

مقایسه روند تغییرات تورم
در دولت‌ها نشان می‌دهد

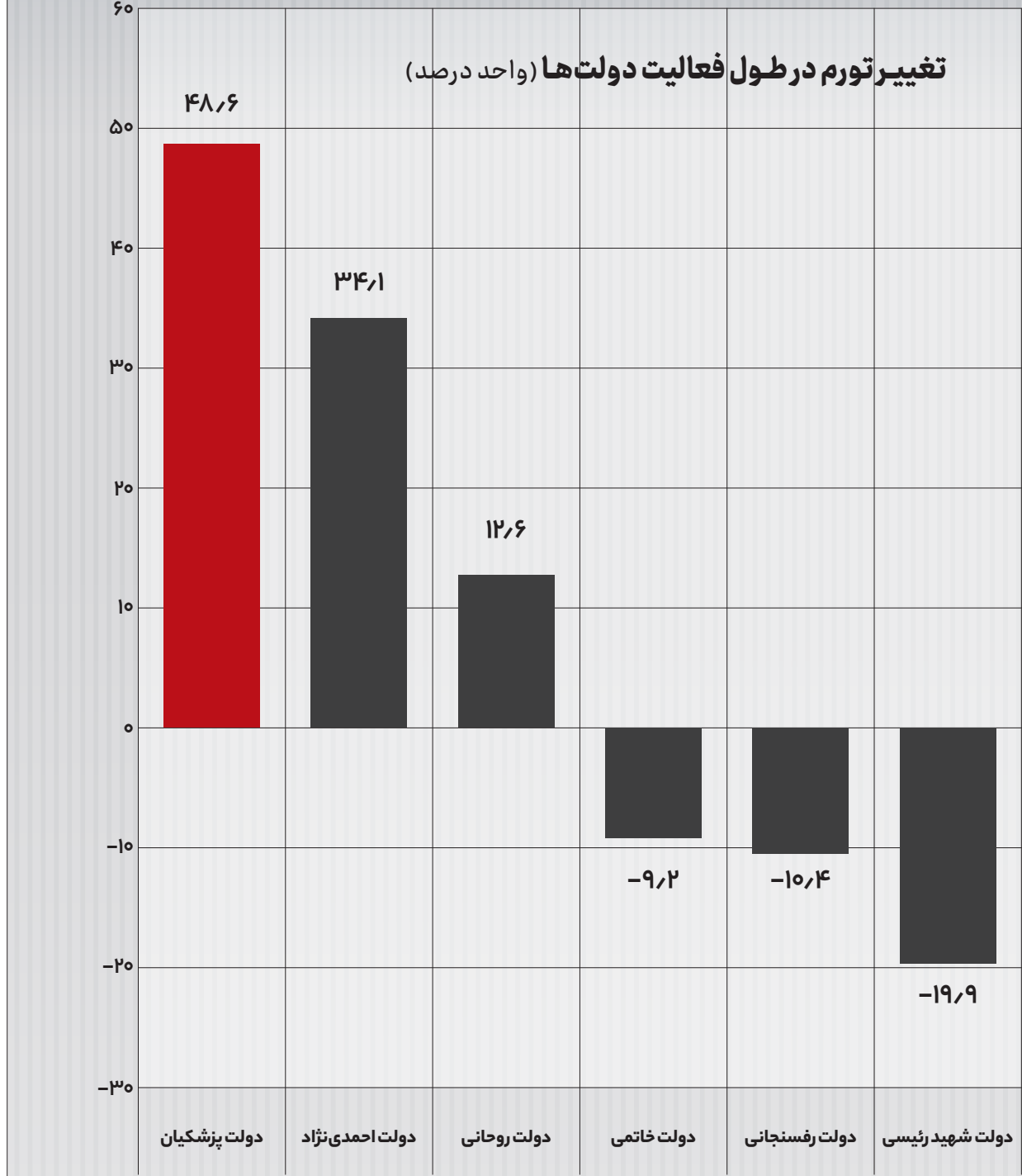
بحار قسب
در صدر تورم

تبعات حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی، همچنان دامنگیر دولت چهاردهم است

مقایسه آمار تورم نقطه به نقطه در شروع و پایان دولت‌های
پس از دفاع مقدس نشان می‌دهد مسعود پزشکیان بدون رقیب
و با فاصله رتبه اول تورم‌زایی را در اختیار دارد. بدین ترتیب حذف
ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی سبب شد تا دولت چهاردهم در صدر
تورم در بین دولت‌ها بنشیند.
بر اساس آمار بانک مرکزی، تورم نقطه به نقطه در ابتدای دولت
پزشکیان ۳۵٫۸ درصد بود که پس از ۲ سال در مرداد امسال به
۴۸٫۶ درصد افزایش یافته است. بنابراین شاهد افزایش ۴۸٫۶

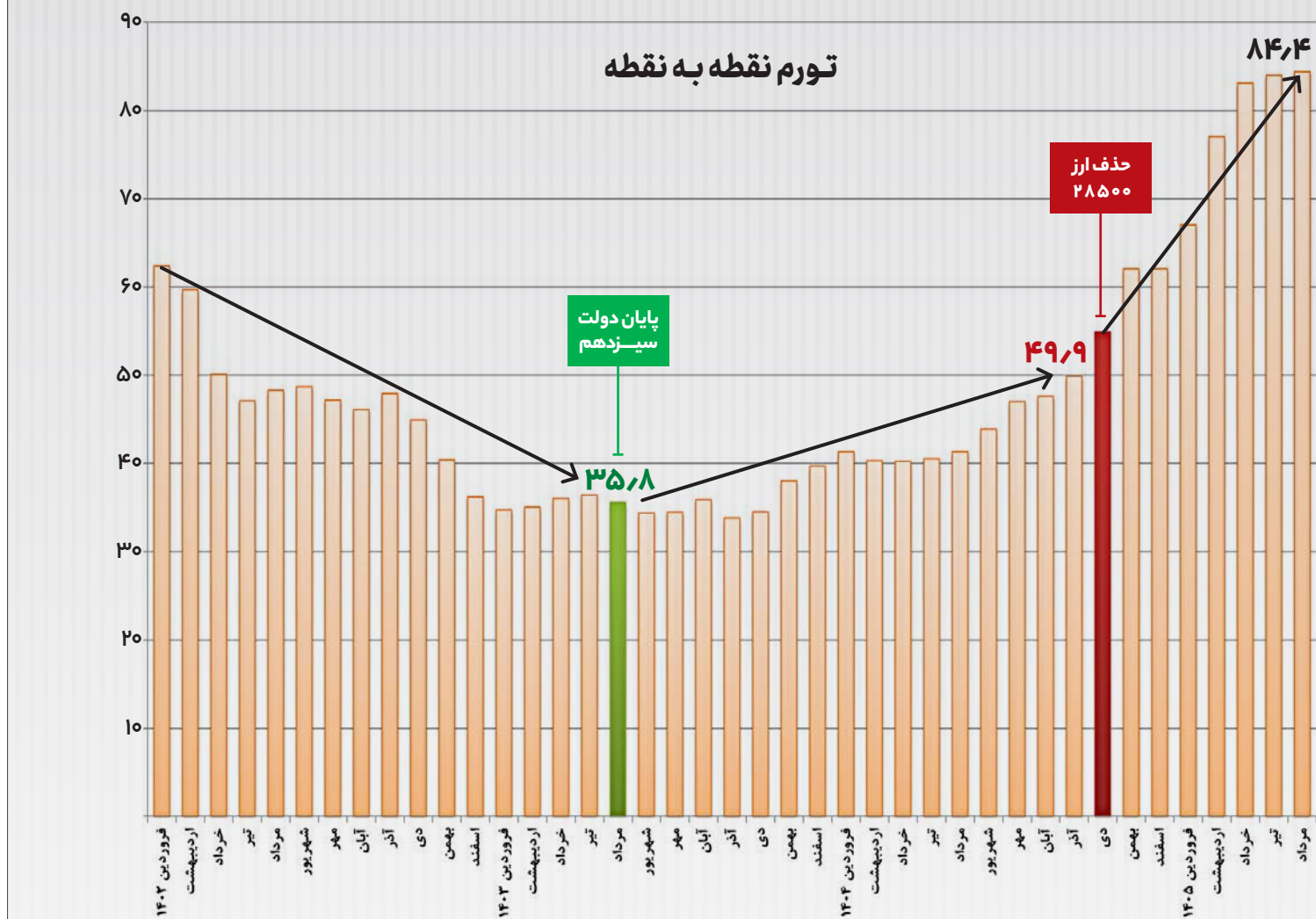
واحد درصدی تورم نقطه به نقطه در طول فعالیت دولت چهاردهم
هستیم و این دولت رتبه اول تورم‌زاترین دولت را پس از دفاع
مقدس به خود اختصاص داده است که ناشی از آثار شدید
تورمی حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی است.
آمار بانک مرکزی نشان می‌دهد تا قبل از حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰
تومانی دردی ماه‌سال گذشته، با وجود افزایش تورم در دولت پزشکیان،
اما تورم نقطه به نقطه همچنان کمتر از ۵ درصد بود اما از دی‌ماه
به بعد با اقدام نادرست دولت در گران‌سازی ارز رسمی، شاهد رشد

جهشی تورم بودیم. مطابق این آمار رتبه آخر تورم‌زاترین دولت نیز
از آن شهید رئیسی شده چرا که توانست تورم نقطه به نقطه ۵۵٫۷
درصدی در ابتدای دولتش را به ۳۵٫۸ درصد کاهش دهد که افت ۱۹٫۹
واحد درصدی تورم در ۳ سال دولت سیزدهم را نشان می‌دهد. از آنجا
که آمار دقیق تورم در ماه‌شروع به کار دولت موسوی (آبان ۱۳۶۰) در
دسترس نبود در این مقایسه لحاظ نشده است اما در پایان دولت
موسوی تورم نقطه به نقطه ۲۸٫۶ درصد بود که برآوردها حاکی
است از تورم ابتدای آن دولت کمتر بوده است.



بانتک مرکزی (سال پایه ۱۳۹۵)	تورم نقطه به نقطه اول دوره (درصد)	تورم نقطه به نقطه آخر دوره (درصد)	تغییر (واحد درصد)
دولت رفسنجانی	۲۸٫۶	۱۸٫۲	-۱۰٫۴
دولت خاتمی	۱۸٫۲	۹	-۹٫۲
دولت احمدی‌نژاد	۹	۴۳٫۱	۳۴٫۱
دولت روحانی	۴۳٫۱	۵۵٫۷	۱۲٫۶
دولت شهید رئیسی	۵۵٫۷	۳۵٫۸	-۱۹٫۹
دولت پزشکیان	۳۵٫۸	۸۴٫۴	۴۸٫۶

رتبه دولت در تورم‌زایی	دولت	افزایش یا کاهش تورم در طول دوره
۱	دولت پزشکیان	۴۸٫۶
۲	دولت احمدی‌نژاد	۳۴٫۱
۳	دولت روحانی	۱۲٫۶
۴	دولت خاتمی	-۹٫۲
۵	دولت رفسنجانی	-۱۰٫۴
۶	دولت شهید رئیسی	-۱۹٫۹



چرا دولت پزشکیان در تورم اول شد؟

اتخاذ سیاست‌های آزادسازی اقتصادی از همان شروع به کار دولت چهاردهم دلیل اصلی افزایش شتابان تورم در ۲ سال اخیر بوده است. اوج این سیاست‌ها هم حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی از دی‌ماه ۱۴۰۴ با هدایت عبدالناصر همتی بود که تیر آخر سیاست‌های تورمی دولت پزشکیان بود. این در حالی است که دولت شهید رئیسی تقریباً در اواخر کار خود توانسته بود تورم را مهار و نزولی کند. آمارها نشان می‌دهد در ۱۶ ماه پایانی دولت شهید رئیسی همراه به طور میانگین ۱٫۷ واحد درصد از تورم نقطه به نقطه کاسته شد تا اینکه در مرداد ۱۴۰۳ به نیمه کانال ۳۰ درصد رسید. اما با شروع کابینه پزشکیان سیاست‌های مهار تورم کنار گذاشته شد و سیاست‌های آزادسازی اقتصادی با اصرار عبدالناصر همتی که آن زمان وزیر اقتصاد بود شروع شد و روز به روز نرخ ارز رسمی گران‌تر شد و آثار خود را بر جهش تورم گذاشت. به همین دلیل بود که از مهرماه ۱۴۰۳ تا آذر ۱۴۰۴ به طور میانگین در هر ماه یک واحد درصد به تورم نقطه به نقطه اضافه شد و در آذرماه آن سال به مرز ۵۰ درصد هم نزدیک شد. اما این سیاست حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی در دی‌ماه ۱۴۰۴ بود که موجب جهش شدیدتر تورم شد. دولت پزشکیان با ادعای اینکه ارز ترجیحی به مصرف‌کنندگان نمی‌رسد و صرفاً به عده‌ای رانت‌خوار می‌رسد، ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی را حذف کرد اما برخلاف ادعاها، قیمت کالاهای اساسی از آن پس چند برابر شد که نشان می‌داد ارز ترجیحی، نصیب رانت‌خواران نمی‌شده بلکه سرسفره مردم می‌رفته است. از دی‌ماه به بعد تا مردادماه امسال جهش تورم چند برابر شد و به طور میانگین همراه ۴٫۳ واحد درصد بر تورم نقطه به نقطه افزوده شده است که به خوبی نشان می‌دهد حذف ارز ترجیحی ریشه‌صدرنشینی پزشکیان در تورم است.



بریکس منجی اقتصاد ایران می شود؟

حضور ایران در بریکس در حالی دنبال می‌شود که تجارت اعضای این گروه به تریلیون ها دلار رسیده‌است؛ فرصتی که در صورت حل موانع پرداخت، توسعه‌گردیدور شمال-جنوب وگسترش تجارت باعضای می‌تواند به موتور جدید تجارت خارجی ایران تبدیل شود.

ایران در شرایطی در اجلاس بریکس هند حضور دارد که این گروه اکنون به یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجارت جنوب جهانی تبدیل شده‌است. براساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل، صادرات کالایی اعضای بریکس در سال ۲۰۲۴ به حدود ۶ تریلیون دلار و واردات آنها به حدود ۵ تریلیون دلار رسیده و تجارت درون گروهی نیز به حدود ۱۰.۲ تریلیون دلار افزایش یافته‌است. این ارقام نشان می‌دهد بریکس برای ایران صرفاً یک ائتلاف سیاسی نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از اقتصادهای بزرگ مصرف‌کننده، تولیدکننده، صادرکننده انرژی و صاحب بازارهای سرمایه‌بر از خود جای داده‌است. ایران نیز از سال ۲۰۲۴ به عضویت کامل این گروه درآمد و در کنار چین، هند، روسیه، امارات، عربستان، مصر، اتیوپی، اندونزی، برزیل و آفریقای جنوبی قرار گرفته‌است.

تجارت ایران با بریکس؛ عددی که از خود عضویت مهم‌تر است
واقعیت این است که ایران بیش از عضویت رسمی نیز بخش قابل توجهی از تجارت خارجی خود را با کشورهای عضو بریکس انجام می‌داد. داده‌های منتشرشده در بولتن اقتصادی بریکس نشان می‌دهد صادرات گمرکی ایران به کشورهای بریکس در سال ۱۴۰۳ به حدود ۲۳.۷ میلیارد دلار رسیده و واردات ایران از این کشورها در همین دوره حدود ۳۸.۸ میلیارد دلار بوده‌است.

به این ترتیب، تجارت ایران با بریکس پیش از آنکه یک فرصت بالقوه باشد، همین حالا بخش مهمی از واقعیت تجارت خارجی کشور است. مسئله اصلی از اینجا آغاز می‌شود که عضویت ایران در این گروه تا چه اندازه می‌تواند کیفیت این تجارت را تغییر دهد. چالش تجارت ایران با کشورهای عضو بریکس فقط پیدا کردن خریدار یا فروشنده نیست؛ مشکل اصلی در بسیاری از موارد به انتقال پول، هزینه مبادلات، بیمه، حمل‌ونقل، محدودیت‌های بانکی و ریسک تحریم بازمی‌گردد. از همین منظر، اهمیت محور مالی بریکس برای ایران از خود افزایش حجم تجارت کمتر نیست.

گرد تجارت ایران؛ بازار است. مسیر پُر دانه نیست

یکی از مهم‌ترین موضوعات اقتصادی اجلاس امسال بریکس، توسعه سازوکارهای پرداخت و کاهش اصطکاک در مبادلات میان اعضاست. هند، به عنوان رئیس دیوای بریکس در سال ۲۰۲۶، اکنون پیشنهاد اتصال ارزهای دیجیتال بانک‌های مرکزی اعضای این گروه را برای تسهیل پرداخت‌های فرامرزی دنبال می‌کند. این طرح ادامه تلاش‌های بریکس برای افزایش قابلیت همکاری سامانه‌های پرداخت اعضاست. برای ایران، اهمیت این موضوع روشن است. هر سازوکاری که بتواند هزینه و زمان تسویه تجارت خارجی را کاهش دهد، می‌تواند مستقیماً بر امکان توسعه صادرات و واردات اثر بگذارد. البته این مسیر هنوز با موانع جدی مواجه است. روترز گزارش داده که اختلافات ژئوپلیتیک میان اعضا و حتی قطع روابط مالی ایران و امارات، در کنار نیاز به سازوکارهای سوآپ ارزی برای مدیریت عدم توازن تجاری، اجرای چنین طرح‌هایی را دشوار کرده‌است.

بنابراین، انتظار از بریکس نباید ایجاد یک «پول مشترک» یا حذف یک‌شبه دلار باشد؛ بلکه در کوتاه‌مدت، کاهش هزینه تسویه، استفاده بیشتر از ارزهای محلی و اتصال سامانه‌های پرداخت می‌تواند دستاورد عملی‌تری برای تجارت اعضا باشد. انتظار از بریکس نباید ایجاد یک «پول مشترک» یا حذف یک‌شبه دلار باشد؛ بلکه در کوتاه‌مدت، کاهش هزینه تسویه، استفاده بیشتر از ارزهای محلی و اتصال سامانه‌های پرداخت می‌تواند دستاورد عملی‌تری برای تجارت اعضا باشد

چین: ستون تجارت ایران در بریکس

در میان اعضای بریکس، چین همچنان مهم‌ترین شریک تجاری ایران است. داده‌های سازمان تجارت جهانی نشان می‌دهد چین در سال ۲۰۲۴ مقصد ۲۶ درصد از واردات ایران و مبدأ ۲۶ درصد از صادرات ایران بوده‌است. ماهمین تدمر کربلا یک روی دیگر هم دارد؛ اگر قرار باشد بریکس به ابزار تنوع بخشی تجارت خارجی ایران تبدیل شود، صرفاً افزایش مبادلات با چین کافی نیست. هند، روسیه، امارات، عربستان و دیگر اعضای این گروه هر کدام بازار و ظرفیت متفاوتی دارند و توسعه تجارت با آنها می‌تواند از تمرکز بیش از اندازه تجارت ایران برچند شریک محدود بگذارد. البته شرایط هند با چین متفاوت است. تجارت ایران و هند در سال‌های اخیر تحت تأثیر تحریم‌ها و فشارهای ثانویه آمریکا محدود شده و تجارت دو جانبه در مقایسه با ظرفیت دو اقتصاد بسیار پایین‌تر از سطح مورد انتظار است. روترز نیز در گزارشی در ماه اوت از کاهش تجارت هند و ایران تحت فشار آمریکا خبر داده و تجارت هند با ایران را عمدتاً محدود به برخی اقلام غذایی و دارویی توصیف کرده بود. از این منظر، حضور ایران در اجلاس هند یک فرصت برای بازتعریف همین رابطه تجاری است؛ نه صرفاً در سطح تهران و دلهی، بلکه در چارچوب گسترده‌تر بریکس.

ایران می‌تواند از مبارزه به «مسیر تجارت» تبدیل شود

ظرفیت ایران در بریکس تنها به صادرات کالا محدود نیست. موقعیت جغرافیایی کشور، به‌ویژه در اتصال روسیه و شمال اوراسیا به آب‌های جنوبی و بازار هند، یک مزیت مهم دیگر است. پیش از سفر به هند نیز وزیر اقتصاد، تقویت کردیدور شمال-جنوب را در کنار توسعه همکاری‌های مالی و تجاری با روسیه و کشورهای دیپلماسی اقتصادی دولت عنوان کرده بود. به گفته فعالان اقتصادی، در چنین مدلی، کالا فقط از ایران به یک کشور عضو بریکس صادر نمی‌شود؛ بلکه بخشی از تجارت میان اعضای بریکس نیز می‌تواند از مسیر ایران عبور کند. کردیدور شمال-جنوب در این میان اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند؛ چراکه هند به عنوان یکی از اقتصادهای بزرگ بریکس، به مسیرهای متنوع برای دسترسی به بازار روسیه و اوراسیا نیاز دارد و ایران در این میان از موقعیت جغرافیایی ممتازی برخوردار است.

تجارت در بریکس؛ فاصله میان ظرفیت و واقعیت

با وجود تمام این ظرفیت‌ها، نباید از یک واقعیت غافل شد، عضویت در بریکس به خودی خود تجارت ایجاد نمی‌کند. تجربه دیگر اعضا نیز نشان می‌دهد که حتی تجارت میان کشورهای بریکس با وجود رشد قابل توجه، با موانع ساختاری مواجه است؛ برای نمونه، تجارت هند با بریکس طی یک سال‌های اخیر شریک کرده، اماسری تجاری هند با این گروه در سال مالی ۲۰۲۶ به حدود ۲۶ میلیارد دلار رسیده‌است؛ موضوعی که نشان می‌دهد افزایش تجارت لزوماً به معنای تجارت متوازن یا ایجاد منافع یکسان برای اعضا نیست. فعالان اقتصاد در ایران باور هستند که برای ایران نیز مسئله فقط افزایش رقم تجارت نیست؛ بلکه باید دید این تجارت به‌آز می‌بر صادرات غیر نفتی، واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات، سرمایه‌گذاری، انتقال فناوری و درآمد ارزی خواهد داشت. در این چارچوب، اگر بریکس صرفاً به افزایش واردات ایران از کشورهای عضو منجر شود، نمی‌توان آن را موفقیت تجاری دانست.

نیم‌فصل اقتصاد رادردست بگیرید



Charsogh newspaper

سه‌شنبه ۲۴ شهریور ۱۴۰۵ ■ سال دوم ■ شماره ۵۵۵



جنگ اوکراین به راهگذر شمال – جنوب رسید

گزارش

اوکراین بندر ماحاج قلعه در ساحل خزر را هدف حمله قرار داده‌است؛ بندری که یکی از کره‌های اصلی تجارت دریایی ایران و روسیه و مسیر ترانس خزری راهگذر شمال-جنوب محسوب می‌شود. اهمیت این مسیر پس از محدود شدن مسیرهای جنوبی ایران به شدت افزایش یافته و حجم حمل‌ونقل دریایی ایران و روسیه در هفت ماهه نخست ۲۰۲۴ به حدود ۴.۵ میلیون تن رسیده‌است.

تکرار تعرض اوکراین به منافع مرتبط با ایران در خزر، پس از حمله پیشین به یک کشتی تجاری ایرانی، ضرورت خروج تهران از انفعال و تقویت امنیت این مسیر تجاری را بیشتر کرده‌است. وقتی مسیر خزر در شرایط محدودیت بنادر جنوبی به یکی از مؤلفه‌های تأاب ارزی تجاری کشور تبدیل شده‌است، امنیت آن نیز باید از حاشیه سیاست خارجی ایران خارج و به یک اولویت اقتصادی و راهبردی تبدیل شود. نیروهای مسلح اوکراین اعلام کردند بامداد ۱۰ سپتامبر بندر تجاری ماحاج قلعه در جمهوری داغستان روسیه را هدف قرار داده‌اند. بر اساس اعلام رسمی کی‌یف در محل حمل آتش سوزی رخ داده، اما میزان خسارت هنوز مشخص نیست. ماحاج قلعه تنها بندر آب عمیق و بدون یخ روسیه در دریای خزر است و در تمام طول سال فعالیت

تسهیل تجارت در شرایط اضطرار نباید به مقررات زدایی ارزی منجر شود

اندیشکده اقتصاد مقاومتی در نامه‌ای به کمیسیون اقتصادی دولت، ضمن تأیید ضرورت تسریع ترخیص کالا و کاهش رسوب در گمرکات در شرایط اضطرار، نسبت به برخی احکام پیش‌نویس «تسهیل و استمرار تجارت خارجی کشور» هشدار داد. در این نامه تأکید شده‌است که گسترش واردات بدون انتقال ارز، ترخیص بدون تعیین منشأ ارز و تضعیف قواعد بازار رسمی می‌تواند مدیریت منابع ارزی را مختل کند و بخشی از تقاضای وارداتی را به بازار غیررسمی منتقل کند؛ در مقابل، تسهیل‌های موقت و مستقیم مرتبط با شرایط اضطرار باید حفظ شود. اندیشکده اقتصاد مقاومتی در نامه‌ای به کمیسیون اقتصادی دولت، پیش‌نویس مقرر «تسهیل و استمرار تجارت خارجی کشور» را بررسی و بر ضرورت تکفیک میان تسهیل فرآیند تجارت خارجی در شرایط اضطرار و مقررات زدایی از نظام ارزی تأکید کرده‌است. در این نامه، اصل تسریع فرآیند ترخیص و کاهش رسوب کالا در گمرکات در شرایط خاص ناشی از محاصره دریایی قابل دفاع دانسته شده، اما تأکید شده‌است که برخی تسهیل‌های پیش‌بینی شده در پیش‌نویس، فراتر از رفع موانع اضطراری است و می‌تواند بخشی از قواعد مدیریت بازار ارز، تخصیص منابع ارزی و نظارت بر منشأ ارز را تضعیف کند.

واردات بدون انتقال ارز؛ نیاز به تصمیم‌گیری فراسنجه‌است

یکی از محورهای اصلی نامه، گسترش واردات بدون انتقال ارز است. براساس استدلال اندیشکده، تعیین کالاهای مشمول این روش صرفاً یک تصمیم‌تجاری باگمرکی نیست و مستقیماً بر منابع و مصارف ارزی و عمق بازار رسمی ارز اثر می‌گذارد. بر همین اساس پیشنهاد شده‌است که فهرست کالاهای مشمول، نه توسط یک دستگاه اجرایی به تنهایی، بلکه در سطحی متناسب با آثار اقتصادی و امنیتی آن و با مشارکت نهادهای مرتبط تعیین شود.

درباره ترخیص بدون تعیین منشأ ارز

ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز، دیگر محور مورد نقد در این نامه‌است. اندیشکده اقتصاد مقاومتی معتقد است چنین حکمی می‌تواند علاوه بر ایجاد تارتارز در بودجه ارزی دستگاه‌های مرتبط، بخشی از تقاضای ارز وارداتی را از بازار رسمی خارج کند و مرز میان تأمین ارز قانونی و معاملات خارج از چارچوب‌های رسمی را تضعیف کند. در جمع‌بندی نامه تأکید شده‌است که راهکار مناسب برای شرایط اضطرار، تسهیل فرآیند تجارت است، نه تغییر عمومی و دائمی قواعد ارزی؛ به‌ویژه آنکه بخشی از تسهیل‌های موقت از طریق سازوکارهای حقوقی و موجود قابل اجراست و نیازی به تغییر دائمی ساختارهای نظارتی بازار ارز ندارد.

متن کامل نامه اندیشکده اقتصاد مقاومتی
متن زیر با حفظ کامل محتوای نامه و صرفاً با اصلاح رسم‌الخط، نیم‌فاصله‌ها و اشتفتگی‌های ناشی از استخراج فایل ارائه می‌شود.

بسمه تعالی
جناب آقای دکتر صیامی
دیرب محترم کمیسیون اقتصادی دفتر هیات دولت
سلام علیکم؛
احتراماً، به استحضار می‌رساند کمیته‌از اندیشکده اقتصاد مقاومتی، پیش‌نویس مقرر «تسهیل و استمرار تجارت خارجی کشور» را مورد بررسی کارشناسی قرار داده‌است. مطابق با بررسی‌های این کمیته، با توجه به شرایط خاص

می‌کند. این بندر علاوه بر جابه‌جایی نفت و فرآورده‌های نفتی، یکی از حلقه‌های مسیر دریایی میان روسیه و ایران در راهگذر بین‌المللی شمال-جنوب است. حتی نیروهای مسلح اوکراین نیز در توضیح اهمیت هدف، بر نقش این بندر در اتصال لجستیکی روسیه و ایران تأکید کرده‌اند. کی‌یف همچنین مدعی استفاده نظامی از این مسیر میان ایران و روسیه شده‌است؛ ادعایی که از سوی طرف اوکراینی مطرح شده و جزئیات آن به‌طور مستقل تأیید نشده‌است. بااین حال، فارغ از ابعاد نظامی، اهمیت اقتصادی ماحاج قلعه برای تجارت ایران و روسیه در ماه‌های اخیر به شکل محسوسی افزایش یافته‌است.

رشد سریع تجارت دریایی ایران و روسیه

بر اساس آمار وزارت حمل‌ونقل روسیه، در سال ۲۰۲۵ حدود ۱.۸ میلیون تن کالا از شاخه ترانس خزری راهگذر شمال-جنوب عبور کرد؛ این رقم تنها در شش ماهه نخست ۲۰۲۶ به ۱.۳ میلیون تن رسید. مجموع حمل‌ونقل دریایی میان ایران و روسیه نیز از ۲.۸ میلیون تن در کل سال ۲۰۲۵ به حدود ۴.۵ میلیون تن در هفت‌ماهه نخست ۲۰۲۶ افزایش یافته‌است. رشد فعالیت بندر ماحاج قلعه نیز قابل توجه بوده‌است. آمار رسمی این بندر نشان می‌دهد در هشت‌ماهه نخست ۲۰۲۶ بیش از ۲.۹ میلیون تن کالا در آن جابه‌جا شده که ۴۲.۵ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل است. بیش از ۲.۰۸ میلیون تن

از این رقم به نفت اختصاص داشته و حجم جابه‌جایی نفت نزدیک به ۵۰ درصد افزایش یافته‌است. این ارقام نشان می‌دهد حمله اخیر تنها متوجه یک تأسیسات محلی روسیه نشده، بلکه یکی از نقاط روبه رشد شبکه حمل‌ونقل خزر را هدف قرار داده‌است؛ شبکه‌ای که ایران نیز یکی از ذی‌نفعان اصلی آن است.

چارمسرخزر برای ایران مهم‌تر شده‌است؟

اهمیت این مسیر پس از آغاز جنگ ایران و آمریکا و اختلال در مسیرهای جنوبی بیشتر شد. روترز در ماه مارس گزارش داد با بسته شدن تنگه هرمز، مسیر خزر به‌ام‌ترین گزینه برای بخشی از تجارت روسیه با ایران تبدیل شده و صادرات غلات روسیه به ایران از بنادر خزر از سر گرفته شده‌است؛ در حالی که ارسال محموله از بنادر دریای سیاه به مقصد بنادر جنوبی ایران متوقف مانده بود. ایران از جولای ۲۰۲۵ تا فوریه ۲۰۲۶ نزدیک به ۶ میلیون تن غلات از روسیه وارد کرده بود که تقریباً دو برابر مدت

مشابه سال قبل بود. روسیه نیز در حال افزایش ظرفیت صادراتی خود در خزر است و قرار است پایانه جدیدی با ظرفیت سالانه ۱.۵ میلیون تن در ماحاج قلعه تا سال ۲۰۲۸ وارد مدار شود. بنابراین در شرایطی که امنیت و ظرفیت بنادر جنوبی ایران تحت فشار قرار گرفته، مسیر روسیه-خزر-ایران بخشی از کارگرد یک مسیر جایگزین برای تأمین کالاهای اساسی و حفظ تجارت خارجی ایران را بر عهده گرفته‌است. حمله به زیرساخت‌های این شبکه، عملاً تفاوتی با آسیب زدن به تاب‌آوری تجاری ایران ندارد.

دومین تعرض در خزر طی کمتر از دو ماه

حمله به ماحاج قلعه نخستین موردی نیست که عملیات اوکراین در خزر مستقیماً با منافع ایران تلافی پیدا می‌کند. در ۲۵ جولای یک کشتی تجاری ایرانی در دریای خزر هدف حمله قرار گرفت که بر اساس اعلام وزارت امور خارجه ایران، یک ملوان ایرانی کشته و یک نفر دیگر زخمی شد. تهران این اقدام را محکوم کرد و کاردار اوکراین را احضار کرد. عباس عراقچی نیز اعلام کرد این حمله نمی‌تواند بی‌پاسخ بماند و خواستار جبران خسارت شد. چند روز بعد، وزیر خارجه اوکراین در تماس با همتای ایرانی خود گفت حمله به کشتی ایرانی عمدی نبوده و کی‌یف خواهان تشدید تنش نیست. ایران نیز بر لزوم جبران خسارت تأکید کرد. بااین حال در اطلاعات علنی منتشرشده پس از آن، اقدام مؤثر دیگری که بتوان آن را افزایش هزینه تعرض به منافع تجاری ایران دانست، مشاهده نشد. حالا کمتر از دو ماه بعد، عملیات اوکراین به یکی از مهم‌ترین بنادر مسیر تجاری ایران و روسیه رسیده‌است.

امنیت راهگذر شمال-جنوب نباید تنها مسئله روسیه تلقی شود

توسعه راهگذر شمال-جنوب زمانی برای ایران ارزش اقتصادی دارد که استمرار فعالیت آن در شرایط بحران نیز قابل اتکا باشد. رشد تجارت از مسیر خزر در ماه‌های جنگ نشان داده این راهگذر تنها یک پروژه ترانزیتی بلندمدت نیست و می‌تواند

در زمان اختلال مسیرهای جنوبی، بخشی از نیاز واقعی تجارت خارجی ایران را پوشش دهد. از این منظر، ایران نمی‌تواند در برابر گسترش ناامنی به این مسیر فقط ناظر باقی بماند. تکرار چنین اقداماتی پس از حمله جولای به کشتی ایرانی نشان می‌دهد اعتراض دیپلماتیک بدون هزینه یا سازوکار بازدارنده کافی نیست. وقتی مسیر خزر در شرایط محدودیت بنادر جنوبی به یکی از مؤلفه‌های تأاب ارزی تجاری کشور تبدیل شده‌است، امنیت آن نیز باید از حاشیه سیاست خارجی ایران خارج و به یک اولویت اقتصادی و راهبردی تبدیل شود.



است؛ بنابراین، گسترش فهرست کالاهای مشمول واردات بدون انتقال ارزی می‌تواند عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از سازوکار تخصیص ارز و بازار رسمی خارج کند. دریافت تجارت خارجی کشور به یک مکانیسم توزیع منابع و تخصیص ارزی، منافع و مصارف ارز و عمق بازار رسمی از کشور اثر می‌گذارد و تصمیم‌گیری درباره آن نباید صرفاً به صورت هم‌زمان مورد بررسی قرار گیرد.

پیشنهاد می‌شود فهرست مذکور توسط کارگروه ملی تسهیل تجارت خارجی تهیه و برای تصویب به هیات وزیران یا نهائیتاً شورای عالی امنیت ملی ارائه شود تا آثار آن بر تجارت خارجی، منابع ارزی و امنیت اقتصادی کشور به صورت هم‌زمان مورد بررسی قرار گیرد.

تصدیه ماده ۴:

«وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است فهرست تعرفه کالاهایی را که به ثبت سفارش نیاز ندارند، به گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام نماید. این کالاها مشمول دریافت از بانکی نبوده و به کد ساتا منشأ ارز نیاز ندارند.

صرفاً یک تصمیم‌تجاری با گمرکی نیست، بلکه مستقیماً بر سیاست ارزی، منابع و مصارف ارز و عمق بازار رسمی از کشور اثر می‌گذارد و تصمیم‌گیری درباره آن نباید صرفاً به صورت هم‌زمان مورد بررسی قرار گیرد.

تصدیه ماده ۴:

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

تصدیه (۳) ماده (۴) اسکان ترخیص کالاهای ثبت سفارش شده فاقد کد تأمین ارز را فراهم می‌کند. این حکم علاوه بر آنکه می‌تواند موجب ایجاد تارتارز از بودجه ارزی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی شود، عملاً بخشی از تقاضای وارداتی را از بازار حواله در مرکز مبادله ارز و طلا خارج خواهد کرد.

تصدیه (۵) جلویگری از ترخیص کالا بدون تعیین تکلیف منشأ ارز؛ موضوع تبصره ۳ ماده ۴

به‌ویژه در ساعات پرتردد به گلابه مردم ورانندگان از وضعیت دریافت عوارض دامن زده‌است. توقف‌های طولانی، اتلاف وقت و افزایش فشار ترافیکی در مسیر آزادراه‌ها بخشی از مشکلاتی است که با بازگشت دریافت دستی عوارض بار دیگر مورد توجه قرار گرفته است. بازگشت قطعه ۲ آزادراه ساوه-همدان به دریافت دستی در کنار موارد پیشین، این پرسش را مطرح می‌کند که چرا دولت، وزارت راه وشرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل‌ونقل کشور برنامه‌ای مشخص برای رفع گلوگاه‌های اصلی دریافت عوارض الکترونیکی ندارند.

وعده نظام‌مند شدن ETC؛از حرف تا عمل

قرار بود موضوع ETC طبق وعده مسئولان شرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل‌ونقل کشور نظام‌مند شده و فرآیند دریافت عوارض به شکل الکترونیکی وهدفمند انجام شود. اسفندماه سال گذشته میلاد دوستی معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل‌ونقل کشور در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم با اشاره به نقش سرمایه‌گذاران در اجرای پروژه‌های آزادراهی گفته بود: در زمان حاضربخش قابل توجهی از تأمین منابع مالی پروژه‌ها بر عهده سرمایه‌گذاران است ومدل اجرای آزادراه‌ها بر همین مبنا پیش می‌رود. وی افزود: به این سمت حرکت کرده‌ایم که سال ۱۴۰۵ با همراهی کمیسیون تخصصی مجلس، موضوع ETC را نظام‌مند کنیم تا فرآیند دریافت عوارض به شکل الکترونیکی وهدفمند انجام شود.

معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل‌ونقل کشور با تأکید بر لزوم تعریف گلوگاه‌های مشخص، از جمله بیمه و کارت سوخت، برای اخذ عوارض آزادراهان بیان کرد: باید سازوکاری طراحی شود که به نفع سرمایه‌گذاران باشد و دریافت عوارض به‌صورت دستی انجام نشود؛ چراکه در سه شیفت کاری حداقل ۴۰ نفر پرسنل درگیر هستند. دوستی تصریح کرد: قطعاً این روند به نفع سرمایه‌گذاران نیست؛ به‌ویژه اینکه در برخی آزادراه‌ها تنها حدود ۲۰ درصد عوارض به‌طور کامل وصول می‌شود واین میزان حتی پاسخگوی هزینه پرسنل و نگهداری آزادراه نیز نیست.

به گزارش تسنیم، آنچه امروز در روند دریافت عوارض آزادراهی شاهدان هستیم، یادآور ضرب‌المثل قدیمی پنبه‌شدن رشته‌ها است. مسیری که قرار بود تا توسعه پرداخت الکترونیکی توقف خودروها را کاهش دهدو دریافت عوارض رازاز شیوه‌سنی جدا کنون در برخی آزادراه‌ها به عقب بازگشته است. پرسش اینجاست که چرا به جای حل مشکلات اجرایی و قراردادی صورت‌مسئله عوارض الکترونیکی با فشار برخی سرمایه‌گذاران پاک می‌شود؟ چرا دولت، وزارت راه و شرکت ساخت وتوسعه زیربنایهای حمل‌ونقل کشور برنامه‌ای مشخص برای جلوگیری از این عقبگرد ندارند؟



دنده عقب دولت پزشکیان در آزادراه‌ها

بازگشت قطعه ۲ ساوه- همدان به دریافت دستی

در تازه‌ترین مورد دریافت عوارض قطعه ۲ آزادراه ساوه، همدان نیز حدود ۱۰ روز است که به شیوه دستی انجام می‌شود. این اتفاق در حالی رخ داده که الکترونیکی شدن عوارض آزادراهی، به‌خصوص در دولت سیزدهم به عنوان یکی از برنامه‌های مهم برای کاهش توقف خودروها، تسهیل تردد و حذف مبادلات نقدی در آزادراه‌های کشور دنبال شده بود.

بازگشت دریافت عوارض به شیوه دستی در شرایطی اتفاق افتاده که کشور همزمان با شیوع موج جدید کرونا مواجه بوده و شاخص کشوری این بیماری از آستانه هشدار پایین عبور کرده است. این بیماری به دلیل قدرت سرایت بالا، ضرورت کاهش تماس‌های نزدیک و رعایت ملاحظات بهداشتی را بیش از گذشته مورد توجه قرار داده است. در چنین شرایطی، بازگشت مبادلات نقدی و تماس مستقیم رانندگان با متصدیان عوارضی، در کنار افزایش توقف خودروها، با هدف کنار اجرای طرح الکترونیکی شدن عوارض مخمخوانی ندارد.

از سوی دیگر تشکیک صف‌های چندکیلومتری در پشت عوارضی‌ها

آزادراه به این شبکه پیوستند. به این ترتیب تعداد آزادراه‌های متصل به شبکه پرداخت الکترونیکی عوارض به ۱۱ آزادراه رسید. با وجود مقاومت برخی سرمایه‌گذاران پروژه‌های آزادراهی در برابر حذف عوارض‌گیری دستی، اجرای این طرح در دولت سیزدهم شتاب بیشتری گرفت. بر اساس آمار مطرح شده در آن دوره، عوارض ۲۲ آزادراه از مجموع ۲۸ آزادراه تحت پوشش شرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل‌ونقل کشور به‌صورت الکترونیکی دریافت می‌شد. پیش‌تر در دولت حسن روحانی نیز عوارض ۱۶ آزادراه عمدتاً دولتی به شیوه الکترونیکی دریافت می‌شد.

این در حالی بود که در دولت چهاردهم تنها عوارض یک آزادراه، یعنی خرم‌آباد- بیل‌زال، در مهرماه سال ۱۴۰۳ الکترونیکی شد؛ اقدامی که البته بدون ارائه توضیح شفاف درباره دلایل آن متوقف شد و دریافت عوارض این آزادراه مجدداً به شیوه دستی بازگشت. اما بازگشت به شیوه سنتی دریافت عوارض به آزادراه خرم‌آباد، پل‌زال محدود نماند و آزادراه‌های ساوه، سلفچگان و زال، اندیمشک به شیوه سنتی وارد مرحله تازه‌ای شده و اکنون قطعه ۲ آزادراه ساوه، همدان نیز به این فهرست اضافه شده است. محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم و رئیس کنونی سازمان انرژی اتمی سال ۱۳۹۸ همزمان با آغاز همه‌گیری ویروس کرونا در کشور از اجرای طرح الکترونیکی شدن پرداخت عوارض آزادراهی خبر داده بود؛ طرحی که کاهش مبادله اسکناس و پول نقد و تسهیل تردد خودروها از اهداف اصلی آن عنوان می‌شد.

وی در آن مقطع با اشاره به اتصال آزادراه‌ها به شبکه پرداخت الکترونیکی عوارض گفته بود: در گام نخست ۴ آزادراه به این شبکه متصل شدند، پس از آن ۳ آزادراه دیگر و در مرحله بعد نیز

گزارش

بازگشت عوارض آزادراهی به شیوه دستی در دولت چهاردهم، الکترونیکی سازی این روند را با عقبگرد مواجه کرده است. در حالی که دولت‌های گذشته و مجموعه وزارت راه و شهرسازی توسعه پرداخت الکترونیکی عوارض را با هدف روان سازی تردد در آزادراه‌ها دنبال می‌کردند که این روند در دولت چهاردهم معکوس شده است.

حدود ۷ سال پس از آغاز اجرای طرح الکترونیکی شدن دریافت عوارض آزادراهی با هدف کاهش مبادلات نقدی و تسهیل تردد در دوران شیوع کرونا، نشانه‌های بازگشت به شیوه سنتی دریافت عوارض در برخی آزادراه‌های کشور بیشتر شده است؛ فرآیندی که با بازگشت عوارض آزادراه‌های خرم‌آباد، پل‌زال، ساوه، سلفچگان و زال، اندیمشک به شیوه سنتی وارد مرحله تازه‌ای شده و اکنون قطعه ۲ آزادراه ساوه، همدان نیز به این فهرست اضافه شده است. محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم و رئیس کنونی سازمان انرژی اتمی سال ۱۳۹۸ همزمان با آغاز همه‌گیری ویروس کرونا در کشور از اجرای طرح الکترونیکی شدن پرداخت عوارض آزادراهی خبر داده بود؛ طرحی که کاهش مبادله اسکناس و پول نقد و تسهیل تردد خودروها از اهداف اصلی آن عنوان می‌شد.

وی در آن مقطع با اشاره به اتصال آزادراه‌ها به شبکه پرداخت الکترونیکی عوارض گفته بود: در گام نخست ۴ آزادراه به این شبکه متصل شدند، پس از آن ۳ آزادراه دیگر و در مرحله بعد نیز

اخبار



که به گفته یک کارشناس خودروبار دیگران کالا را به محلی برای حفظ ارزش پول

ویک سرمایه‌گذاری در برابر تورم تبدیل کرده است.

مسیح فرزانه- کارشناس و فعال صنعت و بازار خودرو- با اشاره به روند نوسانات نرخ ارز و تأثیر آن بر بازار خودرو در هفته‌های اخیر گفت: در طی چند هفته گذشته به صورت میانگین بین ۱۳ تا ۱۵ درصد، شاهد افزایش نرخ ارز هستیم و نرخ دلار یکی از شاخصه‌های بسیار مهم در ارزشگذاری خودرو در بازار ایران، اعم از خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی محسوب می‌شود؛ بااین حال، در بازار خودرو و در چند روز گذشته به صورت میانگین شاهد ۱۰ درصد افزایش قیمت هستیم و با توجه به روند افزایشی نرخ ارز به نظری می‌رسد که در حال حاضر بازار خودرو هم راستای با

دلار نیست. وی افزود: از آنجایی که بازار خودرو به عنوان بازار سرمایه‌ای، یک بازار هوشمند است، ضرایب‌های خودش را از بطن واقعی اقتصاد می‌گیرد و تغییرات را با توجه به شرایط بازار تنظیم می‌کند. وقتی می‌بینیم که مصرف‌کننده به مقدار قابل توجهی از بازار خودرو فاصله گرفته و قدرت خرید در خودروهای وارداتی میلیاردی و چند ده میلیاردی بسیار کاهش یافته، بازار خودرو طبیعتاً برای اینکه بتواند چرخه اقتصادی خود را حفظ کند، با تغییرات به صورت لحظه‌ای هم راستا نمی‌شود.

قیمت واقعی در کف بازار تعیین می‌شود: قیمت‌های آنلاین غیرواقعی است
این کارشناس حوزه خودرو با تأکید بر این نکته که ملاک قیمت در بازار خودرو، پلتفرم‌های آنلاین و فضای مجازی نیست، تصریح کرد: برخی از قیمت‌ها که در فضای آنلاین و پلتفرم‌ها اعلام می‌شود از سوی برخی افراد و مالکین، کاملاً غیرواقعی است و عملاً معاملات را انجام ناپذیر می‌سازد. در اصل قیمت واقعی خودرو همیشه در کف بازار تعیین می‌شود و به دست آوردن این عدد چیزی نیست که با نخستن در یک دفتر را منبزل، مصرف‌کنندگان بتوانند به آن پی ببرند و باید در بازار حضور پیدا کرده، به دقت و آمایشگاه‌ها و تأمین‌کنندگان مختلف سرزنند تا میانگین قیمت را به دست آورند. فرزانه یکی دیگر از عوامل اعلام قیمت رقابتی در شرایط کنونی رانداش فعالین بازار خودرو و شرکت‌ها دانست و گفت: به هر حال فعالین بازار و شرکت‌ها تلاششان بر این است که با میزان سود متعارف فروش خود را داشته باشند تا بتوانند نقدینگی مورد نیاز خود را تأمین کنند؛ بنابراین سعی می‌کنند هم راستا با طبیعت واقعی بازار خودرو قیمت‌ها را اعلام کنند.

وی گفت: در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۵، میانگین افت تولید خودرو در حدود ۳۵ درصد بود و خودروهای مونتاژی نیز همین شرایط را دارند از سوی دیگر وعلیرغم اینکه به ظاهر یک ویترن جذاب برای موضوع واردات خودرو برای تنظیم بازار به نمایش گذاشته می‌شود، اما وقتی به عمق بازار توجه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که پویایی و نشاط در حوزه واردات و عرضه وجود ندارد؛ بنابراین عرضه و تقاضا هم در بازار دستخوش نوسان شده است. این کارشناس حوزه خودرو در ادامه تصریح کرد: از آنجا که تأمین خودرو نسبت به گذشته کار دشوارتری شده، در مورد خودروهای داخلی و خودروهای مونتاژی تأمین مواد اولیه و قطعات اولیه پر چالش شده و این موارد، هزینه‌های است که در کنار موضوع افزایش نرخ دلار بر افزایش نرخ اصل خودرو تأثیر خود را بر اجرای می‌گذارد. فرزانه با تشریح وضعیت فعلی بازار خودرو گفت: طی چند هفته گذشته، مانند ماه‌های اخیر شاهد این نیستیم که مصرف‌کننده در بازار حضور هیجانی داشته باشد و یا در صف ثبت‌نام بمانند. از سوی دیگر، مصرف‌کننده، چه در خودروهای داخلی و مونتاژی و حتی مصرف‌کننده متمولی که سراغ خودروهای وارداتی می‌رود تا حد مشخصی می‌تواند خودش را از روند تورم هم رستا کند و از جایی به بعد نمی‌تواند از خودرویی که سوار می‌شود استفاده کند و یا خودرو مورد نظر خود را تهیه کند و در حال حاضر هم شاهد آن هستیم که بازار خودرو در زمانی که از نوسان قیمتی قابل ملاحظه را تجربه می‌کند، به اصطلاح معروف بازار، چراغ معاملات خاموش می‌شود. وی درباره وضعیت تأمین‌کنندگان و خریداران خودروهای وارداتی توضیح داد: بخشی از این ماجرا عرضه‌کنندگان، فعالین و مصرف‌کنندگانی هستند که خودروهای وارداتی را خریداری و ثبت‌نام کردند و در پارکینگ‌ها به عنوان کالی سرمایه‌ای نگهداری می‌کنند و خودرو عملاً به سیر ترومی تبدیل شده است.

فرزانه در خصوص گمانه‌زنی‌های مطرح شده درباره احتمال یکسان سازی تعرفه واردات خودرو به عدد ۱۰۰ درصد گفت: طبق گفته‌ها به نظر رسیده که وزارت صمت و دولت مخالف آن هستند، بااین حال اگر این موضوع واقعیت داشته باشد، بخش قابل توجهی از خودروهایی که به ظاهر خودرو اقتصادی تعریف و عموماً زیر ۲۵۰ سی‌سی، برقی و هیبرید هستند، با افزایش قابل ملاحظه قیمت به صورت میانگین ۴۰ تا درصد روبرو خواهند شد. وی در پایان در تشریح تناقضات این طرح گفت: اصل این اتفاق در تضاد متعددی با طرح قانون هوای پاک و قانون ساماندهی صنعت خودرو است که در آن سیاست‌گذار مکلف شد تا تعرفه واردات خودروهای برقی وهیبریدی را به صورت پلکانی و تدریجی صفر در صد حفظ کند، قرار دارد.

رئیس سازمان برنامه دولت سیزدهم با تشریح ویژگی‌های مدیریتی شهید رئیسی؛ بر اشراف‌روی به مسائل اقتصادی تأکید کرد.
داود منظور با اشاره به جلسات متعدد خود با شهید آیت‌الله رئیسی در دوران ریاست وی ردولت، به بیان برخی ویژگی‌های مدیریتی و نگاه اقتصادداری رئیس جمهور شهید پرداخت. وی با اشاره به سابقه شهید رئیسی در قوه قضائیه اظهار کرد: شهید رئیسی یک قاضی برجسته با تحصیلات حوزوی و دانشگاهی در رشته حقوق بود و دوره فضاوت و حقوق از افراد شاخص و سرآمد به شمار می‌رفت، اما فراتر از سوابق اصلی خود، شخصیتی جامع‌الاطراف بود و در موضوعات مختلف علاقه‌مندی و مطالعه داشت.

وی افزود: شناخت شهید رئیسی از مسائل جاری برای ما بسیار آموزنده بود. شاید برخی تصور کنند که ایشان به دلیل سابقه قضایی، ورود کمتری به مسائل اقتصادی داشت، اما در عمل، درک و نگاه ایشان به موضوعات اقتصادی برای ما بسیار جالب بود و شناخت دقیقی از مسائل اقتصادی داشتند.

منظور ادامه داد: من به عنوان فردی که در اغلب شوراها، عالی، از جمله شورای عالی مسکن، شورای عالی اشتغال و شورای عالی انرژی به عنوان نماینده و رئیس سازمان برنامه و بودجه حضور داشتم، شاهد بودم که تسلط و جامعیت شهید رئیسی نسبت به موضوعات مختلف بسیار گسترده بود.

پیگیری مستمر مسائل اقتصادی در ستاد اقتصادی دولت
معاون سابق رئیس جمهور گفت: شهید رئیسی نسبت به مسائل اقتصادی وقت زیادی صرف می‌کرد و معمولاً اطلاعات بسیار دقیقی از موضوعات اقتصادی داشت. جالبتی نیز تحت عنوان ستاد اقتصادی دولت برگزار می‌شد که دستگاه‌های اقتصادی از جمله سازمان برنامه و بودجه، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی و حسب مورد سایر دستگاه‌ها در آن حضور داشتند.

وی افزود: این جلسات معمولاً یکشنبه صبح‌ها برگزار می‌شد و گاهی در برخی ایام هفته دو جلسه داشتیم. جلسات حدود دو تا دو ساعت و نیم طول می‌کشید و معمولاً از ساعت ۶:۳۰ یا صبح آغاز می‌شد. منظور ادامه داد: دستگاه‌های اقتصادی در این جلسات گزارش ارائه می‌کردند، اما نکته قابل توجه این بود که پیش از ارائه گزارش، شهید رئیسی با اطلاعات کامل در جلسه حاضر می‌شد. ایشان روز قبل اطلاعات را از مجاری مختلف دریافت می‌کرد و تغییرات قیمت‌ها را به تفکیک کالاها و گروه‌های کالایی و همچنین وضعیت تولید را در بخش‌های مختلف کنترل می‌کرد. وی اظهار کرد: حتی اگر یک استان کمبود یک کالای خاص وجود داشت، ایشان اطلاعات آن را در اختیار داشت و پس از ارائه گزارش از سوی اعضای جلسه، به‌صورت مشخص درباره آن سؤال می‌کرد. برای مثال، از وزیر صمت درباره کمبود یک نوع لاستیک در یک استان مشخص سؤال می‌کرد که چرا این مسئله حل نشده است.

حساسیت شهید رئیسی نسبت به بازار ارز و بانک‌های تراز

رئیس سازمان برنامه و بودجه با اشاره به حساسیت شهید رئیسی نسبت به بازار ارز گفت: ایشان نسبت به مسئله ارز به شدت حساس بود. اگر تغییری در بازار ارز اتفاق می‌افتاد، بلافاصله در جلسه از رئیس کل بانک مرکزی درباره علت آن سؤال می‌کرد و و مواردی نیز تأکید می‌کرد که بانک مرکزی باید داخله لازم، اصلاحات مورد نیاز را در بازار ارز انجام دهد و در جلسات بعد نیز این موضوع را پیگیری می‌کرد. منظور افزود: در موضوع بانک‌های ناتراز نیز شهید رئیسی با حساسیت موضوع را دنبال می‌کرد. به‌طور خاص درباره بانک



مخالفت شهید رئیسی با افزایش نرخ ارز کالاهای اساسی
معاون سابق رئیس جمهور با اشاره به نحوه تصمیم‌گیری در تدوین بودجه ۱۴۰۳ گفت: در بحث بودجه ۱۴۰۳، خدمت ایشان مطرح کردیم که ارز دولت از محل صادرات نفت را با نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان در بودجه لحاظ کرده‌ایم، و با توجه به محدودیت‌هایی که در بحث منابع بودجه داریم، پیشنهاد دادیم این نرخ به ۳۰ هزار تومان افزایش یابد؛ یعنی ۱۵۰۰ تومان بیشتر در نظر گرفته شود. وی افزود: ایشان در پاسخ گفتند که موضوع را بررسی می‌کنند. در جلسه بعد، پس از بررسی پیشنهاد، اعلام کردند که در شرایط فعلی صلاح نیست این تغییر انجام شود و تأکید کردند همان نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به عنوان مبنای بودجه قرار گیرد.

معاون سابق رئیس جمهور گفت: شهید رئیسی بسیار اهل مشورت بود و به نظر کارشناسی توجه زیادی داشت. درباره هر تصمیمی سؤال می‌کرد که سازمان برنامه موضوع را بررسی کرده است یا خیر و آثار سیاست مورد نظر بر بخش‌های مختلف مورد ارزیابی قرار گرفته است یا خیر. اختلاف نظرها را نیز با دقت گوش می‌کرد و در نهایت جمع‌بندی می‌کرد.

شهید رئیسی هیچ دستور مودی برای تخصیص بودجه نمی‌داد
منظور با اشاره به نحوه مدیریت بودجه در دولت شهید رئیسی اظهار کرد: در مدتی که در سازمان برنامه و بودجه بودم، یک دستور پرداخت از سوی آقای رئیسی دریافت نکردم؛ به این معنا که ایشان نگفتند به فرد یا مجموعه‌ای پرداخت کنید یا نکنید، بلکه تأکید داشتند تخصیص‌ها دقیقاً بر اساس اولویت‌ها و قانون بودجه انجام شود. وی افزود: تنها تأکید ایشان این بود که کسری بودجه ایجاد نشود و مراقب باشیم در پایان سال با کمبود منابع مواجه نشویم. در دوره ایشان بودجه در هر سه سالی که مسئولیت داشتم، بدون کسری اجرا شد و اولویت‌های اصلی نیز به خوبی پوشش داده شد. منظور ادامه داد: بودجه نیروهای نظامی به‌طور کامل تخصیص پیدا می‌کرد و شهید رئیسی نسبت به تأمین سهم نیروهای مسلح برای تقویت بنیه دفاعی توجه ویژه‌ای داشت. ایشان تأکید می‌کردند سهم نیروهای مسلح در بودجه، چه احکامی که در خود بودجه آمده و چه احکام فرابودجه‌ای، باید با دقت اجرا شود.

معاون پیشین رئیس سازمان برنامه و بودجه در پایان گفت: شهید رئیسی ضمن برخورداری از نگاه حقوقی و قضایی و تجربه در این حوزه، شخصیتی جامع‌الاطراف بود و ما در حوزه‌های اقتصادی و مالی نیز همواره از نظرات ایشان استفاده کردیم.

هرگاه فشارهای نظامی به دشمن از طریق تشدید تنش ویا اقتصادی به وسیله افزایش قیمت انرژی پدیدار می‌شود، رزمه‌های بازگشت دیپلماتی، برقراری اجلاس‌ها و سفرهای پاکستانی و قطری به گوش می‌رسد.

به‌طور سنتی، دیپلماتی ابزاری در دست بازیگران عرصه بین‌الملل است تا به وسیله آن منافع ملی خود را تأمین کنند. بااین حال کارکردهای دیگری نیز از این ابزار به چشم می‌خورد که از جمله آن می‌توان به «فریب»، «توقف نبرد در جهت بازآرایی» واز همه مهم‌تر «مدیریت تنش» در جهت کاهش تنش‌ها استفاده کرد.

شگردهایی که همواره واشینگتن در برابر ایران از آن بهره برده و از همین روست که هرگاه فشارهای نظامی از طریق افزایش تنش ویا اقتصادی به وسیله افزایش قیمت انرژی پدیدار می‌شود رزمه‌های بازگشت دیپلماتی، برقراری اجلاس‌ها و سفرهای پاکستانی و قطری

به گوش می‌رسد. پدیده‌ای که می‌توان از آن به «دام خبررمانی» یاد کرد. به معنای دیگر، ابزار دیپلماتی در صحنه کنونی، نه به ابزاری برای تأمین منافع ملی ایران که به ابزاری برای مدیریت این کشور در راستای منافع واشینگتن بدل شده است.

فتوحات انصارالله و صعود نفت

این روزها در حوالی دریای سرخ و تنگه باب‌المندب که از نقاط ژئواستراتژیک جهان به شمار می‌رود، فتوحات انصارالله یمن که در حدود بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر از مناطق غربی و ساحلی این کشور از جمله شهرهای ذباب، الحوجه، بندر المعلا، جزایر میون، زقر، حنیش الکبری و حنیش الصغری و... در کنترل این بازیگر محور مقاومت قرار گرفته، صحنه تحولات منطقه‌ای را درگیر کرده و عملاً کنترل کامل انصارالله را به دنبال این منندب راه داده است. از همین روست که گاردین این تحولات در دریای سرخ را «افاجه‌ای راهبردی» برای عربستان سعودی و آمریکا توصیف کرده است.

در واقع می‌توان گفت کنترل ایران بر تنگه هرمز که از روزهای آغازین نبرد رمضان میسر و قیمت نفت را به یک «هرم فشار» بر علیه ایالات متحده مبدل ساخته بود، در کنار تسلط انصارالله بر تنگه باب‌المندب منجر به آن شد که دوآبره بین‌المللی جهان زیر سیطره محور مقاومت قرار بگیرد. به موازات این تحولات، هدف قرار گرفتن خط لوله نفت شرق به غرب عربستان را باید افزود که با افزایش احتمال تشدید تنش در منطقه، منجر به افزایش قیمت نفت شد تا بدانجا که قیمت نفت برزنت تا ۱۲۰ دلار هم افزایش یافت و به گزارش روتیتر، برای اولین بار در آمریکای شمالی از ۶۰ دلار فراتر رفت. بااین همه، افتادن ایران در «دام خبررمانی» روند افزایش قیمت نفت را به یکباره معکوس ساخت؛ **نرمز کمیند دیپلماتیک!**

روزنامه فایننشال تایمز در گزارشی مدعی شد که سید عباس عراقچی، وزیر امور خارجه ایران هفته‌ای در عمان در نشست با هم‌تایان خود در شورای همکاری خلیج فارس، شرکت خواهد کرد که بر توافق برای تردد از تنگه هرمز و رفع محاصره دریایی غیرقانونی آمریکا بر بنادر ایران متمرکز است. در پی انتشار این گزارش قیمت نفت خام برزنت از ۱۱۰ دلار به کانال ۱۰۵ دلار رسید!

این خبر که مورد تأیید بقایی، سخنگوی وزارت امور خارجه قرار گرفته در کنار تمایل عاصم منیر، فرمانده ارتش پاکستان با عراقچی، وزیر امور خارجه ایران، در عمل به مثابه پانزهر و نمری برای روند افزایش قیمت نفت در روزهای اخیر عمل کرده و این اهرم راهبردی ایران را از تب و تاب انداخته است.



گازوئیل ۶ دلاری، اقتصاد آمریکا را زیر فشار می برد

قیمت گازوئیل در آمریکا برای نخستین بار از مرز ۶ دلار در هر گالن عبور کرده؛ رکودی که اگرچه در محاسبه تئوری هنوز پایین تر از اوج سال ۲۰۲۲ قرار دارد اما از کاهش ذخایر دیزل و فعالیت پالایشگاه‌ها در نزدیکی سقف ظرفیت، از تشدید کمبود فرآورده افزایش فشار هزینه‌ای بر حمل‌ونقل، کشاورزی و زنجیره تأمین این کشور حکایت دارد.

قیمت گازوئیل در آمریکا برای نخستین بار از مرز ۶ دلار در هر گالن عبور کرده؛ رکودی که اگرچه در محاسبه تئوری هنوز پایین تر از اوج سال ۲۰۲۲ قرار دارد اما از تشدید کمبود فرآورده‌های نفتی و افزایش فشار بر بخش حمل‌ونقل، کشاورزی و زنجیره تأمین حکایت دارد.

براساس داده‌های انجمن خودروی آمریکا (AAA)، میانگین قیمت دیزل در آمریکا در روز ۱۱ سپتامبر به ۶.۵۶ دلار در هر گالن رسید. این رقم بالاتر از رکورد اسمی قبلی یعنی ۵.۸۲ دلار در ژوئن ۲۰۲۲ست و نسبت به ۳.۸۱ دلار در ۲۳ فوریه، یعنی آخرین قیمت ثبت‌شده پیش از آغاز جنگ، حدود ۵۹ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

گازوئیل ۶ دلاری: اقتصاد آمریکا را زیر فشار می برد

البته مقایسه با رکورد سال ۲۰۲۲ بدون تعدیل تئوری می‌تواند گمراه‌کننده باشد. برگرد مقاله «مرچنتز نیوز» نشان می‌دهد قیمت ۵.۸۲ دلاری سال ۲۰۲۲ با ارزش پول امروز معادل حدود ۶.۵۶ دلار است؛ بنابراین رکورد کنونی از نظر اسمی تاریخی است اما از نظر واقعی هنوز پایین‌تر از اوج سال ۲۰۲۲ قرار دارد. در حالی که توجه به بازار عمدتاً به قیمت نفت خام و عبور برنت از کانال ۱۰۰ دلار معطوف شده، افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی می‌تواند اثر مستقیم‌تری بر اقتصاد واقعی داشته باشد. گزارش آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد قیمت عمده‌فروشی دیزل آمریکا در ابتدای سپتامبر از ۲۰۰ دلار به ازای هر بشکه عبور کرده و نسبت به سطح پیش از جنگ حدود ۹۴ درصد افزایش یافته است؛ در حالی که رشد قیمت برنت در همین مقایسه حدود ۴۵ درصد بوده است. این شفاف‌نشان می‌دهد مسئله اصلی بازار فعلی قیمت نفت خام نیست، بلکه کمبود ظرفیت و عرضه فرآورده‌های آلایشی، به‌ویژه دیزل است. دیزل سوخت اصلی بخش بزرگی از کامیون‌های حمل‌ونقل، ماشین‌الاث کشاورزی، تجهیزات عمرانی و بخشی از فعالیت‌های صنعتی است. از همین رو افزایش قیمت آن می‌تواند از طریق هزینه حمل‌ونقل و تولید به قیمت کالاهای نهایی منتقل شود.

به بیان دیگر، نفت خام ممکن است خبراول بازار انرژی باشد اما آنچه در نهایت در بسیاری از صورت حساب‌های اقتصادی ظاهر می‌شود، قیمت فرآورده‌هایی مانند دیزل است.

جبهش حاشیه‌بالایشی: مشکل فقط نفت نیست

یکی از مهم‌ترین نکات گزارش این است که قیمت بالای دیزل صرفاً نتیجه افزایش قیمت نفت خام نیست. قراردادهای دیزل کم‌گوگرد آمریکا برای تحویل اکتبر در معاملات روز پنجشنبه حدود ۵.۵۷ دلار به ازای هر گالن بسته شد که معادل حدود ۱۲ دلار برای هر بشکه است. در همان زمان، قیمت برنت در محدوده ۱۰۵ تا ۱۱۰ دلار قرار داشت.

در نتیجه فاصله میان قیمت فرآورده و نفت خام به بیش از ۱۰۰ دلار در هر بشکه رسیده است. این فاصله در بازار به عنوان «حاشیه بالایشی» یا Crack Spread شناخته می‌شود و نشان‌دهنده سود بالقوه بالایش نفت خام به فرآورده‌هایی مانند دیزل است.

براساس داده‌های بلومبرگ که در گزارش به آن استناد شده، حاشیه بالایشی دیزل در بازار نیویورک به حدود ۱۰۰ دلار در هر بشکه رسیده و حاشیه بالایشی در حوزه آتلانتیک نیز در ماه اوت رکوردهای جدیدی را ثبت کرده است. این وضعیت یک پیام مهم دارد: بازار با کمبود شدید فرآورده مواجه است، نه لزوماً کمبود نفت خام.

پالایشگاه‌های آمریکا تقریباً با تمام ظرفیت کار می‌کنند

داده‌های اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) تصویر روشنی از این گلوگاه ارائه می‌کند: ذخایر نفت خام آمریکا حدود ۴۴۴ میلیون بشکه است که تقریباً مطابق میانگین پنج ساله قرار دارد. در هفته منتهی به ۴ سپتامبر نیز پالایشگاه‌های آمریکا با ۹۷.۸ درصد ظرفیت فعالیت کردند و روزانه حدود ۱۷.۶ میلیون بشکه نفت خام را وارد فرآیند بالایش کردند.

با این حال، ذخایر فرآورده‌های تقطیری شامل دیزل فقط به حدود ۱۰۶.۳ میلیون بشکه رسیده که ۱۳ درصد پایین‌تر از میانگین پنج‌ساله در این مقطع از سال است. این ارقام نشان می‌دهد پالایشگاه‌های آمریکا با ظرفیت بسیار بالایی فعالیت می‌کنند اما همچنان قادر نیستند عرضه دیزل را به اندازه کافی افزایش دهند. در ساحل خلیج مکزیک که بیش از نیمی از ظرفیت پالایشی آمریکا در آن قرار دارد، میانگین استفاده از ظرفیت پالایشگاه‌ها در ماه‌های ژوئیه و اوت به ۹۷.۳ درصد رسید؛ بالاترین سطح برای فصل تابستان در داده‌های موجود؛ بنابراین فضای چندان‌ای برای افزایش تولید از سوی پالایشگاه‌های موجود باقی نمانده است. **ذخایر دیزل ممکن است بازم کاهش یابد**

برورد جدید EIA حتی چشم‌انداز سخت‌تری را ترسیم می‌کند. این نهاد انتظار دارد ذخایر فرآورده‌های تقطیری آمریکا در ماه سپتامبر به زیر ۱۰۰ میلیون بشکه کاهش پیدا کند و در بیشتر سال ۲۰۲۷ نیز پایین‌تر از کف میانگین پنج‌ساله ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ باقی بماند. دلیل اصلی این وضعیت، ترکیبی از کاهش عرضه جهانی، صادرات بالای فرآورده از آمریکا و اختلال در عرضه تولیدکنندگان بزرگ است. از یک طرف، کاهش تولید با ظرفیت بالایشی در بخش‌هایی از خاورمیانه و روسیه، عرضه جهانی دیزل را محدود کرده و از طرف دیگر، آمریکا به دلیل موقعیت خود در بازار جهانی، بخشی از فرآورده تولیدی خود را صادر می‌کند.

درواقع آمریکا همچنان با کمبود داخلی، در حال پاسخ دادن به تقاضای جهانی برای فرآورده‌های نفتی است. تقاضا در این ماه هنوز نشکسته است

افزایش شدید قیمت در نهایت باید بر تقاضا اثر بگذارد. داده EIA نیز این موضوع را تأیید می‌کند. عرضه فرآورده‌های تقطیری به بازار آمریکا در میانگین چهار هفته اخیر حدود ۳.۷ میلیون بشکه در روز بوده که ۲.۶ درصد پایین‌تر از مدت مشابه سال قبل است.

این کاهش را می‌توان نوعی واکنش تقاضا به افزایش قیمت دانست؛ بخشی از مصرف‌کنندگان و کسب‌وکارهایی که امکان انتقال هزینه سوخت به مشتری را ندارند، ناچار به کاهش فعالیت خود خواهند شد. با این حال، کاهش ۲.۶ درصدی تقاضا هنوز به معنای فروپاشی مصرف نیست. حمل‌ونقل کالا، کشاورزی و سایر بخش‌های وابسته به دیزل نمی‌توانند به سادگی مصرف خود را متوقف کنند. به همین دلیل، افزایش قیمت سوخت می‌تواند به جای کاهش شدید مصرف، خود را در قالب افزایش هزینه‌های تولید و حمل‌ونقل نشان دهد.

سه‌شنبه ۲۴ شهریور ۱۴۰۵ ۳ ربیع الثانی ۱۴۴۸ ۱۵ September ۲۰۲۶ سال دوم شماره ۵۵۵

چاپخانه: نگار نقش تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ روابط عمومی: ۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹

کد پستی: ۱۵۸۶۶۱۳۴۱۳ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲



سهم ایران از کیک بریکس

گزارش

ایران امسال در حالی در اجلاس دلی نو حضور یافته که پیش از عضویت رسمی، حدود ۲۲.۷ میلیارد دلار به اعضای بریکس صادرات

۸.۰ و ۳ میلیارد دلار از آنها واردات داشته است؛ اکنون پرسش اصلی این است که عضویت در بریکس چگونه می‌تواند این تجارت را از نظر حجم، هزینه و کیفیت متحول کند. حضور ایران در هجدهمین اجلاس سران بریکس در دهلی نو، در شرایطی صورت می‌گیرد که این گروه به یکی از مهم‌ترین کانون‌های اقتصادی و تجاری «جنوب جهانی» تبدیل شده است. افزایش وزن اقتصادی اعضای بریکس و تلاش این مجموعه برای ایجاد سازوکارهای مستقل مالی و تجاری، باعث شده است عضویت ایران در این گروه بیش از آنکه صرفاً یک دستاورد دیپلماتیک تلقی شود، به یک آزمون اقتصادی برای کشور تبدیل شود؛ آزمونی که نتیجه آن باید در تجارت، سرمایه‌گذاری، تأمین مالی و کاهش هزینه مبادلات خارجی ایران دیده شود. براساس آمار ارائه‌شده از سوی کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (انکتاد)، صادرات کالایی اعضای بریکس در سال ۲۰۲۴ به حدود ۴ تریلیون دلار و واردات آنها به حدود ۲ تریلیون دلار رسیده است. تجارت درون گروهی نیز به حدود ۱.۲ تریلیون دلار افزایش یافته است. این ارقام نشان می‌دهد بریکس دیگر صرفاً یک چارچوب سیاسی برای هماهنگی میان کشورهای عضو نیست، بلکه مجموعه‌ای از اقتصادهای بزرگ مصرف‌کننده، تولیدکننده، صادرکننده انرژی و صاحب بازارهای سرمایه را در کنار یکدیگر قرار داده است.

ایران نیز از سال ۲۰۲۴ به عضویت کامل بریکس درآمد و در کنار چین، هند، روسیه، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، مصر، اتیوپی، اندونزی، برزیل و آفریقای جنوبی در این گروه حضور دارد. با این حال، اهمیت عضویت ایران را نمی‌توان تنها با تعداد اعضا یا وزن اقتصادی این گروه سنجید؛ برپرسش اصلی این است که این عضویت چه تغییری در مناسبات اقتصادی ایران با این کشورها ایجاد خواهد کرد.

تجارت ایران و بریکس: ظرفیت بزرگی که از قبل وجود داشته است

نگاهی به آمار تجارت خارجی ایران نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از ارتباط تجاری کشور با اعضای بریکس حتی پیش از عضویت رسمی ایران شکل گرفته بود. براساس داده‌های منتشرشده در بولتن اقتصادی بریکس، صادرات آمریکا به ایران به کشورهای عضو این گروه در سال ۴۰۳ حدود ۲۳.۷ میلیارد دلار و واردات ایران از این کشورها حدود ۳۸.۸ میلیارد دلار بوده است؛ بنابراین، حجم تجارت ایران با بریکس پیش از آنکه یک ظرفیت بالقوه باشد، بخشی از واقعیت کنونی اقتصاد خارجی کشور است. از این منظر، چالش اصلی برای ایران، صرفاً افزایش حجم

باب المندب مسیر اتصال اقیانوس هند به دریای سرخ و کانال سوئز است و هرگونه اختلال جدی در آن می‌تواند کشتی‌ها را به سمت دماغه امید نیک منحرف کند. تحولات تازه در سواحل غربی یم، معادلات امنیتی و اقتصادی منطقه را وارد مرحله‌ای تازه کرد؛ مرحله‌ای که در آن نیروهای انصارالله یمن با پیشروی سریع در امتداد ساحل دریای سرخ، تصرف بندر رابهردی دریایی المخا و در ادامه در اختیار گرفتن جزیره راهبردی پریم در تنگه باب‌المندب، عملاتون خود برای کنترل و اختلال در یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان را افزایش داده‌اند. گزارش‌های منتشرشده در روزهای اخیر حاکی از آن است که نیروهای یمنی علاوه بر جزیره پریم، مناطق ساحلی مشرف به تنگه از جمله ذباب، رانیز در اختیار گرفته‌اند؛ تحولی که به گفته رسانه‌های بین‌المللی، جایگاه انصارالله را در باب‌المندب به شکل محسوسی تقویت کرد و سعودی را به حاشیه برد. اهمیت این تحول زمانی بیشتر روشن می‌شود که باب‌المندب را نه یک آبراه معمولی، بلکه حلقه اتصال میان دریای سرخ، خلیج عدن و اقیانوس هند بدانیم. کشتی‌هایی که از آسیا به سمت اروپا حرکت می‌کنند و قصد استفاده از کانال سوئز را دارند، باید از این تنگه عبور کنند. به همین دلیل، هرگونه ناامنی یا محدودیت جدی در باب‌المندب می‌تواند مسیر یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های تجارت دریایی جهان را تغییر دهد.

چرا باب‌المندب این قدر مهم است؟

باب‌المندب در جنوبی‌ترین بخش دریای سرخ قرار دارد و در باریک‌ترین نقاط، عرض آن به حدود ۵۰ مایل می‌رسد. جزیره پریم یا میون نیز در میانه این آبراه قرار گرفته‌و آن را به دو مسیر کشتی‌رانی تقسیم می‌کند. همین موقعیت جغرافیایی باعث شده است که کنترل این جزیره، اهمیت نظامی و راهبردی ویژه‌ای داشته باشد. اکنون با حضور رزمندگان یمنی در پریم و مناطق ساحلی مقابل آن، توان انصارالله برای نظارت، تهدید و در صورت تصمیم سیاسی و نظامی، محدود کردن عبور کشتی‌ها افزایش یافته است. وال اسرت ژنرال نیز تصرف پریم و منطقه ذباب را عاملی دانسته که به نیروهای انصارالله «کنترل مؤثر» بر یکی از گلوگاه‌های مهم کشتی‌رانی جهان

خود در اجلاس سران بریکس بر ضرورت تبدیل چندجانبه‌گرایی از یک شعار سیاسی به سازوکارهای عملی تأکید کرد.

پزشکیان در سخنان خود، مسئله حکمرانی جهانی را به موضوعاتی همچون حاکمیت کشورها، مقابله با یک‌جانبه‌گرایی و اصلاح ساختارهای بین‌المللی پیوند زد و گفت اگر قواعد بین‌المللی برای برخی کشورها الزام‌آور و برای برخی دیگر قابل تفسیر باشد، نمی‌توان از چندجانبه‌گرایی واقعی سخن گفت، رئیس‌جمهور همچنین چهار محور را به عنوان پایه‌های حکمرانی فراگیر مورد تأکید قرار داد: احترام برابر به حاکمیت کشورها، اصلاح ساختارهای حکمرانی جهانی، تبدیل چندجانبه‌گرایی از شعار به عمل و مقابله با تحریم‌های یکجانبه. اما از منظر اقتصادی، شاید مهم‌ترین بخش سخنان پزشکیان، تأکید بر توسعه تجارت بازرزهای ملی، تقویت سازوکارهای پرداخت مستقل و افزایش نقش بانک توسعه جدید بریکس باشد. این موارد دقیقاً در نقطه‌ای قرار می‌گیرند که منافع ژئوپلیتیکی بریکس با نیازهای عملی اقتصاد ایران تلاقی پیدا می‌کند. پزشکیان همچنین بر توسعه همکاری میان اشعار حوزه‌های علم و فناوری، انرژی و امنیت غذایی تأکید کرد؛ حوزه‌هایی که برای اقتصاد ایران هم از منظر صادرات و هم از منظر جذب سرمایه و فناوری، اهمیت قابل توجهی دارند.

دل‌نزدانی: فرصت یا پروژه‌ای بلندمدت؟

یکی از محورهای پرنرگ اجلاس، موضوع کاهش وابستگی به دلار و توسعه سازوکارهای مالی مستقل بود. مدنی‌زاده با اشاره به فضای حاکم بر نشست وزرای اقتصاد و بخش نخست اجلاس سران گفت اجماع قابل‌توجهی وجود داشته که بریکس و سازمان همکاری شانگهای می‌توانند فرصت مناسبی برای مقابله با یک‌جانبه‌گرایی و حرکت در مسیر دل‌نزدایی ایجاد کنند. البته باید میان گاهش وابستگی به دلار و «حذف دلار از تجارت جهانی» تفاوت قائل شد. تحقق شبکه‌ای گسترده از پرداخت‌های غیردلاری، نیازمند ایجاد زیرساخت‌های بانکی، استانداردهای مشترک، اعتماد میان بانک‌ها و ثبات مقررات است؛ بنابراین، این فرآیند احتمالاً تدریجی خواهد بود. برای ایران اما حتی ایجاد

بخشی از این زیرساخت‌ها نیز می‌تواند اهمیت داشته باشد؛ زیرا در شرایط تحریم، هر مسیر پرریاخت معتبر و کم‌هزینه جدید می‌تواند بخشی از هزینه مبادلات خارجی کشور را کاهش دهد.

بخش خصوصی: حلقه‌ای که باید به بریکس متصل شود

در این میان، موفقیت اقتصادی عضویت ایران در بریکس بدون مشارکت بخش خصوصی دشوار خواهد بود. فرزین پردیس، عضو هیات‌رئیس اتاق بازرگانی تهران، در گفت‌وگو با خبرنگار گاه‌نگاربان با تأکید بر همین موضوع معتقد است بنگاه‌های خصوصی باید از مسیر صادرات برای کشور آرزواری کنند یا با تولید کالاها و خدمات مورد نیاز، به حفظ اشتغال، افزایش تاب‌آوری اقتصادی و تأمین نیازهای مردم کمک کنند. به گفته پردیس، اگرچه اهمیت بخش خصوصی و نقش آن در اقتصاد امروز برای بسیاری روشن است، اما هنگام رسیدن به مرحله اجرا و تقسیم واقعی نقش میان دولت و بخش خصوصی، موانع خود را نشان می‌دهند و بسیاری از فعالان اقتصادی نسبت به این وضعیت گلایه دارند. او همچنین با اشاره به تجربه کشورهای عضو بریکس گفت در بسیاری از این کشورها سهم بخش خصوصی افزایش یافته و این بخش به‌موتور محرک فناوری، رشد اقتصادی و افزایش رفاه جامعه تبدیل شده است. از نگاه پردیس، حضور فعالان بخش خصوصی در سازوکارهای بریکس اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چراکه بخش خصوصی کشورهای عضو می‌تواند در بسیاری از موارد با بخش خصوصی ایران همکاری مستقیم‌تری داشته باشد. او با اشاره به اجلاس هند گفت پنج نماینده از سوی اتاق تهران و شورای تجاری بریکس در این اجلاس حضور داشته‌اند و در کمیسیون‌ها و نشست اصلی مشارکت کرده‌اند. این موضوع می‌تواند یکی از الزامات تبدیل فرصت بریکس به نتیجه اقتصادی باشد؛ دیپلماسی دولتی باید به قراردادهای تجاری بخش خصوصی منتهی شود.

مسئله اصلی: آیا بریکس می‌تواند هزینه تجارت ایران را کاهش دهد؟

در نهایت، شاید مهم‌ترین معیار سنجش موفقیت ایران در بریکس نه تعداد نشست‌ها و بیانیه‌ها، بلکه چند شاخص کاملاً اقتصادی باشد: آیا تجارت ایران با اعضای بریکس افزایش پیدا می‌کند؟ آیا سهم صادرات ایران رشد می‌کند؟ آیا سرمایه‌گذاری مشترک شکل می‌گیرد؟ آیا انتقال پول آسان‌تر و رازان ترمی شود؟ آیا شرکت‌های ایرانی به زنجیره‌ها در ارزش اعضای بریکس متصل می‌شوند؟ اگر پاسخ این پرسش‌ها در سال‌های آینده مثبت باشد، می‌توان گفت عضویت ایران در بریکس از یک دستاورد سیاسی به یک مزیت اقتصادی تبدیل شده است.

در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که بخش قابل‌توجهی از ظرفیت بریکس در سطح دیپلماتیک باقی بماند؛ زیرا بریکس، با وجود برخورداری از حدود ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان و نیمی از جمعیت جهان، خود به‌خود نمی‌تواند مشکلات تجارت خارجی ایران را حل کند. مسئله اصلی، استفاده ایران از این ظرفیت است. ایجاد سازوکارهای پرداخت، استفاده از ارزهای محلی، تقویت بانک توسعه جدید، توسعه تجارت بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری مشترک و اتصال به زنجیره‌های تولید و فناوری کشورهای عضو، حلقه‌هایی هستند که در صورت تکمیل شدن می‌توانند بریکس را برای اقتصاد ایران به یک ابزار واقعی تبدیل کنند. از این منظر، سخنان مدنی‌زاده و پزشکیان در اجلاس هند را می‌توان در یک نقطه‌مشتک خلاصه کرد: بریکس زمانی برای ایران اهمیت اقتصادی واقعی پیدا می‌کند که همکاری‌های سیاسی به زیرساخت‌های مالی، تجارت واقعی، سرمایه‌گذاری و حضور فعال بخش خصوصی تبدیل شود. و شاید مهم‌ترین فرصت ایران دقیقاً در همین نقطه باشد؛ کشوری که هم‌اکنون بخش بزرگی از تجارت خارجی خود را با اعضای بریکس انجام می‌دهد، اکنون این امکان را دارد که به جای صرفاً افزایش حجم این تجارت، برای کاهش هزینه، ریسک و وابستگی‌های آن مذاکره کند.

یکی از محورهای پرنرگ اجلاس، موضوع کاهش وابستگی به دلار و توسعه سازوکارهای مالی مستقل بود. مدنی‌زاده با اشاره به فضای حاکم بر نشست وزرای اقتصاد و بخش نخست اجلاس سران گفت اجماع قابل‌توجهی وجود داشته که بریکس و سازمان همکاری شانگهای می‌توانند فرصت مناسبی برای مقابله با یک‌جانبه‌گرایی و حرکت در مسیر دل‌نزدایی ایجاد کنند



کانال سوئز استفاده کنند و ناچار خواهند بود مسیر بسیار طولانی‌تری را از جنوب آفریقا و اطراف دماغه امید نیک طی کنند. این اتفاق از نظر اقتصادی به معنای افزایش قابل‌توجه زمان سفر، هزینه سوخت، هزینه بیمه و کرایه حمل خواهد بود. تجربه حملات دریای سرخ از سال ۲۰۲۳ نیز نشان داد که حتی بدون بسته‌شدن کامل باب‌المندب، افزایش تهدیدها می‌تواند شرکتهای کشتیرانی را به تغییر مسیر وادار کند. EIA گزارش کرده بود که بسیاری از کشتی‌های دریای دور زن باب‌المندب و دریای سرخ به سمت دماغه امید نیک رفتند؛ مسیری که زمان و هزینه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. در صورت بسته‌شدن کامل یا اختلال گسترده در باب‌المندب، فشار بر کانال سوئز نیز افزایش خواهد یافت؛ زیرا کشتی‌هایی که نمی‌توانند از مسیر دریای سرخ عبور کنند، عملاً امکان استفاده از کوتاه‌ترین مسیر دریایی میان آسیا و اروپا را از دست می‌دهند. دومین پیامد، بازار انرژی است. هرچه تعداد بیشتری از کشتی‌های حامل نفت و فرآورده نفتی مجبوره به تغییر مسیر شوند، هزینه حمل‌افزایش می‌یابد و عرضه مؤثر در برخی بازارها با اختلال مواجه می‌شود.

این مسئله در شرایطی که بازار جهانی نفت هم‌زمان با بحران هرمز مواجه است، می‌تواند اثر بسیار بزرگ‌تری ایجاد کند. تجربه بسته‌شدن مؤثر هرمز در ماه‌های گذشته