جام جم
اقتصاد ۱۳
ECONOMIC
پنجشنبه ۱ آذر ۱۴۰۳ شماره ۶۹۱۳

بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گوجه‌فرنگی در منطقه عربی

مصر	الجزایر	تونس	مراکش	سوریه	عراق
۶/۲ میلیون تن	۱/۶۴ میلیون تن	۱/۴۶ میلیون تن	۱/۳۱ میلیون تن	۷۵۷ هزار تن	۷۴۴ هزار تن

دلایل کاهش رشد تولید روغن را بررسی کرده‌ایم

روغن، جاذب درآمدهای نفتی

زینب صفری
گروه اقتصاد

روغن خوراکی یکی از کالاهای اساسی است که وزارت جهاد کشاورزی قصد داشت طی برنامه‌ای ۱۰ ساله از سال ۱۳۹۴ تا سال آینده از میزان وابستگی آن بکاهد؛ بااین‌حال اما به دلایل گوناگون از جمله افزایش مصرف، خشکسالی و کاهش تولید دانه‌های روغنی طی این سال‌ها، اختصاص ارز ترجیحی به واردات و... وابستگی به واردات روغن خام همچنان بالاست.

گزارش‌ها حاکی از آن است که رشد این طرح از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۰، از ۶ درصد به ۱۰ درصد رسیده و در سال ۱۴۰۱ نیز به ۱۶ درصد رسید. ولی در سال گذشته، میزان خودکفایی ۶ درصد کاهش پیدا کرد و به ۱۰ درصد رسید و احتمال می‌رود این میزان در سال جاری دوباره کاهش یابد، که این امر سبب‌شده چهار تا پنج میلیارد دلار از درآمد نفتی کشور را به خود اختصاص دهد.

اگرچه تولید داخل سهم اندکی در تأمین این نیاز دارد اما بخش اعظمی از آن از طریق واردات روغن تأمین می‌شود، به‌طوری که می‌توان گفت سالانه نیاز مصرفی کشورمان یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن تا یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن است.

کاهش محسوس واردات روغن

آمارهای گمرک نشان می‌دهد در هفت‌ماهه سال جاری ۷۴۵ هزار و ۸۸۶ تن انواع روغن شامل آفتابگردان، پالم، سویا، ذرت، زیتون بکر، کنجد، نارگیل و کلزا به ارزش ۷۴۹ میلیون و ۶۶۸ هزار دلار وارد کشورمان شده؛ این درحالی است که در همین بازه زمانی در سال گذشته یک میلیون و ۱۰۹ هزار تن روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۳۹ میلیون دلار وارد کشورمان شده بود.

به‌همین دلیل، می‌توان گفت واردات روغن به‌لحاظ وزنی با کاهشی حدودا ۳۵ درصدی و به لحاظ ارزشی با کاهشی حدودا ۶۰ درصدی روبه‌رو شده است.

کارشناسان در خصوص کاهش ارزبری روغن در سال جاری اتفاق نظر ندارند، به‌طوری که عده‌ای معتقدند این امر به زیان کشور بوده و عده‌ای دیگر معتقدند کاهش واردات، اتفاق مثبتی در صنعت روغن تلقی می‌شود.

گروه دوم برای اثبات نظر خود از گزاره افزایش تولید کلزا و دانه‌های روغنی در کشور سخن به میان آورده و این امر را اتفاق مهمی برای کاهش وابستگی ۹۰ درصدی تأمین روغن به واردات می‌دانند.

در همین خصوص علی‌قلی ایمانی، یکی از فعالان صنفی کشاورزی از رشد حدود دو برابری تولید کلزا خبر داد و تأکید کرد: امسال تولید کلزا از ۱۴۰ هزار تن در سال قبل به ۲۷۰ هزار تن رسید؛ همچنین در جو حدود چهارمیلیون تن تولید داشتیم اما وضعیت فعلی شرایط را برای کشاورزان سخت می‌کند، هرچند درمجموع کشاورزان محکوم به تولید هستند.

وی بیان داشت: اگر سطوح پیش‌بینی‌شده وزارت جهاد زیر کشت برود، برآورد می‌شود که سال آینده تولید کلزا به ۳۵۰ هزار تن برسد.

از سوی دیگر نیز دبیر انجمن روغن از توزیع ماهانه ۱۸۰ هزارتن انواع روغن خبر داد و گفت: ماهانه ۶۰ درصد روغن تولیدی توسط خانوار و ۴۰ درصد توسط صنف و صنعت مصرف می‌شود.

برخی دیگر از موافقان کاهش واردات روغن نیز افزایش واردات نهاده‌های دامی همچون سویا و روغن‌گیری از آن را در راستای افزایش تولید می‌دانند.

علیرضا شریفی، دبیر انجمن روغن نباتی گفت: براساس آمار، واردات روغن خام در هفت‌ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش داشته است اما این امر نگران کننده نیست، چراکه سال گذشته روغن خام سویا مقادیر قابل توجهی وارد شد، درحالی‌که امسال قرار شد دانه سویا وارد شود تا توسط کارخانجات داخل روغن‌کشی شود.

با این حال این موضوع به همین امر نیز ختم نمی‌شود و مخالفان کاهش واردات روغن این امر را خطرناک توصیف کرده و آن را در راستای بی‌ثباتی و از دست‌رفتن آرامش بازار می‌دانند.

استدلال این گروه این است که هم‌اکنون قیمت جهانی روغن به اوج خود رسیده و این کمبود کالا و گرانی روغن خام در بیشتر کشورهای تولید و صادرکننده، در کنار برخی مشکلات و موانع داخلی برای تعیین قیمت‌های ارزی و ریالی و زمان ثبت سفارش به واردات لطمه زده است؛ به‌طوری که داده‌های انجمن غلات نشان‌دهنده افزایش چشمگیر قیمت روغن طی هفته‌های اخیر است؛ طبق داده‌های منتشرشده، قیمت روغن سویای آرژانتین برابر با ۱۰۵۰ دلار به ازای هر تن است. همچنین روغن خام آفتابگردان در بندرهای اتحادیه اروپا با قیمت ۱۲۰۰ دلار به فروش می‌رسد.

از سوی دیگر این افزایش قیمت جهانی با توجه به تخصیص ارز ترجیحی به واردات روغن سبب شده در مرزهای شرقی و غربی کشورمان با پدیده قاچاق روغن روبه‌رو شویم، به‌طوری که به‌وفور می‌توان حضور پررنگ روغن‌های تولیدی کشورمان در بازار کشورهای همسایه را به چشم دید.

از این‌رو به‌نظر می‌رسد نبود تناسب میان روغن‌های موجود و افزایش قیمت روغن خام باعث شده برخی روغن‌نباتی‌ها در کشورمان با کمبود روبه‌رو باشد.

گفتنی است ایران جزو بزرگ‌ترین واردکنندگان دانه‌های روغنی در دنیاست، زیرا در زمینه واردات دانه‌های روغنی رتبه ششم را کسب کرده است.

راه

آغاز مذاکرات برای اتصال راه‌آهن ایران-افغانستان-چین

مدیرعامل راه‌آهن با بیان این‌که بسیاری از مشکلات کنسرسیوم ریلی افغانستان رفع شده است، گفت: راه‌آهن ایران-چین-افغانستان، تنها محوری است که هزینه ترانزیت را کاهش می‌دهد.

جبارعلی ذاکری در نشست با محمداسحاق صاحب‌زاده، معاون وزارت فوائد عامه و رئیس اداره خط آهن افغانستان با اشاره به عزم راه‌آهن برای کمک به راه‌آهن افغانستان، اظهار کرد: وجود خط آهن در شمال غربی افغانستان و نزدیکی مرز مشترک با ایران، فرصت بسیار خوبی برای ترانزیت بین دو کشور است.

وی خواستار تکمیل محور ریلی هرات براساس زمان‌بندی مشخص شد و افزود: با توجه به موقعیتی که به‌دلیل مجاورت ایران، چین و افغانستان وجود دارد و این‌که این تنها محوری است که می‌تواند هزینه ترانزیت را کاهش دهد و مسیر ترانزیت را کوتاه کند، پیشنهاد نشست سه‌جانبه از سوی راه‌آهن ایران مطرح می‌شود.

وی اضافه کرد: بسیاری از مشکلاتی که کنسرسیوم ریلی افغانستان با آن مواجه بود، برطرف شده و در حال حاضر هفته‌ای سه قطار در مسیر تعیین‌شده سیر می‌کند.

محمداسحاق صاحب‌زاده، رئیس اداره خط‌آهن افغانستان نیز با اشاره به همکاری‌های روبه‌رشد راه‌آهن‌های دو کشور ایران و افغانستان، ضمن تقدیر از برنامه‌های آموزشی برای ۹۶ نفر از کارکنان راه‌آهن افغانستان از سوی راه‌آهن ایران، یادآور شد: با توجه به برگزاری موفق دوره اول و دوم آموزش‌ها که برگزار شده، اکنون در انتظار برگزاری دوره سوم آن هستیم.

صاحب‌زاده با بیان این‌که خروجی پروژه خواف- هرات نماد دوستی دو کشور را به‌تصویر می‌کشد، ابراز امیدواری کرد با همکاری‌های مشترک، شاهد افزایش سطح انتقالات، حمل بارهای ترانزیتی و در نتیجه، رشد و ارتقای تجارت بین دو کشور باشیم. وی با بیان این‌که، براساس مطالعات انجام‌شده ظرفیت بار خوبی از مسیر چین-افغانستان-ایران وجود دارد، تاکید کرد: افغانستان آمادگی کامل دارد که در این مسیر به همراه ایران، قدم‌های لازم را بردارد.

معاون وزارت فوائد عامه افغانستان از انجام مطالعات مهندسی برای احداث مسیر ریلی زرنج- قندهار خبر داد که با اتصال این خط ریلی به زابل، فصل جدیدی از همکاری و مبادلات تجاری بین دو کشور گشوده خواهد شد.

حمل ونقل

مبنای محاسبه بلیت هواپیما، دلار ۴۲ هزار تومانی است

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی مدعی شد: درحالی‌که قیمت دلار نیمایی به بالای ۵۱هزار تومان رسیده اما مبنای محاسبه قیمت بلیت‌ها، دلار ۴۲ هزار تومانی است. مقصود اسعدی سامانی در واکنش به اظهارات رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی مبنی بر سود ۵۰درصدی ایرلاین‌ها، افزایش قیمت بلیت هواپیما به‌دلیل تبانی ایرلاین‌ها و وجود مافیای فساد در تعمیر هواپیما اظهار کرد: این ادعا که شرکت‌های هواپیمایی از فروش بلیت سود ۵۰درصدی می‌برند، کاملا نادرست بوده و فاقد هرگونه مبنای کارشناسی است.

وی ادامه داد: شرایط بازار به‌گونه‌ای است که بسیاری از شرکت‌ها درحال‌حاضر بلیت‌ها را حتی با قیمت‌هایی پایین‌تر از نرخ‌های سقفی تعیین‌شده می‌فروشند. به عبارت دیگر، در بسیاری از مسیرها، مانند تهران ـ مشهد یا تهران ـ کیش، قیمت بلیت‌ها تا حد قابل توجهی کاهش یافته است و این نشان‌دهنده فشار شدید بر شرکت‌های هواپیمایی است که حتی در شرایط زیان‌ده یا بدون سود در حال فعالیت هستند. اسعدی سامانی افزود: کاهش قیمت‌ها در مسیرهای پرتردد به‌دلیل کاهش تقاضا و افزایش عرضه رخ داده است. شرکت‌های هواپیمایی برای جذب مسافر مجبور به کاهش قیمت‌ها هستند. در برخی مسیرها قیمت فروش بلیت پروازها یک‌دوم و بعضا یک‌سوم سقف نرخی تعیین‌شده از سوی شرکت‌های هواپیمایی است. وی بیان کرد: دلار نیمایی الان به بالای ۵۱هزار تومان رسیده اما مبنای محاسبه قیمت بلیت‌ها دلار ۴۲ هزار تومانی است. برخلاف ادعای مطرح‌شده درباره سود ۵۰درصدی شرکت‌های هواپیمایی باید تاکید کنم در شرایط کنونی فروش بلیت با هزینه‌های آن سربه‌سر بوده و برای برخی هواپیماها حتی پایین‌تر از قیمت تمام‌شده است. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در رابطه با ادعای مربوط به وجود فساد در بخش تعمیر هواپیما گفت: این اتهامات به‌هیچ‌وجه صحت ندارد. تمام فرآیندهای تعمیرات هواپیما و تخصیص ارز، تحت نظارت دقیق سازمان هواپیمایی کشوری و سایر نهادهای مسئول است. تخصیص ارز برای واردات قطعات هواپیما تنها پس از تأیید کارشناسی و بررسی‌های دقیق انجام می‌شود. این فرآیندها کاملا شفاف و تحت کنترل نهادهای ذی‌صلاح بوده و هیچ‌گونه سوءاستفاده یا فساد مشاهده یا گزارش نشده است.

گزارش

صهیونیست‌ها منزوی‌تر شدند

هیچ چیز به اندازه توقف پروازهای شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی از مبدا و به مقصد سرزمین‌های اشغالی فلسطین، باعث نشده تا اسرائیلی‌ها پس از جنگ غزه، احساس انزوا کنند.

مسیرهای مستقیم به ده‌ها شهر بزرگ جهان ازجمله واشنگتن دی‌سی، سانفرانسیسکو، تورنتو، هنگ‌کنگ و دهلی، متوقف شده و دیدارهای تجاری حضوری کاهش یافته و حمل بار به پروازهای مسافری اتکای بیشتری پیدا کرده است. از ۲۰ ایرلاینی که قبل از جنگ غزه، بازار را در اختیار داشتند، شرکت‌های صهیونیستی تنها شرکت‌هایی هستند که باقی مانده‌اند. طبق اعلام سازمان فرودگاه، شمار هواپیما و مسافرها در فرودگاه بن‌گوریون به میزان ۴۰ درصد در ۹ ماهه سال ۲۰۲۴ کاهش یافت. بزرگ‌ترین ضربه، ازدست‌دادن خطوط هوایی آمریکای شمالی شامل دلتا ایرلاینز، یونایتد ایرلاینز هولدینگ، شرکت آمریکن ایرلاینز گروپ و ایر کانادا است. اگرچه بن‌گوریون هدف اصابت موشکی قرار نگرفته، اما این شرکت‌ها می‌گویند نگران امنیت مسافران خود هستند، زیرا موشک‌ها از جهات مختلف شلیک می‌شود و خدمه حاضر نیستند شب را در تل‌آویو بگذرانند.

با گذشت ۱۴ ماه از جنگی که هیچ پایانی برای آن دیده نمی‌شود، مدیران بخش فناوری رژیم صهیونیستی که با کاهش سرمایه‌گذاران و فعالیت‌های تجاری روبه‌رو هستند، به‌دنبال راهکارهایی هستند. یکی از آنها که قرار است در ژانویه آغاز شود، «ایرتک» نام دارد و قصد دارد سه بار در هفته پروازهای چارتر به مبدا و مقصد آمریکا انجام دهد. مشکلات پرواز درست پس از عملیات طوفان الاقصی در اکتبر سال ۲۰۲۳ آغاز شد. ایرلاین‌های خارجی ابتدا پروازشان را متوقف کردند، سپس دوباره پروازهای‌شان را از سرگرفتند و پس از گسترش عملیات نظامی رژیم صهیونیستی، دوباره متوقف شدند. ایرلاین‌ها بازگشت خود را هفته‌ها یا ماه‌ها و در بعضی موارد، به مدت نامعلوم، به تعویق انداختند. این اتفاق، هواپیمایی رژیم صهیونیستی را بیش از یک دهه عقب برگرداند و به قبل از اصلاحات آسمان‌های باز سال ۲۰۱۳ برگشت که تحت آن، ده‌ها ایرلاین در سرزمین‌های اشغالی فلسطین، فعالیت کردند. این اصلاحات با بهبود روابط منطقه‌ای رژیم صهیونیستی مصادف شد که اکثر آنها اکنون معکوس شده است. ترکیه که زمانی، قطب پروازها به تل‌آویو بود، این رژیم را بایکوت کرده است. دیگر پرواز مستقیمی به اردن، مصر، مراکش یا بحرین یا ده‌ها شهر در یونان، ایتالیا و شرق اروپا وجود ندارد.

بزرگ‌ترین برنده این وضعیت، شرکت هواپیمایی EIAI رژیم صهیونیستی است که از لغو پروازها اجتناب کرده و به شمار آنها افزوده است. اما توانایی این شرکت برای حفظ پروازها، هزینه گزافی برای مصرف‌کنندگان داشته است. هانی سوبول، مدیرعامل آژانس پرواز گروه دیزن هاوس می‌گوید: قیمت پروازها ۵۰ تا ۲۰۰ درصد و در بعضی موارد، ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصد افزایش یافته است.

هزینه ارسال بار هم افزایش یافته است. امیر شانی، مالک شرکت آمیت می‌گوید: زیرا اتکا به هواپیماهای مسافری برای حمل بار افزایش یافته است. قبل از جنگ، نیمی از محموله‌ها در رژیم صهیونیستی با هواپیماهای مسافربری حمل می‌شد. هزینه ارسال هوایی، حدود ۲۵۰ درصد افزایش یافته و این امر، مهار تورم را بسیار دشوارتر ساخته است.

مدیرعامل یک کارخانه ایمپلنت دندان در شمال سرزمین‌های اشغالی که مایل نبود نامش فاش شود، اظهار کرد: محدودیت‌های عرضه، زمان تحویل را سه‌برابر کرده است. این وضعیت باعث کاهش فروش و آسیب دیدن جریان نقدی شرکت شده است. شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی می‌گویند یکی از مسائلی که آنها را از سرزمین‌های اشغالی، به‌خصوص در شرایط جنگ، دور نگه می‌دارد، قانونی است که آنها را ملزم می‌کند به مسافران غرامت پرداخت کنند و برای پروازهای لغوشده یا تاخیری، جایگزینی فراهم کنند. بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی اعلام کرده‌اند وقتی پروازهای جایگزین بسیار محدود است، قیمت‌های آنها افزایش می‌یابد. بر اساس گزارش بلومبرگ، حتی این نگرانی وجود دارد که بعضی از شرکت‌های هواپیمایی دیگر به سرزمین‌های اشغالی بازنگردند.

اقتصاد بین‌الملل

رکود، پیش‌روی بزرگ‌ترین اقتصاد اروپا

بانک مرکزی آلمان اعلام کرد که اقتصاد آلمان احتمالا در سه‌ماه آخر سال با رکود مواجه خواهد شد، زیرا بازار کار به بی‌ثباتی ادامه خواهد داد و احتمال تعرفه‌های تجاری جدید در پیش است. بزرگ‌ترین اقتصاد اروپا در سه‌ماهه منتهی به سپتامبر به‌طور غیرمنتظره‌ای رشد کرد که البته فقط ۰/۲ درصد بود اما بوندس‌بانک اعلام کرد که این روند ادامه پیدا نخواهد کرد، زیرا تقاضا از خارج و سرمایه‌گذاری هر دو ضعیف است. بوندس‌بانک در گزارش ماهانه خود اعلام کرد که همه مؤلفه‌های کلیدی تقاضا درحال حاضر، دلیل کمی برای بهبود کوتاه‌مدت در اقتصاد آلمان ارائه می‌کنند. علاوه بر این، این سازمان هشدار داد که تقاضای سیاسی برای موانع تعرفه‌ای جدید خطرات بیشتری برای تجارت بین‌الملل ایجاد می‌کند که احتمالا به موضع دونالد ترامپ اشاره دارد که می‌تواند به اقتصاد صادرات‌محور آلمان ضربه سختی بزند. طبق گزارش رویترز، بوندس‌بانک اعلام کرد که رشد دستمزد بالا که تا همین اواخر منبع نگرانی درمورد افزایش احتمالی تورم بود احتمالا در سه‌ماهه سوم به اوج خود رسیده و اکنون احتمالا به‌طور محسوسی پایین‌تر خواهد بود.

کدام کشور بالاترین تورم اروپا را دارد؟

نرخ تورم سالانه مصرف‌کننده منطقه یورو در ماه اکتبر ۲ درصد اعلام شد. داده‌های یورواستات نشان داد که افزایش سالانه قیمت مصرف‌کننده از ۱/۷ درصد در ماه سپتامبر پس از دو ماه متوالی کاهش، افزایش یافته است. تورم اصلی، بدون احتساب قیمت‌های بی‌ثبات مواد غذایی و انرژی، در ماه گذشته ۲/۷ درصد ثابت بود. قیمت انرژی در ماه اکتبر با سرعت سالانه ۴/۶ درصد کاهش یافت و از ۶/۱ درصد در ماه قبل نزول کرد. تورم سالانه در اتحادیه اروپا نیز از ۲/۱ درصد در ماه سپتامبر به ۲/۳ درصد افزایش یافت. کمترین نرخ سالانه در اسلوونی (صفر درصد)، لیتوانی و ایرلند (هر دو ۰/۱ درصد) مشاهده شد، درحالی که بالاترین میزان در رومانی (۵ درصد)، بلژیک و استونی (هر دو ۴/۵ درصد) بود. اکونومی گزارش کرد، به‌صورت ماهانه، براساس برآورد اولیه، شاخص قیمت مصرف‌کننده منطقه یورو در ماه اکتبر ۰/۳ درصد افزایش یافت.

قیمت نفت آرام گرفت

قیمت نفت در معاملات اخیر بازار آسیا تحت تأثیر سیگنال‌های گوناگون از وضعیت عرضه و تقاضا، برای دومین‌روز متوالی تقریبا ثابت بود. بهای معاملات نفت برنت برای تحویل در ژانویه، ۱۱ سنت افزایش یافت و به ۷۳ دلار و ۴۲ سنت در هر بشکه رسید. بهای معاملات وست تگزاس اینترمدیت آمریکا برای تحویل در دسامبر که روز چهارشنبه منقضی می‌شود، ثابت بود و در ۶۹ دلار و ۳۹ سنت در هر بشکه ایستاد. قرارداد تحویل ژانویه این شاخص، با ۱۸ سنت افزایش، به ۶۹ دلار و ۴۲ سنت در هر بشکه رسید. تشدید جنگ میان روسیه و اوکراین، در معاملات هفته جاری بازار نفت، کف قیمت ایجاد کرد. بیپ جون رونگ، استراتژیست بازار شرکت ای‌جی اظهار کرد: انتظار داریم قیمت نفت فعلا در بالای سطح ۷۰ دلار در هر بشکه بماند زیرا فعالان بازار همچنان تحولات ژئوپلیتیکی را رصد می‌کنند. مسکو اعلام کرد اوکراین روز سه‌شنبه، برای نخستین بار از موشک‌های ATACMS آمریکا، برای حمله به خاک روسیه استفاده کرد. تحلیلگران گروه ANZ در یادداشتی برای مشتریان نوشتند: این به منزله تشدید تنش‌ها در جنگ روسیه و اوکراین است و توجهات را به ریسک اختلال عرضه در بازار نفت برمی‌گرداند.