورود خواهیم کرد.

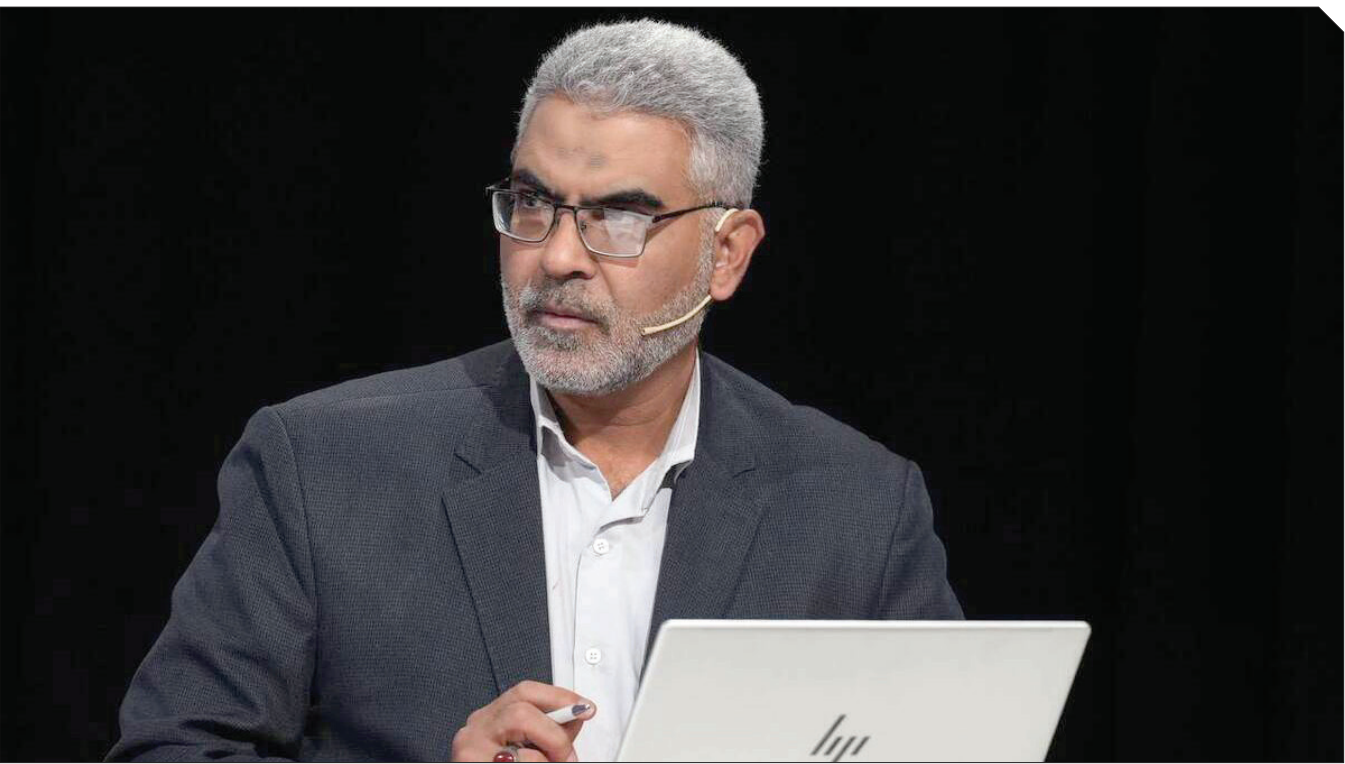
■ **امروزه برخی از سیاستمداران داخلی اظهارات عجیبی درباره رکود تنگه هرمز و کنار آمدن با آمریکا از طریق امتیازدهی و کوتاه آمدن مطرح می کنند. تحلیل شما چیست؟**

تا قبل از تهاجم آمریکا به خاک کشور مادر ۹ اسفند، عبور و مرور در تنگه هرمز هیچ محدودیت و مشکلی نداشت. پس از تهاجم آمریکایی ها با توجه به اینکه ابزار جنگ فقط پهپاد و موشک نیست مقامات عالی نظام تصمیم گرفتند تا از سلاح ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران یعنی ظرفیت تنگه هرمز برای مقابله با دشمن استفاده کنند. اینکه امروز عده ای استدلال می کنند که چون ممکن است تنگه هرمز در بلندمدت اهمیت خود را برای ایران و سایر کشورهای از دست بدهد پس تنگه را رها کنیم یک خطای استراتژیک است. آمریکا همه اصول حقوق بین الملل را زیر پا گذاشته و از هر ابزاری علیه ملت ایران استفاده می کند. چرامناباید از موهبت خدادادی ایران به عنوان سلاحی در جهت بقا بهره ببریم. بعد هم چرا ما آل آن در شرایط پیش از جنگیم که برخی می گویند تنگه را رها کنیم، شک نکند اگر ما آن تنگه کوتاه نمی کردیم فردا از هسته ای، پس فردا از فرهنگی و روز بعد از آن باید از حقوق سیاسی ملت ایران کوتاه باییم. چرا برخی این ها را نمی بینند. کسانی که حرف های سساده و لوحانه درباره تنگه هرمز می زنند هنوز آمریکا را نشناخته اند. آقایان آمریکا آمده است چشمتان را باز کنید. ایران را ببعد. چشمتان را باز کنید. بر فرض محال که ایران تنگه هرمز را رها کند؛ ذخایر اورانیوم را تحویل آمریکا دهد و از هسته ای کوتاه باید؛

به متحدان منطقه ای کمکی نکند و از حق دریافت غرامت جنگی از آمریکا صرفه نظر کند؛ باز هم آمریکا هیچ احترامی برای استقلال ما قائل نخواهد بود. آن ها به ما تهاجم خواهند کرد و خوش خیالی است که فکر کنیم از شر آن ها امان خواهیم بود. کسانی که در برابر دشمن نسخه تسلییم می پیچند با عینک خوش بینی بشتی غافلند که دشمن شش خوبی نیستند و با عینک بد بینی دشمنان ایران، نفوذی و خائنند. بفرض که آقای پزشکیان و همفکران ایشان فشار بیاورند که تنگه هرمز را شوده به خداسم که هیچ چیزی بهتر نخواهد شد و شرایط به قبل از ۹ اسفند باز نخواهد گشت. این ها را می گویم تا در تاریخ به یادگار بماند. اگر آمریکا را امتیازدهی آقایان در تنگه هرمز و هسته ای دست از سر ایران بردار من یکی دیگر سیاست رami بوسم و به کنار می گذارم. خدا را شکر که این حرف ها در تاریخ می ماند.

■ **چاره نهایی ایران در برابر دشمن متجاوز و جنایتکار آمریکایی چیست؟**

ما باید در بحث نظامی به بازنارندگی لایزم برسیم. راه شکست محاصره دریایی هم همین هست. چراکه ما با دشمنی ما هیچم که جزافون جنگل و زبان قدرت هیچ چیزی را نمی فهمد. پس باید قوی شویم. بگذارید صریح بگویم. در بحث تسلیحاتی ما باید دکتترین هسته ای کشور را مورد بازبینی قرار دهیم. چراکه هیچ راه دیگری نداریم. از سوی دیگر اگر به دنبال شکستن محاصره دریایی هستیم باید مسیرهای جایگزین جنوب را پیگیری کنیم و به ثمر برساییم. باعث نگرانی است که چرا ما تاکنون بر روی لجستیک کاباشی و ایستکی به بنادر جنوبی کار نکرده ایم اما مطمئناً اگر اراده کنیم کاری نیست که ایران با ۱۵ هسایه ای و حاکی نتواند انجام دهد. فراموش نکند ایران روزی مجبور بودسیم خاردار جنگش را وارد کند؛ اما با همه تحریم ها و ستم ها ما امروز به جایی رسیدیم برای که تهدید جدی و هموار قدرتمند برای آمریکا هستیم و دولت آمریکا دائماً در برابر ما مثل کن سفت کن درمی آورد تا نفسی تازه کند و برای جنگ جدید آماده شود. شک نکند که آمریکایی ها مانده را برای جنگ می خواهند صلح برایشان ذره ای اهمیت ندارد. مگر همین مذاکراتی که در نهایت به امضای آتش بس در انتهای خرداد۱۴۰۵ انجامید باعث نشد کلی نیرو و تجهیزات جدید نقلی وارد خاورمیانه کنند. آمریکایی ها ذاتاً بد عهدند. لذا معتمدگرا نتوانش را داریم باید به گونه ای هزینه ماندن آمریکا در منطقه را بالا ببریم که قرار را برقرار ترجیح دهد.



دکتر حسین صمصامی در گفت وگو با چارسوق تشریح کرد:

حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی ثمره ای جز گرانی نداشت

- **بانک مرکزی هر چقدر تلاش کرد که نرخ های ارز را کم و به قول خودشان معاملات غیرشفاف را کم کند باز هم در نتیجه سیاست های حرکت به سمت تک نرخ ی کردن ارز، فاجعه آفرید**
- **بانک مرکزی می خواهد نرخ ارز را تک نرخ ی کند؛ اما روش کار بانک مرکزی به این صورت است که می خواهد نرخ ارز را به نرخ بازار آزاد قاچاق برساند اما در نهایت نمی تواند و نرخ بازار آزاد را هم به هم می ریزد**
- **آقایان با حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی به اسم یکسان سازی نرخ ارز و مبارزه با رانت بلایی بر سر سفره مردم آورده اند که آن سرش ناپیداست**

گفت و گو

جهت بررسی وضعیت اقتصادی کشور، اوضاع معیشتی مردم و ریشه گرانی های ماه های اخیر به گفت وگو با دکتر حسین صمصامی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی پرداخته ایم:

■ **به نظری رسد یک نوع اشتکی در سیاست گذاری ارزی کشور وجود دارد. ریشه این ناپاسامانی و بهم ریختگی را در کدام نوع نگاه می دانید؟**

هم اکنون در بحث ارز و سیاست های ارزی در کشور دو گروه هستیم. گروه اول می گویند بحث پیمان سپاری ارزی باید برداشته شود. چون اقدام نسنجیده ای است که به راه افتاده و جلوی بازگشت ارزهای صادراتی به کشور را گرفته است؛ یعنی این دوستان دلیل اصلی عدم بازگشت ۱۳۰ میلیارد دلار از صادراتی به کشور را وجود پیمان سپاری ارزی می دانند و معتقدند در کنار حذف سیاست پیمان سپاری ارزی، بانک مرکزی باید دست از نرخ گذاری برای ارز بردارد و همه فرآیندهای معاملاتی ارز، تمام و کمال به دست بازار سپرده شود. به بیان ساده تر، یعنی هر نرخ ی برای ارز در بازار تعیین شد مبنای معاملات همان باشد و دولت و بانک مرکزی هیچ دخالتی نکنند؛ یعنی از ۲۸۵۰۰ تومانی، تالار اول، تالار دوم، پیمان سپاری و همه سازوکارها و سیاست های مدیریت بازار ارز از سوی بانک مرکزی کنار گذاشته شده و همه چیز در محیط بازار رقم بخورد. حال باید این بازار تعریف شود. بازار مکانی است که عده ای ازشان را عرضه می کنند و گروه یی برای خرید ارز تقاضا دارند؛ یعنی همان فرآیند عرضه و تقاضاست که بازار را شکل می دهد و همین فرآیند هم باید قیمت ارز را تعیین کند. به بیان دیگر، از فردا بگوییم جناب صادرات کننده تو هر کاری دلت خواست بازارت انجام بده و جناب وارد کننده تو هم از هر جایی دلت خواست ازت را بخر و بیاور.

■ **اشکال نوع نگاهی که بیان کردید در چیست؟ بفرضی که از تک نرخ ی شود، مگر چه مشکلی روی خواهد داد؟**
اولاً که از هیچگاه تک نرخ ی نخواهد شد و دلیل آن را توضیح عرض می داند. دائماً دو بخش عرضه ارز در اقتصادمان داریم. یکی بخش عرضه رسمی است که شامل صادرات نفتی و غیرنفتی است. دیگری بخش غیررسمی است که شامل ارز قاچاق است؛ یعنی طرف به دلایلی یک سری کالاهای را قاچاق کرده و یک سری ارزهایی به دست آورده که هم اکنون در اختیار اوست. بخش رسمی درآمدهای ارزی ما شامل صادرات نفتی و غیرنفتی نهایتاً ۱۰۰ میلیارد دلار است. مصارف ارزی کشور هم بر دو نوع قانونی یا رسمی و غیرقانونی یا قاچاق است. در مورد اول یا رسمی اگر سال منباز ۱۴۰۳ در نظر بگیریم ما ۷۰ میلیارد دلار واردات کالاهای اساسی، کالاهای سرمایه ای و مواد اولیه داشته ایم. بخش قاچاق و غیررسمی مصارف ارزی ما هم شامل ۳۰ تا ۴۰ میلیارد دلار است. با گذشت؛ یعنی سه سر نرخ ۹۰ هزار تومان، ۹۰۰ هزار تومان و ۹۳ هزار تومان برای ارز وجود داشت. بهانه بانک مرکزی هم این بود که ارز ۹۰ هزار تومانی صادرکننده را تشویق می کند که ارزش را به داخل کشور بیاورد؛ اما نتیجه کار این شد که ارز آزاد به ناگهان از ۹۳ هزار تومان به بالای ۱۰۲ هزار تومان در شهریور ۱۴۰۴ جهش کرد. در نتیجه به از هم اختلاف میان بازار آزاد و ارز توافقی به وجود آمد و کلاف کارها بیشتر به هم گره خورد. بانک مرکزی در آذر ۱۴۰۴ خواست شرایط را مدیریت کند نرخ های ۷۰ و ۱۰۵ هزار تومان را برای تالار اول و توافقی تعیین کرد که باعث شد بازار آزاد به ۱۲۷ هزار تومان جهش کند. در نتیجه دوباره بحران ایجاد شد.

■ **در دی ماه ۱۴۰۴ نیز بانک مرکزی به همین روش عمل کرد؟**

از یکم دی ماه با رسال زمره هایی شنیده شد که نه تنها باید فکری به حال نرخ های ۱۰۵ و ۱۲۷ هزار تومانی که از فساد زاست شود بلکه ارز ۲۸۵۰۰ تومانی کالاهای اساسی هم باید حذف شود چون عامل رانت بوده و اصلاً به هدف اصابت نکرده است. آقای پزشکیان و همه مدیران دولت هم دنبال همین بودند و همین حرف را می زدند. نتیجه همین تصمیم عجولانه و استدلال غلط را امروزه با این گرانی و حشمتاک در سفره های مردم می بینیم؛ یعنی آقایان با حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی به اسم یکسان سازی نرخ ارز و مبارزه با رانت بلایی بر سر سفره

مردم آورده اند که آن سرش ناپیداست. جالب است که آقای رئیس جمهور هنوز از این تصمیم غلط دفاع هم می کنند و ایشان مدعی هستند که اگر ارز ۲۸۵۰۰ تومانی کالاهای اساسی حذف نمی شد در کشور قطعی می آمد. این استدلال واقعاً حیرت آور و برخلاف حقایق است. براساس همین سیاست غلط، و سستان نرخ ارز تالار اول را در دی ماه ۱۴۰۴ به ۸۲ هزار تومان رساندند. در نتیجه دلار توافقی به ۱۲۵ هزار تومان و نرخ دلار آزاد به ۱۴۱ هزار تومان افزایش یافت؛ یعنی یک شوک ارزی دیگر به جامعه وارد شد و بازاربان تهران که کسب و کارشان قفل شده بود مجبور به اعتراض شدند. متأسفانه این اعتراضی در کشور گسترده شولی باز دولت ما عبرت نگرفت. دوستان علاوه بر حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی تالار اول ۸۲ هزار تومانی را هم حذف کردند

و در نتیجه تلاش های دولت از طی یک سال از حدود ۵۰ هزار تومان به ۱۸۰ هزار تومان جهش کرد. بهانه هم این بود که شرایطی فراهم شود که صادرکننده ارز به درون کشور بیاورد؛ بنابراین نباید تعجب کنیم که چرا به یکباره خودرو یا لوازم خانگی ۳ برابر شده است. همه این جهش های وحشتناک قیمتی به دلیل سیاست های اقتصادی دولت است.

■ **با تداوم سیاست های ارزی بانک مرکزی به کدام سومی رویم؟**

بگذارید صریح بگویم. اگر می خواهیم خودکشی کنیم باید همین سیاست های ارزی را ادامه دهیم و آقایان دولت مجبور می شوند برای مقابله با تورم ناشی از جهش ارز دست به کار شده و به قول خودشان یک ارز ترجیحی عامل رانت و فساد جدید، تعریف کنند و این دور باطل افزایش قیمت ارز و بالا بردن نرخ ارز برای رسیدن به بازار آزاد تا قیامت ادامه خواهد داشت. بگذارید مثالی زنیم. فرض کنید دولتی ما مجدداً نرخ ارز توافقی را افزایش دهند تا مثلاً ۲۰۰ هزار تومان که صادرکننده ارزش را به داخل کشور بیاورد. در نهایت صادرکننده از میان فروش به قیمت ۲۰۰ هزار تومان در سازوکار تعریف شده دولت یا فروش به قیمت مثلاً ۲۲۰ هزار تومان به قاچاقچی مردد خواهد شد و این پلکان صعودی ادامه خواهد یافت. چراکه همواره نرخ های بالاتر از نرخ تعریف شده دولت در بازار کشف خواهد شد و به صادرکننده پیشنهادات اغواکننده می دهند. پس دور باطل افزایش قیمت ارز ای الابد ادامه خواهد یافت.

■ **آیا تبعات تصمیم ارزی دولت در دی ماه ۱۴۰۴ قابل پیش بینی بود؟**

قطعاً بله. ای گاش به توصیه های ما در آذر ۱۴۰۴ توجه می شد، متأسفم که آقایان گوش یی برای شنیدن نداشتند. من همان زمان در نظقی در مجلس گفتم که حذف ارز ۲۸۵۰۰ سیاسی، اجتماعی و امنیتی خواهد داشت. حال چه کسی قرار است این تبعات ر جبران کند الله اعلم. هم محاسبات تیم ما و هم محاسبات وزارت جهاد کشاورزی نشان می داد که اتفاقاً ارز ۲۸۵۰۰ تومانی کاملاً به

اخبار



تراستی ها شبکه سایه ای که حکمرانی ارزی را فرسوده کرد

شبکه های تراستی که با هدف دور زدن تحریم ها و حفظ صادرات نفتی شکل گرفتند، امروز به یکی از کانون های ابهام، رانت و اختلال در بازگشت ارز تبدیل شده اند

واژه «تراستی» در ادبیات اقتصاد تحریم زده ایران دیگر صرفاً یک اصطلاح حقوقی یا تجاری نیست؛ این واژه امروز به شبکه ای از واسطه های مالی و بازرگانی اشاره دارد که در سال های فشار حداکثری، برای فروش نفت، میعانات و فرآورده های پتروشیمی به کار گرفته شدند. در ظاهر، تراستی ها قرار بود راهی برای حفظ جریان درآمدی کشور باشند، اما در عمل، نبود شفافیت، تمرکز اختیار در دست افراد محدود و ضعف نظارت نهادی، این سازوکار را به یکی از پیچیده ترین چالش های حکمرانی ارزی بدل کرده است.

تراستی از ضرورت تحریم تا مسئله حکمرانی

تراستی در معنای اصلی، به امین یا کارگزار مالی گفته می شود که دارایی یا مأموریتی مشخص را بر اساس توافقی معین مدیریت می کند. اما در تجربه ایران، این مفهوم به شرکت ها و اشخاصی اطلاق شد که در مسیرهای غیررسمی، مأمور فروش نفت و انتقال منابع ارزی شدند. شکل گیری این شبکه ها به خودی خود محصول یک انتخاب اختیاری نبود، بلکه نتیجه مستقیم انسداد کانال های رسمی بانکی، محدودیت در دسترسی به سوئیفت و فشارهای فرآینده تحریمی بود.

در چنین شرایطی، استفاده از واسطه های ثالث، ثبت شرکت در کشورهای واسط و ایجاد حساب های چندلایه، به تنها راه عملی برای تداوم صادرات تبدیل شد. با این حال، مشکل اصلی از جایی آغاز شد که این راه حل اضطراری به یک ساختار دائمی، غیرپاسخگو و در برخی موارد انحصاری تبدیل شد. وقتی یک واسطه به دلیل دسترسی ویژه به محموله های نفتی یا قراردادهای صادراتی، از جایگاه قابل جایگزینی برخوردار می شود، عملاً حلقه ای شکل می گیرد که نه تنها از نظارت عمومی دور می ماند، بلکه می تواند به میدان رانت و سوءاستفاده نیز تبدیل شود.

به همین دلیل است که امروز بحث بر سر تراستی ها، صرفاً یک بحث فنی درباره نقل و انتقال پول نیست، مسئله اصلی این است که چه نهادی اختیار داده، چه نهادی باید پاسخگو باشد و چه سازوکاری از منافع عمومی در برابر منافع فردی صیانت می کند. تجربه سال های اخیر نشان داده هرجا اختیار از مسئولیت جدا شده، هزینه آن نهایتاً بر دوش اقتصاد کلان و بازار ارز افتاده است.

معمای ارزهای بازگشته و اعداد پرباهیم

یکی از مهم ترین پرسش ها در پرونده تراستی ها، سرنوشت منابع ارزی است. آنچه در افکار عمومی به عنوان «بازگشتن ارز» مطرح می شود، الزاماً به معنای خروج فیزیکی ارز از کشور نیست؛ بلکه در بسیاری از موارد، منابع حاصل از فروش کالا یا نفت، وارد چرخه رسمی بانک مرکزی نمی شود و در شبکه ای غیرشفاف از حساب ها، صرافی ها و تسویه های غیررسمی می چرخد. بر اساس اظهارات رسمی مطرح شده در روزهای اخیر، رقم هایی در محدوده ۱۲ تا ۱۵ میلیارد دلار به عنوان منابع در اختیار کارگزاران مالی مطرح شده که بخشی از آن در روند طبیعی فعالیت بوده و بخشی نیز مورد سوءاستفاده قرار گرفته است. همچنین اعلام شده است که با ورود دستگاه قضایی، حدود ۵ میلیارد دلار از سرمایه های ملی به کشور بازگشته و برای شماری از افراد مرتبط، اعلان قرمز صادر شده است. در کنار این ارقام، عددی نزدیک به ۵ میلیارد دلار نیز به عنوان تعهدات ارزی انجام نشده مطرح شده که نشان می دهد مسئله از یک پرونده محدود فراتر رفته و به یک گره ساختاری در نظام بازگشت ارز بدل شده است.

این ارقام، تنها یک نشانه اند؛ نشانه ای از اینکه وقتی نظارت پسینی جای نظارت پیش دستانه را می گیرد، بازنگری می توانند از فاصله میان «اختیار» و «پاسخگویی» بهره برداری کنند. در چنین فضایی، بخشی از منابع ارزی ممکن است برای خرید دارایی در خارج، تسویه بدهی های غیررسمی یا تأمین مالی واردات غیرشفاف به کار رود. نتیجه نهایی ما واحد است: کاهش عرضه ارز در سامانه های رسمی، افزایش تقاضا در بازار آزاد و فشار مضاعف بر نرخ ارز.

در این میان، یک کارشناس بانکی که نقواس ت نامش منتشر شود، می گوید: «مسئله اصلی تراستی ها خود واسطه گری نیست، بلکه نبود تجربه کامل کنترل است. اگر از لحظه فروش تا لحظه تسویه، مسیر پول به صورت شفاف و قابل ردگیری نباشد، هرواسطه ای می تواند به کانون ریسک تبدیل شود.» به گفته او، اقتصاد تحریم زده تاگزیر از استفاده از مسیرهای غیرمستقیم است، اما این اجبار نباید به معنای رهاسازی نظارت باشد.

چرا این چرخه باید از افراد جدا شود؟

مهم ترین درس پرونده تراستی ها این است که اقتصاد نباید به اشخاص گره بخورد. هر زمان که یک کارگزار یا شرکت واسطه به کانال اصلی فروش و تسویه تبدیل می شود، انحصار شکل می گیرد و انحصار نیز به طور طبیعی، زمینه رانت، فساد و سوءاستفاده را افزایش می دهد. از همین رو، نخستین گام در اصلاح این وضعیت، تمرکز کامل اختیار و مسئولیت در یک مرجع مشخص و پاسخگو است؛ مرجعی که بتواند از مرحله صدور مجوز تا نظارت بر بازگشت ارز را به صورت یکپارچه اداره کند.

در این چارچوب، نقش بانک مرکزی محوری است. هرچند در شرایط تحریمی، بخشی از مسیرهای عملیاتی ناگزیر در سطح نهادهای امنیتی و حاکمیتی طراحی می شود، اما در نهایت جریان پول باید زیر چتر یک نهاد پولی مقتدر و پاسخگو بای بماند. اگر دستگاه های مختلف هر یک بخشی از کار را در عهده بگیرند اما هنگام بروز مشکل، هیچ کس مسئولیت کامل نپذیرد، نتیجه چیزی جز تکرار بحران نخواهد بود. راه حل دوم، حرکت از اعتماد فردی به اعتماد نهادی است. به جای تکیه بر واسطه های محدود و بیضاً رانتی، باید از شرکت های معتبر، با سابقه و قابل ردیابی استفاده شود؛ شرکت هایی که توان مالی، سابقه تجاری، تقاضمین حقوقی و قابلیت حساسیری دارند. همچنین نظارت باید لحظه ای و پیش دستانه باشد، نه اینکه تنها پس از وقوع تخلف، دستگاه های نظارتی و قضایی وارد میدان شوند. افزون بر این، تنوع بخشی به مسیرهای تسویه و جلوگیری از تمرکز بر یک یا دو کارگزار خاص، ضرورتی انکارناپذیر است. هر جایک مسیر به تنها کانال تبدیل شود، هم ریسک اختلال افزایش می یابد و هم قدرت چانه زنی کشور کاهش پیدا می کند. اقتصاد مقاومتی زمانی معنا پیدا می کند که در برابر فشار خارجی، شبکه ای از نهادهای پاسخگو، شفاف و قابل حساسیرسی شکل بگیرد؛ نه شبکه ای از واسطه های غیررسمی که تنها در شرایط بحران معنا می یابند و در غیاب نظارت، خود به بحران تازه تبدیل می شوند.



ترامپ میان سود پالایشگاه‌ها و گرانی سوخت گیر افتاد

کاهش قیمت نفت خام هنوز نتوانسته به افت قیمت بنزین و گازوئیل منجر شود؛ چراکه بازار جهانی انرژی با بحرانی فراتر از کمبود نفت مواجهه است. محدودیت ظرفیت پالایش، اختلال در حمل و نقل و کاهش عرضه فرآورده‌ها در مناطقی مانند خلیج فارس، روسیه و چین، شکاف میان قیمت نفت خام و فرآورده‌های پالایشی را افزایش داده و موجب شده سوخت همچنان گران بماند. بازار جهانی انرژی در شرایطی با کاهش نسبی قیمت نفت خام مواجه شده که قیمت فرآورده‌های پالایشی، به‌ویژه بنزین و گازوئیل، همچنان در سطوح پالایی قرار دارد؛ شکافی که نشان می‌دهد بحران کنونی بیش از آنکه صرفاً ناشی از کمبود نفت خام باشد، به محدودیت ظرفیت پالایش، اختلال در مسیرهای حمل و نقل و کاهش عرضه فرآورده‌های نفتی مربوط است. این وضعیت در آمریکا نیز به یک چالش اقتصادی و سیاسی برای دولت دونالد ترامپ تبدیل شده است. براساس داده‌های منتشرشده، گازوئیل با اختلاف حدود ۷۰ دلار در هر بشکه نسبت به نفت خام معامله می‌شود که هفته گذشته تا حدود ۹۰ دلار نیز افزایش یافته بود، در حالی که این اختلاف در شرایط معمول حدود ۲۰ دلار است و تنها اندکی پایین‌تر از رکورد حدود ۹۰ دلار در هفته گذشته است. به این ترتیب حتی در صورت کاهش بیشتر قیمت نفت خام یا بازگشایی مسیرهای انتقال انرژی، بازگشت سریع قیمت سوخت به سطوح پیش از بحران چندان محتمل نیست.
ریشه این شکاف را باید در کاهش هم‌زمان ظرفیت پالایش در چند نقطه مهم جهان جست‌وجو کرد. بخش قابل توجهی از ظرفیت پالایشگاهی جهان در خلیج فارس قرار دارد؛ منطقه‌ای که به دلیل اختلال‌های متناوب در کشتیرانی از مسیر تنگه هرمز، دسترسی به آن با مشکل مواجه شده است. خلیج فارس به طور معمول بیش از یک پنجم قیمت نفت خام جهان را تأمین می‌کند و بخشی از این نفت نیز خوراک پالایشگاه‌های خارج از منطقه است. هم‌زمان، حملات پهپادی اوکراین به پالایشگاه‌های روسیه بخشی دیگر از ظرفیت پالایشی جهان را از مدار خارج کرده است. نتیجه این تحولات، کاهش عرضه بنزین، گازوئیل و سایر فرآورده‌ها در بازار جهانی و افزایش حاشیه سود پالایشگاه‌هایی بوده که همچنان ظرفیت تولید و دسترسی به خوراک دارند. در چنین شرایطی، پالایشگاه‌ها تلاش کرده‌اند فرآیند تولید خود را به سمت محصولاتی هدایت کنند که حاشیه سود بیشتری دارند. در ابتدای بحران، سوخت جت در کانون توجه قرار داشت و حاشیه سود آن همچنان بیش از دو برابر سطح معمول پیش از جنگ است اما با تشدید نگرانی‌ها درباره عرضه گازوئیل، فشار بازار به سمت این فرآورده متغیل شده است.
دلیل این‌گونه تغییرات در بخش سوخت و پالایش در S&P Global، وضعیت کنونی را نوعی بحران چرخشی در بازار فرآورده‌ها توصیف کرده؛ به این معنا که پالایشگاه‌ها قادرند در یک مقطع خاص، تولید یک محصول را افزایش دهند اما نمی‌توانند هم‌زمان همه کمبودهای بازار را جبران کنند.

آمریکا: برنده پالایش، بازنده سیاسی

در میان تولیدکنندگان، پالایشگاه‌های آمریکا یکی از بزرگ‌ترین برندگان شرایط کنونی هستند. افزایش فاصله میان قیمت فرآورده‌های پالایش شده و نفت خام، حاشیه سود پالایشگاه‌ها را به شکل قابل توجهی افزایش داده است. شرکت‌های مارتون پترولیوم، فیلیپس ۶۶ و والو انرژی در سه‌ماهه دوم عملکردی بهتر از انتظار تحلیلگران داشتند. همچنین اکسون موبیل و شرون در مجموع ۲۶.۵ میلیارد دلار سود در سه‌ماهه منتهی به پایان ژوئن ثبت کردند که افزایش سهم فعالیت‌های پالایشی در این سود نقش مهمی داشت. اکسون موبیل همچنین اعلام کرده که در سه‌ماهه دوم، حجم بی‌سابقه‌ای گازوئیل تولید کرده تا بخشی از افزایش تقاضای جهانی را پاسخ دهد.
با این حال، افزایش سود پالایشگاه‌ها برای دولت ترامپ به یک چالش سیاسی تبدیل شده است. قیمت بالای سوخت در حالی ادامه دارد که رئیس‌جمهور آمریکا پیش از انتخابات میان دوره‌ای نوامبر تحت فشار رای‌دهندگان قرار گرفته است. ترامپ با انتقاد از عملکرد شرکت‌های نفتی، از ششرون و اکسون به دلیل کسب سود بالا انتقاد کرده و خواستار بازگرداندن بخشی از این درآمد به مردم شده است. وی همچنین پیش‌تر دستور تحقیق وزارت دادگستری درباره شرکت‌های انرژی را در واکنش به افزایش قیمت‌ها صادر کرده بود؛ اقدامی که مشابه آن در دوره ریاست جمهوری جو بایدن و پس از جهش قیمت انرژی در پی جنگ روسیه و اوکراین نیز مشاهده شد.

صادرات بیشتر آمریکا، فشار بیشتر بر مصرف‌کننده آمریکا

یکی از تناقض‌های مهم بازار کنونی این است که آمریکا از یک‌سواز کمبود ظرفیت پالایش جهانی سود می‌برد و از سوی دیگر، افزایش صادرات فرآورده‌های نفتی این کشور به بازارهای خارجی به رشد قیمت داخلی کمک کرده است. با اختلال در تأمین فرآورده از خاورمیانه، وابستگی مشتریان خارجی به محصولات پالایشی آمریکا افزایش یافته است. بخشی از بنزین و گازوئیل تولیدشده در آمریکا راهی بازارهای خارجی می‌شود و همین موضوع عرضه داخلی را تحت فشار قرار داده است. براساس داده‌های AAA، میانگین قیمت گازوئیل در جایگاه‌های آمریکا به ۵.۳۴ دلار در هر گالن رسیده؛ در حالی که این رقم در سال گذشته ۳.۷۴ دلار بود. قیمت بنزین نیز از ۴ دلار در هر گالن عبور کرده و براساس داده‌های ارائه‌شده، حدود ۳۵ درصد بیشتر از زمان آغاز جنگ در ۲۸ فوریه است. این افزایش قیمت اکنون به یکی از نقاط حساس سیاسی دولت آمریکا تبدیل شده است؛ زیرا هزینه بالای سوخت مستقیماً بر هزینه حمل و نقل، تولید و قیمت کالاهای اثر می‌گذارد و می‌تواند ناراضی‌تی مصرف‌کنندگان را پیش از انتخابات میان دوره‌ای افزایش دهد.

اروپا سب‌پذیرتر از آمریکا

در حالی که پالایشگاه‌های آمریکایی از شرایط موجود سود می‌برند، اروپا با ریسک بیشتری مواجهه است. این منطقه طی سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری کافی در ظرفیت پالایش انجام نداده و برای تأمین بخش قابل توجهی از نیاز خود به واردات فرآورده‌های نفتی وابسته شده است. کاهش ذخایر جهانی نیز این آسیب‌پذیری را تشدید کرده است. بنابراین حتی اگر اختلال در تنگه هرمز کاهش پیدا کند، بازار جهانی فرآورده‌های نفتی همچنان با مشکل ظرفیت مواجه خواهد بود. درواقع بحران فعلی نشان می‌دهد بازگشت عرضه نفت خام لزوماً به معنای بازگشت فوری عرضه بنزین و گازوئیل نیست. نفت خام باید به پالایشگاه برسد، پالایش شود و سپس از طریق شبکه حمل و نقل به مصرف‌کننده نهایی منتقل شود و هر اختلال در این زنجیره می‌تواند قیمت فرآورده‌ها را بالا بکشد.

در شرایطی که بخش بزرگی از نهاده‌های دامی ایران از

مسیرهای دریایی و بنادر جنوبی تأمین می‌شود، یک ظرفیت یک میلیون تنی در مرز اینچه‌برون می‌تواند بخشی از بار واردات خوراک دام راه‌ریل منتقل کند اما نبود برنامه منظم حمل، هزینه‌های لجستیکی و ضعف هماهنگی تجاری باعث شده این ظرفیت بالقوه هنوز به یک مسیر پایدار برای امنیت غذایی تبدیل نشود. در اقتصاد ایران، امنیت غذایی فقط به میزان تولید گندم، ذرت یا گوشت محدود نمی‌شود؛ گاهی یک واگن قطار، یک مسیر مرزی یا حتی چند ساعت تأخیر در تخلیه یک محموله می‌تواند مستقیماً بر قیمت مرغ، تخم‌مرغ، گوشت و لبنیات اثر بگذارد. این واقعیت زمانی اهمیت بیشتری پیدامی‌کند که بخش قابل توجهی از خوراک مورد نیاز صنعت دام و طیور کشور از خارج تأمین می‌شود و هر اختلال در مسیرهای وارداتی، هزینه تولید را بالا می‌برد.

در چنین شرایطی، ایستگاه‌ریلی اینچه‌برون در شمال ایران می‌تواند یکی از حلقه‌های کمتر دیده‌شده زنجیره تأمین نهاده‌های دامی باشد؛ ظرفیتی که به گفته کارشناسان امنیت غذایی، زیرساخت لازم برای پذیرش نهاده‌ها را در اختیار دارد اما بخشی از آن در حال حاضر عملیاتی نیست. به گفته این کارشناسان، ظرفیت موجود در این ایستگاه‌ها حدود یک میلیون تن است؛ رقمی که اگرچه در مقایسه با کل واردات نهاده کشور بسیار بزرگ نیست اما می‌تواند در زمان اختلال در مسیرهای اصلی واردات، نقش یک مسیر پشتیبان و راهبردی را ایفا کند.

اهمیت این ظرفیت زمانی روشن‌تر می‌شود که اندازه بازار نهاده‌های ایران را در نظر بگیریم. براساس آمارهای منتشرشده در سال ۲۰۲۴، ایران سالانه حدود ۲۳ میلیون تن کالای اساسی کشاورزی وارد می‌کند و بیش از ۱۷ میلیون تن از این رقم مربوط به نهاده‌های دامی از جمله ذرت، جو، کنجاله و دانه‌های روغنی سویاست. به بیان دیگر، حتی اگر همه ظرفیت یک میلیون تنی اینچه‌برون فعال شود، این مسیر نمی‌تواند جایگزین شبکه اصلی واردات کشور باشد اما می‌تواند معادل حدود ۴ درصد از حجم سالانه نهاده‌های وارداتی را پوشش دهد. همین سهم برای یک مسیر جایگزین در شرایط حساس قابل توجه است، به‌خصوص اگر ظرفیت مذکور به شکل مستمر و نه مقطعی مورد استفاده قرار گیرد.

مسئله فقط ریل نیست؛ مشکل از اقتصاد مسیر، آغاز می‌شود

یکی از اشتباهات رایج در تحلیل حمل و نقل کالاهای اساسی این است که تصور شود با وجود خط‌آهن، مشکل لجستیکی خودبه‌خود حل می‌شود. درواقع، ریل تنها یکی از اجزای زنجیره واردات است. برای اینکه نهاده‌دامی از قزاقستان یا سایر کشورهای آسیای مرکزی به مرغداری و دامداری ایران برسد، باید مجموعه‌ای از حلقه‌ها شامل خرید، قرارداد تجاری، بارگیری، واگن، عبور مرزی، تخلیه، ذخیره‌سازی، حمل داخلی و توزیع هماهنگ شود. این موضوع درباره اینچه‌برون اهمیت بیشتری دارد، زیرا این نقطه بخشی از گریدور ریلی قزاقستان-ترکمنستان است. سازمان ملل نیز این مسیر را به عنوان کریدور ریلی KITI معرفی کرده و اینچه‌برون را یکی از دو گذرگاه ریلی ایران با ترکمنستان دانسته است. از سوی دیگر، تحولات تجاری قزاقستان نشان می‌دهد که ظرفیت

تولید و صادرات غلات در شمال ایران یک فرصت واقعی است،

نه صرفاً یک فرض تئوریک. طبق آمار منتشرشده از زیرمجموعه شرکت دولتی «پرو دکورپوریشن» قزاقستان، این کشور در سال ۲۰۲۵، حدود ۹۰۰ هزار تن غله به ایران صادر کرد و بخش قابل توجهی از صادرات غلات این کشور از مسیرهای مختلف به ایران اختصاص یافت که نشان می‌دهد ایران در میان بازارهای مهم غلات قزاقستان قرار دارد.

این روند یک پیام روشن دارد؛ مشکل اصلی الزاماً نبود کالا در شمال منطقه نیست، بلکه چگونگی تبدیل ظرفیت تولید کشورهای آسیای مرکزی به یک زنجیره تأمین پایدار برای ایران است. قزاقستان همچنین در سال ۲۰۲۴ شاهد رشد قابل توجه حمل و نقل ریلی غلات بوده است. براساس آمار ارائه شده از وزارت حمل و نقل جمهوری قزاقستان، در سه‌ماهه نخست سال جاری میلادی ۴۰۱ میلیون تن غله در این کشور از طریق راه‌آهن جابه‌جا شد که ۱۵ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل بود. صادرات ریلی غلات نیز با رشد ۱۸ درصدی به ۳.۲ میلیون تن رسید.

این امر نشان می‌دهد که در سوی دیگر مرز نیز ظرفیت و تقاضای حمل ریلی وجود دارد؛ بنابراین اگر قرار باشد اینچه‌برون فعال‌تر شود، ایران باید صرفاً منتظر ورود محموله نباشد و برای ایجاد جریان دائمی کالا با صادرکنندگان و شرکت‌های حمل و نقل منطقه‌ای قراردادهای مشخص طراحی کند.

یک میلیون تن ظرفیت؛ کوچک در برابر واردات، مهم در زمان حاس
ممکن است در نگاه نخست ظرفیت یک میلیون تن در برابر نیاز سالانه کشور عدد بزرگی به نظر نرسد. اگر نیاز وارداتی نهاده‌های دامی را حدود ۱۶ میلیون تن در سال در نظر بگیریم، این ظرفیت تنها بخشی از نیاز کشور را پوشش می‌دهد اما ارزش واقعی چنین زیرساختی در «تنوع بخشی به مسیرهای واردات» است، نه صرفاً حجم جابه‌جایی. اقتصاد ایران این سال‌های اخیر نشان داده که وابستگی بیش از حد به یک مسیر حمل و نقل می‌تواند هزینه سنگینی ایجاد کند. هنگامی که بخش عمده واردات نهاده از بنادر جنوبی انجام می‌شود، هرگونه افزایش ریسک در حمل دریایی، محدودیت بیمه، افزایش کرایه کشتی، تأخیر در تخلیه یا اختلال در تردد دریایی مستقیماً به بازار داخلی منتقل می‌شود. این مسئله در سال ۲۰۲۴ اهمیت بیشتری پیدا کرده است. یک مقام صنفی در همین سال هشدار داده بود که وابستگی ایران به واردات ذرت و کنجاله سویا بسیار بالاست و استفاده از مسیرهای زمینی و ریلی جایگزین، در صورت نبود زیرساخت کافی، می‌تواند هزینه واردات را افزایش دهد. بنابراین راهبرد درست، جایگزین کردن کامل دریا با ریل نیست؛ بلکه ایجاد یک شبکه چندمسیره است. بنادر جنوبی باید همچنان بخش اصلی واردات را انجام دهند اما در کنار آنها مسیرهایی مانند اینچه‌برون و سرخس نیز باید در زمان عادی فعال باشند تا در زمان‌های حساس بتوانند بخشی از بار را جذب کنند.

به عبارت دیگر، ظرفیت پشتیبان زمانی ارزشمند است که پیش از وقوع بحران فعال شده باشد. اگر یک مسیر فقط هنگام بسته شدن مسیر اصلی فعال شود، معمولاً در همان زمان با کمبود واگن، قرارداد، انبار، نیروی عملیاتی و برنامه حرکت مواجه خواهد شد. تجربه غلات قزاقستان نیز نشان می‌دهد که تقاضای منطقه‌ای برای این محصولات بالاست. براساس داده‌های شرکت سهامی

ملی «قزاقستان تمیر ژولی»، این کشور در فاصله سپتامبر ۲۰۲۵ تا آوریل ۲۰۲۶ بیش از ۱۱.۱ میلیون تن غله و آرد صادر کرد که ۱۳ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل بود.

در چنین بازاری، ایران تنها خریدار بالقوه نیست. کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و چین نیز در حال جذب محصولات قزاقستان هستند. بنابراین اگر ایران بخواهد سهم بیشتری از این بازار را به سمت خود هدایت کند، صرفاً داشتن خط ریلی کافی نیست و باید از نظر قیمت، زمان حمل و قابلیت اطمینان نیز رقابت‌پذیر باشد.

راه خروج از بن بست: از تخفیف موقت تا قطارهای شاتلی

پیشنهادهایی که برای فعال‌سازی ظرفیت اینچه‌برون مطرح شده، از جمله تخفیف موقت هزینه حمل ریلی، راه‌اندازی قطارهای شاتلی، تجصیع محموله‌های کوچک بخش خصوصی و کاهش تعرفه‌های مسیر، از یک منطق اقتصادی مشخص پیروی می‌کنند؛ مشکل فعلی بیش از آنکه کمبود ظرفیت فیزیکی باشد، کمبود «بار تضمین‌شده» برای اقتصادی شدن قطار است.

به اعتقاد کارشناسان امنیت غذایی، راه‌آهن زمانی می‌تواند با جاده رقابت کند که قطار با ظرفیت بالا و برنامه منظم حرکت کند. اگر چند واردکننده هر کدام محموله‌ای کوچک داشته باشند و هیچ سازوکار مشخصی برای جمع‌آوری آنها وجود نداشته باشد، هزینه تمام‌شده حمل افزایش می‌یابد و مزیت ریل از بین می‌رود. ایجاد قطارهای شاتلی می‌تواند بخشی از این مشکل را حل کند. در این مدل، قطارهای باری در مسیر مشخص و با برنامه زمانی ثابت حرکت می‌کنند و واردکنندگان می‌توانند بر اساس یک برنامه قابل پیش‌بینی محموله‌های خود را ارسال کنند. نتیجه چنین مدلی، کاهش زمان انتظار و افزایش ضریب استفاده از واگن هاست. راهکار دوم، ایجاد مشوق‌های موقت است. تخفیف در تعرفه حمل ریلی در مرحله نخست می‌تواند به فعال شدن مسیر کمک کند اما نباید به یک یارانه دائمی تبدیل شود. هدف باید این باشد که دولت برای دوره‌ای محدود هزینه راه‌اندازی بازار را کاهش دهد و پس از رسیدن حجم بار به یک سطح مشخص، مسیر به تدریج بر مبنای اقتصاد واقعی خود ادامه دهد.

در کنار آن، توافق‌های تجاری با قزاقستان، ترکمنستان و سایر کشورهای مسیر اهمیت دارد. ایران در سال‌های اخیر توافق‌هایی برای توسعه تجارت کشاورزی با قزاقستان داشته و دو کشور بر افزایش مبادلات غلات و محصولات کشاورزی تأکید کرده‌اند. حتی یک تقاهم برای تأمین یک میلیون تن غلات از قزاقستان مطرح شده است. این توافق‌ها زمانی اثر واقعی خواهند داشت که به قراردادهای حمل تبدیل شود؛ یعنی مشخص شود چه میزان کالا، از چه مبدائی، توسط کدام شرکت، با چه تعداد واگن و در چه بازه زمانی به ایران منتقل خواهد شد. در این میان، یک تحول مهم در سیاست تجاری قزاقستان نیز باید مورد توجه قرار گیرد. وزیر کشاورزی قزاقستان مورخ ۱۱ ژوئیه، محدودیت

شش ماهه‌ای برای واردات گندم از طریق جاده، آب و ریل اعمال کرد؛ هرچند برخی واردات ریلی برای واحدهای خاص و ترانزیت مستثنا شده‌اند. این تصمیم نشان می‌دهد که بازار غلات منطقه به شدت تحت تأثیر سیاست‌های داخلی صادرکنندگان قرار دارد و ایران نباید تمام برنامه تأمین خود را روی یک کالای مشخص از یک کشور بنا کند. اتفاقاً همین مسئله ضرورت تنوع بخشی به تأمین‌کنندگان و کالاهای بیشتری می‌کند؛ از جو و ذرت گرفته تا دانه‌های روغنی و سایر خوراک‌های مورد استفاده در صنعت دام و طیور.

از این منظر، اینچه‌برون را نباید صرفاً یک ایستگاه مرزی دید. این نقطه می‌تواند بخشی از یک استراتژی بزرگ‌تر برای کاهش ریسک زنجیره تأمین غذای ایران باشد؛ استراتژی‌ای که در آن ریل، بنادر، جاده، انبارها و قراردادهای تجاری در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند. اگر ظرفیت یک میلیون تنی اینچه‌برون واقعاً آماده بهره‌برداری باشد، سؤال اصلی دیگر این نیست که «آیا امکان واردات نهاده از این مسیر وجود دارد؟» بلکه این است که چرا هنوز سازوکاری ایجاد نشده تا این ظرفیت به شکل مستمر مورد استفاده قرار گیرد.

پاسخ به این سؤال، نیازمند عبور از نگاه پروژهای به حمل و نقل است. ساخت خط‌آهن یا ایجاد پایانه به تنهایی امنیت غذایی ایجاد نمی‌کند؛ امنیت زمانی ایجاد می‌شود که مسیر، کالا، واگن، قرارداد و بازار هم‌زمان در کنار یکدیگر قرار بگیرند. در شرایطی که ایران همچنان برای تأمین بخش بزرگی از خوراک دام و طیور به واردات وابسته است، هر تن نهاده‌ای که بتوان با مسیرهای متنوع، مطمئن‌تر و کم‌ریسک‌تر وارد کشور کرد، بخشی از ریسک تولید داخلی را کاهش می‌دهد. درواقع ظرفیت یک میلیون تنی اینچه‌برون شاید در برابر کل نیاز کشور عددی تعیین‌کننده نباشد

نیز به یکی از مسیرهای فعال تأمین نهاده تبدیل شود. درنهایت، اگر هدف سیاست‌گذار کاهش هزینه تولید مرغ، تخم‌مرغ، گوشت و لبنیات است، باید بخشی از سیاست تنظیم بازار را از انتهای زنجیره، یعنی قیمت مصرف‌کننده، به ابتدای زنجیره یعنی لجستیک نهاده منتقل کند. فعال شدن ظرفیت‌های ریلی موجود، در کنار قراردادهای بلندمدت با تأمین‌کنندگان منطقه‌ای و برنامه سوی دیگر، اعلام مثبت‌نام پیش از مشخص شدن یک ایستگاه نیست؛ مسئله این است که ایران تا چه اندازه توانسته از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به یک مسیر مطمئن تجارت کشاورزی منطقه استفاده کند. اگر این ظرفیت به درستی فعال شود، ریل شمال می‌تواند از یک زیرساخت کم‌استفاده به یک ابزار عملی برای کاهش ریسک امنیت غذایی تبدیل شود.

اینچه‌برون را نباید صرفاً یک ایستگاه مرزی دید. این نقطه می‌تواند بخشی از یک استراتژی بزرگ‌تر برای کاهش ریسک زنجیره تأمین غذای ایران باشد؛ استراتژی‌ای که در آن ریل، بنادر، جاده، انبارها و قراردادهای تجاری در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند

۱۰ هزار مسکن استیجاری برای بازار میلیونی مستأجران؛ سهم تهران چقدر است؟

اجاره‌ها باشد. حتی اگر تمام ۱۰ هزار واحد تعیین شده به مرحله بهره‌برداری برسد، این تعداد در مقایسه با بیش از ۷ میلیون خانوار مستأجر رقم محدودی محسوب می‌شود و مشخص نیست چه تعداد از این واحدها در تهران و مشهد عرضه خواهد شد. از سوی دیگر، اعلام ثبت‌نام پیش از مشخص شدن ظرفیت قابل واگذاری می‌تواند به ایجاد انتظارات گسترده در میان مستأجران منجر شود؛ در حالی که خود وزارت راه و شهرسازی نیز پیش‌بینی کرده است تعداد متقاضیان از تعداد واحدهای قابل واگذاری بیشتر باشد. بنابراین مسئله اصلی صرفاً آغاز ثبت‌نام نیست، بلکه میزان واقعی عرضه، زمان قطعی تحویل و سهم هریک از دو کلان‌شهر از واحدهای مسکن استیجاری است.

به گزارش تسنیم، با وجود گذشت حدود دو ماه از اعلام جزئیات مسکن استیجاری، هنوز آمار دقیقی از تعداد واحدهای مسکن استیجاری محقق‌شده، واحدهای آماده واگذاری و سهم تهران و مشهد از این واحدها اعلام نشده است. این در حالی است که ثبت‌نام متقاضیان قرار است پیش از هفته دولت آغاز شود و طبق اعلام وزارت راه و شهرسازی کل فرآیند از ثبت‌نام تا تحویل واحد نیز حدود دو ماه زمان خواهد برد. ابهام درباره ظرفیت واقعی طرح زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به دانیم قرار است فقط ۱۰ هزار واحد مسکن استیجاری در کشور، آن هم در شرایطی که تهران و مشهد به عنوان دو کانون اصلی اجرای طرح انتخاب شده‌اند، پاسخگوی بخشی از تقاضای انباشته بازار

است که کل فرآیند از زمان ثبت‌نام اولیه تا تحویل واحد مسکن استیجاری حدود دو ماه زمان ببرد. خردآمدها اسفال فرزانة صادق وزیر راه و شهرسازی با اشاره به مصوبه شورای عالی مسکن گفته بود: بر این اساس اجرای طرح مسکن استیجاری که سال‌ها مغفول مانده بود، دوباره فعال شد و در گام نخست ساخت ۱۰ هزار واحد تعریف شد. اگرچه هنوز این هدف به‌طور کامل محقق نشده، اما روند اجرایی آن آغاز شده است. وی افزود: تاکنون حدود نیمی از تعهدات تعیین‌شده از سوی شورای عالی مسکن در مسکن استیجاری محقق شده‌است. همچنین بانک مسکن همکاری مؤثری در پیشبرد این طرح داشته و واحدهای ساخته‌شده می‌توانند وارد چرخه عرضه مسکن استیجاری شوند.

بر اساس معیارهای مشخص، اولویت‌بندی و به افراد واجد شرایط معرفی می‌شوند. وی ادامه داد: با توجه به تعداد بالای متقاضیان، به‌ویژه در تهران و مشهد، طبیعی است که تعداد ثبت‌نام‌های بیشتر از تعداد واحدهای قابل واگذاری باشد و به همین دلیل فرآیند استحقاق سنجی و اولویت‌بندی انجام خواهد شد. مدیرکل دفتر طرح‌ریزی و پایش مسکن وزارت راه و شهرسازی با اشاره به زمان‌بندی اجرای این طرح گفت: فرآیند استحقاق سنجی حدود یک ماه به طول می‌انجامد و پس از آن، متقاضیان واجد شرایط به کارگزاران معرفی می‌شوند تا مراحل بازدید از پروژه‌ها، انتخاب واحد و در نهایت تحویل کدید انجام شود. وی تصریح کرد: برآورد ما این

در حالی وزارت راه از تحویل ۲ ماهه مسکن استیجاری تهران و مشهد خبر داده که سهم این شهرها از ۱۰ هزار واحد مشخص نیست.

رضا فرهادزاده مدیرکل دفتر طرح‌ریزی و پایش مسکن وزارت راه و شهرسازی اخیراً با اشاره به برنامه این وزارتخانه برای تأمین مسکن استیجاری در دو کلان‌شهر تهران و مشهد، گفته است: بستر ثبت‌نام متقاضیان آماده ششده است و تلاش می‌کنیم ثبت‌نام مسکن استیجاری را با حداکثر ظرفیت ممکن تا پیش از هفته دولت آغاز کنیم. وی با بیان اینکه تهران و مشهد به دلیل نیاز انباشته و ضرورت مداخله در بازار مسکن استیجاری در اولویت قرار دارند، افزود: پس از ثبت‌نام اولیه، تقاضاها مورد ارزیابی قرار می‌گیرند و متقاضیان