

«محمود خاقانی» در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» درباره اخبار صادرات نفت کشورهای همسایه از هرمز:

نمی‌توان با تمام دنیا برای بسته نگه داشتن تنگه جنگید



رامتین مونی

جریان صادرات نفت در تنگه هرمز هنوز به وضعیت عادی باز نگشته است. بنابه اطلاعات «تانکر تر کرز»، طی هفت روز گذشته، میانگین روزانه صادرات نفت خام از طریق تنگه هرمز ۳۸ میلیون بشکه در روز بوده در صورتی که این رقم در دوره تفاهم نامه ۹۸ میلیون بشکه در روز بود.

بنابر این به نظر می‌رسد جریان صادرات نفت نه به مطلوبی روزهای قبل جنگ است و نه مانند ماه‌های نخست جنگ، کاملاً متوقف شده بر خی اخبار حاکی از باز گشایی تدریجی تنگه از سوی برخی کشورهای همسایه است. عراق هم انتقال محموله‌های نفتی خود را از طریق عملیات انتقال از یک کشتی به کشتی دیگر (STS) در سواحل شهر فجیره در امارات متحده عربی، و خارج از تنگه هرمز، آغاز کرده است.

البته این اولین باری نیست که اعلام می‌شود مسیرهای جایگزین تنگه برای صادرات نفت، انتخاب شده است. از همان ابتدا، بر خی تحلیلگران هشدار می‌دادند که تأثیر تنگه هرمز در بلندمدت تعدیل می‌شود بنابراین نباید از بسته ماندن این آبراه استرراتژیک، به عنوان یک ابزار بلندمدت و دائمی استفاده کرد. به نظر می‌رسد اکنون نشانه‌های سوختن کارت هرمز، در حال خودنمایی است!

تنگه هرمز برای همه باز است، غیر از ایران!

همزمان با این اخبار، آمریکا نیز اعلام کرده است که تنگه هرمز برای آمریکا و باقی کشورهای منطقه باز است اما ایران نمی‌تواند از سواحل خود، نفت صادر کند!

استیون میلر، مشاور کاخ سفید، روز شنبه اعلام کرد که تنگه هرمز برای آمریکا باز است و جمهوری اسلامی از زمان از سرگیری محاصره در یایی ایالات متحده در ماه گذشته، هیچ نفتی را به طور مستقیم از سواحل خود صادر نکرده است. این ادعا با موضع رسمی کاخ سفید همسوست که روز جمعه اعلام کرد از زمان از سرگیری محاصره در ماه ژوئیه، صادرات مستقیم نفت از سواحل ایران به صفر رسیده است.

این اعداد در حالی مطرح شده که بر خی اخبار حاکی از آن است که وزارت جنگ آمریکا یک عملیات لایروبی مخفیانه را هانداخته و یک مسیر کشتیرانی کاملاً جدید

شد. بخشی از این اخبار طرح روانی است و اگر به تاریخچه احداث کانال پاناما و سوئز مراجعه کنیم، می‌بینیم

محمود خاقانی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: «کشورهای عربی منطقه دست روی دست نمی‌گذارند و صادرات نفت خود را از سر می‌گیرند و در این شرایط ایران باید این واقعیت را بپذیرد که به جای بد و بیراه گفتن، در چار چوب منافع اقتصادی مشترک، وارد عمل شویم. در نهایت، باید با کشورهای عربی به توافق برسیم و با کمک همین کشورها، امنیت تنگه هرمز را تأمین کنیم

رادر سمت عمانی تنگه هرمز باز کرده است. این مسیر تقریباً ۴۸۸ متر عرض دارد و عمق طبیعی آن حدود ۲۸ متر است. یعنی به یک لایروبی مختصر نیاز دارد تا بتواند نفت کش‌های غول پیکر را به راحتی از خود عبور دهد. برخی در این میان عنوان می‌کنند که به دلیل وجود جزیره «مسندم» عمان و انحنای زمین، عبور کشتی‌ها از دید نیروهای نظامی ایران خارج است بنابراین قادر به شلیک به این کشتی هانیستند. بنابر این اکنون این سوال مطرح است: اگر تنگه در حال باز گشایی است و مقدمات آن نیز فراهم شده است، اصرار ایران به باز نکردن تنگه و باز نگشتن به میز مذاکره، دیگر چه توجیهی می‌تواند داشته باشد؟

طراحی مسیر جدید زمان بر است

یک تحلیلگر مسائل انرژی بین الملل در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره اخبار مربوط به طراحی مسیرهای جدید برای صادرات نفت در تنگه هرمز، یادآور

شد: بخشی از این اخبار

طرح روانی است و اگر به تاریخچه احداث کانال پاناما و سوئز مراجعه کنیم، می‌بینیم

او همچنین با اشاره به هزینه زیاد برای طراحی مسیر جایگزین تنگه هرمز، عنوان کرد: برای طراحی این مسیر به یک سرمایه گذاری کلان، نزدیک به ۳۰ تا ۴۰ میلیارد دلار نیاز است و در این



کالاها عملاً ارزش حمایتی خود را باخته‌اند. این وضعیت یادآور چرخه معیوبی است که طی دو دهه گذشته بارها در سیاست‌های ایران‌های ایران تکرار شده؛ چرخه‌ای که با وعده‌های بزرگو بارانه‌های ریالی آغاز می‌شود، اما در فاصله کوتاهی توسط تورم بلعیده می‌شود.

ارزایی وضعیت اقتصادی خانوارها بدون مقایسه شاخص‌های تورمی با میزان افزایش درآمدها غیر ممکن است. در شرایطی که تورم نقطه به نقطه کالاها مرز ۱۲۱ درصد را در کرده، مصوبات مربوط به افزایش حقوق و دستمزدها در کانال‌های بسیار پایین‌تری محدود مانده است. ترمیم ۴۰ یا ۵۰ درصدی دستمزدها و مستمری‌ها در ابتدای سال، نه تنها توان مواجهه با این جهش قیمتی را نداشته، بلکه قدرت خرید واقعی مردم دیگران، کارگران و بان‌نشینان را به شدیدترین شکل ممکن تنزل داده است. این تنازازی فاحش نشان می‌دهد که نرخ افزایش دستمزدها حتی به نصف رشد قیمت کالاها نیز نمی‌رسد. وقتی کالا‌های اساسی و مصرفی روزمره و خانوار با سرعتی بیش از دو برابر دستمزدها گران می‌شوند، معنای عملی آن تهی شدن سفره‌ها، افت

بنزین زیر پای فرسوده‌ها:

نسخه کاهش ۵ لیتری مصرف خودروها جواب می‌دهد؟

به گزارش رویداد ۲۴، محمد تاجیک، وزیر صمت، می‌گوید خودرو وسازان در حال حاضر مصرف

خودروهای خود را حدود ۷۶ تا ۷۴ لیتر اعلام می‌کنند با توجه به شرایط ترافیکی تهران... حتی مصرف ۸ لیتر را نیز می‌توان قابل قبول دانست. این اظهارات در حالی مطرح می‌شود که فاصله میان مصرف فعلی خودروها و هدف ۵ لیتری، حدود ۲۶ تا ۲۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ یعنی برای رسیدن به هدف اعلام شده، مصرف سوخت خودروهای جدید باید حدود یک سوم کاهش پیدا کند؛ بنابراین مسئله فقط اصلاحات جزئی در موتورهای فعلی نیست و توسعه فناوری‌های هیبریدی و برقی به یکی از مسیرهای اصلی سیاست کاهش مصرف تبدیل شده است. با این حال، بحران بنزین در ایران فقط به خودرویی که امروز تولید می‌شوند محدود نیست؛ بخش بزرگی از ناوگان موجود کشور همچنان فرسوده یا در محدوده فرسودگی قرار دارد.

بر اساس آخرین آمار تفصیلی منتشر شده، از حدود ۱۱.۲ میلیون وسیله نقلیه در حال تردد کشور، بیش از ۲۲.۱ میلیون دستگاه در محدوده فرسودگی قرار دارند؛ یعنی بیش از ۵۳ درصد ناوگان. این تعداد شامل حدود ۷.۵ میلیون خودروی سواری، ۱۱.۳ میلیون موتورسیکلت، بیش از ۲ میلیون وانت و صدها هزار دستگاه تاکسی، اتوبوس، مینی بوس و انواع خودروهای باری است. ناوگان فرسوده شامل حدود ۷.۵ میلیون خودروی سواری، ۱۱.۲ میلیون موتورسیکلت، بیش از ۲ میلیون وانت و صدها هزار دستگاه تاکسی، اتوبوس، مینی بوس و انواع خودروهای باری است. اهمیت این آمار زمانی بیشتر مشخص می‌شود که مصرف فعلی بنزین را در کنار این قرار دهیم. متوسط مصرف روزانه بنزین در تیرماه امسال حدود ۱۳.۵ میلیون لیتر بوده در روزهای اوج مصرف، این رقم حتی از ۱۵۰ میلیون لیتر نیز عبور کرده است. به این ترتیب، در

باید روزی فاش شود که در روز ۱۸ تیرماه ۱۴۰۵، وقتی که اجلاس سران ناتو در ترکیه در حال برگزاری بود، کدام جریان‌ی برنامهریزی کرد تا کشتی‌های قطری و عربستانی مورد هدف نظامی قرار بگیرند که به دست ترامپ بهانه

بدهیم و این تفاهم نامه را باطل کند. غیر از نفوذی‌های اسرائیل چه کسانی می‌توانستند چنین تصمیمی بگیرند و آن شلیک را انجام دهند؟!

مجدد تنگه هرمز، به کمک کشورهای همسایه، استقبال و از این موضوع نیز استفاده کنیم و امریکارادر موقعیتی قرار دهیم تا ذهن عموم جهانی، آمریکا را مقصر تنش‌های منطقه‌ای، بدانند. اما اکنون آنچه در عمل اتفاق می‌افتد این است که ترامپ با استفاده از مواضع نمایندگان مجلس، جبهه پایداری و مابقی تندروها، ایران را مقصر جلوه می‌دهد.

به گفته او، باید به فکر تأمین امنیت تنگه هرمز به کمک کشورهای عربی منطقه باشیم چرا که در نهایت نمی‌توانیم با تمام دنیا وارد جنگ شویم.

موافقان دیروز بمب‌آب،

مدافعان امروز بسته ماندن تنگه

خاقانی در پاسخ به این سوال که «با توجه به احتمال برقراری مجدد جریان نفت در منطقه و بی‌بهره ماندن ایران از این وضعیت، آیا اصرار ایران به بسته ماندن تنگه دیگر توجهی دارد؟»، گفت: بهانه آغاز جنگ ۱۲ روزه و همچنین جنگ ۴۰ روزه، ماجرای سلاح هسته‌ای بود.

او تصریح کرد: اکنون موضوع سلاح هسته‌ای تغییر یافته و به تنگه هرمز شیف‌ت کرده است. لازم به یادآوری است که جبهه پایداری و ۷۱ نماینده مجلس به سران سه قوه نامه نوشتند که انرژی هسته‌ای حق مسلم ماست و باید بمب هسته‌ای تولید کنیم. اکنون همین افرادی می‌گویند تنگه هرمز حق مسلم ماست و باید بسته بماند!

کشورهای عربی منطقه

دست روی دست نمی‌گذارند

این کارشناس ارشد اقتصاد انرژی تأکید کرد که دامادر عین حال کشورهای عربی منطقه دست روی دست نمی‌گذارند و صادرات نفت خود را از سر می‌گیرند و در این شرایط ایران باید این واقعیت را بپذیرد که رژیم سیاسی این کشورها، از موساد و آمریکا، حرف شنوی ندارند.

خاقانی درباره راهکار ایران برای استفاده از شرایط جدید صادرات نفت، مطرح کرد: وقتی این واقعیت را پذیرفتیم باید با این واقعیت هم سازگاری پیدا کنیم یعنی به جای بد و بیراه گفتن، در چار چوب منافع اقتصادی مشترک، وارد عمل شویم اما اکنون ایران برخلاف پاکستان و ترکیه، از این منافع بهره نمی‌برد. او توضیح داد: می‌توانیم با کمک چین، منطقه را در یک شرایط امنیتی جدید قرار دهیم. ایران باید به کشورهای منطقه یادآوری کند که تنگه هرمز به دلیل تجاوز آمریکا به ایران، بسته است اما در نهایت، باید با کشورهای عربی به توافق برسیم تا با کمک همین کشورها، امنیت تنگه هرمز را تأمین کنیم. اگر نظر کشورهای اروپایی، چین، هند و... را برای تأمین امنیت مجدد منطقه‌ای جلب کنیم، حتی می‌توانیم امریکاراحت‌فشار قرار دهیم.

این تحلیلگر ادامه داد: باید اکنون از باز گشایی

شدید تقاضای مصرف کننده و در نهایت سقوط دهک‌های متعددی از طبقه متوسط به زیر خط فقر مطلق است. افزایش بر فرمول‌های سرکوب مزدی در حالی صورت می‌گیرد که سیاست گذار اقتصادی هیچ کنترل مؤثری بر مهار متغیرهای بنیادی تورم را ورشد نقدینگی نداشته است.

در این میان، وضعیت پرداختی‌های حمایتی تصویری نامتوازن‌تر را ترسیم می‌کند. طرح کالابرگ که با مبالغ مشخصی (چندصد هزار تومان برای نفر نفی جهت تثبیت سفره اقشار ضعیف تصویب شده بود، بر پایه ار قاضی ثابت نباشده است. اما رقم ثابت در اقتصادی که تورم کالادر آن از ۱۲۱ درصد عبور می‌کند، معنایی جز آب رفتن تدریجی و بی‌اثر شدن آن حمایت‌نادر را درازش واقعی مبالغ اعتباری یا نقدی که در ابتدای اجرای طرح تصویب شده بود، اکنون با جهش‌های قیمتی مکرر دچار چنان افت قدرتی شده که در بازار واقعی عملاً رقم ناچیزی به حساب می‌آید. این سناریو برای افکار عمومی آشناست. تجربه یارانه ۴۵ هزار و ۵۰۰ تومانی در دهه ۱۳۸۰ که در زمان خود رقم قابل توجهی محسوب می‌شد، اما پس از چند سال به دلیل تورم مزمن ارزشش کاه شده تخم‌مرغ را هم نداشت، دقیقاً در حال بازنقشی است. تثبیت مبالغ ریالی یارانه‌ها و کالابرگ‌ها در مواجهه با تورم جاری، این طرزحار از یک ابزار حمایتی کارآمد به یک زست پرداختی صرف تنزل داده است. دولت‌ها مبالغ ثابت را پرداخت می‌کنند،

صورت تداوم مصرف روزانه ۱۳۵ میلیون لیتری، کشور در هر ماه بیش از ۴ میلیارد لیتر بنزین مصرف خواهد کرد.

برای درک ابعاد این عدد، مصرف روزانه ۱۳۵ میلیون لیتر بنزین در یک ماه به معنای مصرف حدود ۴۰۵ میلیارد لیتر است. این حجم معادل بیش از ۲.۷ میلیارد بطری ۱۵ لیتری خواهد بود. اگر متوسط مصرف در سه ماه تابستان نیز در همین محدوده باقی بماند، مصرف فصل تابستان

به حدود ۱۲ میلیارد لیتر خواهد رسید؛ هر چند رقم نهایی تابستان ۱۴۰۵ پس از پایان شهریور مشخص خواهد شد. این حجم مصرف نشان می‌دهد مسئله بنزین دیگر صرفاً موضوع تولید و تأمین سوخت نیست و بخش مهمی از آن به ساختار ناوگان حمل و نقل کشور مربوط می‌شود؛ ناوگانی که بخش قابل توجهی از آن سال‌ها ست از عمر اقتصادی و فنی خود عبور کرده است. در حدود ۱۱.۳ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور وجود دارد و بخش بزرگی از این موتورسیکلت‌ها کار بر اتوری هستند. برآوردهای منتشر شده درباره این ناوگان نشان می‌دهد موتورسیکلت‌های فرسوده سالانه حدود ۳ میلیارد لیتر بنزین مصرف می‌کنند؛ رقمی که نشان می‌دهد سیاست کاهش مصرف سوخت بدون توجه به موتورسیکلت‌ها نمی‌تواند کامل باشد. موتورسیکلت‌های فرسوده سالانه حدود ۳ میلیارد لیتر بنزین مصرف می‌کنند؛ رقمی که نشان می‌دهد سیاست کاهش مصرف سوخت بدون توجه به موتورسیکلت‌ها نمی‌تواند کامل باشد در واقع، اعداد موجود یک تناقض مهم را نشان می‌دهند. آن‌که سو دوتل به دنبال رساندن مصرف خودروهای جدید از حدود ۷.۵ لیتر به ۵ لیتر است و از سوی دیگر میلیون‌ها وسیله نقلیه فرسوده همچنان در ناوگان کشور حضور دارند. حتی اگر خودروهای جدید با فناوری‌های پیشرفته‌تر وارد بازار شوند، تا زمانی که جایگزینی خودروهای فرسوف با سرعت کافی انجام نشود، بخش بزرگی از ناوگان موجود همچنان به مصرف بالای سوخت ادامه خواهد داد؛ بنابراین سؤال اصلی فقط این نیست که «خودرویی جدید چند لیتر بنزین مصرف می‌کند؟» بلکه باید پرسید «چه تعداد خودروی فرسوف را بر مصرف از چرخه خارج می‌شود؟»

خبر اقتصادی

بادهی ۷۰ هزار میلیارد تومانی؛

«احمد لواسانی»، سرکرده شبکه تراستی دستگیر شد



مرکز اطلاع‌رسانی پلیس اعلام کرد که شخصی به هویت معلوم «الف. ل.» (احمد لواسانی) از سر کردگان شبکه تراستی که طی سالیان گذشته مبادرت

به دریافت ارز حاصل از صادرات نموده بود دستگیر شده است. به گزارش مهر، بدهی متهم به شبکه بانکی کشور بالغ بر ۳۰۰ میلیون یورو یا به عبارتی بیش از ۷۰۰ هزار میلیارد ریال بوده که تاکنون از اجرای تعهدات خود امتناع کرده و متواری بوده است. در واکنش به این خبر، مجید رحاحری، رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین، در شبکه اجتماعی ایکس نوشت «احمد لواسانی که امروز دستگیر شد و حدود ۴۰۰ میلیون دلار مردم را به عنوان تراستی خورده بود، یک روز دبیر کانون صرافان ایران بود.»

■ ■ ■

تمام گروه‌های غذایی به تورم ۳ رقیمی رسیدند



تورم خوراکی‌ها در مردادماه همچنان در سطوح بالا ماند؛ روغن با تورم نقطه‌ای ۲۵۸.۲ درصد رکورددار شد و سبزیجات با تورم ماهانه ۹.۳ درصد

بیشترین افزایش ماهانه را ثبت کرد. به گزارش تجارت‌نیوز، داده‌های مرداد نشان می‌دهد دامنه تورم نقطه‌ای سهرقمی تقریباً تمام بخش‌های اصلی سبذ خوراکی خانوار را در بر گرفته است. از میان گروه‌های اصلی خوراکی گزارش شده، تنها سبزیجات و حبوبات با تورم نقطه‌ای ۹۹۸ درصد اندکی پایین‌تر از سطح ۱۰۰ درصد قرار داشتند. سایر گروه‌های اصلی غذایی بالاتر از ۱۰۰ درصد ثبت کرده‌اند. بر اساس همین آمار، تورم نقطه‌ای کل خوراکی‌ها ۱۲۸.۶ درصد بوده؛ رقمی که ۳۹.۶ واحد درصد بالاتر از تورم نقطه‌ای ۸۹ درصدی شاخص کل در مرداد قرار دارد.

■ ■ ■

بدهی‌های عمومی دولت به ۲۷۰۰ همت رسید

آخرین گزارش مرکز مدیریت بدهی‌های عمومی و روابط مالی دولت نشان می‌دهد مجموع بدهی‌های دولت تا پایان سال ۱۴۰۴ به ۲.۷ هزار همت رسیده است؛ رقمی که در مقایسه با بدهی ۲.۵ هزار همتی دولت در آذرماه، حدود ۱۰ درصد رشد داشته است. به گزارش تسنیم، در مقابل، مطالبات دولت نیز روندی افزایشی داشته و از حدود ۲ هزار همت در آذرماه به بیش از ۲.۵ هزار همت در پایان سال ۱۴۰۴ رسیده است. به این ترتیب، مطالبات دولت طی این مدت حدود ۲۵ درصد افزایش یافته است. بر اساس این ارقام، در پایان سال ۱۴۰۴ فاصله میان بدهی‌ها و مطالبات دولت به حدود ۲۲.۵ همت رسیده است؛ به این معنا که حجم بدهی‌های دولت حدود ۲۲.۵ هزار میلیارد تومان بیشتر از مطالبات آن بوده است.

■ ■ ■

بافرازش امید به باز گشایی تنگه:

نفت برنت بیش از ۵۵ درصد ارزان شد

بازار جهانی نفت در هفته گذشته تحت تأثیر همزمان تحولات خاورمیانه، چشم‌انداز باز گشایی تنگه هرمز، تغییرات ذخایر نفتی و تحولات سیاست پولی آمریکا قرار داشت. به گزارش تجارت‌نیوز، قیمت نفت برنت و وست تگزاس اینترمیدیت پس از رشد قابل توجه در هفته‌های پیشین، در بیشتر روزهای هفته روندی نزولی را تجربه کردند و در پایان هفته بیش از پنج درصد کاهش یافتند. قیمت نفت در معاملات روز دوشنبه بیش از یک دلار کاهش یافت. نفت خام برنت با یک دلار و ۴۹ سنت افت معادل ۱۶ درصد به ۹۲ دلار و ۹۰ سنت در هر بشکه رسید. وست تگزاس اینترمیدیت آمریکا نیز یک دلار و ۷۴ سنت کاهش یافت و در سطح ۸۵ دلار و ۳۲ سنت معامله شد.

■ ■ ■

رئیس سازمان امور مالیاتی خبر داد:

وصول ۸۰۰ همت مالیات

در ۵ ماهه نخست ۱۴۰۵



رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور همزمان با هفته دولت، از وصول نزدیک به ۸۰۰ هزار میلیارد تومان درآمد مالیاتی در پنج‌ماه نخست سال ۱۴۰۵

خبر داد. به گزارش ایلنا، هادی سبحانین همچنین یادآور شد که رشد درآمدهای مالیاتی در پنج‌ماه نخست سال ۱۴۰۴ در مقایسه با دوره مشابه سال قبل از آن ۲۶ درصد بوده است، اما امسال نرخ رشد درآمدها به ۵۶ درصد رسیده است. او عنوان کرد: افزایش درآمدهای مالیاتی در حالی رخ داده که سازمان تنها افزایش مضاعفی بر مودیان وارد کرده، بلکه در بسیاری از موارد تلاش کرده با تمدید مهلت انجام تکالیف مالیاتی، افزایش اختیارات مدیران استانی و تسریع در استرداد مالیات، همراهی بیشتری با فعالان اقتصادی داشته باشد.

■ ■ ■

یک مقام صنفی:

کمبود کالوچو، تولید تایلر کاهش داد



یک فعال حوزه واردات مطرح کرد: اختلال در تأمین مواد اولیه، افزایش قیمت کالوچو و محدودیت‌های حمل‌ونقل، ظرفیت تولید تایلر را کاهش

داده است. به گزارش تسنیم، محمدرضا خدارحم ادامه داد: کارخانه‌های تایلر سازی در حال حاضر برای تأمین برخی مواد اولیه تخصصی خود، از جمله کالوچو با مشکل مواجه هستند و همین مسئله موجب کاهش ظرفیت تولید شده است. او همچنین با اشاره به وابستگی بخشی از مواد اولیه صنعت تایلر به واردات، گفت: بسیاری از اقلام مورد استفاده در تولید تایلر، از جمله کالوچوی طبیعی، وارداتی هستند و بنابراین هر گونه اختلال در تجارت خارجی، حمل‌ونقل و تأمین ارز و کالا، مستقیماً بر قیمت تمام‌شده تولید تایلر می‌گذارد.