

یادداشت

خود تحریمی عجیب برای ترانزیت کشور



مجتبی بهاروند

مشاور عالی کمیسون حمل‌ونقل ولجستیک اتاق بازرگانی ایران

در شرایطی که اقتصاد ایران سال‌هاست زیر فشار تحریم‌های خارجی و محدودیت‌های داخلی قرار دارد و عملاً درگیر یک جنگ تمام‌عیار اقتصادی است، بدیهی‌ترین انتظار از دولت آن است که از محدود ظرفیت‌های باقی‌مانده برای کاهش فشارها صیانت کند. با این حال، برخی تصمیمات اجرایی نشان می‌دهد گاه نه تحریم خارجی، بلکه تصمیم داخلی، مسیرهای ارزآوری کشور را مسدود می‌کند؛ پدیده‌ای که می‌توان آن را «خودتحریمی اداری» نامید.

ترانزیت کالا یکی از روشن‌ترین مزیت‌های ژئواقتصادی ایران است؛ مزیتی مبتنی بر جغرافیا که بدون نیاز به سازوکارهای پیچیده مالی با دوزدن تحریم‌ها، سالانه میلیون‌ها دلار درآمد مستقیم و غیرمستقیم ایجاد و ایران را به حلقه‌ای مؤثر در زنجیره تجارت منطقه‌ای بدل می‌کند. با این حال، توقف ترانزیت صدها کانتینر کالا به مقصد افغانستان از سوی کمرک، آن هم به بهانه درج نام و برند شرکت تولیدکننده (الخلیج شکر) روی بسته‌بندی کالا، نشانه‌ای نگران‌کننده از بی‌توجهی به این مزیت راهبردی است.

کالای مورد نظر نه برای بازار ایران تولید شده، نه در کشور توزیع می‌شود و نه حتی از کانتینرهای پلمب‌شده خارج خواهد شد؛ صرفاً از خاک ایران عبور می‌کند. با وجود این، استناد به بخش‌نامه‌های غیرشفاف، بعضاً محرمانه و با اعتبار حقوقی نامعلوم، بدون توجه به اصول پذیرفته‌شده ترانزیت بین‌المللی، عملاً منجر به توقف این مسیر شده است. چنین رویکردی بیش از آنکه مبتنی بر قانون باشد، محصول تفسیرهای سلیقه‌ای و ناهماهنگی نهادی است.

پیامد این تصمیم، فراتر از یک پرورنده یا یک محموله است. وقتی فعالان اقتصادی منطقه با تصمیماتی غیرقابل پیش‌بینی مواجه می‌شوند، «ریسک مسیر ایران» در محاسبات آنان افزایش می‌یابد. در شرایطی که رقابت کردوری میان کشورها به‌شدت تشدید شده، همین افزایش ریسک کافی است تا مسیرهای ترانزیتی به‌سرعت به نفع رقبای منطقه‌ای تغییر کند؛ تغییری که بازگرداندن آن، بسیار پرهزینه‌تر از جلوگیری از وقوع آن است.

بر اساس آمارهای رسمی، ماهانه بیش از پنج هزار کانتینر کالا از مسیر بندرعباس به مرز ماهیدود ایران ترانزیت می‌شود؛ ظرفیتی که علاوه بر درآمد‌های کمرکی، زنجیره‌ای از منافع لجستیکی، حمل‌ونقلی و خدماتی را فعال نگه می‌دارد. در اقتصادی که با کمبود مزمن ارز و افت سرمایه‌گذاری دست‌به‌گریان است، ایجاد مانع برای چنین ظرفیتی، چه توجیهی جز خودتحریمی دارد؟ و آیا این رویکرد، ناخواسته یا آگاهانه، به معنای واگذاری مزیت ترانزیتی کشور به رقبای منطقه‌ای نیست؟

در این میان، نقش دولت، کمرک و به‌ویژه شورای عالی امنیت ملی تعیین‌کننده است. اگر دغدغه‌هایی از جنس امنیت ملی یا ملاحظات سیاسی وجود دارد، محل تصمیم‌گیری آن نه بخش‌نامه‌های مبهم اجرایی، بلکه نهادهای بالادستی با مسئولیت‌پذیری شفاف است. امنیت اقتصادی، بخشی جدایی‌ناپذیر از امنیت ملی است و تضعیف مسیرهای ترانزیتی کشور به‌طور مستقیم این امنیت را خدشه‌دار می‌کند.

انتظار می‌رود دولت با بازنگری فوری در رویه‌های اجرایی، کمرک با پایبندی به قواعد روشن و قابل پیش‌بینی ترانزیت و شورای عالی امنیت ملی با تعیین‌تکلیف شفاف و رسمی این‌گونه موارد، مانع از تداوم تصمیماتی شوند که هزینه نه مستقیماً بر دوش اقتصاد ملی تحمیل می‌شود. ترانزیت، یک امتیاز قابل تعلیق نیست؛ یک فرصت استراتژیک ملی است که از دست رفتن آن، در شرایط فعلی اقتصاد ایران، به‌سادگی قابل جبران نخواهد بود.

خبر

خبر خوش برای سهامداران «فارس»

غول بازار سرمایه، ۱۲۵ هزار میلیارد تومانی می‌شود

شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس به عنوان برترین شرکت در میان صد شرکت برتر ایران، از محل سود انباشته افزایش سرمایه ۲۵درصدی می‌دهد. سرمایه «فارس» مطابق وعده‌ای که در مجمع عمومی سالانه به سهامداران خود داد، از صد هزار میلیارد تومان به ۱۲۵ هزار میلیارد تومان افزایش می‌یابد. براساس مصوبه هیئت‌مدیره این شرکت، پیشنهاد افزایش ۲۵ هزار میلیارد تومانی سرمایه در مجمع فوق‌العاده «فارس» مطرح می‌شود تا سهامداران «فارس»، از محل این افزایش سرمایه، سهام جایزه دریافت کنند. گفتنی است این شرکت اسفندماه ۱۴۰۳ نیز ۲۵ هزار میلیارد تومان افزایش سرمایه داده بود تا سرمایه خود را از ۷۵ هزار میلیارد تومان به صد هزار میلیارد تومان برساند و در این مرحله سرمایه ثبتی فارس به ۱۲۵ هزار میلیارد تومان افزایش خواهد یافت.

سهمیه ذخیره کارت سوخت چه می‌شود؟

با اجرای طرح اصلاح قیمت بنزین که از روز شنبه ۲۲ آذرماه آغاز شد، سهمیه ذخیره‌شده بر روی کارت هوشمند سوخت مالکین خودروهای شخصی که فقط یک خودرو دارند پس از اجرای طرح همانند قبل از اجرای طرح باقی خواهد ماند. به گزارش ایسنا، طبق اعلام سقف ذخیره بر روی کارت هوشمند سوخت مالکین خودروهای شخصی که فقط یک خودرو دارند، پس از اجرای طرح تغییری نخواهد کرد و زمان شارژ سهمیه (اول هر ماه) سوخت خودروهای بنزینی شخصی و عمومی طبق روال قبل ابتدای هر ماه واریز می‌شود.

نیاز به تعویض یا به‌روزرسانی کارت سوخت

بر این اساس اعلام شده که در صورت سلامت فیزیک کارت نیازی به تعویض یا به‌روزرسانی کارت سوخت نیست. در صورت مفقودی و معیوب‌کردن کارت با مراجعه به سامانه درخواست کارت سوخت به آدرس FCS.NIOPDC.IR، مراجعه به پلیس +۱۰ یا در دست داشتن کارت سوخت، بیمه‌نامه، کارت ملی دارنده خودرو می‌تواند درخواست کارت المثنی ثبت کند و تا زمان صدور کارت هوشمند سوخت از طریق کارت اضطراری جایگاه سوخت‌گیری کند. در صورت اختلال در سامانه، امکان سوخت‌گیری با کارت جایگاه وجود دارد. در پاسخ به اینکه سهمیه کدام دسته از خودروها قطع خواهد شد و زمان دقیق قطع سهمیه چه زمانی است و آیا برای این دسته از خودروها امکان استفاده از سهمیه‌های قبلی وجود دارد، اعلام شده که براساس مصوبه هیئت محترم وزیران از زمان آغاز اجرای طرح، سهمیه نرخ اول و دوم به خودروهای دولتی (به‌جز آمبولانس)، خودروهای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، خودروهای خارجی وارداتی و خودروهای نوشماره داخلی حذف می‌شود و امکان استفاده از سهمیه‌های قبلی وجود ندارد.

مهمام سلیمان بیگی: ترکیه که در سال‌های گذشته تلاش کرده است با اتصال به شاهراه‌های ترانزیت و حمل‌ونقل، خود را به عنوان یک دروازه اصلی تجارت جهان معرفی کند، حالا پس از دوزدن ایران از مسیر راه توسعه عراق، این بار به مسیرهای شرق کشور نفوذ کرده است و تلاش می‌کند تا از طریق پاکستان و اتصال دریایی به این کشور، به جنوب آسیا نفوذ کند. ترکیه حالا نه‌تنها با پاکستان وارد شراکت‌های نظامی و امنیتی شده، بلکه با گسترش مراودات اقتصادی با این کشور به دنبال از مزیت انداختن مسیرهای تجاری و ترانزیت ایران است. یک کارشناس حوزه حمل‌ونقل نیز با هشدار درباره اینکه تا امروز فرصت‌های ترانزیتی زیادی برای ایران از دست رفته، تاکید می‌کند که ترکیه در تلاش است از دو مسیر ایران را دور بزند؛ هم از طریق توسعه راه لاچورد، تا سمت کشور‌های CIS وارد افغانستان و پاکستان شود و از آن مسیر خود را به پاکستان برساند و هم از طریق راه توسعه عراق.

یک تیر، دو نشان پاکستان

تقاضای داخلی برای گاز در پاکستان رو به افزایش و ذخایر طبیعی گاز این کشور رو به کاهش است. روزگاری قرار بود نیاز این کشور از طریق پروژه خط لوله گاز ایران تأمین شود. ایده واردات گاز ایران از طریق خط لوله از اواسط دهه ۱۹۹۰ مطرح شد. ایران در آن زمان قصد داشت خط لوله‌ای به مقصد هند از طریق پاکستان ایجاد کند و در سال ۱۹۹۹ توافق‌نامه اولیویا با هند در این زمینه امضا کرد اما با وجود چندین نشست برای مذاکره درباره قیمت‌های جزئیات اجرایی، در دهه بعد هیچ‌گونه پیشرفت واقعی برای رسمی‌کردن این توافق سه‌جانبه حاصل نشد. در اصل آمریکا در سال ۲۰۰۸ با فشار، هند را از همکاری با ایران برای خط لوله صلح منصرف کرد و بعد هم شروع به فشار بر پاکستان کرد تا صلح مشابهی را در پیش بگیرد. برای مثال آمریکا از ساخت پایانه گاز طبیعی مایع برای پاکستان حمایت کرد و همچنین واردات گاز از کشور‌های حوزه دریای مازندران و از مسیر افغانستان را برای این کشور پیشنهاد داد. با این حال وضعیت امنیتی نامساعد در



افغانستان و هزینه بالای واردات گاز از فواصل دور، مانع از آن شد که پاکستان ایده خرید گاز از ایران را به طور کامل کنار بگذارد. ازاین‌رو در سال ۲۰۱۰، توافق رسمی بین ایران و پاکستان برای ساخت یک خط لوله دو هزار کیلومتری از مرز دو کشور امضا شد. این خط لوله ظرفیت انتقال روزانه یک میلیارد فوت مکعب گاز به مدت ۲۵ سال را داشت و تخمین زده می‌شد ایران حدود دو میلیارد دلار برای ساخت بخش هزار و ۱۵۰ کیلومتری این خط لوله تا مرز پاکستان سرمایه‌گذاری کرده باشد، اما در مقابل پاکستان از سهم خود که ساخت ۸۰۰ کیلومتر دیگر لوله بود، کنار کشید. حالا هم به نظر می‌رسد پاکستان راه‌های دیگری برای تأمین گاز خود پیدا کرده و رسماً از ایران بی‌نیاز شده است و بساط خط لوله صلح را برای همیشه برمی‌چیند. ازجمله این راه‌ها، همکاری با شریک تازه و رقیب دیرینه لجستیک ایران، یعنی ترکیه است.

امضای اولین قراردادهای بزرگ حفاری عمیق فراساحلی میان شرکت دولتی نفت فراساحلی ترکیه (TPOC) و شرکای پاکستانی، نه‌تنها تشنه‌بودن پاکستان به انرژی را هدف قرار داده، بلکه جاه‌طلبی دیرینه ترکیه برای تثبیت جایگاه خود به عنوان یک بازیگر کلیدی منطقه‌ای در ترانزیت و اکتشاف انرژی را تحقق می‌بخشد. پاکستان و ترکیه در سال‌های اخیر، به‌ویژه در حوزه دفاعی و امنیتی، روابط خود را به شکل چشمگیری تعمیق بخشیده‌اند اما توافقات اخیر که با حضور آلپ ارسلان بایراکتار، وزیر انرژی ترکیه، در اسلام‌آباد به ثمر نشست، مرزهای این شراکت را به حوزه

فرشیدفرحانکیان

دکترای حقوق نفت و گاز

غیردولتی دریایی و «قدرت پخش شده» موجب تغییر «هزینه دفاع نسبت به هزینه حمله»، به‌ویژه در خاورمیانه، دریای سرخ و دریای سیاه شده است. این عدم تناسب هزینه، بازار نفت را شکننده‌تر از همیشه می‌کند.

دموکراتیزه‌شدن قدرت دریایی

تا یک دهه پیش، کنترل مسیرهای انرژی نیازمند ناوگان بزرگ، قدرت دریایی کلاسیک و حضور بلندمدت در خطوط کشتیرانی بود. در نیمه دهه ۲۰۲۰ اما ظهور سامانه‌های خودمختار (Unmanned Autonomous Vehicles) دریایی، پهپادهای ارزان‌قیمت و شبکه‌های پنهان حمل‌ونقل امنیت انرژی را وارد مرحله‌ای تازه کرده است. اکنون بازیگران متوسط و حتی ضعیف می‌توانند جریان جهانی انرژی را مختل یا به‌طور مستقیم به آن حمله کنند. امنیت انرژی جهانی در قرن بیستم بر مبنای انحصار قدرت دریایی بنا شده بود؛ کشورهایی مانند ایالات متحده، بریتانیا یا ژاپن با ناوگان عظیم، امنیت مسیرهای نفت و گاز را تأمین می‌کردند. اما پس از ۲۰۲۰، گسترش پهپادهای دریایی ارزان (USV/UUV) این انحصار را شکسته است. مطابق گزارش نیروی دریایی آمریکا (۲۰۲۴)، حداقل ۲۵ بازیگر غیردولتی اکنون به فناوری‌های دریایی بدون سرنشین دسترسی دارند و بیش از ۴۵ کشور به صورت سازمان‌یافته در حال توسعه یا استقرار آنها هستند. این تحول، امنیت انرژی را که ۹۰ درصد تجارت آن از مسیرهای دریایی عبور می‌کند، در برابر تهدیدات ارزان‌قیمت آسیب‌پذیر کرده است. مفهوم کلاسیک «قدرت دریایی» (Mahan) مبتنی بر ناوگان‌های بزرگ، حفاظت از خطوط کشتیرانی و حضور راهبردی بود؛ بااین‌حال، سه تحول اصلی در دهه اخیر این الگو را دگرگون کرده است: ۱. **دموکراتیزه‌شدن قدرت دریایی** (The Democratization of Naval Power): تغییر الگوی قدرت دریایی از ناو به پهپاد، شهپادهای (Unmanned Underwater Vehicles) موسوم به Sea Baby اوکراینی، تهدیدات شناورهای بدون سرنشین سطحی (Unmanned Surface Vehicles) حوثی‌ها در دریای سرخ و پهپادهای شناسایی ایرانی مثل ارش، علا نشان داده‌اند یک قایق ۲۵ هزار دلاری می‌تواند یک نفتکش ۲۵۰ میلیون دلاری را مختل کند. ۲. **نامتقارن‌سازی تهدید**: کشورهایی که نیروی دریایی کلاسیک ندارند، اکنون می‌توانند مسیرهای انرژی را قطع کنند، هزینه بیمه و عبور را بالا ببرند و توازن قدرت منطقه‌ای را تغییر دهند. ۳. **تبدیل انرژی به هدف نظامی**: نفتکش‌ها، کشتی ترابری گاز طبیعی مایع (LNG Carriers)، اسکله‌ای استخراج و تلمبه‌خانه‌ها اکنون اهداف مشروع (De Facto) در بسیاری از درگیری‌ها شده‌اند. این مسوولیه در دریای سرخ و خلیج فارس کاملاً مشهود است. خاورمیانه به عنوان مرکز ثقل انرژی جهان، آسیب‌پذیری جدی نشان داده است. حملات مکرر به شناورها در خلیج عمان و آسیب‌پذیری صادرات در دهانه تنگه هرمز (۲۰۲۳-۲۰۲۵) نشان داد حتی حضور ناوگان آمریکا، بریتانیا و فرانسه هم توان مهار تهدیدات شناورهای بدون سرنشین سطحی (USV) ارزان را ندارد. دریای سرخ به عنوان دومین جغرافیای جنگ انرژی قابل بررسی است. حوثی‌ها از سال ۲۰۲۳ تاکنون بیش از ۶۰ حمله با پهپاد دریایی و موشک ضدکشتی علیه نفتکش‌ها انجام داده‌اند. آنها نشان داده‌اند که برای تأثیرگذاری بر بازار جهانی انرژی، نیازی به ضربه‌زدن به تولید نیست؛ ضربه‌زدن به مسیر کافی است. گزارش بانک جهانی (۲۰۲۴) نشان می‌دهد تأخیر ناشی از دوزدن دماغه امید نیک توسط نفتکش‌ها و کشتی‌های LNG باعث شده هزینه حمل‌ونقل انرژی ۴۰ تا ۷۰ درصد افزایش یابد. طبق اطلاعات IMO، روزانه حدود ۶.۲ میلیون بشکه نفت از باب‌المنذب عبور می‌کند. اوکراین دریای سیاه را آژامینگاه جنگ دریایی آینده کرده است. اوکراین از سال ۲۰۲۲ با استفاده از USVهای هوشمند به‌طور مرتب به سکوهای انرژی روسیه، شناورهای اطلاعاتی و ناوگان پشتیبانی حمله کرده است. در ۲۹ نوامبر ۲۰۲۵، کی‌یف اعلام کرد دو نفتکش «کایروس» (Kairos) با پرچم کامبیا و «ویرات» (Virat) متعلق به ناوگان سایه روسیه (Russian Shadow Fleet) را در دریای سیاه با استفاده از پهپادهای (UUV) اوکراین موسوم به Sea Baby هدف قرار داده است. اهمیت این حمله برای بازار نفت از این‌روست که نخستین حمله موفق به نفتکش‌های شیخ در حال عملیات انتقال نفت است و اثبات می‌کند که پهپادهای زیرسطحی می‌توانند مسیرهای انرژی را بدون حضور ناوگان کلاسیک مختل کنند. پیام ساختاری این حملات روشن است: برای اولین‌بار، یک بازیگر فاقد نیروی دریایی سنتی توانست مسیر انرژی یک قدرت بزرگ را مختل کند.

امنیت بازار نفت با دموکراتیزه‌شدن قدرت دریایی

تحولات پنج سال گذشته نشان می‌دهد امنیت بازار نفت در دهه ۲۰۳۰ با سه روند بنیادین شکل خواهد گرفت: ارزان‌شدن ابزارهای تخریب، ضرورت ایجاد مسیرهای امن‌شده و افزایش نقش بازیگران منطقه‌ای در معماری امنیت انرژی. این سه متغیر چارچوب جدیدی ایجاد می‌کنند که در آن هزینه قدرت دریایی کاهش یافته، اما هزینه اختلال در انرژی جهانی به‌طور نمایسی افزایش می‌یابد. ۱. **جنگ ارزان**، خسارت‌رانی تغییر بر معادله هزینه-منفعت در زیرساخت‌های انرژی؛

گزارش «شرق» درباره سیاست‌های ترانزیتی ترکیه که پس از دوزدن ایران در مسیر غرب، هم‌اکنون به مسیرهای شرق کشور نقب زده است

حذف ایران از ترانزیت؟

استراتژیک انرژی و مواد معدنی گسترش داده است. این حرکت نشان می‌دهد هر دو کشور قصد دارند وابستگی‌های خود را از کانال‌های سنتی مانند چین یا خلیج فارس فراتر ببرند و یک محور جدید قدرت انرژی در جنوب آسیا تعریف کنند.

براساس قراردادهای عمیق فراساحلی نوشته‌شده با پنج شرکت بزرگ پاکستانی، فعالیت‌های اکتشافی TPOC در سه بلوک فراساحلی و دو میدان خشکی از اوایل سال ۲۰۲۶ آغاز خواهد شد. ساختار سهام‌داری این کنسرسيوم نیز توازن قدرت را نشان می‌دهد: TPOC با ۳۴ درصد، OGDC با ۲۶ درصد و انرژی انرژیز با ۲۰ درصد، نقش محوری در این پروژه خواهند داشت. این همکاری فقط محدود به اکتشاف نیست؛ دو طرف متعهد شده‌اند یک مدل خرید مشترک برای محصولات انرژی مانند ال‌ان‌جی را هم توسعه دهند. این رویکرد، با بهره‌گیری از مقیاس و کاهش هزینه‌های مبادله، به طور مستقیم به سمت هدف تجاری پنج میلیارد دلاری حرکت می‌کند که پیش‌تر از سوی رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه، ترسیم شده بود. این هدف‌گذاری، نشان‌دهنده این است که همکاری‌ها از تبادلات ساده فراتر رفته و به سوی یکپارچه‌سازی زنجیره تأمین انرژی پیش می‌رود.

برای پاکستان، این توافق یک دستاورد حیاتی است. اسلام‌آباد سال‌هاست با معضل واردات پرهزینه سوخت و بی‌ثباتی در بازار ال‌ان‌جی دست‌وپنجه نرم می‌کند. با این حال، منطقه فراساحلی ۳۰۰ هزار کیلومتر مربعی آن در دریای عرب که همسایگی نزدیکی با عمان، امارات متحده عربی و ایران دارد، همچنان دست‌نخورده باقی مانده است. از زمان استقلال در سال ۱۹۴۷، فقط ۱۸ حلقه چاه در این منطقه حفر شده است. اکنون، با ورود یک شریک فناوری و بانجریه در حفاری در آب‌های عمیق مانند تجربه دریای سیاه، پاکستان امیدوار است سرنجام فعال پتانسیل هیدروکربنی خود را باز کند.

نفوذ ترکیه به جنوب آسیا

در سویی دیگر هم این قرارداد به طور مستقیم جاه‌طلبی ترکیه برای تبدیل‌شدن به یک مرکز ترانزیت انرژی منطقه‌ای را تقویت می‌کند.

۱

یکی از برجسته‌ترین پیامدهای دموکراتیزه‌شدن قدرت دریایی، دگرگونی نسبت هزینه-منفعت در جنگ انرژی است. سامانه‌های خودمختار دریایی که اغلب هزینه‌ای کمتر از ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار دارند، اکنون قادرند زیرساخت‌های را هدف قرار دهند که ارزش جایگزینی آنها صدها میلیون یا حتی میلیاردها دلار است. این تحول به معنای آن است که یک پهپاد ارزان می‌تواند یک نفتکش ۲۰۰ میلیون دلاری را از مدار خارج کند، یک کروه کوچک پهپاد می‌تواند جریان یک خط لوله ۱۰ میلیارد دلاری را مختل کند و حمله به گلوگاه‌های مسیرهای صادراتی (Chokepoints) می‌تواند ارزش تجارت چند صد میلیارد دلاری را طی چند روز متوقف کند. این عدم تقارن هزینه، قدرت بازدارندگی کلاسیک را تضعیف کرده است. ۲. **ظهور «کریدورهای ایمن‌شده»**: امنیت انرژی از مالکیت به حفاظت تبدیل می‌شود. با گسترش تهدیدات دریایی ارزان‌قیمت و پراکنده کشورها و شرکت‌های بین‌المللی ناچار خواهند شد مفهوم جدیدی از جریان انرژی تعریف کنند: «کریدورهای ایمن‌شده» (Secured Energy Corridors). این کریدورها توانامن به فناوری و همکاری چندجانبه متکی خواهند بود. سه سطح دفاعی اصلی در این ساختار عبارت است از: الف. سیرهای الکترونیکی (Electronic Shielding) شامل جنگ الکترونیک، اخلاک‌گرهای ارتباطی پهپاد و شبکه‌های شناسایی چندسensore، ب. سامانه‌های کریدورها اکنون نه‌فقط مسیر، بلکه «منطقه امنیتی» را همزم می‌شوند. ب. سرمایه‌گذاری سریع در فناوری‌های ضدپهپاد و دفاع چندلایه؛ امارات و عربستان در حال تبدیل‌شدن به صادرکنندگان فناوری امنیت مسیر هستند. ج. توان شکل‌دهی به الگوهای سرمایه‌گذاری انرژی: هر مسیر که امنیت بیشتری ارائه دهد، جذابیت سرمایه‌گذاری بالاتری خواهد داشت. نتیجه این است که کشورها قادر خواهند بود با ارائه امنیت، نه‌فقط جغرافیا، بلکه بر جریان سرمایه و انرژی اثر بگذارند. سه روند یادشده جنگ ارزان، کریدورها ایمن‌شده و ظهور بازیگران متوسط، در کنار هم نشان می‌دهند که امنیت انرژی در دهه ۲۰۳۰ نه بر مبنای ظرفیت نظامی مطلق، بلکه براساس توان در ایجاد

فروپاشی در راه است

صنایع فولاد و اقتصاد ملی ایران تحت فشار بی‌سابقه

باعث شده سهم فولاد از صادرات غیرنفتی از ۱۶٪ به ۱۱٪ کاهش یابد و ۱.۵ میلیارد دلار ارزآوری از دست برود. حاشیه سود شرکت‌های بزرگ بورسی فولاد از ۳۳٪ به ۱۲٪ سقوط کرده و شرکت‌های کوچک در آستانه تعطیلی یا تولید سر به سر قرار دارند. نتیجه این بحران، تهدید جایگاه دهم جهان، کاهش درآمد ناخالص ملی و تهدید میلیون‌ها شغل است.

راهکارهای فوری و ضروری برای جلوگیری از فروپاشی: اصلاح مقررات ارزی و اجازه عرضه ارز صادراتی کل زنجیره فولاد در تالار دوم بازار توافقی، رفع محدودیت‌های انرژی در شتویق سرمایه‌گذاری در نیروگاه‌های خودتأمین، حذف عوارض صادراتی و بازگرداندن معافیت‌های مالیاتی، بازنگری زیرساخت‌ها و مدیریت چالش‌های انرژی. با اجرای این اقدامات، صنعت فولاد ایران می‌تواند سالانه ۱۰ میلیارد دلار ارزآوری ایجاد کرده، از فروپاشی اشتغال و اقتصاد ملی جلوگیری کند و مسیر رسیدن به رتبه هفتم جهانی را هموار نماید.

بازتاب

پاسخ وزارت کشاورزی به گزارش «شرق»

وزارت کشاورزی در واکنش به مطلب منتشرشده در روزنامه شرق مورخ ۱۴۰۴/۸/۱۲ با کد خبر ۱۰۶۳۹۰۵ و با عنوان «سرنخ گمشده گرانی» توضیحاتی ارسال کرده است که در ادامه می‌خوانید: تولید محصولات کشاورزی به‌طور ذاتی تحت تأثیر عوامل متعددی از جمله شرایط اقلیمی، مخاطرات طبیعی، فصلی بودن تولید، نوسانات نرخ ارز، تورم، تحریم‌ها و نارسایی‌های موجود در زنجیره تأمین و توزیع قرار دارد. فاصله زمانی طولانی (تا یک سال) میان تصمیم به تولید و عرضه محصول به بازار، امکان واکنش سریع تولیدکنندگان به تغییرات تقاضا و الگوی مصرف را محدود می‌سازد.

در نتیجه، در فصول غیرتولیدی شاهد نوسانات موقتی قیمت‌ها هستیم که امری طبیعی در بخش کشاورزی محسوب می‌شود.

در سال ۱۴۰۴، مجموعه‌ای از عوامل از جمله تداوم خشکسالی شدید، افزایش نرخ ارز، تشدید تحریم‌ها، مشکلات تخصیص و تأمین ارز برای واردات نهاده‌های دامی و کشاورزی و همچنین تأثیرات غیرمستقیم تنش‌های منطقه‌ای، فشار هزینه‌ای بی‌سابقه‌ای بر تولیدکنندگان وارد نمود که به تبع آن، هزینه تمام‌شده تولید محصولات پروتئینی به‌ویژه گوشت مرغ و تخم‌مرغ افزایش یافت.

با وجود تمامی این محدودیت‌ها، وزارت جهاد کشاورزی با سیاست‌های حمایتی توانسته است از ابتدای سال ۱۴۰۴ تاکنون، میانگین جوجه‌ریزی ماهانه در واحدهای مرغ گوشتی کشور را به حدود ۱۵۰ میلیون قطعه برساند که نسبت به مدت مشابه سال قبل روند افزایشی داشته است.

همچنین تأمین نهاده‌های دامی (ذرت، کنجاله سویا و افروندیه‌ها) از طریق سامانه بازارگاه و بر اساس نیازسنجی دقیق معاونت امور تولیدات دامی به صورت مستمر انجام شده و بخش قابل توجهی از نهاده‌ها از محل ذخایر استراتژیک شرکت پشتیبانی امور دام کشور و محموله‌های وارداتی بخش خصوصی و دولتی، به صورت هدفمند و با اولویت واحدهای مرغ گوشتی و مرغ تخم‌گذار توزیع می‌گردد.

لازم به ذکر است وزارت جهاد کشاورزی به منظور حفظ توجیه اقتصادی واردات برای بخش خصوصی و تسریع در تأمین نهاده، نسبت به اصلاح نرخ‌های پایه ارزی اقدام نموده و با همکاری نزدیک‌تر دستگاه‌های ذی‌ربط، روند تخریص و ورود نهاده‌های خوراک دام و طیور را شتاب بخشیده است.