



# نقش آفرینی خلیج فارس در تجارت جهانی



**کاهش قیمت  
طلا در  
بازار جهانی**



**جدایی منطقی  
یک مربی موفق  
از تیم ملی**



**هشدار به  
خریداران  
اینترنتی**

## ساخت و ساز، پیشران اقتصاد پس از جنگ

ساخت و ساز به عنوان موتور محرک اقتصاد در دوره پساجنگ می تواند با ایجاد اشتغال، رونق صنایع وابسته و افزایش قدرت خرید...

صفحه ۲

## توسعه صنایع شیلاتی؛ پیشران اقتصاد دریا محور

هرمزگان با تکیه بر سواحل گسترده خلیج فارس و دریای عمان که امروزه به یکی از مهم ترین قطب های شیلاتی کشور...

صفحه ۴

## شو ک عرضه نفت با کنترل تنگه هرمز

مدیرعامل سابق فرابورس با بیان اینکه می توان قرار دادهای آتی و اختیار معامله روی برق، نفت و حتی فرآورده های نفتی در...

صفحه ۵

## احیای واحدهای تولیدی آسیب دیده اردیبل

پویش های مردمی در دوران جنگ ها، بویژه در جنگ هایی مانند دفاع مقدس ایران نقش بسیار گسترده و چندبعدی داشته اند...

صفحه ۶

## نقش آفرینی خلیج فارس در تجارت جهانی

دکتر فرحناز نعمتی هولاسو - ایران با هزاران کیلومتر مرز زمینی و دریایی، ظرفیتی بسیار فراتر از خلیج فارس در اختیار دارد؛ مزیتی ژئوپلیتیکی که توسعه متوازن آن می تواند تجارت، ترانزیت و تاب آوری اقتصادی کشور را متحول کند.

جمهوری اسلامی ایران به واسطه موقعیت ممتاز جغرافیایی، وسعت سرزمینی، دسترسی همزمان به آبهای آزاد و همجواری با بازارهای مهم منطقه، از جمله شورایی به شمار می رود که در معادلات ژئوپلیتیکی جهان جایگاهی تعیین کننده دارد؛ جایگاهی که در سال های اخیر و همزمان با فشارهای خارجی، تحریمها و تهدیدهای دریایی بیش از گذشته آشکار شده است. بررسی دقیق داده های جغرافیایی نشان می دهد ایران برخلاف برخی تصورات، کشوری نیست که بتوان آن را با فشار بر یک گذرگاه دریایی یا اعمال محدودیت در یک مسیر تجاری، در تنگنا قرار داد. ایران با مساحت حدود یک میلیون و ۶۲۸ هزار کیلومتر مربع، هفدهمین کشور بزرگ جهان محسوب می شود و بر اساس آمارهای رسمی جغرافیایی، حدود ۵ هزار و ۸۹۴ کیلومتر مرز زمینی و نزدیک به ۲ هزار و ۴۴۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال و جنوب کشور دارد. این گستره مرزی موجب شده ایران با هفت کشور مرز زمینی مستقیم شامل عراق، ترکیه، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، افغانستان و پاکستان همسایه باشد و در حوزه دریایی نیز با کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر ارتباط راهبردی داشته باشد.

### باز بگروان جدید تجارت ایران چه کشورهایی هستند؟

در شمال کشور، ایران از طریق دریای خزر و مرزهای زمینی خود به جمهوری آذربایجان، ارمنستان و ترکمنستان متصل است و از مسیر دریای خزر نیز با روسیه و قزاقستان ارتباط دریایی دارد. این منطقه از منظر تجارت انرژی، ترانزیت و دسترسی به بازارهای اوراسیا اهمیت فراوانی دارد.

در غرب، مرزهای ایران با عراق و ترکیه قرار گرفته که هر دو از مهم ترین شرکای تجاری و مسیرهای ارتباطی ایران با بازارهای منطقه ای اروپایی محسوب می شوند. در شرق، افغانستان و پاکستان قرار دارند که علاوه بر ظرفیت تجاری، امکان اتصال ایران به شبکه های هند و جنوب آسیا را فراهم می کنند. در جنوب نیز ایران با دسترسی به خلیج فارس و دریای عمان، در مجاورت عمان، امارات متحده عربی، قطر، بحرین، عربستان سعودی و کویت قرار گرفته و از این طریق به یکی از حساس ترین کانون های انرژی جهان متصل است.

### موقعیت جغرافیایی ایران محاصره شدنی نیست

این موقعیت جغرافیایی در عمل ایران را به چهارراه شرق، غرب، شمال و جنوب تبدیل کرده است. شمال کشور به آسیای مرکزی، روسیه و مسیرهای منتهی به اروپا متصل می شود و جنوب کشور به آبهای آزاد، اقیانوس هند و بازار عظیم آسیا راه دارد. به بیان دیگر، ایران حلقه اتصال طبیعی میان آسیای میانه و آبهای آزاد، قفقاز و جنوب آسیا، شرق آسیا و اروپا و همچنین روسیه و خاورمیانه است. چنین جایگاهی برای بسیاری از کشورها یک آرزوی ژئوپلیتیکی محسوب می شود، اما برای ایران یک ظرفیت بالغ و طبیعی است.

در هفته های اخیر و پس از شکست مذاکرات صلح ایران و آمریکا در اسلام آباد، اخباری درباره تشدید فشارهای دریایی آمریکا و ایجاد اختلال در تردد آزاد کشتی ها در محدوده تنگه هرمز منتشر شد. برخی نهادهای ایالت متحده این اقدام را در چارچوب فشار حداکثری و آنچه «خشیم اقتصادی» نامیده شد، توصیف کردند. با این حال پرسش

اساسی آن است که آیا اساسا کشوری با مختصات جغرافیایی ایران، قابل محاصره مؤثر و پایدار است؟ پاسخ این پرسش را باید در واقعیت های میدانی جستجو کرد. ایران تنها متکی به تنگه هرمز نیست. هر چند این گذرگاه یکی از مهم ترین شهرآمهای انرژی جهان به شمار می رود و حدود ۲۰ درصد نفت خام جهان از آن عبور می کند، اما ساختار جغرافیایی ایران به گونه ای است که می تواند همزمان از مسیرهای متعدد زمینی، ریلی، جاده ای و دریایی برای تجارت خارجی خود بهره برداری کند. تجربه سال ها تحریم نیز همین مسئله را ثابت کرده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند ایران نه تنها کشوری محاصره پذیر نیست، بلکه در صورت تکمیل زیرساختها می تواند به هاب اصلی ترانزیت منطقه تبدیل شود.

### تغییر نقشه تجارت خارجی کشور پس از تحولات اخیر

آمارها و روندهای اقتصادی سال های اخیر نشان می دهد فشارهای خارجی، در کنار هزینه هایی که ایجاد کرده ایران را به سمت خوداتکایی بیشتر، توسعه زیرساخت های داخلی، تنوع بخشی به شرکای تجاری و فعال سازی مسیرهای جدید صادراتی و وارداتی سوق داد. در واقع، محدودیت در یک مسیر باعث شد ظرفیت سایر مسیرها فعال شود و نگاه تک جانبه به تجارت خارجی از جنوب ایران تغییر کند.

پیش از تنش های اخیر، امارات متحده عربی یکی از مهم ترین شرکای تجاری ایران و بندر جبل علی یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت کالا به کشور محسوب می شد، اما با اختلال در تنگه هرمز و تغییر شرایط منطقه، مسیرهای جایگزین در سایر کشورهای منطقه با سرعت بیشتری مورد توجه قرار گرفت. در همین چارچوب، ۶ مسیر کریدوری جدید از طریق پاکستان فعال شد و بنادر گوادر، کراچی و قاسم به عنوان گزینه های مکمل و جایگزین مورد استفاده قرار گرفتند. این تحول صرفا جابه جایی یک مسیر تجاری نبود، بلکه نشانه ای از انعطاف پذیری ژئوپلیتیکی ایران در برابر فشار خارجی محسوب می شود.

کریدورهای جدید پاکستان نه تنها تنوع راه های دسترسی زمینی و دریایی ایران را افزایش می دهند، بلکه امنیت زنجیره تامین کشور را نیز تقویت می کنند. هنگامی که یک کشور به چندین مسیر مستقل برای صادرات و واردات دسترسی داشته باشد، آسیب پذیری آن در برابر بحران های سیاسی و نظامی به شکل محسوسی کاهش می یابد.

از سوی دیگر، کریدور شمال - جنوب، ظرفیت اتصال ایران به روسیه، قفقاز، آسیای مرکزی و اروپا را فراهم کرده و مسیرهای شرقی نیز امکان پیوند با پاکستان، چین و بازارهای جنوب آسیا را تقویت می کنند. به همین دلیل بسیاری از کارشناسان معتقدند ایران نه تنها کشوری محاصره پذیر نیست، بلکه در صورت تکمیل زیرساختها می تواند به هاب اصلی ترانزیت منطقه تبدیل شود.

### خطای راهبردی تمرکز تجارت تنها از خلیج فارس؛ غفلت از مرزهای

طلایی شمال و شرق البته واقعیت آن است که طی دهه های گذشته از تمام ظرفیت ترانزیتی کشور استفاده نشده است. اگر توسعه خطوط ریلی بین المللی، بنادر نسل جدید، پایانه های لجستیکی، مناطق آزاد تخصصی و کریدورهای چندوجهی با سرعت بیشتری دنبال

می شد، امروز سهم ایران از تجارت منطقه ای بسیار بالاتر از سطح فعلی بود. رخدادهای اخیر نشان داد کشوری که مسیرهای ترانزیتی متنوع تر، مستقل تر و گسترده تر دارد، در زمان بحران دست بر تر اقتصادی و حتی سیاسی خواهد داشت.

همچنین اختلال در تنگه هرمز تنها به ایران محدود نمی شود. این گذرگاه برای بازار جهانی انرژی حیاتی است و هرگونه تنش در آن می تواند بلافاصله بر قیمت نفت، گاز، حمل و نقل دریایی و هزینه انرژی در اروپا و آسیا اثر بگذارد. از این منظر، امنیت این منطقه یک مسئله صرفا دوجانبه نیست، بلکه موضوعی بین المللی است و همین مسئله جایگاه ایران را در معادلات منطقه ای برجسته تر می کند.

تکنه حائز اهمیت اینجاست که با توجه به موقعیت جغرافیایی گسترده ایران و تنوع کمپلیکس مرزهای زمینی و دریایی کشور، طی دهه های اخیر بخش عمده تمرکز تجاری ایران بر محور بنادر جنوبی و به ویژه خلیج فارس قرار گرفته است. تمرکز که در عمل موجب شد سایر ظرفیت های مرزی کشور در شمال، شرق و غرب، آن گونه که باید مورد توجه راهبردی قرار نگیرند و در برخی مقاطع، توسعه متوازن کریدورهای تجاری و ترانزیتی به حاشیه برود.

### گره های پنهان تجارت در خزر؛ حمل و نقل سنتی تجارت شمال کشور را کوچک کرد

در حوزه زیرساخت ریلی دریای خزر، در حال حاضر دو بندر مهم کشور یعنی بندر امیرآباد و بندر کاسپین به شبکه ریلی متصل هستند. این اتصال یک ظرفیت مهم محسوب می شود، اما به تنهایی کافی نیست. صرف کشیدن خط آهن به بندر به معنای ایجاد ظرفیت کامل حمل و نقل نیست. خطوط ریلی باید متناسب با ظرفیت عملیاتی بنادر طراحی و توسعه پیدا کنند. در حال حاضر خطوط ریلی متصل به بنادر شمالی متناسب با ظرفیت این بنادر نیستند و پاسخگوی نیاز واقعی نیستند.

بخشی از این محدودیتها به موانع قدیمی و سنتی در مسیر ریلی شمال کشور بازمی گردد. برای مثال در برخی نقاط مانند پل ورسک محدودیت تناژ وجود دارد و در سایر مسیرهای شمالی نیز محدودیت های زیرساختی دیده می شود. این مسائل سبب شده است اتصال ریلی نتواند ظرفیت واقعی حمل بسار را فعال کند. ظرفیت خطوط ریلی باید با میزان تخلیه و بارگیری بنادر شمالی هماهنگ باشد، اما اکنون چنین تناسبی وجود ندارد. حتی در بنادر شمالی نیز بهره وری کمتر از ۵۰ درصد است و با همین سطح بهره برداری نیز شبکه فعلی ریلی پاسخگوی کامل نیازها نیست.

کنترل ظرفیت در بخش ریلی متناسب با ظرفیت بنادر انجام نشده و این ناهماهنگی یکی از دلایل اصلی استفاده نشدن از توان کامل بنادر شمالی است از سوی دیگر بسیاری از خطوط ریلی کشور به مبادی و مقاصد اصلی بار متصل نیستند؛ در نتیجه بخش زیادی از کالاها ناچار به حمل ترکیبی می شوند. یعنی کالا ابتدا با کامیون جابه جا می شود، سپس به ریل منتقل می شود یا برعکس که این روند هزینه و زمان حمل را افزایش می دهد.

### کریدورهای جدید

پاکستان نه تنها تنوع راه های دسترسی

زمینی و دریایی ایران را افزایش می دهند، بلکه امنیت زنجیره تامین کشور را نیز تقویت می کنند. هنگامی که یک کشور به چندین مسیر مستقل برای صادرات و واردات دسترسی داشته باشد، آسیب پذیری آن در برابر بحران های سیاسی و نظامی به شکل محسوسی کاهش می یابد.



کریدورهای  
جایگزین؛ راهبرد  
کاهش فشارهای  
دریایی

یادداشت

محمد رضا کریمی

توسعه کریدورهای زمینی و منطقه ای می تواند وابستگی به مسیرهای دریایی را کاهش داده و تاب آوری اقتصادی کشور را تقویت کند.

شرایط کنونی، با وجود آنکه ایران به واسطه موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز خود همچنان اشرافی تعیین کننده بر تنگه هرمز دارد، ایالات متحده با بهره گیری از الگوهای تدریجی و ترکیبی فشار دریایی، در حال بازطراحی و پیچیده سازی سازوکارهای نوعی «محاصره هوشمند» علیه ایران است. این محاصره، دیگر صرفا در قالب تحریم های کلاسیک قابل فهم نیست، بلکه در لایه ای عمیق تر، به معنای اختلال هدفمند در دسترسی ایران به شبکه های حمل و نقل، بیمه، لجستیک و تجارت دریایی جهانی است؛ روندی که هزینه مبادله را افزایش داده و ریسک تعامل اقتصادی با ایران را برای بازیگران ثالث بالا می برد. در چنین بستری، پرسش محوری برای سیاست گذاران ایرانی نه «مکان مقلبه»، بلکه «چگونگی بازتعریف میدان بازی» است؛ چگونه می توان این فشار دریایی را خنثی، بی اثر یا دست کم مدیریت پذیر کرد؟ پاسخ، بیش از آنکه در تقابل مستقیم دریایی جستجو شود، در بازآرایی هوشمندانه ژئوپلیتیک ارتباطات ایران و ارتقای نقش آن در شبکه های کریدوری منطقه ای و فرامنطقه ای نهفته است.

واقعیت آن است که وابستگی ساختاری به مسیرهای دریایی، در غیاب آلترناتیوهای مؤثر زمینی، قدرت اثر گذاری چنین فشارهایی را چند برابر می کند. اگر شبکه ای از کریدورهای زمینی کارآمد، متنوع و نهادینه در پیرامون ایران شکل گرفته بود، امروز محاصره دریایی نمی توانست تا این اندازه تعیین کننده و «گلوگاهی» عمل کند. کریدورهای می توانستند به مثابه سوپاپ های اطمینان ژئواکونومیک، جریان تجارت را از مسیرهای جایگزین هدایت کرده و سطح آسیب پذیری را به طور معناداری کاهش دهند.

در همین چارچوب، کریدورهایی نظیر کریدور بین المللی شمال-جنوب، کریدور شرق-غرب و همچنین ابتکار یک کمربند، یک راه نه تنها پروژه هایی زیرساختی، بلکه ابزارهایی برای بازتعریف جایگاه ایران در هندسه قدرت اقتصادی اوراسیا محسوب می شوند. این کریدورها در صورت تکمیل و هم افزایی، می توانند ایران را از یک «قطعه عبور آسیب پذیر» به یک «گره اتصال حیاتی» تبدیل کنند.

پنج سال پیش در کتاب «ایران و راه ابریشم نوین» بر ضرورت طراحی یک برنامه جامع و آینده نگار برای توسعه این کریدورها تأکید شده؛ تگاهی که بر سه مؤلفه بنیادین استوار بود: «اتصال پذیری» (Connectivity)، «تنوع بخشی» (Diversification) و «تحول ساختاری» (Transformation). در نظم در حال ظهور جهانی، این سه مؤلفه به ستون های اصلی قدرت ژئواکونومیک تبدیل شده اند. کریدورها دیگر صرفا مسیرهای حمل و نقل نیستند، بلکه زیرساخت های قدرتمند؛ زیرساخت هایی که مستقیما با امنیت ملی، تاب آوری اقتصادی و ظرفیت چانه زنی بین المللی پیوند خورد دارند.

به بیان دقیق تر، کشوری که بتواند جریان های چندلایه کالا، انرژی، سرمایه و داده را از مسیرهای متنوع و پایدار مدیریت کند، نه تنها در برابر فشارهای خارجی مقاوم تر خواهد بود، بلکه قادر است قواعد بازی را نیز تا حدی به نفع خود بازنویسی کند. در مقابل، هرگونه تکمیل نبودن، به ویژه در حوزه راهبردی حمل و نقل، به معنای افزایش شکنندگی در برابر شوک های ژئوپلیتیکی است.

اگر در سال های گذشته سرمایه گذاری هدفمند و هماهنگ در این حوزه صورت می گرفت، امروز محاصره دریایی نمی توانست چنین نقش تعیین کننده ای در معادلات اقتصادی کشور ایفا کند. با این حال، هنوز فرصت از دست نرفته است.

### رود دو بانک به بازار ارز مسافرتی؛ هر نفر ۱۰۰۰ دلار

با فعال سازی شعب منتخب بانک های ملت و تجارت برای پرداخت ارز مسافرتی، گام جدیدی در جهت تعمیق بازار رسمی برداشته شد. بر اساس مقررات فعلی، نرخ خرید و فروش در این معاملات طبق توافق و در بستر رسمی تعیین می شود تا مطابقت با اطمینان بیشتری نسبت به تأمین نیاز خود اقدام کنند. دی ماه سال گذشته بود که مسئولان پروژه تسهیل معاملات اسکناس ارز اعلام کردند که تمامی اشخاص حقیقی ایرانی مقیم بالای ۱۸ سال می توانند در هر بازه ۳۶۵ روزه (یک سال)، تا سقف ۱۰۰۰ یورو یا معادل آن به سایر ارزها، تحت سقف «تأمین نیازهای ضروری» خریدارز انجام دهند. ادامه بانک مرکزی نیم بهمن ۱۴۰۴ نیز از تجهیز شعب منتخب شبکه بانکی برای عرضه اسکناس ارزی خبر داد که این حرکت با هدف مدیریت بهینه بازار صورت گرفت و اکنون با ورود دو بانک ملت و تجارت به حوزه ارز مسافرتی، این تصمیمات سیاست گذار پولی نمود عینی تری یافت. فعالان ارزی بر این باورند که دسترسی آسان تر متقاضیان به ارز مسافرتی از طریق مجاری رسمی، علاوه بر جلب رضایت عمومی، موجب تعادل بخشی بیشتر به بازار و تقویت ثبات قیمتی خواهد شد.

زودتر با خبر شوید...

www.mozayedemonaghese.com

واحد پشتیبانی و سایت ۰۲۱-۴۹۱۰۵۴۲۵



**روز نامه اقتصادی اجتماعی** **سراسری صبح ایران** **۲** **شنبه ۱۵/۰۲/۱۴۰۵** **شماره: ۲۰۹۹** **WWW.AVAYEEGHTESAD.IR**

**اقتصاد کلان**

**بسته حمایتی بنگاه‌های زیر ۵۰ نفر در حال اجرا است**
معاون حقوقی وزیر اقتصاد از اجرای بسته‌های حمایتی ویژه برای کارگاه‌ها و کارخانه‌های آسیب‌دیده با تعطیل‌شده بر اثر جنگ خبر داد و گفت: این تسهیلات به‌تدریج تخصیص یافته و پرداخت خواهد شد.
محمدرضا دشتی اردکانی، معاون حقوقی وزیر اقتصاد، از تدوین و اجرای بسته‌های حمایتی ویژه برای کارگاه‌ها و کارخانه‌های آسیب‌دیده یا تعطیل‌شده بر اثر جنگ خبر داد و گفت: این تسهیلات به‌تدریج تخصیص یافته و پرداخت خواهد شد.سوی با اشاره به اقدامات وزارت امور اقتصادی و دارایی در راستای بازسازی و رونق بنگاه‌های اقتصادی آسیب‌دیده از جنگ، افزود: برای کارگاه‌های زیر ۵۰ نفر بسته حمایتی تدوین شده و واحدهای مشمول نیز در سامانه مربوطه ثبت‌نام کرده‌اند و فرآیند اجرای این طرح در حال انجام است.

دشتی اردکانی ادامه داد: بسته حمایتی دوم نیز برای کارگاه‌ها و کارخانه‌هایی که بیش از ۵۰ نفر نیروی کار دارند در حال آماده‌سازی است تا بتوانیم مدیریت مناسبی داشته باشیم.معاون حقوقی و امور مجلس وزارت اقتصاد خاطر‌نشان کرد: بسته‌های متنوعی برای واحدهای آسیب‌دیده در نظر گرفته شده و پس از برآورد دقیق میزان خسارت‌ها در سطح کشور و به تفکیک استان‌ها، جزئیات آن از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی اعلام خواهد شد.

وی همچنین در پایان از پیش‌بینی مشوق‌های مالیاتی و برنامه‌های تقویت سرمایه‌گذاری خبر داد

**واردات ۲۲۰۰ قلم کالا از محل صادرات**

یک مسئول گفت: صادرکنندگان مجازند ۲۲۰۰ قلم کالا مربوط به کالاهای اضطراری، اقلام اساسی، مواد مورد نیاز صنعت و دارو را از محل صادرات خود وارد کنند و فرآیند تها‌تر بین صادرات و واردات انجام شود.

امیر روشن بخش معاون سازمان توسعه تجارت ایران با اشاره به شرایط خاص کشور در روزهای اخیر گفت: در وضعیت فعلی که کشور در شرایط جنگی و اضطراب قرار دارد، سیاست بنیادین حوزه تجارت باید بر تأمین کالاهای مورد نیاز متمرکز باشد و اهمیت ارز در این شرایط در کنار این هدف قرار می‌گیرد وی در مصاحبه با صدا و سیما با اشاره به بسته شدن بنادر جنوبی کشور که پیش از این حجم زیادی از کالاهای صادراتی و وارداتی از آن مسیر جایله‌ای می‌شدند، افزود: امروز اولویت اصلی تجارت، داشتن کالا است و همه دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط باید با این نگاه به مسئله واردات و صادرات توجه کنند. اگر تأمین کالا به عنوان سیاست اصلی پذیرفته شود، بسیاری از مشکلات صادرکنندگان نیز حل خواهد شد.به گفته معاون سازمان توسعه تجارت، با همین رویکرد، در روزهای اخیر اجازه داده شده صادرکنندگان بتوانند کالاهای اضطراری اقلام اساسی، مواد مورد نیاز صنعت و دارو که فهرستی از حدود دو هزار و ۲۰۰ قلم کالا برای آنها منتشر شده، از محل صادرات خود وارد کشور کنند و فرآیند تها‌تر بین صادرات و واردات انجام شود.

وی ادامه داد: این تصمیم نشان‌دهنده آن است که مسئله کالا در شرایط فعلی حتی از ارز مهم‌تر شده است و بانک مرکزی نیز در این مسیر همکاری لازم را انجام می‌دهد تا روند واردات کالاهای حیاتی بدون توقف ادامه یابد.روشن بخش با بیان اینکه محدودیت‌های مسیره‌های جنوبی موجب شد ایران برنامه‌ریزی برای فعال‌سازی ۱۰ کریدور جدید در شمال، شرق و غرب کشور انجام دهد، افزود: هر کدام از این کریدورها با سازوکار مشخص و گاهی به صورت ترکیبی از حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای فعالیت می‌کنند تا بخشی از ظرفیت از دست رفته در بنادر جنوبی جبران شود.

**توان تولید داخلی، سپر ایران در برابر تورم جهانی ناشی از جنگ است**

یک تحلیلگر مسائل ارزی گفت: توان تولید داخلی، سپر ایران در برابر تورم جهانی ناشی از جنگ است، اما مدیریت هوشمندانه در کوتاه مدت برای کنترل انتظارات ضروری است.

مسعود توکلی تحلیلگر مسائل ارزی در رابطه با نقش جنگ در تورم محصولات در این ایام و گرانی‌های احتمالی گزارش شده، اظهار کرد: گزارش‌های منتشرشده از سوی نهاده‌ا و خبرگزاری‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که در ماه‌های اخیر، تورم قابل توجهی در سطح فولادی ایران رخ داده است. تورم به‌ویژه در کشورهای آسیایی حاشیه خلیج فارس بیش از اروپا و آمریکا بوده و به عنوان مثال قیمت مرغ در این کشورها طی دو ماه گذشته و هم‌زمان با آغاز جنگ به‌طور متوسط حدود ۶۰ درصد افزایش یافته است.

وی عنوان کرد: این روند بیانگر آن است که کشورهای همسایه به دلیل وابستگی بیشتر به واردات، اثرات شدیدی از بحران ارزی را پشت سر گذاشته‌اند. در مقابل، مزیت نسبی ایران در برخورداری از ظرفیت‌های تولید داخلی موجب شده است شدت افزایش قیمت‌ها کمتر باشد. با این حال، تورم موجود پیش‌بینی ناشی از محدودیت‌ها، آثار جنگ و انتظارات تورمی است.

وزیر امور خارجه کشورمان در نشست با اعضای کمیسیون امنیت ملی مجلس تاکید کرد که در حال تدوین سازوکاری برای مدیریت تنگه هرمز هستیم و تنگه هرمز به شرایط قبل بازمی‌گردد. ابراهیم رضایی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس با سید عباس عراقچی وزیر امور خارجه، گفت: در این جلسه، وزیر خارجه گزارشی از فعالیت‌ها، برنامه‌ها و اقدامات مجموعه دستگاه سیاست

خارجی در ایام جنگ ۴۰ روزه و پس از آن تا امروز به ویژه در موضوع مذاکرات ارائه کرد.

وی ادامه داد: وزیر امور خارجه کشورمان با اشاره به موقعیت برتر جمهوری اسلامی ایران پس از جنگ اخیر و تغییر نگاه دنیا نسبت به ملت ایران در پی مقاومت مردم در جنگ ۴۰ روزه، اعلام کرد که جنگ اخیر علی‌رغم برخی خسارت‌ها، برکات زیادی به برکت خون رهبر شهید و سایر شهدا داشته و وظیفه ماست که آن‌ها را در ک کرده و حفاظت کنیم.سخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی افزود: عراقچی تاکید کرد که موقعیت جمهوری اسلامی ایران نسبت به قبل از جنگ ۴۰ روزه تفاوت‌های بسیاری کرده و به ایران به‌عنوان یک قدرت بزرگ و مهم نگاه می‌کنند دشمن تصور می‌کرد ایران ضعیف شده. اما در این جنگ مشاهده کرد که ایران در مقابل بزرگ‌ترین نیروی مسلح دنیا و در برابر دو قدرت اتمی ایستاد و آن‌ها را در دستیابی به اهدافشان ناکام گذاشت.



## ساخت‌وساز، پیش‌ران اقتصادپس از جنگ

**لیلاجلیبوند** | ساخت‌وساز به‌عنوان موتور محرک اقتصاد در دوره پساجنگ می‌تواند با ایجاد اشتغال، رونق صنایع وابسته و افزایش قدرت خرید، نقش کلیدی در احیای اقتصاد کشور ایفا کند.

اقتصاد کشور در شرایط فعلی بیش از هر زمان دیگری به ایجاد امید نیاز دارد، بر ضرورت بازگرداندن امید به جامعه و حرکت به سمت بازسازی کشور با مشارکت مردم و فراهم شدن شرایط عادل بسیار مهم است.

انتظارات تورمی و نوسانات نرخ ارز همواره از عوامل اثرگذار بر بازار مصالح ساختمانی بوده‌اند. هرچند در گذشته گفته می‌شد صنعت ساختمان کمترین آسیب را از تحریم‌ها می‌بیند، اما این موضوع به معنای بی‌تأثیری این صنعت از نرخ ارز نیست، بلکه نشان می‌دهد این بخش حتی در شرایط تحریم نیز

در حال تدوین سازوکاری برای مدیریت تنگه هرمز هستیم و تنگه هرمز به شرایط قبل بازمی‌گردد. ابراهیم رضایی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس با سید عباس عراقچی وزیر امور خارجه، گفت: در این جلسه، وزیر خارجه گزارشی از فعالیت‌ها، برنامه‌ها و اقدامات مجموعه دستگاه سیاست خارجی در ایام جنگ ۴۰ روزه و پس از آن تا امروز به ویژه در موضوع مذاکرات ارائه کرد. وی ادامه داد: وزیر امور خارجه کشورمان با اشاره به موقعیت برتر جمهوری اسلامی ایران پس از جنگ اخیر و تغییر نگاه دنیا نسبت به ملت ایران در پی مقاومت مردم در جنگ ۴۰ روزه، اعلام کرد که جنگ اخیر علی‌رغم برخی خسارت‌ها، برکات زیادی به برکت خون رهبر شهید و سایر شهدا داشته و وظیفه ماست که آن‌ها را در ک کرده و حفاظت کنیم.سخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی افزود: عراقچی تاکید کرد که موقعیت جمهوری اسلامی ایران نسبت به قبل از جنگ ۴۰ روزه تفاوت‌های بسیاری کرده و به ایران به‌عنوان یک قدرت بزرگ و مهم نگاه می‌کنند دشمن تصور می‌کرد ایران ضعیف شده. اما در این جنگ مشاهده کرد که ایران در مقابل بزرگ‌ترین نیروی مسلح دنیا و در برابر دو قدرت اتمی ایستاد و آن‌ها را در دستیابی به اهدافشان ناکام گذاشت.



## PDF Compressor Free Version

ناشی از جنگ و آسیب به برخی صنایع.
مجموع این عوامل باعث جهش قیمت در محصولات ساختمانی شده است. به عنوان نمونه، کف هزینه ساخت مسکن بدون احتساب زمین و مجوزها حدود ۴۰۰ دلار به ازای هر متر مربع است افزایش قیمت‌ها می‌تواند مستقیم یا غیرمستقیم باشد؛ برای مثال، افزایش قیمت پاکت سیمان بر بهای سیمان اثر گذاشته یا رشد هزینه تولید پروفیل‌ها و محصولات آلومینیومی به‌طور غیرمستقیم در قیمت نهایی ساخت‌وساز منعکس می‌شود.
آسیب‌هایی واردشده به صنایع پتروشیمی و فولادی در جریان جنگ، این خسارت‌ها بر سایر بخش‌ها از جمله ساختمان نیز اثرگذار خواهد بود و حتی می‌تواند به زندگی روزمره مردم سرایت کند؛ چرا که بسیاری از صنایع مانند تولید بطری آب، خودروسازی و سایر بخش‌های وابسته نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرند.

**اولویت مردم از خرید مسکن خارج شده است**

زمانی وضعیت این صنعت مطلوب است که سرمایه‌گذاران در شرایط مناسبی باشند و خرید مسکن در اولویت مردم قرار گیرد. اما در سال‌های اخیر، به دلیل تحریم‌ها، کرونا و … هم سرمایه‌گذاران از بازار ملک فاصله گرفته‌اند و هم تقاضای مصرفی کاهش یافته است. در شرایط فعلی و فضای ناشی از جنگ و عدم قطعیت، طبیعی است که اولویت مردم خرید مسکن نباشد و در نتیجه صنعت ساختمان با رکود مواجه شود. بهبود این وضعیت بدون تزریق امید به اقتصاد ممکن نیست، اما این امید صرفاً با وعده ایجاد نمی‌شود و نیازمند اقدام عملی است.

ثبات سیاسی و تعامل سازنده با جهان می‌تواند به بهبود وضعیت اقتصاد و به تبع آن صنعت ساختمان کمک کند، در حالی که بی‌ثباتی سیاسی و اقتصادی موجب توقف زنجیره کامل این صنعت از بخش‌های بالادستی تا پایین‌دستی می‌شود صنعت ساختمان زنجیره وسیعی از فعالیت‌های تولیدی و خدماتی را فعال می‌کند و اثر مستقیم بر شاخص‌های اقتصادی دارد. به همین دلیل، کارگروهی با حضور انجمن صنعت ساختمان و نمایندگان از وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، کار و اقتصاد تشکیل شده تا اثر مستقیم این صنعت بر نرخ تورم بررسی و محاسبه شود. اولین گام برای تقویت ساخت‌وساز و افزایش قدرت خرید مردم، به‌ویژه از طریق ارائه تسهیلات مناسب در انتهای زنجیره یعنی برای خریداران، اقدام کرد.تجربه کشورهای مختلف پس از جنگ جهانی دوم نشان می‌دهد که رونق ساخت‌وساز نقش مهمی در بازسازی و رشد اقتصادی داشته است. فعال شدن این صنعت موجب رونق صنایع وابسته، توسعه خدمات، افزایش اشتغال و در نهایت تقویت قدرت خرید مردم می‌شود. حرکت صنعت ساختمان می‌تواند امید را در جامعه تقویت کند و این امید حتی بر انتظارات تورمی نیز اثر کاهنده دارد.

**معافیت مالیاتی، شرط بازگشت سازندگان به بازار**

با شکل‌گیری امید و رونق صنعت ساختمان در دوره پساجنگ، این بخش می‌تواند نقش پیش‌ران اقتصاد را ایفا کند. سیاست‌گذار نیز برای احیای این صنعت باید در یک دوره چندساله، معافیت‌هایی در پرداخت مالیات و سهم تأمین اجتماعی برای فعالان این حوزه در نظر بگیرد تا شرایط به حالت طبیعی بازگردد. در حال حاضر فشارهای مالی بر سازندگان وجود دارد و این بخش توان جبران کسری‌های دیگر نهاده‌ا را ندارد.

**صنعت گردشگری می‌تواند وابستگی به نفت را کاهش دهد**

با وجود شرایط سخت، توان عبور از بحران و بازسازی خود را دارد و ظرفیت‌های فراوانی برای نجات اقتصاد کشور وجود دارد. از سوی دیگر توجه به صنعت گردشگری در کشوری چهار فصل با ظرفیت‌های فرهنگی و طبیعی گسترده می‌تواند حتی وابستگی به نفت را نیز کاهش دهد.

### پشت پرده افزایش شدید قیمت خودروی وارداتی

میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت داشت و افزایش ۵۳ درصدی را تجربه کرد.

**مشکل اصلی واردکنندگان حمل‌ونقل خودروهاست**

واقعیت این است که امسال واردات خواهیم داشت، اما بزرگ‌ترین مشکل حال حاضر واردکنندگان، لجستیک حمل‌ونقل خودروهاست نه توقف واردات! چرا که ثبت سفارش توسط شرکت‌ها انجام شده از سوی دیگر، مشکل ارز هم ندارند چون ارز خودشان است. اما مشکل لجستیک باید حل شود، برخی شرکت‌ها برای حمل خودروها از قطار استفاده کرده‌اند ولی مهم این است دغدغه اصلی شرکت‌ها لجستیک خودروهاست نه اینکه برای بسته شدن واردات جوسازی کنند. برخی رسانه‌ها وزارت صمت را مسئول مستقیم افزایش‌های عجیب قیمت خودروها می‌داند اما سؤال اینجاست، چگونه یک نهاد با یک آمار غلط باید بازار را بهم بریزد؟ یا اینکه هنوز کمبود ورق فولادی و قطعات دیگر احساس نشده خودروسازها سریع به سمت درخواست افزایش قیمت رفتند. حالا وزیر و وزارتخانه به چه زبانی باید توضیح دهند که واقعاً اتفاق عجیبی در واردات رخ نداده و واقعاً مدیریت حوزه خودرو در دوره جنگ تجربه عظیمی بود که اتفاقاً مسئولان به‌خوبی انجامش دادند؛ از تخلیه بموقع انبارها و گمرکات تا تغییر مبادی واردات خودرو، در همین زمینه عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت درباره واردات خودرو و قطعات گفت: «در حوزه خودرو هیچ تغییر سیاستی از طرف وزارت صمت نه برای واردات و نه برای تولید در مقایسه با سال ۱۴۰۴ وجود ندارد و سیاست‌ها همان‌ها هستند که در سال گذشته داشتیم و استمرار آن است که خودرو در داخل کشور تولید شود و واردات نیز، پیگیری شود. شائبه دیگری که به وجود آمد این بود که آیا در خصوص ارز مورد نیاز برای آن دسته از قطعات خودرو که از خارج باید وارد شوند تا تولیدکنندگان با گرفتن قطعات، خودرو را تکمیل و عرضه کنند مشکلی وجود دارد؟ در مورد این موضوع هم باید گفت که مشکلی وجود ندارد و پیگیری‌ها و هماهنگی‌ها با بانک مرکزی انجام شده است. در نتیجه، بر اساس برنامه‌های که خودروسازان در سال ۱۴۰۵ برای تولید دارند به میزانی که برنامه تولید خود را ارائه دهند، ورق و مواد اولیه در اختیارشان قرار می‌گیرد و مشکلی در این خصوص نخواهند داشت.»



خودروهای وارداتی کرده است. اما یک ادعای نادرست درباره توقف واردات خودرو، بازار آزاد را چنان بهم ریخت که قیمت اوتار ۱۲ اردیبهشت ۱۲ میلیارد تومان بود و ظرف یک روز در ۱۲ اردیبهشت به ۲۰ میلیارد تومان رسید، یعنی افزایش ۶۶ درصدی! به این گفته‌ها برخی رسانه‌ها نیز دامن زده و داستان را وارونه نشان دادند بدون اینکه در نظر بگیرند شاید واقعاً نفعی برای کسانی که چنین گفته‌هایی را مطرح می‌کنند وجود داشته باشد. وزارت صمت به ضرر قاطع، قطع بودن سامانه جامع تجارت و مسدود بودن کد تعرفه واردات قطعات را رد کرد، اما اینکه جوری ماجرا را نشان دهند که انگار واردات خودرو قطع شده و در چنین شرایطی که مردم قرار دارند ایجاد التهاب کنیم تا دست دلالان باز شود و واسطه‌ها باعث افزایش قیمت شوند؛ عجیب است.کارشناسان معتقدند، چنین گفته‌هایی، موج را وارد بازار کرد و واردکنندگان می‌خواستند حاشیه سود را بالا ببرند و اختلاف قیمت شرکت‌ها و بازار را با جوسازی زیاد کنند که البته به هدفشان هم رسیدند. روز اول مصاحبه‌ها این موج رسانه‌ای درست شد و از همان روز افزایش قیمت وارداتی‌ها آغاز شد، به طور مثال بی‌ای‌دی چین ال روز یکشنبه ۱۳ اردیبهشت، ۱۰ میلیارد تومان بود، در حالی که روز شنبه ۱۲ اردیبهشت، ۶

### آیا فولاد از سد آمایش قزوین عبور می‌کند؟

مردمتهباد، به طور علمی راستی‌آزمایی و بازرینی شود.

**احداث صنایع فولادی، بحران کم‌آبی قزوین را تشدید خواهد کرد**

ایناتلو با ترسیم آینده‌ای خطرناک، تأکید کرد: احداث صنایع فولادی، بحران کم‌آبی قزوین را تشدید خواهد کرد و هرچند اعلام شده که آب این پروژه از محل بازچرخانی پساب‌ها تأمین می‌شود اما از یک سو این میزان پساب پاسخگوی نیاز چنین مجتمع عظیمی نیست و از سوی دیگر، قرار بود همین آب به مصرف باغستان‌ها و بخش کشاورزی استان برسد. وی راهاندازی چنین پروژه‌ای را ناملی برای تغییر اقلیم محلی دانست و عنوان کرد: آلودگی ناشی از این پروژه یک جزیره گرمایی بزرگ ایجاد می‌کند.این فعال محیط زیست همچنین به گشتمان اشتغال‌زایی به‌عنوان پوششی فریبنده اشاره کرد و گفت: تجربه نشان داده است که در چنین شرایطی، بزاری هر شغل تازه‌ای که ایجاد می‌شود چندین برابر آن، مشاغل بومی و سنتی از میان خواهد رفت.ایناتلو در پایان به شرایط خاص توپوگرافی قزوین اشاره کرد و توضیح داد: استان ما در فلات مرکزی، در محاصره کوه‌های البرز، آوج و زنجان گرفتار شده است. این شکل از محصورشدگی طبیعی در کنار اقلیم سرد دشت قزوین، پتانسیل به دام افتادن و ماندگاری آلودگی‌های صنعتی را به شدت بالا می‌برد.

**هنوز مجوزی برای فولاد صادر نشده است**

اسدالله هاشمی مدیر کل محیط زیست استان قزوین در گفت‌وگو با خبرنگار مهر، علی‌رغم مباحث مطرح شده از سوی مدیران استان با اشاره به گفته‌های‌های اخیر درباره ازسرگیری فعالیت صنایع فولادی در استان قزوین، این مباحث را هنوز در مراحل اولیه ارزیابی دانست. وی با بیان اینکه هیچ مجوزی صادر نشده است، تصریح کرد: آنچه اکنون مطرح است صرفاً در حد نیازسنجی‌های اولیه است. ارزیابی‌های لحاظ می‌شود.هاشمی در پایان گفت: باید منتظر ماند و دید که جمع‌بندی نهایی چه خواهد بود. آنچه برای ما اصل است، حفظ حقوق محیط زیستی مردم استان در کنار تأمین منافع ملی است.گفتنی است: مدیر کل محیط زیست استان قزوین در حالی از بررسی مجدد خبر می‌دهد که سازمان محیط زیست یک بار و با ۴ دلیل منطقی مخالفت صریح خود را اعلام کرده است و حال سوال اینجاست که کدام یک از این ۴ دلیل مرقع شده که امروز این بحث حتی به بررسی دوباره موکل شده است؟

<sup>[1]</sup> ایناتلو با ترسیم آینده‌ای خطرناک، تأکید کرد: احداث صنایع فولادی، بحران کم‌آبی قزوین











