

نگاشته

اختصاصی کشاورزی، غلات و منابع وابسته

فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۵ • May 2026 • شماره ۱۱۴

Negashteh Bilingual Magazine

انسداد تنگه هرمز؛ زیر ذره بین حقوق بین الملل

راهکارهای بازرسی غلات در شرایط جنگ

تنگنای تامین و تولید روغن های خوراکی

تولید ۱۴ میلیون تن گندم در ۱۴۰۵

هشدار تاب آوری دو ماهه صنعت کود

راه نجات دریاچه ارومیه چیست؟

تحلیلی بر خروج امارات از اوپک

بنادر شمالی زیر فشار واردات



شرکت پاکدیده از مجموعه‌های تخصصی در حوزه‌ی تولید و بسته‌بندی روغن‌های خوراکی فرآوری شده‌است. این شرکت در زمینه‌ی تولید انواع کره گیاهی (مارگارین) و روغن‌های تخصصی چندمنظوره (شورتینگ) برای کاربرد در صنایع شیرینی، شکلات، آردی و دیگر مصارف صنفی و صنعتی فعالیت دارد. محصولات این شرکت در بسته‌بندی‌ها و وزن‌های متنوع با برند



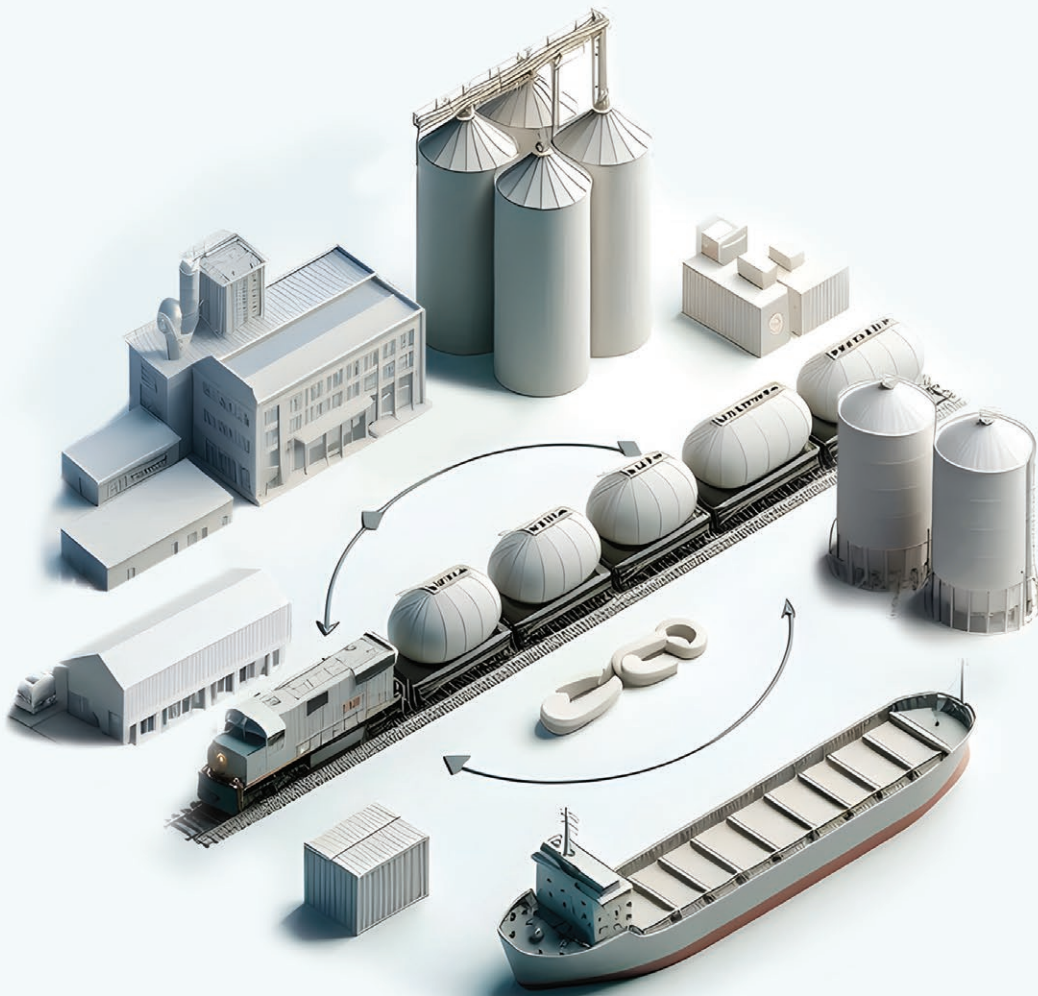
”ماهان“ عرضه می‌شوند. پاکدیده با بهره‌گیری از تجهیزات پیشرفته ساخت کشور آلمان، ظرفیت تولید سالانه‌ی برابر با ۳۷ هزار تن دارد. فرآیندهای تولید در این واحد از طریق سه خط تمام اتوماتیک و با استفاده از سیستم بلنداسیون اتوماتیک برای فرمولاسیون انواع روغن‌های گیاهی انجام می‌شود.

آدرس کارخانه: شهرک صنعتی پایتخت، بلوار صنوبر، خیابان یاسمن ۷
 آدرس دفتر مرکزی: جردن، ابتدای یزدان پناه، پلاک ۲، برج افرا، طبقه ۴
 تلفن دفتر مرکزی: 021 - 42566000 ، داخلی 450
 تلفن مدیر فروش: 0912 512 75 41 ، جناب آقای فداکار





▶ Armani Middle East Trading ◀



IDEAL BUSINESS...



Web Site



Linkdin



Whats App



Telegram



Instagram

AZEM
عازم

تعهد، تعالی، نوآوری



تتهدینه
پالایشگاه فرآوری غلات



گلدینه
پالایشگاه دانه‌های روغنی



گلتهد
پالایشگاه فرآوری غلات

Azem Group Grain & Oilseed Refineries
پالایشگاه های غلات و دانه های روغنی گروه عازم



تولید کننده: نشاسته، گلوکز، مالتودکسترین، گلوتن،
روغن های خوراکی و نهاده های دام، طیور و آبزیان



+98 912 721 7610



www.azemgroup.com



Right There With You.

کنار شماست.

صرافی ملورین

مورد اعتماد صنعت غلات و حبوبات

+98 912 154 7622

پاسخگویی سریع



ارائه خدمات

تامین قطعات

ایماش یدک

کارشناس فروش قطعات و پشتیبانی فنی (پیام نامبروند): ۰۹۱۲۸۸۹۲۰۸۷ - ۰۲۱۶۶۰۱۲۹۲۳



Miller
INTEGRATED MILLING SYSTEMS

ایماش

اندیشه‌ای برتر برای آینده‌ای بهتر

DESIGNED WITH
EXPERTISE

MML
MULTIMILLA ROLLER MILL



www.milleral.com


imas

شرکت ایماش ترکیه تولید کننده کلیه ماشین آلات
و تجهیزات خطوط آرد و خوراک دام

Ahmad.eshghi@imas.com.tr

۰۹۱۲۱۲۲۹۶۴۹

۰۹۱۲۱۲۳۰۴۶۳

مهندس عشقی، مدیر فروش ایران و خاورمیانه

مهندس شهبازی

Viteral
INTEGRATED FEED MILLING SYSTEMS

INHERENT
EFFICIENCY

VPP
PELLET PRESS



www.viteral.com.tr



مشاوران پویان صنعت

ما همیشه در کنار شما هستیم

تامین کننده
قطعات یدکی کارخانجات
آردسازی و مشاور دیاگرام

Professional Diagram
Consulting
And Spare Parts Supplying



تامین کننده دستگاه‌های آزمایشگاهی
کارخانجات آرد
(نماینده انحصاری Ekin ترکیه)

www.Pofaco.ir
info@pofaco.ir

0912 016 78 34
0912 016 78 35

آدرس: تبریز، بلوار استاد شهرداری،
ساختمان خدماتی 22، واحد D8

@pofaco.group
@Ardivar

041 - 33 10 10 16
041 - 33 10 10 17
041 - 33 10 10 18
041 - 33 10 10 19
041 - 33 10 10 88



KARKOPA

KARANEH KOMEH PAYDAR

Livestock and Food Supply



شرکت کرانه کومه پایدار با در اختیار داشتن طیف وسیعی از محصولات و خدمات، از جمله تهیه خوراک، انواع مکمل و افزودنی‌های متنوع کمک می‌کند تا مجموعه شما به حداکثر بهبود و افزایش سود لبنیات، گوشت گاو، گوسفند، مرغ و غیره ... دست پیدا کند.

KOPAMAX

● افزایش تولید شیر ● افزایش درصد چربی شیر ● افزایش پروتئین شیر



پودر
چربی
خالص

کرانه کومه پایدار

● نیاوران، خیابان شهید علیرضا بازدار (کامرانیه شمالی)، نبش کوچه داریوش، پلاک ۲۹، ساختمان پارادیس، طبقه دوم، واحد ۳

● تلفن: ۸۳ - ۸۲ ۲۵ ۰۰ ۹۲ (۰۲۱) همراه: ۸۵ ۸۱ ۶۲۰ ۰۹۱۹

● www.karkopa.com info@karkopa.com



آرد و سبوس گل آذین آشتیان


تولید آرد کامل با به روزترین تکنولوژی آسیابانی




نشانی: کیلومتر ۶۰ جاده قم به اراک،
روبه روی پمپ بنزین گندم زار

Ardazin.ir 

Golazin_company 

۰۸۶_۳۷۲۳۶۷۰۳ 

۰۹۱۲_۱۱۲۶۵۱۹ 

۰۹۰۲_۹۶۲۵۶۶۰ 

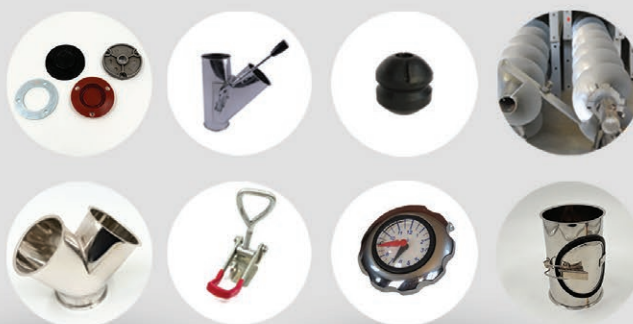




گروه صنعتی بهمنی

تولید کننده قطعات کارخانجات آرد

گروه تولیدی صنعتی بهمنی با بیش از ۳۵ سال تجربه، به عنوان تولیدکننده قطعات یدکی در حوزه‌های کارخانجات آرد، دام، و طیور، به دنبال ارتقاء و خودکفایی صنعت کشور عزیزمان ایران می‌باشد. ما از دانش فنی روز استفاده می‌کنیم و تلاش می‌کنیم تا سهمی، هر چند کوچک، در جهت پیشرفت این صنایع داشته باشیم. تضمین کیفیت، ارائه محصولات با کیفیت قابل قبول و برتری نسبت به نمونه‌های خارجی از اصول اصلی ماست. ما به سرعت، دقت، کیفیت، و مشتری مداری متعهد هستیم. اعتقاد داریم که با این اهداف، می‌توانیم نقش مهمی در تحول و پیشرفت صنعت کشور ایفا کنیم.



ارتباط با ما

021-55813434

bahmani_industrial_group

خیابان خیام، پاچنار، پلاک ۶۵۹

0912 112 65 19
0912 544 17 56
0912 905 22 92

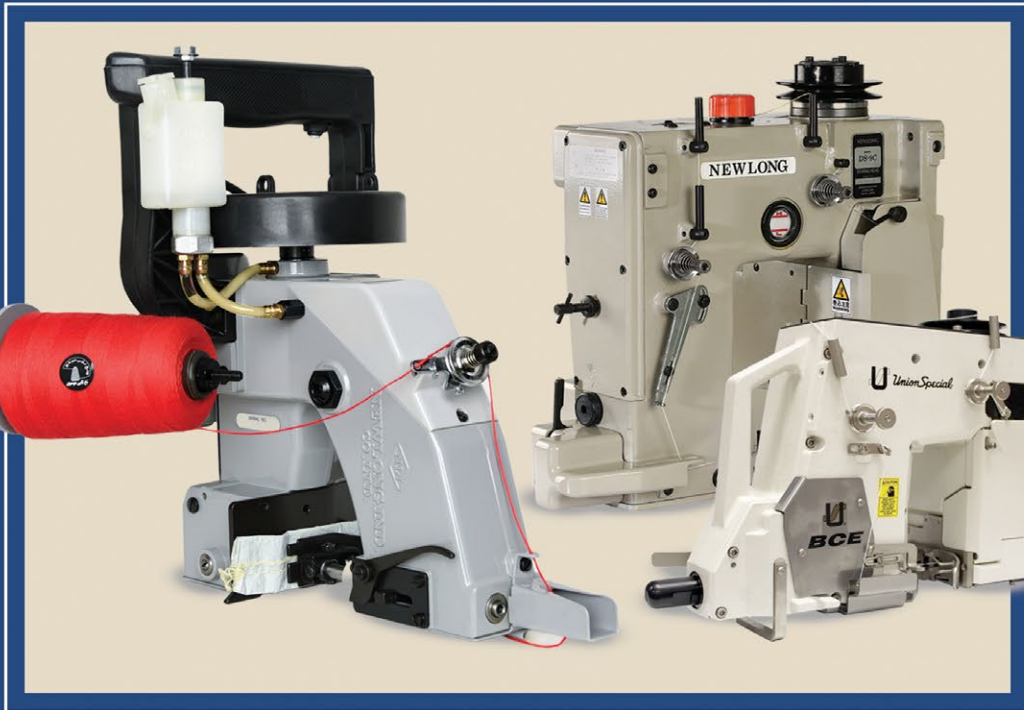




نخ و چرخ سرکیسه دوزی

موسوی

دوخت مطمئن، بدون پارہ شدن کیسه



NEWLONG



NEWLONG INDUSTRIAL CO., LTD.



www.nakhsarkiseh.com

نخ تخصصی | سرکیسه دوزی برای دوخت بدون توقف

کاهش پارگی کیسه — افزایش سرعت خط تولید

- بدون گیر کردن در سوزن
- مناسب دوخت سنگین
- قابل استفاده در تمام دستگاه‌های سرکیسه دوز

تست رایگان قبل خرید برای کارخانه‌ها

- مناسب دستگاه‌های نیولانگ و تمام سرکیسه دوزها
- بدون پرز و گیر کردن در سوزن
- تحمل کشش بالا در بارگیری
- کاهش خرابی دوخت و مرجوعی مشتری

مشاوره رایگان انتخاب نخ ، ارسال فوری به سراسر کشور

۰۲۱-۵۵۸۱۳۸۶۷
۰۲۱-۵۵۵۷۱۸۴۳
۰۹۳۰۱۱۱۱۷۷۰



تهران، میدان محمدیه، خیابان
خیام شمالی، بازار دروازه نو،
سرای ما شالله، پلاک ۱۰



وبسایت



اینستاگرام



شرکت تولیدی آرد مانانا



manamacaron.com



شرکت صنایع غذایی مانا



@manamacaron



uğur
promilling



BARMAKSAN
ENDÜSTRİ A.Ş.

اولویت ما کیفیت و رضایت مشتری

نماینده مجاز ما گروه صنعتی بهمنی است



ماشین آلات مدرن ما برای حداقل مصرف انرژی و حداکثر بهره‌وری طراحی شده‌اند



تماس

+09001126519





از گندم تا آرد و ماکارونی تجربه ای ماندگار برای سفره های ایرانی

غذای خوب، احساس خوب



بیش از ۶۵ سال تجربه در صنعت آرد و غذا
مجموعه ای پیشرو با چند کارخانه، مدیریت
خانوادگی و نامی معتمد در سراسر ایران



اسکن کنید



تنگه هرمز؛ از گلوگاه انرژی تا خط مقدم امنیت غذایی جهان

در بازارهای جهانی، نشانه‌ای روشن از تأثیر مستقیم تنش‌های ژئوپلیتیک بر تولید غذاست. گزارش‌ها از آمریکا نشان می‌دهد که قیمت کود نیتروژن بیش از ۳۰ درصد و قیمت اوره تا ۴۷ درصد افزایش یافته است؛ جهشی کم سابقه که می‌تواند هزینه تولید محصولات کشاورزی را در سراسر جهان افزایش دهد.

وقتی هزینه کود بالا می‌رود، کشاورز ناچار است یا سطح زیرکشت را کاهش دهد یا هزینه اضافی را به قیمت نهایی محصولات منتقل کند؛ تداوم این چرخه، نتیجه‌ای جز تورم غذایی و کاهش امنیت غذایی در بر نخواهد داشت و چنین به نظر می‌رسد پاییز و زمستان پیش‌رو برای بسیاری از کشورها، به‌ویژه کشورهای وابسته به واردات غذا، فصلی دشوار و پرتنش باشد.

از همین رو، مذاکرات سیاسی میان ایران و آمریکا را نباید صرفاً از زاویه امنیتی یا دیپلماتیک تحلیل کرد. این مذاکرات اکنون مستقیماً با امنیت غذایی جهان پیوند خورده‌اند. هر میزان کاهش تنش در منطقه، می‌تواند در بازگشت آرامش به بازارهای حمل‌ونقل، کودهای شیمیایی و تجارت غلات سهم بسزایی داشته باشد. در مقابل، شکست مذاکرات و تداوم درگیری‌ها، جهان را با موج تازه‌ای از افزایش قیمت مواد غذایی، اختلال در عرضه و تشدید ناامنی غذایی روبه‌رو خواهد کرد.

بحران امروز، یک پیام روشن برای سیاست‌گذاران جهان دارد: وابستگی شدید به چند گلوگاه ژئوپلیتیک، اقتصاد جهانی را شکننده کرده است. تأمین امنیت غذایی در قرن بیست‌ویکم، بدون تأمین امنیت مسیرهای دریایی و ایجاد تنوع در زنجیره‌های تأمین، تحقق نخواهد یافت. آنچه اکنون در تنگه هرمز جریان دارد، صرفاً نبردی بر سر انرژی یا نفوذ منطقه‌ای نیست؛ بلکه آزمونی برای توانایی جهان و میزان تاب‌آوری حفاظت از سفره مردم در عصر بحران‌های ژئوپلیتیک جهان است.

مدیر مسئول
سحر قنبری

در جهان امروز، امنیت غذایی دیگر صرفاً به میزان تولید گندم، ذرت یا برنج وابسته نیست؛ بلکه بیش از هر زمان دیگری به حفظ امنیت مسیرهای تجاری و ثبات ژئوپلیتیک گره خورده است. آنچه امروز در پی تجاوز آمریکایی-صهیونی در تنگه هرمز و بنادر خلیج فارس و عمان رخ داده است، تنها یک بحران نظامی یا تنش منطقه‌ای نیست؛ بلکه زنگ خطری جدی برای نظام تأمین غذا در جهان به شمار می‌رود.

سال‌ها تنگه هرمز، شریان حیاتی انتقال نفت شناخته می‌شد، اما اکنون نقش آن در جابه‌جایی کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی و زنجیره جهانی غلات، اهمیت تازه‌ای پیدا کرده است. هرگونه محدودیت در تردد کشتی‌ها یا تشدید تنش میان ایران، آمریکا و اسرائیل، نه تنها بازار انرژی، بلکه بازار غذا را نیز دچار تلاطم می‌کند. افزایش هزینه بیمه کشتی‌ها، تغییر اجباری مسیرهای حمل‌ونقل و فشار بر کریدورهای جایگزین، همگی به معنای افزایش هزینه نهایی غذا برای مصرف‌کنندگان جهان است.

در چنین شرایطی، سناریوی بسته شدن تنگه هرمز یا محاصره بنادر جنوبی ایران، تنها یک مسئله امنیتی نیست؛ بلکه می‌تواند ساختار تأمین کالاهای اساسی ایران و حتی منطقه را دگرگون کند. در صورت تداوم بحران، مسیر سنتی واردات غلات از جنوب کشور با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد شد و اهمیت دریای خزر به‌عنوان مسیر جایگزین، بیش از هر زمان دیگری افزایش می‌یابد.

انتقال بخشی از واردات غلات به بنادر شمالی و استفاده از ظرفیت دریای خزر، اگرچه می‌تواند بخشی از فشار را کاهش دهد، اما این راهکار نیز محدودیت‌های خاص خود را دارد؛ از جمله ظرفیت پایین‌تر بنادر شمالی، هزینه‌های لجستیکی بالاتر و نیاز به توسعه سریع زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای. با این حال، واقعیت این است که ایران و بسیاری از کشورهای منطقه ناچار خواهند بود برای کاهش وابستگی به خلیج فارس، به سمت تنوع‌بخشی مسیرهای تأمین حرکت کنند.

هم‌زمان، بحران دیگری نیز آرام و بی‌صدا در حال شکل‌گیری است؛ بحران نهاده‌های کشاورزی. افزایش شدید قیمت کودهای شیمیایی

شناسنامه

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: سحر قنبری
سردبیر: دکتر هادی بیک
دبیر تحریریه: فاطمه بغدادی
مدیر دپارتمان هنری: نسیم پاکدل
مدیر دپارتمان بین الملل: علی حاجی هاشمی
خبرنگار و مترجم: سعیده اسکندری، مریم مجاز
روابط عمومی و امور اداری: الهه خوش سیرت
ویراستار: فاطمه خداکرمی
طرح روی جلد: هانیه بنان
عکاس: فاطمه قنبری
لیتوگرافی و چاپ: هنر اشکان (۸۸۳۱۶۶۱۱-۰۲۱)

Masthead

Owner & Managing Editor: Sahar Ghanbari
Chief Editor: Dr. Hadi Beik
News Editorial: Fatemeh Baghdadi
Director of Art Department: Naseem Pakdel
Director of International Affairs: Ali Hajhashemi
Correspondent & Translator: Saeideh Eskandari,
Maryam Mojaz
Public Relations & Administrative Affairs: Elahe
Khoshsirat
Editor: Fatemeh Khodakarami
Cover Design: Haneih Banan
Photographer: Fatemeh Ghanbari
Lithography & Printing:
Honare Ashkan Print (+9821-88316611)

- * نقل و اقتباس از مطالب نگاشته با ذکر منبع بلامانع است.
- * انتشار مطالب در نگاشته، الزاماً به معنی تأیید آن نیست.
- * مسئولیت درج مصاحبه بر عهده مصاحبه‌شونده است.
- * نشریه نگاشته کاملاً خصوصی است.

آدرس: تهران، خیابان شریعتی، خیابان ملک،
پلاک ۳۲، طبقه همکف، واحد ۱
۵۱ - ۷۷۶۲۳۱۵۰ - ۷۷۵۲۶۷۵۶ (۰۲۱)
۰۹۱۲ ۸۴۹ ۳۳ ۹۰
negashteh.mag@gmail.com
www.negashteh-magazine.com
negashteh_magazine

Geopolitical Tensions in the Strait of Hormuz and the Growing Threat to Global Food Security

The editorial argues that in today's world, food security depends not only on agricultural production but also on secure trade routes and geopolitical stability. The recent tensions involving the U.S., Israel, and Iran around the Strait of Hormuz and the Persian Gulf are presented as a major threat not just to energy markets, but to the global food supply chain.

The article explains that any disruption in the Strait of Hormuz could increase shipping costs, insurance rates, and transportation difficulties for grain, livestock feed, and essential goods. For Iran, prolonged instability could seriously affect grain imports through southern ports, making the Caspian Sea and northern ports increasingly important as alternative trade routes despite their logistical limitations.

At the same time, rising global fertilizer prices—especially nitrogen and urea—are increasing agricultural production costs worldwide, which may lead to higher food prices and worsening food insecurity, particularly in import-dependent countries.

The editorial concludes that political negotiations between Iran and the United States now have direct implications for global food security. Reducing regional tensions could help stabilize transportation, fertilizer markets, and grain trade, while continued conflict may trigger a new wave of food inflation and supply disruptions. Overall, the crisis highlights how dangerous global dependence on a few geopolitical chokepoints has become for the world economy and food systems.

حامیان این شماره:



• کارخانه آرد گل آذین آشتیان
تولید کننده آرد کامل



• شرکت آرد جوانه شوشتر
تولید کننده انواع آرد صنفی و صنعتی
از گندم خوزستان



• گروه صنعتی بهمنی
تولید کننده قطعات کارخانجات آرد



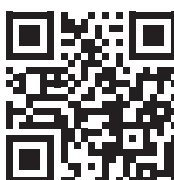
• شرکت پاکدیده
تولید کننده روغن های خوراکی فرآوری شده



• نخ و چرخ سرکیسه دوزی موسوی



• شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی
وارد کننده غلات و نهاده های دامی
و دانه های روغنی



• ما کارونی مک
تولید کننده انواع پاستا و ما کارونی



• گروه عازم
پالایشگاه غلات و دانه های روغنی



• شرکت UGUR
تولید کننده تجهیزات و خطوط آردسازی



• صرافی ملورین
مورد اعتماد صنعت غلات و حبوبات



• صنایع غذایی مانا
تولید کننده آرد و ما کارونی



• شرکت ایماش
تولید کننده خطوط آرد و خوراک دام



• شرکت مهندسی بازرگانی داکام
تامین کننده تجهیزات آرد، خوراک دام و آبزیان



• شرکت پویان صنعت
تامین کننده قطعات یدکی آردسازی



• شرکت مبتکران صنعت آرد ماشین
تولید کننده سیلو و تجهیزات
صنعت آرد و خوراک دام



• شرکت کرانه کومه پایدار
تامین کننده افزودنی ها و مکمل خوراک دام

فهرست:

• سرمقاله

تنگه هرمز، گلوگاه انرژی و امنیت غذایی

• وزیر جهاد کشاورزی

پیش بینی تولید گندم در ایران

• رئیس انجمن آردسازان

آسیب شناسی آرد و نان چند نرخی

• دبیر انجمن روغن و چربی های خوراکی

تأمین روغن در سایه محاصره دریای

• رئیس انجمن غلات ایران

چالش های واردات غلات از دریای خزر

• معاون بازرگانی توسعه تجارت آرمانی

واردات نهاده ها زیر سایه جنگ

• رئیس انجمن تولیدکنندگان کود کشاورزی

هشدار تاب آوری دوماهه صنعت کود

• عضو اتحادیه آوندا

هشدار جهش قیمت فرآورده های پروتئینی

• متخصص حقوق بین الملل

انسداد تنگه هرمز؛ زیر ذره بین حقوق بین الملل

• مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان

وضعیت عملیات بندری در شرایط جنگی

• مدیر عامل آرد جوانه شوشتر

تاب آوری در صنعت آرد

• مدیر کل بندر امیرآباد

اهمیت بندر امیرآباد در واردات غلات

• رئیس هیئت مدیره گروه عازم

پالایشگاه های غلات، ستون امنیت غذایی

• فعال و کنشگر محیط زیست

آخرین وضعیت آبگیری دریاچه ارومیه

• قائم مقام شرکت صباح تجارت حمید

معرفی کریدورهای جدید واردات

• مدیر پروژه غلات شرکت بازرسی IQSI

راهکارهای ارزیابی غلات در شرایط جنگی

• مدیرکل غله استان خوزستان

آخرین آمار خرید گندم تضمینی در خوزستان

• گزارش

تأمین کود جهان در شوک

• داور مرکز داوری اتاق بازرگانی

تحلیل حقوقی جنگ منطقه بر تجارت غلات

• گزارش

خروج امارات از اوپک

• نبض بازار نهاده ها

اخبار اتحادیه واردکنندگان نهاده های دامی

• تقویم رویدادها

همایش ها، کنفرانس ها، نمایشگاه های صنعت غلات



1360

POUSAN FLOUR MILL CO.

پوسان
(سهامی خاص)

تولید انواع آرد تخصصی

تلفن سفارش: ۰۲۱-۸۸۶۱۶۲۳۵-۷





غلامرضا نوری قزله
وزیر جهاد کشاورزی

جهش تولید گندم در ایران؛ پیش‌بینی برداشت تا ۱۴ میلیون تن

وزیر جهاد کشاورزی اعلام کرد: تولید گندم در سال زراعی جاری بین ۱۳ تا ۱۴ میلیون تن پیش‌بینی می‌شود. همچنین دولت برنامه دارد حدود ۹.۵ تا ۱۰ میلیون تن گندم از کشاورزان خریداری کند. قیمت خرید تضمینی هر کیلو گندم نیز ۴۸ هزار و ۵۰۰ تومان تعیین شده است.

غلامرضا نوری قزله با تأکید بر وضعیت امنیت غذایی کشور گفت: حدود ۸۵ درصد کالاهای اساسی و محصولات کشاورزی در داخل تولید می‌شود.

وی این موضوع را عامل اصلی تاب‌آوری کشور دانست و افزود: تنها حدود ۱۵ درصد نیازها به واردات وابسته است؛ بنابراین امنیت غذایی ایران در سطح قابل قبولی قرار دارد.

با وجود شرایط تنش‌زا و تهدیدهای احتمالی، برنامه‌ریزی‌ها به گونه‌ای انجام شده که اصل دسترسی مردم به غذا و کالاهای اساسی حفظ شود. اگرچه ممکن است فشارها موجب افزایش هزینه‌ها و قیمت‌ها شود، اما امنیت غذایی کشور به شکل جدی تهدید نخواهد شد.

وزیر جهاد کشاورزی درباره صادرات محصولات کشاورزی نیز تصریح کرد: محدودیت‌های ناشی از شرایط جنگی، تأثیر گسترده‌ای بر تجارت نداشته و روند صادرات ادامه دارد. همچنین بخشی از محصولات مازاد کشاورزان از سوی دولت خریداری شده و تاکنون حدود ۱۲۰ هزار تن جذب بازار شده است.

وی در ادامه به همکاری‌های بین‌المللی اشاره کرد و افزود: ایران در حال توسعه دیپلماسی کشاورزی با کشورهایی مانند ترکیه و قرقیزستان است. این همکاری‌ها در کنار تولید داخلی و مدیریت واردات، نقش مهمی در تقویت امنیت غذایی و ثبات بازار محصولات کشاورزی دارد.



Iran Minister of Agriculture Wheat Production Surges in Iran; Forecast of 14 Million Tons & Reliance on Food Security

The Minister of Agriculture-Jihad has forecast that Iran's wheat production will reach between 13 and 14 million tons in the current agricultural year, with the government planning to purchase around 9.5 to 10 million tons.

He emphasized that about 85% of essential goods are produced domestically, which significantly strengthens Iran's food security. Despite challenging conditions, policies are in place to ensure public access to food remains stable.

Although prices may rise, food security is not expected to face serious threats. The government has also continued purchasing surplus agricultural products and maintaining exports despite restrictions. In addition, Iran is expanding agricultural cooperation with countries such as Turkey and Kyrgyzstan to further support food security and sector stability.



محمد رضا مرتضوی

رئیس انجمن آردسازان

و رئیس کانون صنایع غذایی کشور

نان چند نرخ، عامل بی‌نظمی بازار

محمد رضا مرتضوی، رئیس انجمن آردسازان و رئیس کانون صنایع غذایی کشور در گفت‌وگو با نگاشته، به موضوع بی‌نظمی بازار نان در کشور اشاره کرد و گفت: چند نرخ بودن آرد، سبب بی‌نظمی این بازار شده است. وی گفت: همین نان سنتی ماشینی با روش صنعتی تولید و در بسیاری از سوپرمارکت‌ها توزیع می‌شود و مردم نیز تا حدودی آن را پذیرفته‌اند و به آن علاقه نشان داده‌اند و حتی به دلیل سلامت آن، گران‌تر از روش سنتی، آن را خریداری می‌کنند. اما چگونه قابل توجیه است که قیمت آرد مصرفی نان‌های صنعتی و مدرن ۳۰ برابر قیمت آرد خبازی باشد که توسط کارخانجات به نانوایی‌ها فروخته می‌شود؟!

وی با تأکید بر این موضوع که تا وقتی چند نرخ بودن گندم، آرد و نان برقرار باشد، انضباط بازار نان به هم می‌ریزد، بیان کرد: هم‌اکنون در تهران نان خبازی از کیلویی ۱۸ هزار تومان تا کیلویی ۸۰ هزار تومان قیمت‌های متفاوت عرضه می‌شود. با یک قیمت آرد، چند نرخ نان در یک شهر تولید می‌شود.

مرتضوی با بیان این که انواع مختلف نان با توجه به مهارت نانوایان، نوع پخت و شرایط تولید ممکن است بر قیمت‌ها اثرگذار باشد، افزود: تقریباً مانند همه کالاهای دیگر نان نیز می‌تواند به صورت مرغوب، معمولی و با کیفیت تولید شود، اما در جامعه ما به این موضوع توجه نمی‌شود و به صورت عمومی گمان می‌کنیم نان باید با قیمت پایین

۲۰ میلیارد دلار ارزش محصولات پایین دستی گندم (آرد، نان و پاستا)

محصولات زیر مجموعه گندم همواره تحت فشار قیمت گذاری دستوری

ارزش تجاری ۲۰ میلیارد دلاری محصولات آرد در ایران در حاله‌ای از بی‌کیفیتی، چندنرخ بودن و نبود انضباط بازار گم شده است؛ درحالی‌که آرد یارانه‌ای با قیمت یک هزار تومان در اختیار نانوایان قرار می‌گیرد، نان نهایی در یک شهر با دامنه قیمتی کیلویی بین ۱۸ تا ۲۰۰ هزار تومان به فروش می‌رسد و دولت با اصرار بر قیمت‌گذاری دستوری، بدون توجه به کیفیت، در عمل کشتی روبه‌پیشرفت «صنعت نان» را به چرخشی به دور خودش تبدیل کرده است.

قرار ندارد، تأکید کرد: وقتی سکان این کشتی را روی ۶۰ یا ۷۰ درجه قرار داده‌ایم، طبیعی است که این کشتی تنها به دور خودش می‌چرخد و هر اندازه هم که گاز بدهید، تنها به دور خودش بیشتر خواهد چرخید؛ درحالی‌که ضروری است که در این مسیر اهداف خود را مشخص کنیم و در جهت ارتقای کیفیت گام برداریم. هم‌اکنون در برخی مغازه‌ها نان با قیمتهایی نظیر کیلویی ۲۰۰ هزار تومان نیز به فروش می‌رسد که مردم آن را خریداری می‌کنند و برای آن در صف هم می‌ایستند.



واردات غلات از دریای خزر، پیش‌بینی درست بخش خصوصی

مرتضوی همچنین در پاسخ به این پرسش که درباره واردات غلات، مسیرهای جایگزین از شمال آیا می‌تواند به صرفه باشد، گفت: سهم بزرگ غلات در دنیا متعلق به کشورهای اوکراین، روسیه و قزاقستان است که با وجود دریای خزر بین ما و این کشورها، این واردات به صرفه‌تر خواهد بود. برای این امر باید برنامه‌ریزی درستی انجام داد و پس از این، باید این واردات از همین طریق ادامه یابد و حتی ضروری است که ناوگان این مسیر را تقویت کرد.

وی در پایان خاطر نشان کرد: باید توجه داشت امکاناتی که بخش خصوصی در این مسیر از پیش آماده کرده بود، در دوران جنگ به کمک ما آمد و این کار، کشور را نجات داد. باید به این موضوع توجه کرد که پیش‌بینی‌های بخش خصوصی، پیش‌بینی‌های درستی است که باید به آن‌ها توجهی بیشتری مبذول داشت.

به دست مردم برسد. در این خصوص بدون شک، هدف دولت تأمین نان ارزان قیمت برای مردم است، اما هدف بخش خصوصی که عهده دار تولید است، ضرورتاً با هدف دولت یکی نیست. هدف تولیدکننده بیشتر بر بهبود کیفیت و بر توسعه نان‌های صنعتی و بهداشتی، کشت واریته‌های مختلف گندم و خریداری گندم با کیفیت بالا تمرکز دارد.

وقتی دولت تنها به کمیت می‌اندیشد

رئیس انجمن آردسازان و رئیس کانون صنایع غذایی کشور در ادامه تأکید کرد: زمانی که هدف شما، ارتقای کیفیت تولید نان نباشد و تنها به فکر خرید گندم با هر کیفیتی باشید، بدیهی است که نتیجه‌ای جز تولید نان بی‌کیفیت نخواهید داشت.

وی در پاسخ به این پرسش که آیا زمان آن نرسیده است که دولت در خصوص نان دست از قیمت‌گذاری دستوری بردارد، گفت: دولت یک راهی را در پیش گرفته تا به سفره مردم کمک کند. هم‌اکنون قیمت تمام شده آرد کیلویی حدود ۶۷ تا ۶۸ هزار تومان است فروش آرد کیلویی هزار تومان یعنی توزیع مجانی آرد. دولت عنوان می‌کند که گندم را با ۱۳ درصد افت خریداری می‌کند، یعنی کیفیت برایش اهمیت ندارد و هر کیلو گندم از جیب دولت با قیمت ۵۰ هزار تومان خریداری می‌شود و کیلویی یک هزار تومان به فروش می‌رود؛ به عبارتی دولت بابت هر کیلو گندم ۴۹ هزار تومان ضرر می‌کند.

مرتضوی افزود: اینجاست که دولت تنها به کمیت توجه دارد که منجر به بی‌کیفیتی نان شده است، اما تولیدکنندگان به کیفیت توجه دارند. اگر شما از یک نانواایی، نان با کیفیت بخواهید، نانوا اول حرارت و چرخش تنورش را پایین می‌آورد و وقتی بخواهد خمیر را عمل بیاورد، بیشتر آن را ورز می‌دهد. درواقع نانوا از همان آرد، همان تنور و تغار یک نان با کیفیت‌تری به شما تحویل می‌دهد. لذا ما باید تکلیف خود را مشخص کنیم که از جامعه کشاورز و نانوا چه انتظاری داریم. آیا نان با قیمت دولتی با هر کیفیتی می‌خواهیم یا یک بازار متنوع با کیفیت‌های بالاتر؟

ارزش ۲۰ میلیارد دلاری بازار محصولات آردی

رئیس انجمن آردسازان کشور با اشاره به نادیده گرفتن ارزش تجارت نان در ایران، خاطر نشان کرد: تجارت محصولات آردی در ایران ۲۰ میلیارد دلار و حتی بیشتر از آن ارزش دارد، از این روست که باید مشخص کنیم چه انتظاری از این بازار داریم. آیا از آن بهبود روش تولید و تغذیه را انتظار داریم یا فقط نان سیلو (عبارتی که در گذشته به نانهای ارزان و در دسترس مردم اطلاق می‌شد) تحویل مردم بدهیم. آرد در قیمت‌های جهانی تنی ۵۰۰ دلار قیمت دارد، ۱۰ میلیون تن آرد مبلغی معادل ۵ میلیارد دلار ارزش پیدا می‌کند. نان کیلویی هزار دلار است که با تولید ۷ میلیون تن نان حدود ۷ تا ۸ میلیارد دلار ارزش آن خواهد بود و با سایر فرآورده‌های آن، مجموعاً حدود ۲۵ میلیارد دلار ارزش در این زنجیره ایجاد می‌شود که باید در جهت کیفیت بهتر و بهبود شرایط تغذیه‌ای مردم قرار بگیرد.

وی با اشاره به این موضوع که این سکان کشتی ما در جهت پیشرفت



Mr. Mohammadreza Mortazavi, Head of Iran Flour Millers Association **The \$20 Billion Bread Chain; a Large Market Caught in Prescriptive Pricing**

Iran's downstream wheat-based industry — including flour, bread, and pasta — is estimated to be worth around \$20–25 billion, yet it remains heavily constrained by price controls, multi-tier pricing, and market disorder, according to industry leaders. Mortazavi explains that while subsidized flour is sold to bakers at extremely low prices, the final price of bread in some cities can range dramatically from about 18,000 toman to as high as 200,000 toman per kilogram, reflecting deep distortions in pricing and a lack of market transparency.

He argues that the existence of multiple pricing levels for wheat and flour has created structural instability in the bread market, where similar products are sold at vastly different prices even within the same city. In his view, the government's focus on keeping bread cheap — without considering quality — has reduced incentives for upgrading production standards, using higher-quality wheat, and expanding industrial baking, ultimately leading to a decline in overall bread quality.

Mr. Mortazavi also notes that the current subsidy system places a heavy financial burden on the state while failing to create an efficient market structure. He believes that reforming pricing policies could transform the sector from a subsidy-dependent system into a competitive, high value-added industry with significantly greater economic potential.



سیامک ربیعی

دبیر انجمن روغن و چربی‌های خوراکی

سیامک ربیعی، دبیر انجمن روغن و چربی‌های خوراکی از میزان تاب‌آوری کشور تحت تأثیر محدودیت‌های ایجاد شده جهت تأمین و تولید انواع مختلف روغن خوراکی می‌گوید و به دلایل فوق نسبت به تولید محصولات با کیفیت پایین هشدار می‌دهد.

واردات در تنگنا؛ تأمین روغن در سایه محاصره دریایی

مهندس ربیعی در ابتدا در خصوص شرایط فعلی تأمین روغن در کشور به خبرنگار نگاشته گفت: در وضعیت فعلی، روغن‌های آفتاب و تا حدودی سویا و کلزا و همچنین بخشی از دانه سویا از شمال کشور تأمین می‌گردد. در جنوب کشور نیز پیش از محاصره دریایی، روغن‌هایی مانند پالم را از بندر امام وارد کرده‌ایم، اما در حال حاضر، واردات از این مسیر به سختی امکان پذیر است. البته در همان فاصله شرایط جنگی، دو کشتی توانستند یک محموله ۴۵ هزار تنی و یک محموله ۲۰ هزار تنی روغن پالم وارد کشور شوند.

وی در ادامه تصریح کرد: با عنایت به موضوع اشاره شده در حال حاضر به جهت شرایط ناشی از محدودیت‌های ایجاد شده در منطقه جنوب کشور، امکان ورود روغن پالم به کشور وجود ندارد؛ مگر تعداد محدودی که به صورت فلکسی تانک از بندر مرسین ترکیه و سپس از آنجا با کامیون وارد کشور شود. البته این روش نسبت به روش قبلی نیز هزینه بالاتری در پی خواهد داشت. لذا در صورت استمرار این شرایط، بخش روغن‌های صنّف و صنعت جهت تهیه انواع روغن‌های مختلف شیرینی شکلات و چیپس و اسنک، در تأمین روغن پالم با مشکل مواجه خواهد شد.

تبعات استمرار شرایط جنگ بر صنایع غذایی کشور؛ چه بخش‌هایی آسیب می‌بینند؟

دبیر انجمن روغن و چربی‌های خوراکی کشور در پاسخ به این پرسش که آسیب‌پذیرترین بخش‌های صنعت کدام هستند، اظهار کرد: در حوزه

چالش دوسویه جنگ و نقدینگی؛ تنگنای تأمین و تولید روغن‌های خوراکی

اثرات جنگ و محدودیت‌های نقدینگی در تأمین و تولید روغن‌های خوراکی به دو چالش اصلی در کشور بدل شده است. محاصره دریایی در بنادر جنوبی در جنگ تحمیلی آمریکایی-صهیونیستی و محدودیت شدید جریان واردات به کشور از یک‌سو و از سوی دیگر آزادسازی قیمت‌ها در صنعت روغن خوراکی و فشار حاصله از آن به نقدینگی جهت تأمین مواد اولیه به‌ویژه روغن خام این صنعت را به چالش کشانده است.

هشدار سلامت؛ افت کیفیت با بازگشت احتمالی ترانس بالا

دبیر انجمن روغن و چربی های کشور در پاسخ به این پرسش که تداوم محاصره و محدودیت تأمین برخی روغن های خام نظیر پالم، بر کیفیت محصولات تولیدی چه تأثیری خواهد گذاشت، گفت: در صورتی که بخواهیم برای تولید روغن های شورتنینگ مورد استفاده در صنفت و صنعت، به جای روغن پالم از دیگر روغن ها نظیر آفتابگردان یا سویا استفاده نماییم، به منظور جامدسازی آن، نیاز به انجام فرآیند هیدروژناسیون خواهیم داشت که این اقدام موجب خواهد شد یکی از پارامترهای کیفی مهم نظیر ترانس روغن را بالاتر از حد مجاز داشته باشیم که عوارض نامطلوبی برای سلامت مردم ایجاد خواهد کرد. قطعاً در این شرایط، تمام هزینه ها و زحمتی که در این سال ها برای تأمین روغن های کم ترانس و بدون ترانس کشیده شده است، از بین خواهد رفت.

گفتنی است به طور متوسط، از حدود کل ۱۵۰ هزار تن نیاز روغن خام کشور در ماه، حدود ۴۵ هزار تن، یعنی ۳۰ درصد از میزان مصرف روغن، از خانواده پالم است و اگر پالم به اندازه کافی وارد کشور نشود، این بخش از صنعت که به این نوع روغن وابسته است، لطمه می بیند. ضمن این که مقدار روغن پالمی که از ترکیه وارد می کنیم نیز میزان قابل ملاحظه ای نیست؛ بنابراین به ناچار و در صورت استمرار این کمبود، نگرانی کیفی اشاره شده برای سلامتی کشور ایجاد خواهد شد.

تغییر رفتار بازار پیش از حذف ارز ترجیحی

ربیعی در توضیح این موضوع که حذف ارز از بازار هم زمان با شروع جنگ در کشور اتفاق افتاد و این که آیا وضعیت جدید ایجاد شده در بازار جا افتاده است یا خیر، یادآور شد: نیاز کشور به طور متوسط ۱۵۰ هزار تن در ماه است (که قبل آزادسازی نرخ متأسفانه تولید به بیش از ۲۰۰ هزار تن نیز رسید که حاکی از قاچاق بی رویه کالای اساسی از کشور بود). با متوسط تولید اشاره شده، میزان تولید و توزیع سالانه کشور به

صنفت و صنعت، بخش سس ها که از روغن سویا یا آفتابگردان استفاده می کنند، تحت تأثیر زیادی قرار نمی گیرد؛ اما صنایعی که از خانواده پالم برای بخش شورتنینگ ها یا روغن های خوراکی مربوط به بخش تهیه شیرینی و شکلات استفاده می کنند، بیشتر تحت تأثیر این شرایط قرار گرفته اند. در بخش روغن خام سویا نیز باید اشاره کنم این روغن از دانه سویا وارداتی تأمین می گردد. البته ناگفته نماند با تلاش های مستمر در بندر چابهار، واردات نهاده به شرایط فعلی کمک شایانی نموده است. بنابراین با یک نگاه اجمالی در خصوص محدودیت تأمین روغن خام پالم، در دسته روغن های خانوار و دسته روغن های مورد مصرف بخش سس، کنسرو و گوشت تأثیر کمتر اما در دسته روغن های شیرینی، شکلات، چیپس و اسنک تأثیر بیشتری را شاهد خواهیم بود.

با عنایت به موارد اشاره شده، در حال حاضر در خصوص روغن های آفتاب، سویا، کلزا که تأمین آن از شمال کشور و کشورهای همسایه ترکیه صورت می گیرد، نگرانی کمتری وجود داشته اما روغن پالم که باید از جنوب وارد شود، با محدودیت مواجه شده است.

تجمیع تأمین روغن خام برای واحدهای کوچک؛ مدیریت محدودیت ها در صنعت روغن

دبیر انجمن روغن و چربی های خوراکی کشور در پاسخ به این پرسش آیا تشکلهای روغن برای حمایت از واحدهای کوچک تر اقدامی انجام داده اند، گفت: در حال حاضر واردکنندگان کالای اساسی خصوصاً روغن خام علاوه بر تأمین نیاز کارخانه های خود، امکان تأمین برای شرکت های دیگر به خصوص واحدهای کوچک تر را دارند؛ لذا این گونه کارخانه ها که توان تأمین آن را ندارند، قادر خواهند بود از ظرفیت های واردکنندگان اشاره شده استفاده کنند.

یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن می‌رسد. بر این اساس با آزادسازی نرخ ارز، در برابر قاچاق سالانه بالای ۴۵۰ هزار تا ۵۰۰ هزار تن که در این حوزه انجام می‌شد، مقابله شده است؛ موضوعی که پیش از این، رقمی نزدیک به ۶۰۰ میلیون دلار ارز را از کشور خارج می‌کرد. لذا حذف ارز ترجیحی و آزادسازی نرخ آن، بحث قاچاق را به‌طور کلی منتفی نموده است.

جهش قیمت‌ها حاصل آزادسازی ارز؛ ایجاد بحران نقدینگی

دبیر انجمن روغن و چربی‌های کشور در بخش دوم صحبت‌های خود در خصوص چالش دوم نقدینگی به نوسان قیمت روغن در چند ماه اخیر نیز اشاره‌ای کرد و یادآور شد: ما در دو مقطع قیمت‌ها را افزایش دادیم. مرحله اول شامل افزایش ۱۲ درصدی در سال گذشته می‌شد و مرحله دوم در ۱۲ فروردین، افزایش ۱۶ درصدی بود. این اتفاق به دلیل تغییر هزینه‌های گمرکی روغن رقم خورد، مبدأ ارزی نیز از حدود ۱۱۲ هزار تومان به ۱۵۳ هزار تومان - در تاریخ گفت‌وگو با نگاشته - رسید. همه این موارد روی قیمت نهایی روغن تأثیر گذاشت و البته اتفاق خوبی که افتاد، حذف ارز ترجیحی روغن و ورودش به تالار دوم بود.

شایان ذکر است؛ با توجه به افزایش اخیر قیمت‌های ملزومات بسته‌بندی ناشی از شرایط حاکم کنونی، درخواست افزایش حدود ۱۰ تا ۱۲ درصدی از ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان کشور تقاضا شده است.

وی در ادامه تصریح کرد: در وضعیت فعلی، آنچه کارخانه‌ها و واردکنندگان را بیش از همیشه تحت تأثیر قرار می‌دهد، بحث هزینه‌ها و نقدینگی است. یک‌زمانی بر اساس مدل اعتبار اسنادی (LC) ما ۱۰ تا ۱۵ درصد یا حتی ۲۰ درصد از هزینه‌ی مواد اولیه را پیش از تحویل آن به شرکت‌ها می‌دادیم و بقیه مبالغ پس از تخلیه کشتی و در نهایت با تحویل

مدارک کشتی، تسویه می‌شد، اما در حال حاضر پیش از بارگیری کشتی باید ۱۰۰ درصد مبلغ کالا را پرداخت کند، لذا امروز تأمین نقدینگی، بزرگ‌ترین مشکل در تأمین مواد اولیه وارداتی مورد نیاز کالای اساسی کشور است.

افزایش قیمت ارز ۲۸۵۰۰ به حدود ۱۵۳۰۰۰ تومان یعنی نقدینگی شرکت‌ها به یک‌پنجم کاهش یافته است و به تبع آن، قدرت تأمین مواد اعم از خرید روغن خام و ملزومات بسته‌بندی نیز به شدت کاهش یافته و تأمین نقدینگی را با مشکل جدی مواجه نموده است.

ربعی در پایان خاطرنشان کرد علاوه بر فشار حاصله از کمبود نقدینگی، متأسفانه بیش از ۱۵ ماه است که مطالبات مابه‌التفاوت ارزی یک میلیارد یورویی واردکنندگان روغن که پرداخت آن مصوب نیز شده بود، پرداخت نشده است و فشار مضاعفی بر قدرت نقدینگی به بازرگانان و صنایع مرتبط وارد نموده است که می‌بایست هر چه سریع‌تر پرداخت گردد.





Mr. Siamak Rabiei, Secretary of Iran's Edible Oils and Fats Association **War, Naval Blockade & Liquidity Crisis; Iran's Edible Oil Industry** **under Pressure**

The naval blockade of Iran's southern ports and ongoing import restrictions have pushed the country's edible oil supply chain into a serious crisis. According to Rabiei, most palm oil — a key ingredient used in confectionery, chocolate, chips, and snack production — was previously imported through Imam Khomeini Port. However, imports are now limited to costly alternative routes via Turkey and overland transportation. He warned that if these conditions persist, food industries heavily dependent on palm oil will face the greatest disruption.

Iran requires around 150,000 tons of crude edible oil per month, nearly 30 percent of which comes from the palm oil family. Rabiei said that continued shortages could force manufacturers to rely on hydrogenation processes to produce solid fats, a move that may significantly increase trans fat levels and pose health risks to consumers. He described the situation as a setback to years of efforts aimed at reducing trans fats in food products.

Mr. Rabiei also identified the liquidity crunch as the industry's second major challenge. He explained that currency devaluation and the removal of subsidized exchange rates have sharply increased the cost of importing raw materials and packaging, while significantly weakening companies' purchasing power. Importers are now required to pay the full value of shipments before cargo loading, while delayed government repayments related to foreign exchange subsidies continue to place additional financial pressure on producers and suppliers of essential goods.



کاوه زرگران
رئیس انجمن غلات ایران

بنادر شمالی زیر فشار واردات؛ فعالان بازار غلات خواستار افزایش شناورها شدند

با تداوم محدودیت‌های وارداتی از مسیر جنوب و انتقال بخش عمده تأمین کالاهای اساسی به بنادر شمالی، حالا کمبود شناورها در دریای خزر به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های واردکنندگان غلات و نهاده‌های دامی تبدیل شده است. کاوه زرگران، رئیس انجمن غلات ایران معتقد است: ظرفیت فعلی ناوگان دریای خزر پاسخگوی حجم تقاضای ایجادشده نیست و دولت باید هرچه سریع‌تر برای اضافه شدن دست‌کم ۱۰۰ کشتی جدید به این مسیر اقدام کند؛ در غیر این صورت، روند تأمین کالاهای اساسی با چالش جدی روبه‌رو خواهد شد.

ذخایر غلات در وضعیت مناسب قرار دارد

رئیس انجمن غلات ایران با تشریح وضعیت فعلی بازار غلات و نهاده‌های دامی کشور گفت: در حال حاضر ذخایر اغلب اقلام اساسی در شرایط مطلوبی قرار دارد و کشور در تأمین بسیاری از کالاها با مشکل جدی مواجه نیست.

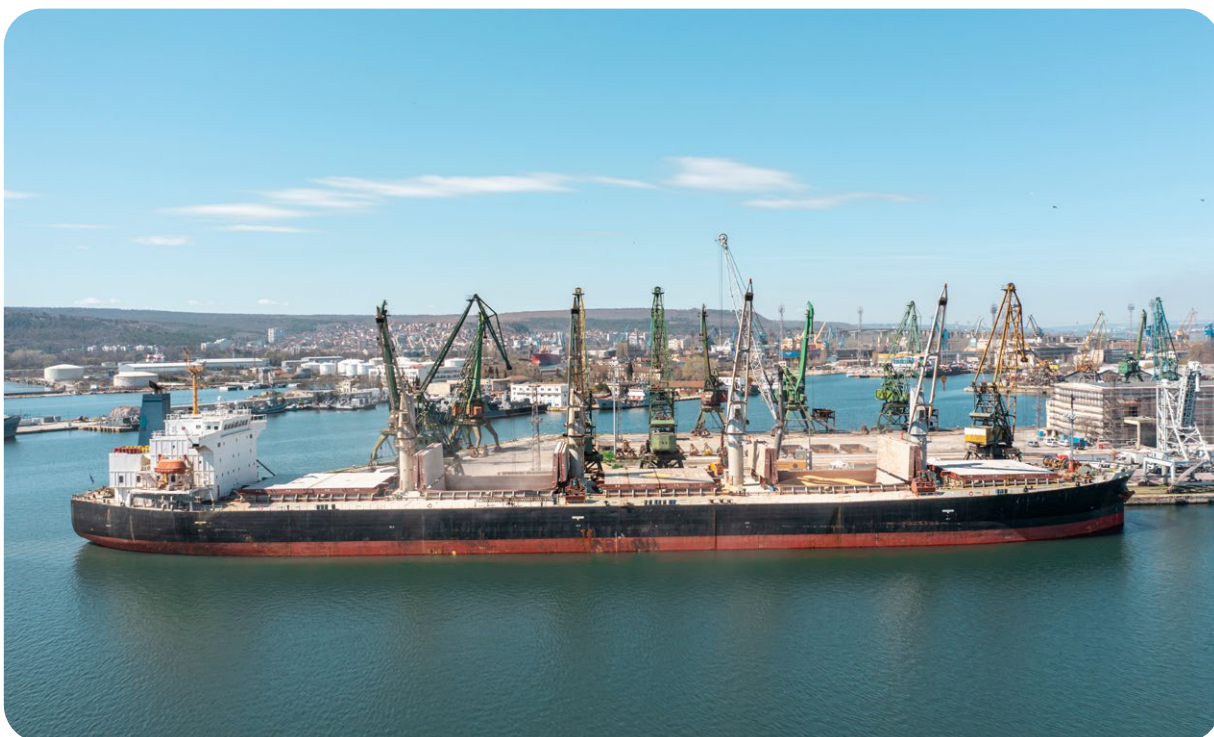
وی افزود: ذخایر ذرت کشور برای سه تا چهار ماه آینده کفایت می‌کند و در بخش جو نیز با توجه به فصل برداشت تا پنج یا شش ماه آینده نگرانی خاصی در حوزه تأمین وجود ندارد. با این حال، کنجاله سویا نسبت به سایر نهاده‌ها شرایط مطلوب‌تری ندارد و باید برای تأمین آن، برنامه‌ریزی جدی صورت گیرد.

زرگران در ادامه یادآور شد: فرآیند واردات روغن، برنج و سایر کالاهای اساسی از مسیرهای جایگزین در حال انجام است و بخشی از روغن موردنیاز کشور اکنون از طریق دریای خزر وارد می‌شود. سایر کالاها نیز از مسیرهای زمینی در حال تأمین هستند.

وی پیش‌بینی کرد: بازار غلات و زنجیره تأمین کشور دست‌کم تا دو یا سه ماه آینده با بحران جدی روبه‌رو نشود.

کنجاله آفتابگردان؛ جایگزین موقت سویا

زرگران با اشاره به محدودیت‌های تأمین کنجاله سویا گفت: در وضعیت فعلی می‌توان از نهاده‌های جایگزین مانند کنجاله آفتابگردان روسیه استفاده کرد یا واردات کنجاله سویا را از مسیرهایی غیر از بنادر جنوبی انجام داد؛ روندی که هم‌اکنون نیز در حال اجراست.



زرگران در ادامه تصریح کرد: واردکنندگان کالاهای خود را در سامانه بازارگاه عرضه و بر اساس آن، ارز دریافت می‌کردند، اما پس از تغییر ناگهانی نرخ ارز، بخش خصوصی حدود پنج میلیارد دلار از دولت طلبکار شد؛ رقمی که با وجود تصمیمات اتخاذ شده، هنوز پرداخت نشده است. وی افزود: بخشی از سرمایه واردکنندگان متعلق به خود شرکت‌ها بوده، بخشی از طریق تسهیلات بانکی تأمین شده و بخشی نیز بر پایه اعتبار فروشندگان خارجی شکل گرفته است. همه این بخش‌ها اکنون تحت فشار قرار گرفته‌اند و بزرگ‌ترین بحران فعلی واردکنندگان، نقدینگی و بدهی دولت به بخش خصوصی است.

چالش‌های واردات غلات از روسیه و مسیر دریای خزر

زرگران در تشریح چالش‌های واردات غلات از روسیه و مسیر دریای خزر گفت: بنادر شمالی کشور از سه بخش اصلی تشکیل شده‌اند؛ بنادر مبدأ، شناورها و بنادر مقصد.

وی درباره بنادر مقصد در ایران تأکید کرد: زیرساخت‌های مناسبی در بنادر شمالی کشور وجود دارد و ظرفیت توسعه این امکانات نیز فراهم است، اما در بخش بنادر مبدأ به‌ویژه در روسیه و بندر آکتائوی قزاقستان، محدودیت‌های زیرساختی جدی دیده می‌شود.

به گفته رئیس انجمن غلات ایران، اگرچه اکنون به دلیل نبود یخبندان و باز بودن مسیر ولگا، شرایط مناسبی برای حمل و نقل وجود دارد، اما امکانات بنادر مبدأ همچنان پاسخگوی حجم بالای تقاضا نیست.

وی در عین حال هشدار داد: وضعیت جوجه‌ریزی در کشور نسبت به سال گذشته کاهش یافته و این مسئله می‌تواند از یک سو تقاضا برای غلات را کمتر کند؛ اما از سوی دیگر بر روند تولید مرغ و تخم‌مرغ اثرگذار باشد.

واردات در جریان جنگ هم متوقف نشد

رئیس انجمن غلات ایران تأکید کرد: حتی در دوره تنش‌ها و شرایط جنگی نیز واردات کالاهای اساسی به کشور متوقف نشده است. در برخی مقاطع با هماهنگی‌های انجام شده، تعدادی از کشتی‌ها توانستند از تنگه هرمز عبور کنند و کالاها از مسیر جنوب وارد کشور شوند.

وی اضافه کرد: اکنون بخش عمده این فرآیند از طریق بنادر شمالی ادامه دارد و در زمینه تأمین کالا، اختلال جدی مشاهده نمی‌شود.

بحران اصلی واردکنندگان؛ کمبود نقدینگی و بدهی دولت

زرگران مهم‌ترین مشکل فعالان این حوزه را کمبود سرمایه در گردش عنوان کرد و گفت: پس از حذف ارز ترجیحی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی از دهم دی ماه سال گذشته و انتقال نرخ ارز به تالار دوم، سرمایه در گردش مورد نیاز واردکنندگان تقریباً پنج برابر شده است.

به گفته وی، دولت در شرایطی که باید برای تأمین نقدینگی این بخش راهکار ارائه می‌کرد، نه تنها حمایتی نکرده، بلکه بخش بزرگی از مطالبات واردکنندگان نیز همچنان پرداخت نشده باقی مانده است.



نقدینگی محدود نمی شود، بلکه به اعتبار بین المللی تجار ایرانی نیز ارتباط مستقیم دارد. وی اضافه کرد: اعتبار بازرگانان ایرانی بخشی از اعتبار ملی کشور است و زمانی که دولت در قبال تعهدات خود، به بخش خصوصی بدعهدی می کند، این مسئله به طرف های خارجی نیز منتقل می شود. زرگران در پایان خاطرنشان کرد: ادامه این وضعیت، می تواند اعتبار تجار ایرانی را خدشه دار کند؛ بنابراین دولت باید هرچه سریع تر وضعیت پرداخت بدهی ها را تعیین تکلیف کند تا علاوه بر حفظ امنیت غذایی کشور، اعتبار فعالان اقتصادی نیز آسیب نبیند.

دریای خزر فقط ۱۸۰ شناور فعال دارد

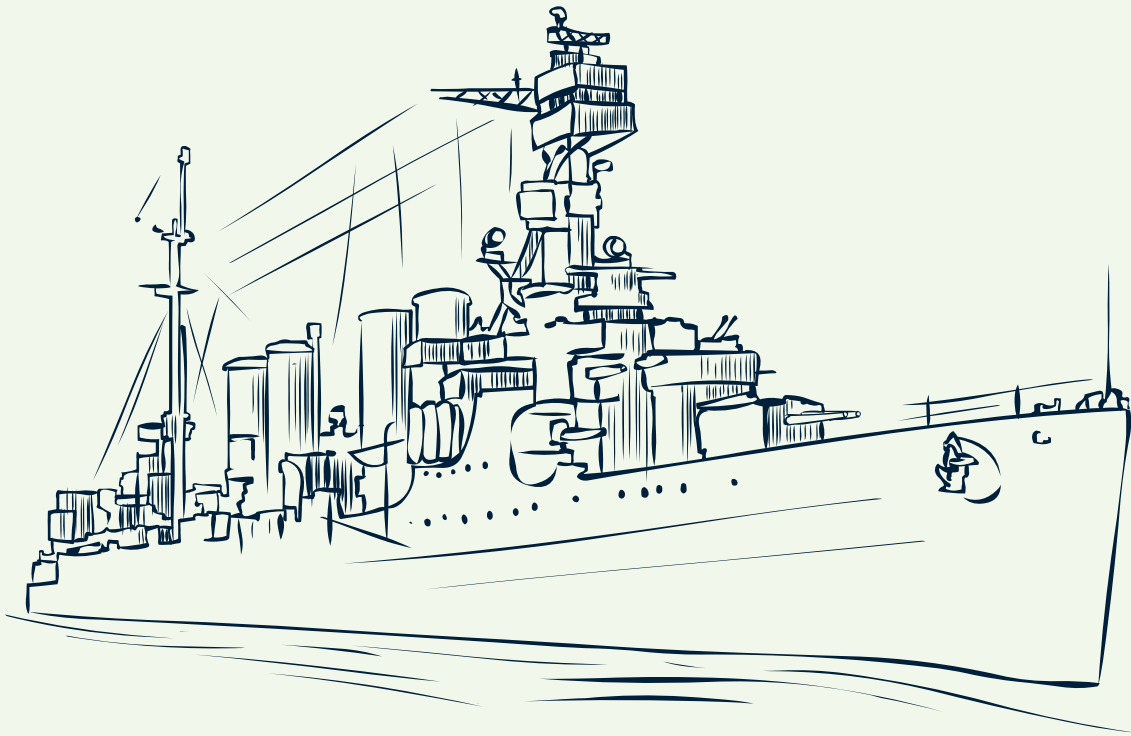
زرگران کمبود شناورها را اصلی ترین چالش فعلی واردات از شمال کشور دانست و گفت: در دریای خزر تنها حدود ۱۸۰ کشتی فعال وجود دارد؛ ناوگانی که اکنون تحت تأثیر انتقال بخش بزرگی از واردات کشور به شمال، با فشار شدید تقاضا روبه رو شده است. او با اشاره به افزایش کرایه حمل و نقل دریایی تأکید کرد: ناوگان فعلی نه تنها بارشد هزینه ها مواجه شده است، بلکه توان پاسخگویی کامل به نیاز کشور را نیز ندارد.

به اعتقاد زرگران، دولت باید هرچه سریع تر یکی از شرکت های کشتیرانی ایرانی را مأمور کند تا از طریق چارتر کشتی، ناوگان خزر را تقویت کند و در شرایط فعلی حداقل ۱۰۰ کشتی جدید باید به این مسیر اضافه شود تا امکان تأمین کالاهای فله، نهاده های دامی و حتی کالاهای تانکری فراهم شود.

وی در ادامه بیان کرد: اکنون از نظر زمانی، فصل مناسبی برای استفاده از بنادر شمالی است، اما کمبود کشتی مانع اصلی در مسیر واردات کالاهای مورد نیاز کشور محسوب می شود.

نگرانی از خدشه دار شدن اعتبار تجار ایرانی

رئیس انجمن غلات ایران مهم ترین مطالبه بخش خصوصی از دولت را تسویه بدهی ها عنوان کرد و گفت: این موضوع تنها به رفع مشکل



Mr. Kaveh Zargaran, Head of the Iran Grains Union

Northern Ports under Pressure from Imports; Grain Market Activists Call for Increased Vessels

As import restrictions through Iran's southern routes continue, a growing share of essential goods is now being redirected to northern ports along the Caspian Sea. According to Zargaran, the current shipping fleet in the Caspian is no longer capable of handling rising demand, and Iran urgently needs at least 100 additional vessels to prevent serious disruptions in the supply of grain, animal feed, and other bulk commodities. He warned that increased pressure on northern trade routes is already driving up transportation costs and creating bottlenecks in the supply chain.

Mr. Zargaran said Iran's reserves of key commodities such as corn and barley remain relatively stable for the coming months, although soybean meal supplies are under greater strain. He noted that imports are continuing through the Caspian Sea and land routes, and that even during periods of military tension, essential imports were never fully halted. Russia and neighboring countries are also being used as alternative suppliers for animal feed and agricultural commodities.

The head of the Iran Grains Union identified liquidity shortages and unpaid government debts as the sector's biggest challenge. Following the removal of subsidized exchange rates, importers' working capital needs have surged, while billions of dollars in private-sector claims against the government remain unpaid. Zargaran warned that the situation could undermine not only Iran's food security but also the international credibility of Iranian traders and importers.



مجید ریاحی

معاون بازرگانی شرکت توسعه تجارت
خاورمیانه آرمانی

واردات نهاده‌ها زیر سایه جنگ؛ بنادر شمالی چقدر آماده‌اند؟

با تشدید محدودیت‌ها در مسیرهای جنوبی و توقف فعالیت بنادر جنوب کشور، موضوع انتقال بخشی از واردات کالاهای اساسی، غلات و نهاده‌های دامی به بنادر شمالی بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. مجید ریاحی، معاون بازرگانی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی، در گفت‌وگویی اختصاصی با نگاه‌شده، ظرفیت بنادر شمال، چالش‌های لجستیکی، هزینه‌های حمل و بیمه و وضعیت تأمین کالاهای اساسی در شرایط فعلی را واکاوی و بررسی نمود.

آرمانی پیش از بحران، مسیر خزر را فعال کرده بود

ریاحی درباره برنامه شرکت خاورمیانه آرمانی برای تغییر مسیر واردات از جنوب به شمال کشور گفت: خوشبختانه شرکت آرمانی پیش از بحران فعلی نیز برنامه گسترده‌ای برای فعالیت و استفاده از ظرفیت خزر در نظر گرفته بود، به همین دلیل سال ۱۴۰۴ واردات غلات به صورت مستمر از طریق دریای خزر و از مسیر ریلی در جریان بود و این مسیر تأمین همچنان فعال است.

ظرفیت بنادر شمال پاسخگوی تأمین حداکثری نیست

معاون بازرگانی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی درباره زیرساخت‌های بنادر شمالی اظهار کرد: واقعیت این است که روسیه به عنوان تأمین کننده اصلی در دریای خزر برای تأمین غلات ایران، زیرساخت‌های مناسبی را در بنادر خود در حال گسترش دارد. برای مثال پایانه جدید غلات در بندر ماخاچکالا دارای ظرفیت ۱.۵ میلیون تن است و تا سال ۲۰۲۸ مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. در حال حاضر دو بندر در آستاراخان و یک بندر صادراتی در ماخاچکالا با مجموع ظرفیت ۳ میلیون تن در حال فعالیت هستند. وی افزود: اما واقعیت اینجاست که به رغم تلاش بخش خصوصی در احداث زیرساخت‌های مناسب در شمال کشور از جمله سیلو، ظرفیت بنادر شمال به سختی پاسخگوی همین حجم نسبی تأمین حداکثری از کشور روسیه است.



واردات از شمال؛ مسیری پیچیده و پرچالش

ریاحی در باره تغییر مسیر واردات از جنوب به شمال گفت: تغییر مسیر واردات از جنوب به شمال موضوع پیچیده و دشواری است، زیرا مصرف محصولات کشاورزی و نهاده‌های دامی (دانه، کنجاله، روغن، ذرت، جو و گندم) بر اساس ورود و تأمین با کیفیت بنادر جنوبی تعریف شده، به‌طور مثال میزان پروتئین موجود در کنجاله‌ها از مسیرهای شمالی با مسیرهای جنوبی (برزیل) متفاوت و از لحاظ قیمتی بالطبع بیشتر است. وی ادامه داد: همچنین سطح تولید و میزان مصرف در تعریف تجارت از مسیرهای شمالی با تراز مصرفی کشور مطابقت ندارد. همچنین برای گسترش عملیات و تجارت، در زمینه زیرساختی نیز با چالش‌های عمیق و اساسی مواجه است.

معاون بازرگانی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی تأکید کرد: نبود زیرساخت تخلیه و انبارش به میزان کافی، محدودیت‌های جغرافیایی (سطح عمق و آب‌خور کشتی‌ها) و نبود بسترسازی لجستیکی مناسب حمل، موجب می‌شود مقایسه میزان واردات کالاها از مسیر شمال با جنوب سخت و دشوار جلوه کند.

اختلال در مسیر جنوب، زنجیره تأمین را تحت تأثیر قرار داده است

ریاحی درباره ریسک‌های فعلی زنجیره تأمین اظهار کرد: شکی نیست که اختلال فعلی در مسیر دریای جنوب، زنجیره تأمین در صادرات و واردات را کاملاً تحت تأثیر قرار داده و تا حد زیادی موجب توقف آن حتی در

کوتاه‌مدت خواهد شد و اثرات جدی بر اقتصاد خواهد گذاشت. او تصریح کرد: حتی در مسیرهای غیرمرتبط مانند دریای خزر نیز افزایش تقاضا از سوی تمامی واردکنندگان موجب افزایش نرخ حمل و نقل شده است. برای مثال در حال حاضر واردکنندگان ورق فولادی دست‌به‌کار شده و کسری ناشی از عدم تولید واحدهای آسیب دیده فولادی را سفارش گذاری می‌کنند که همین مسئله یکی از علل افزایش نرخ حمل در خزر شده است.

هزینه‌های بیمه جنگی، فشار تازه بر واردکنندگان

معاون بازرگانی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی درباره هزینه‌های حمل و بیمه توضیح داد: افزایش نرخ حمل در چنین وضعیتی با توجه به ریسک‌های موجود، طبیعی جلوه می‌کند؛ اما هزینه‌های بیمه و عدم پوشش بسیاری از بیمه‌ها در شرایط جنگی از یک سو و نبود شرکت‌های بیمه بین‌المللی در ایران و بالطبع عدم قبول مسئولیت پوشش بیمه‌ای شرایط جنگ، هزینه‌های بسیار نامتعارفی به واردکنندگان تحمیل می‌کند.

وی ادامه داد: برای مثال در بحث بار فله، صاحبان کشتی با توجه به عدم دسترسی صاحبان کالا به پوشش مناسب بیمه‌ای، هزینه‌ای معادل ۵ تا ۷ دلار در هر تن را مازاد بر نرخ حمل، فقط برای حمل به بنادر خلیج فارس پیشنهاد می‌کنند که عدد قابل توجهی است.



کالا مواجه باشیم اما به خاطر داشته باشیم که کالاهای اساسی و استراتژیک اولویت هر دولتی است و کنترل آن امکان پذیر است.

مطالبه بخش خصوصی از دولت؛ حذف فوری مقررات دست و پاگیر

ریاحی در پایان با اشاره به ضرورت حمایت از فعالان اقتصادی گفت: واقعیت اینجاست که در شرایط فعلی و حتی پیش از جنگ، به دلیل بحران های ناشی از تحریم و فشارهای خارجی، بار تجارت خارجی بر عهده بخش خصوصی بوده و خواهد بود؛ لذا از دولت و وزارت جهاد کشاورزی انتظار می رود با تشکیل کمیته ویژه سریعاً نسبت به حذف فرآیندهای طولانی و قوانین دست و پاگیر که بخش اعظمی از آن مربوط به نظارت بر توزیع ارز ترجیحی بوده اما همچنان در فرآیندها باقی است، اقدام کند؛ در غیر این صورت، نقش کنترلی دولت در این صنعت نمی تواند کمکی به حل بحران های خطرناک سال جاری کند.

وی در پایان خاطر نشان کرد: به یاد داشته باشیم در وضعیت بسیار حساس فعلی، بخش خصوصی همچنان فعال است و تجار این صنعت با وجود تمام مطالبات و نامالیمات ناشی از قوانین دست و پاگیر و کمبود ارز، دست از کار و تلاش بر نداشته اند و ثابت کرده اند سربازان اقتصادی، میهن پرستانی واقعی هستند.

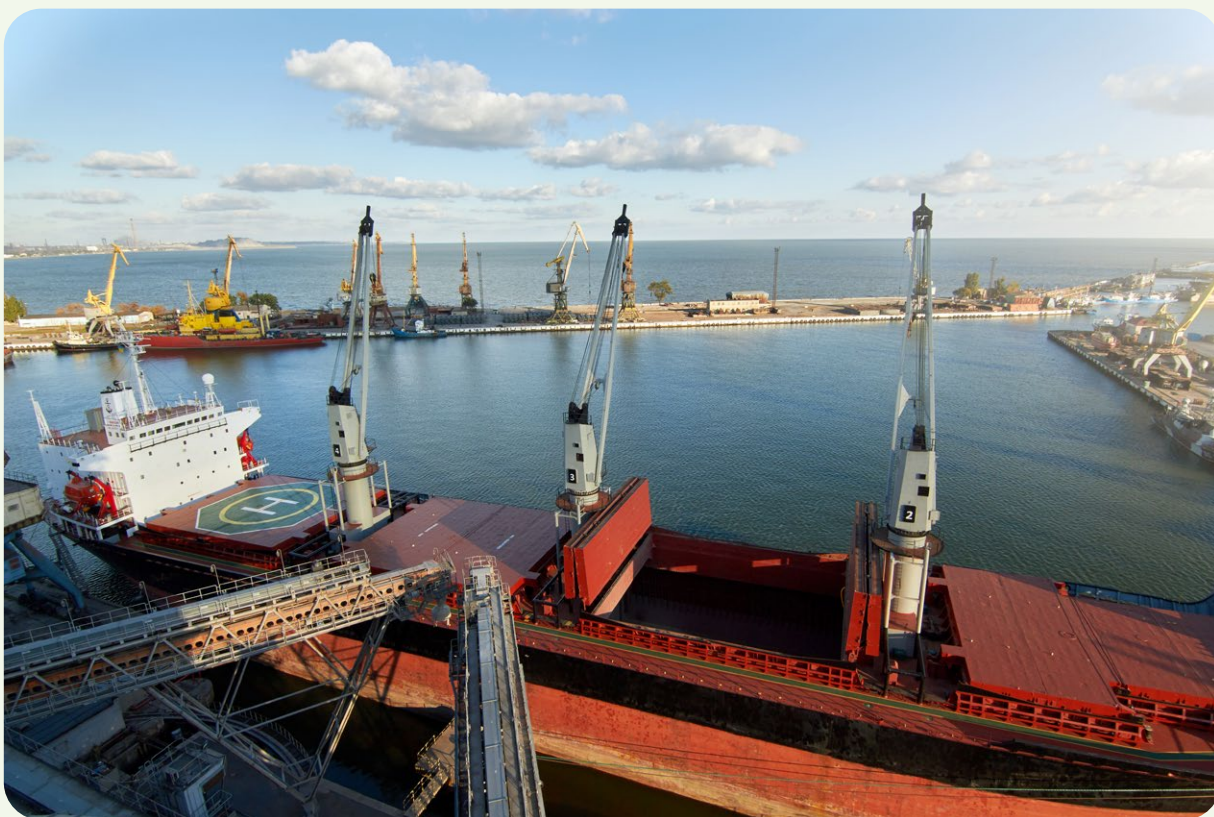
تغییر مبدأ تأمین، روابط با تأمین کنندگان را تغییر نداده است

ریاحی درباره تأمین کنندگان غلات و دانه های روغنی گفت: ارتباط آرمانی همواره با قوی ترین تأمین کنندگان کالاهای اساسی برقرار بوده است که همین موضوع موجب شده است تغییر مبدأ محصول تفاوت چندانی بر روابط و مشارکت با تأمین کنندگان بزرگ نداشته باشد.

حتی در بهترین سناریو باید برای دوره مهمی از اقتصاد مقاومتی آماده شد

ریاحی درباره آینده تأمین کالاهای اساسی و نهاده های دامی در سناریوهای مختلف اظهار کرد: هرچند تمامی فعالان اقتصادی به عنوان سربازان کشور در این سنگر همیشه و در همه حال آماده تطابق پذیری با شرایط و هموارسازی مسیرها برای خدمت به کشور هستند، اما به هر حال، واژه جنگ به تنهایی و به اندازه کافی بدبینی را به اقتصاد یک کشور تحمیل می کند و گستره این بدبینی و عواقب آن، در هیچ جنگی قابل پیش بینی نبوده است.

وی تأکید کرد: اما در خوشبینانه ترین شرایط نیز تمامی اقشار کشور از فعالان اقتصادی تا آحاد مردم می بایست کمربند خود را محکم ببندند، الگوهای مصرف را اصلاح کنند و برای یک دوره مهم از اقتصاد مقاومتی آماده شوند. هرچند ممکن است در دوره ای با دشواری هایی برای تأمین



Mr. Majid Riyahi, Deputy Commercial Director at Armani Middle East Trading Company

Iran's Northern Ports under Pressure from War and Trade Disruption

Mr. Majid Riyahi, Deputy Commercial Director at Armani Middle East Trading Company (active in the field of importing grains, livestock inputs and oilseeds), says disruptions in Iran's southern shipping routes and the shutdown of some Persian Gulf ports have pushed policymakers and traders to rely more heavily on northern ports and the Caspian Sea corridor for imports of grain and animal feed. According to Riyahi, the company had already diversified part of its grain imports through the Caspian route before the current crisis, but northern infrastructure remains insufficient to fully replace southern ports.

He noted that Russia is rapidly expanding grain-export infrastructure in ports such as Astrakhan and Makhachkala, while Iran still faces serious logistical bottlenecks, including limited storage, unloading facilities, and shallow port access for large vessels. Riyahi warned that rising demand for Caspian shipping has sharply increased freight costs, while wartime insurance premiums and the absence of international insurance coverage for Iran are placing additional financial pressure on importers.

Mr. Riyahi added that even under optimistic scenarios, Iran should prepare for a prolonged period of "resistance economy" measures, including tighter consumption patterns and economic adjustment. He also urged the government to immediately remove cumbersome trade regulations and currency-allocation procedures, arguing that the private sector has become the backbone of Iran's essential goods supply chain under sanctions and wartime conditions.



فرشاد طیاری

رئیس هیئت‌مدیره انجمن تولیدکنندگان
کودهای کشاورزی

زنجیره تأمین کود در آستانه اختلال جدی

هشدار درباره تاب‌آوری دوماهه صنعت تولید کودهای کشاورزی ایران

در پی انسداد تنگه هرمز و محدودیت‌های ناشی از جنگ رمضان، زنجیره تأمین جهانی و داخلی کود و سموم شیمیایی با بحران جدی مواجه شده است. به گفته فرشاد طیاری رئیس انجمن تولیدکنندگان کود کشور، اگرچه بخشی از تولید، با مواد اولیه داخلی امکان‌پذیر است، اما وابستگی ۵۰ تا ۷۰ درصدی برخی کودها به واردات مواد اولیه، ایران را نیز در برابر اختلالات دریایی و ارزی بسیار آسیب‌پذیر کرده و در صورت ادامه وضعیت فعلی، تاب‌آوری تولیدکنندگان کود نهایتاً دو ماه برآورد می‌شود.

شریان جهانی اوره در خطر؛ شوک انسداد تنگه هرمز

طیاری در ابتدا به ریسک‌های مربوط به عبور محصولات کودی که اکنون بازار جهانی در پی انسداد تنگه هرمز، با آن روبه‌رو شده است، اشاره کرد و گفت: نزدیک به ۳۰ درصد از تجارت جهانی در بحث اوره، از طریق منطقه غرب آسیا انجام می‌شود. طبق آمار ارائه‌شده از سوی پتروشیمی‌ها، سالانه حدود ۷ میلیون تن اوره در کشور تولید می‌شود که از این میزان، حدود ۲٫۵ میلیون تن مورد استفاده داخلی قرار می‌گیرد و بقیه آن به کشورهای دیگر صادر می‌شود. با این حال، تحت تأثیر شرایط ایجاد شده ناشی از جنگ، اکنون روند صادرات متوقف شده است. این اقدام در گام نخست برای تأمین نیازهای بخش داخلی کشور انجام گرفته است؛ ضمن این که تحت تأثیر مسائل به وجود آمده در منطقه خلیج فارس، اکنون صادرات اوره از هیچ یک از کشورهای حاشیه خلیج فارس آسان نیست.

تولید هست، اما وابستگی به مواد اولیه پابرجاست؛ به‌طور میانگین ۷۰ درصد مواد اولیه کودها وارداتی‌اند

رئیس انجمن تولیدکنندگان کود کشور با بیان این که خوشبختانه این امکان برای تولیدکنندگان داخلی وجود دارد که ۹۸ درصد از فرمول‌های روز دنیا را در داخل کشور تولید کنند، افزود: با این حال، کودهای تولیدی، تنوع بسیار زیادی دارند و فعالیت در این حوزه تنها شامل تولید اوره نمی‌شود. در مؤسسه تحقیقات خاک و آب تا پایان سال گذشته بیش از ۱۵ هزار برند فرمول ثبت شده است و بیش از نیمی از آن‌ها کودهای تولید داخل هستند. برخی از این کودها، نیاز به هیچ‌گونه مواد وارداتی



ارزهای معطل و هشدار ورشکستگی شرکت‌های تأمین‌کننده کود

رئیس انجمن تولیدکنندگان کود کشور مهم‌ترین محدودیت‌های اعمال شده از سوی سازمان‌های دولتی در تأمین کود را در وهله نخست مربوط به روند ثبت سفارش دانست و اذعان کرد: مورد دوم، مسائل و مشکلات مربوط به تخصیص ارز بوده است؛ هنوز ما شرکت‌هایی داریم که منتظر دریافت ارز هستند. به عنوان مثال شرکت‌هایی وجود دارد که سه سال پیش، ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی به مواد اولیه آن‌ها تعلق می‌گرفت. این شرکت‌ها مواد اولیه خود را با اعتبار خود به کشور وارد و پس از تولید، به فروش رسانده‌اند، با این حال پس از گذشت حدود ۳ سال هنوز ارز آن‌ها دریافت نکرده‌اند و اعتبار این شرکت‌ها نیز به دلیل پرداخت نشدن تعهدات مالی، نزد فروشنده خارجی کاهش یافته است. وی درباره رقم دقیق مطالبه انجمن گفت: میزان مطالبات انجمن تولیدکنندگان کود ایران مبلغی ناچیز و کمتر از پنج میلیون دلار است. از سال ۱۴۰۲ طی جلساتی که در انجمن با معاون وقت وزیر داشته‌ایم، عنوان کردیم که ارز ترجیحی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی را نمی‌خواهیم، با این حال همواره بر این موضوع تأکید کرده‌ایم که ارز کالاهایی که پیش از حذف ارز ترجیحی به کشور وارد شده‌اند، می‌بایست پرداخت شود تا شرکت‌های تولیدکننده متضرر نشوند. اعضای انجمن که شامل حدود ۲۰۰ شرکت هستند، با استفاده از اعتبار خود، کالاها را بدون دریافت ارز، وارد کردند و پس از ترخیص، تولید خود را انجام دادند و بر مبنای همان ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی به فروش رساندند. شرکت‌های انجمن ما به مدت ۲ سال در انتظار دریافت ارز تخصیص داده شده برای شرکت‌های خود به سر بردند، اما این اقدام انجام نگرفت و در تاریخ ۸ دی ماه نیز جناب آقای همتی گفتند، دیگر این ارز تخصیص داده نمی‌شود؛ حتی به کالاهایی که قبلاً وارد شده است!!

برای تولید ندارند و ما امکان تولید آن‌ها را با مواد اولیه داخلی داریم؛ اما برای سایر کودها حدود ۵۰ تا ۷۰ درصد مواد اولیه، وارداتی است و تحت تأثیر شرایط جنگی ایجاد شده، امکان واردات این مواد از طریق خلیج فارس به هیچ عنوان وجود ندارد و ناچاریم برخی از این مواد را از طریق کشورهای همسایه تأمین کنیم که این شیوه نیز به سختی و با افزایش هزینه انجام می‌گیرد. متأسفانه شرایط فعلی به گونه‌ای در حال پیشروی است که در صورت عدم تسهیل در حمل و نقل دریایی، به تدریج با کمبود مواد اولیه مورد نیاز مواجه خواهیم شد؛ موضوعی که موجب کم شدن میزان تولید کود در کشور خواهد شد.

فقط ۶۰ روز تا بحران؟ هشدار درباره تاب‌آوری صنعت

طیاری با اشاره به این که در خصوص میزان ذخایر موجود کودهای کشاورزی در بخش دولتی، اطلاعات دقیقی ارائه نشده است، افزود: در بخش خصوصی در حوزه تأمین آن دسته از موادی که در داخل تولید می‌شوند، مشکلی نخواهیم داشت. با این حال، شرایط در حوزه تأمین ۷۰ درصد مابقی انواع کودها، فرق می‌کند. پیش‌بینی بنده این است که میزان تاب‌آوری ما نهایتاً برای دو ماه آینده باشد و اگر تمهیداتی برای واردات مواد اولیه اندیشه نشود پس از گذشت این زمان، در حوزه تأمین بسیاری از مواد اولیه به مشکل خواهیم خورد. البته توجه به این موضوع مهم است که مشکل ایجاد شده تنها ناشی از شرایط جنگی نیست، بخش دیگری از این مشکل، تحت تأثیر عدم همکاری سازمان‌های مربوطه است که در سال‌های گذشته به واسطه چالش‌های مختلفی که ایجاد کردند، امکان واردات مکفی مواد اولیه مورد نیاز را مهیا نکردند تا حداقل، میزان ذخیره کشور در شرایط بحرانی، بیشتر باشد.

رقم ارز ۱۴۰ هزار تومانی که اعلام شده، ۵ برابر رقم پیش‌بینی شده‌ای بود که کالاهای آن‌ها قبلاً وارد و فروخته شده و تمام برنامه ریزی تولیدکنندگان بر مبنای آن انجام گرفته بود؛ مسئله‌ای که اگر اصلاح نشود، موجب ورشکستگی برخی شرکت‌ها خواهد شد.

طیاری در ادامه اظهار کرد: ما کاملاً با حذف یارانه‌های ارزی و ریالی برای کودهای کشاورزی موافق هستیم، با این حال، مطالبات سابق که کالاهای آن قبلاً وارد شده است، می‌بایست به شرکت‌ها پرداخت شود. جدا از این مسئله، ما در دی‌ماه سال گذشته، درگیر مشکل دیگری نیز شدیم؛ محل تأمین ارز وارداتی را از تالار اول به تالار دوم بردند. من با آزاد شدن نرخ ارز کاملاً موافقم، اما نه برای کالایی که از ۶ ماه قبل به کشور وارد شده و فروخته شده است، چرا که تحت تأثیر این تغییرات، کالایی را که با محاسبه نرخ ارز هشتاد هزار تومانی وارد و فروخته شده بود، ۱۴۰ هزار تومان خریداری شد و به دنبال آن، انگیزه شرکت‌ها برای ادامه فعالیت بسیار کاهش یافت.

خاموشی و کمبود نقدینگی؛ تولید زیر فشار انرژی

این فعال حوزه کود کشاورزی در ادامه گفت‌وگو به بحث تأمین انرژی اشاره کرد و افزود: سال گذشته، اغلب واحدهای ما هفته‌ای ۳ روز و جمعاً به مدت ۷۲ ساعت، در هفته برق نداشتند. قطعاً این موضوع که تولیدکنندگان فقط سه روز در هفته فعالیت داشته باشند، روند تولید را کند می‌کند و مقدار تولید را کاهش می‌دهد.

وی اضافه کرد: بحث مهم دیگر مربوط به تأمین سرمایه در گردش است. دولت وعده‌ای را مطرح کرد، مبنی بر این که به دلیل بحث انتقال تالار اول به دوم، ۷۰۰ همت تسهیلات بانکی برای شرکت‌های واردکننده و تولیدکننده‌ای در نظر گرفته که سرمایه در گردش آن‌ها تحت شعاع قرار گرفته است. با این حال این وعده دولت نیز تا زمان این مصاحبه، تنها در حد حرف باقی ماند و هیچ تسهیلاتی به شرکت‌ها ارائه نشد.

کشاورز در دوراهی هزینه و درآمد؛ چالش امنیت غذایی

طیاری همچنین در خصوص وضعیت کشاورزان به نگاشته گفت: از آنجایی که کشور ما کشوری چهار فصل است، نمی‌توانیم بگوییم نیاز کشاورزان برای تأمین کود جهت کاشت محصولات به فصل خاصی محدود می‌شود. از سوی دیگر، برخلاف تصویری که وجود دارد، کود تنها در زمان کشت محصول استفاده نمی‌شود بلکه طی فرآیند داشت نیز مصرف می‌شود. امسال یک اتفاق خوب در این حوزه افتاد و آن حذف یارانه‌های ارزی و ریالی بود. این موضوع برای هر بخشی که اتفاق بیفتد، بسیار خوب است؛ به شرطی که درست اجرا شود.

ما حذف یارانه ریالی را به فال نیک می‌گیریم، به شرط آن که دولت قیمت خریدهای تضمینی از کشاورز را نیز بالا ببرد تا استفاده کود در چرخه کشاورزی کاهش نیابد. به عنوان مثال پس از حذف یارانه‌های ریالی و در شرایطی که قیمت کود یارانه‌ای نیز چندین برابر شده است، قیمت محصولی مانند گندم می‌بایست متناسب با این افزایش قیمت، بالا رود. ما سال‌ها این خواسته را مطرح کرده‌ایم تا یارانه از بخش عرضه کود برداشته شود و بر مبنای عملکرد کشاورزان، به خودشان داده شود. به عبارت دیگر به جای آن که کود با ارزش ۶ میلیون تومان را به صورت یارانه‌ای به مبلغ ۱ میلیون تومان به کشاورز دهیم، محصولات کشاورزی‌اش را با قیمت بالاتری خریداری کنیم.

راه‌حل پیشنهادی؛ نیاز به شبکه ملی آموزش کشاورزی

رئیس انجمن تولیدکنندگان کود کشور ضمن ارائه راهکار پیشنهادی خود، خاطر نشان کرد: یک شبکه تلویزیونی اختصاصی با محوریت کشاورزی جهت تبیین سیاست‌های دولت در این حوزه و همچنین آموزش و اطلاع‌رسانی موضوعات کشاورزی می‌تواند بسیار راهگشا باشد. تمامی مشاغل و حرفه‌های وابسته به کشاورزی، از جمله تولیدکنندگان نهاده‌ها، صنعتگران ماشین‌آلات کشاورزی و بسته‌بندی، کشاورزان و به طور کل صنایع بالادستی و پایین‌دستی بتوانند در این شبکه تولید محتوای آموزش و تبلیغی داشته باشند. متأسفانه آموزش‌های بخش دولتی و خصوصی به کشاورزان کافی نیست و اطلاعات فعالان در این حوزه، تنها به واسطه تجربیات خودشان به دست آمده و منابع موثق قابل اتکا برای کشاورزان بسیار کم هستند. این اقدام برای کشورمان بسیار لازم و ضروری است، زیرا بخش عمده‌ای از نیاز غذایی مردم ایران از طریق کشاورزی تأمین می‌شود و محصولات کشاورزی نیز برای تأمین نیاز غذایی جمعیت ۹۰ میلیون نفری به کود نیاز دارند. چنانچه دولت آموزش‌های مورد نیاز در این حوزه را به کشاورز ارائه ندهد، در آینده با چالش‌های بسیار زیادی مواجه خواهیم شد.

وی در پایان به گشودن درهای صادرات کود به کشورهای دیگر، به عنوان راهکار پیشنهادی دوم اشاره کرد و گفت: آزادسازی صادرات کود، ضمن ارتقای کیفیت کودهای تولیدی کشور، ارزآوری قابل توجهی نیز در پی خواهد داشت.



Mr. Farshad Tayari, Chairman of the Iranian Fertilizer Manufacturers Association

Iran's Fertilizer Industry Has Only Two Months of Supply Resilience Left

Mr. Farshad Tayari, Chairman of the Iranian Fertilizer Manufacturers Association, warned that continued disruptions in the Strait of Hormuz and wartime restrictions are pushing Iran's fertilizer supply chain toward a severe crisis. While Iran can domestically manufacture most fertilizer formulas, Tayari said that 50% to 70% of the raw materials used in many specialized fertilizers still depend on imports, leaving the sector highly vulnerable to shipping disruptions and foreign currency shortages.

According to Tayari, the industry's current resilience is estimated at no more than two months if import conditions do not improve. He also criticized government currency policies, noting that some companies imported raw materials years ago under subsidized exchange-rate schemes but still have not received the promised foreign currency reimbursements — a situation he says could push parts of the industry toward bankruptcy.

Mr. Tayari further pointed to electricity shortages, weak access to working capital, and rising production costs as additional pressures on manufacturers. He argued that removing fertilizer subsidies can only succeed if the government simultaneously increases guaranteed crop purchase prices for farmers. As long-term solutions, he proposed creating a dedicated national agricultural education media network and opening fertilizer exports to international markets to strengthen both food security and industrial sustainability.



شهرام آصف

عضو اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دامی

هشدار جهش دوباره قیمت‌های فرآورده‌های پروتئینی

اقتصاد ایران پس از جنگ رمضان با چالش‌های تازه‌ای مواجه شده است. در این میان، مسئله پرداخت معوقات فعالان صنعت غلات و نهاده‌های دامی کشور سبب شده است تا شاهد برخی نابسامانی‌ها باشیم. افزایش ناگهانی قیمت مرغ به بیش از ۴۰۰ هزار تومان در بازار، یکی از این موارد است. فعالان صنعت غلات و نهاده‌های دامی معتقدند عدم پرداخت معوقات از سوی وزارت جهاد کشاورزی و اختلال در زنجیره‌های تدارکاتی مرتبط با کسب‌وکار آن‌ها می‌تواند در آینده‌ای نه‌چندان دور موجب افزایش بیش‌از‌پیش قیمت گوشت مرغ، تخم‌مرغ، گوشت قرمز و شیر و سایر اقلام مرتبط شود.

شهرام آصف، عضو اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دامی و بازرسی سابق اتحادیه، در گفت‌وگوی اختصاصی با نشریه نگاشته، ابعاد تازه‌ای از بحران در صنعت غلات و نهاده‌های دامی و اثرات آن بر بازار کالاهای اساسی را نمایان کرد؛ اتفاقی که به گفته فعالان این حوزه، در صورت تداوم می‌تواند به بحرانی‌تر شدن وضعیت صنعت و جهش‌های شدیدتر قیمتی در بازار گوشت، مرغ، تخم‌مرغ و سایر اقلام پروتئینی منجر شود.

فشار بی‌سابقه بر بخش خصوصی؛ معوقات ۱۳ ماهه همچنان پرداخت نشده

آصف در خصوص تأخیر در پرداخت معوقات ارزی از سوی دولت، وزارت جهاد کشاورزی و بانک کشاورزی و پیامدهای آن بر بازار گفت: تأخیر به وجود آمده در پرداخت ارزهای بخش خصوصی، فشار زیادی به فعالان این بخش وارد کرده است. در این شرایط، تجار به‌منظور تداوم در تأمین نهاده‌ها در کشور، مبالغی را از جانب خود و به‌صورت تنخواه و با قیمت‌های مصوب (بیورویی و دلاری) به دولت پرداخت کرده‌اند، ولی وزارت جهاد و کشاورزی به‌عنوان تأمین و تنظیم بازار کالاهای اساسی با تأخیر ۱۲ تا ۱۳ ماهه پرداخت مطالبات معوق هم‌زمان با حذف سراسیمه و ناگهانی ارز ترجیحی، نابسامانی بی‌سابقه‌ای را در بازار ایجاد نموده که متأسفانه تبعات آن در کوچک شدن روزافزون سفره ملت قابل مشاهده است. در حال حاضر که شاهد جهش ناگهانی قیمت گوشت مرغ تا پانصد هزار تومان در بازار هستیم، چنانچه وزارت جهاد کشاورزی به‌عنوان متولی تأمین زنجیره امنیت غذایی در کشور، به‌رغم مصوبه شورای عالی امنیت ملی و قبول سازوکار پرداخت و تسویه بدهی‌ها از سوی وزارت اقتصاد، دولت و بانک مرکزی را مجاب به تعیین تکلیف و تسویه معوقات بخش خصوصی ننماید، افزایش تصاعدی قیمت گوشت مرغ در دو ماه آینده، عجیب و دور از واقعیت نخواهد بود.



خطر حذف تولیدکنندگان کوچک؛ تهدیدی برای زنجیره دام و طیور

این فعال واردات نهاده در خصوص پیامدهای ساختاری این بحران برای تولیدکنندگان گفت: این نکته را نیز نباید نادیده گرفت که شرکت‌های خصوصی، نقش تنظیم بازار را نیز به شکل احسن بر عهده دارد. آمار نشان می‌دهد میزان ارزشبری شرکت‌های کوچک در تأمین نهاده در سال‌های گذشته به‌مراتب حتی پایین‌تر از برخی تأمین‌کنندگان اصلی و عمده بوده است.

این در حالی است که تحت تأثیر وضعیت موجود، سرمایه پایه یک مرغداری کوچک از حدود ۲ میلیارد تومان به ۱۴ میلیارد تومان رسیده است. در این شرایط، تمامی تجار کوچک که در واقع شرکای این واحدهای تولیدی بوده‌اند، تحت تأثیر حذف و نابودی قرار می‌گیرند.

تأثیر مستقیم بر سفره خانوار؛ از گوشت مرغ تا لبنیات

آصف درباره اثرات مستقیم این بحران بر معیشت مردم یادآور شد: عدم کنترل شرایط در این حوزه نه تنها بر قیمت گوشت مرغ، بلکه بر قیمت سایر اقلامی مانند تخم مرغ و محصولات لبنی نیز تأثیر فزاینده‌ای گذاشته است. تحت تأثیر شرایط کنونی، تولیدکنندگان حتی در حوزه فروش شیر خام نیز متحمل زیان هستند. این مسئله ناشی از تعویق عرضه نهاده جهت تولیدکنندگان است. بسیاری از دامداران را

انفعال وزارت جهاد کشاورزی و بروکراسی از وزارت اقتصاد تا بانک مرکزی

این عضو اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دامی با اشاره به این که تداوم این وضعیت، مشکلات بسیاری را برای بخش تولید ایجاد خواهد کرد، افزود: بروکراسی در پرداخت معوقات بخش خصوصی از سوی وزارت جهاد کشاورزی، شرایط را برای مالدشوارتر کرده و نتیجه این اقدامات، آن شده است که اکنون ما پس از گذشت ۱۲ ماه، نامه‌ای از جانب وزیر اقتصاد دریافت کنیم، با این حال، جناب آقای همتی، رئیس بانک مرکزی که امروز موظف به برگزاری کمیته ماده ۱۳ هستند، این کار را نمی‌کند.

وی در ادامه تصریح کرد: تمام این اقدامات، بزرگ‌ترین ضربه‌ها را به بخش خصوصی وارد کرده است و شرایط به سمتی پیش می‌رود که علاوه بر ورشکستگی شرکت‌های کوچک فعال در صنعت، شرکت‌های بزرگ نیز با مشکلات جدی مواجه شده‌اند. بخشی از معوقاتی که بحث آن را مطرح کرده‌ایم، بانکی و بخش دیگری از آن‌ها شخصی بوده است. با این حال و با توجه به شرایط حاکم بر جامعه و جنگ تحمیلی سوم، ما همچنان در حال فعالیت هستیم.

آصف همچنین تأکید کرد: با اطمینان عرض می‌کنم چنانچه دولت برای پرداخت معوقات بخش خصوصی اقدامی انجام ندهد، تمامی شرکت‌های این بخش دچار ورشکستگی خواهند شد.



ادامه این روند موجب خواهد شد بخش خصوصی به سمت اجماع و حتی اعتراضات صنفی حرکت کند؛ اما این پرسش همچنان باقی است که آیا در وضعیت فعلی، چنین اقدامی اصولاً اثر بخش خواهد بود یا خیر؟ ناگفته نماند که همین تجار کوچک حذف شده نیز همچنان در حال فعالیت هستند و بر تعهد خود پایبند مانده‌اند. مطالبه اصلی ما به‌عنوان بخش خصوصی این است که مبالغی که به‌صورت تنخواه در اختیار دولت قرار گرفته، بازگردانده شود تا امکان ادامه فعالیت فراهم شود؛ اما تاکنون دولت به این مطالبه حداقلی، توجهی نشان نداده است.

افت اعتبار بین‌المللی؛ کاهش قدرت چانه‌زنی با تجار خارجی

آصف درباره تغییر رفتار شرکای خارجی و پیامدهای آن این‌گونه اظهار کرد: پیش‌تر تجار خارجی به‌صورت امانت نیز برای ما کالا ارسال می‌کردند، اما اکنون شیوه همکاری آن‌ها تغییر کرده و تا زمانی که وجه دریافت نکنند، هیچ محموله‌ای راثبت سفارش، حمل و تخلیه نمی‌کنند و اثرات این کاهش اعتبار در کوتاه‌مدت در سفره مردم نمود پیدا خواهد کرد.

وی در پایان خاطر نشان کرد: نباید فراموش کرد که این فرصت فعلی برای تخلیه بار از شمال کشور، موقت است و دائمی نخواهد بود. با این حال، دولت در همین بخش نیز موانعی ایجاد کرده است. با اطمینان می‌گوییم در صورت تداوم این روند، به‌زودی با افزایش هزینه‌های حمل و تخلیه مواجه خواهیم بود؛ موضوعی که بی‌تردید اثر مستقیم خود را بر سفره خانوارها خواهد گذاشت.

می‌شناسم که در زنجیره تولید با مشکلات اساسی مواجه شده‌اند. عامل اصلی این وضعیت، معدوم شدن شمار زیادی جوجه به دلیل نبود نهاده بوده است.

وی اضافه کرد: تمام این مشکلات ناشی از مدیریت نادرست افرادی است که موجب شده‌اند بخش خصوصی به‌طور مداوم وابسته به وزارت جهاد کشاورزی باشد؛ در حالی که با وجود سامانه‌های ایجاد شده، اساساً نیازی به مراجعه مستقیم بخش خصوصی به این وزارتخانه وجود ندارد. حذف مرغداری‌ها، دامداری‌ها و گاوداری‌های کوچک و همچنین کشتارگاه‌های دام و طیور، آسیب جبران‌ناپذیری به این صنعت وارد خواهد کرد.

بحران نقدینگی و انسداد مسیرهای واردات

عضو اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دامی درباره مهم‌ترین عوامل اختلال در تأمین و واردات نهاده‌های دامی بیان کرد: در حال حاضر، تحت تأثیر انسداد تنگه هرمز، تمامی بخش‌های کوچک فعال در این حوزه که نیاز خود را از بندر شمال کشور (بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدون‌کنار) بار تأمین می‌کردند، قادر به تأمین و تخلیه بار در این شرایط نیستند، چراکه نقدینگی لازم را در اختیار ندارند و منابع مالی آن‌ها نزد دولت باقی مانده است.

وی افزود: به‌رغم این که معوقات بخش خصوصی را ۴ میلیارد یورو برآورد کرده‌اند، ما پیشنهاد دادیم فارغ از سهم هر مجموعه، با اختصاص ۵۰۰ میلیون دلار حداقل معوقات شرکت‌های کوچک‌تر در قالب پنج راهکار پرداخت شود؛ اما متأسفانه تاکنون هیچ اقدامی صورت نگرفته است.



Mr. Shahram Asef, a member of the Iran Feed Grain Importers' Union Crisis in Livestock Input Trade; Warning about New Wave of Protein Commodity Price Hikes in Iran

Mr. Shahram Asef, a member of the Iran Feed Grain Importers' Union, that long delays in government payments to private importers are putting severe pressure on Iran's livestock feed supply chain and could trigger another wave of price increases for chicken, meat, eggs, and dairy products. According to him, some overdue payments have remained unsettled for more than a year, weakening the financial capacity of both importers and producers.

Mr. Asef argues that if the situation continues, many small and medium-sized companies involved in feed imports may be pushed out of the market, while poultry and livestock farms could face growing operational difficulties. Rising production costs, shortages of feed supplies, and disruptions in procurement are already affecting food prices and increasing pressure on consumers. He says the private sector has continued operating despite mounting challenges in order to avoid disruptions in food supply, but without a resolution to the unpaid debts, sustaining operations will become increasingly difficult. The trade official also pointed to logistical challenges and regional transportation disruptions that have complicated imports and weakened confidence among foreign suppliers. He warned that if current conditions persist, shipping and import costs are likely to rise further, with the impact quickly spreading to food markets and household expenses across the country.



علیرضا گودرزی
متخصص حقوق بین الملل

انسداد تنگه هرمز؛ زیر ذره بین حقوق بین الملل

از آنجاکه در روزهای اخیر، تنش‌های نظامی در خلیج فارس و تهدیدهای مرتبط با تنگه هرمز، پرسش‌هایی جدی درباره حقوق و محدودیت‌های ایران در انسداد این آبراهه استراتژیک مطرح کرده است، بررسی جایگاه حقوقی ایران در رابطه با این تنگه، بیش از پیش با اهمیت‌تر به نظر می‌رسد.

پرسش‌های مهمی در این خصوص مطرح است که آیا ایران به‌عنوان کشوری که تاکنون صرفاً کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای امضا نموده، از نظر حقوق بین‌الملل، ملزم به رعایت قواعد این کنوانسیون است؟ رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز، «عبور ترانزیتی» محسوب می‌شود یا «عبور بی‌ضرر»؟ آیا ایران در وضعیت کنونی، حق قانونی برای بستن تنگه را دارد و این اقدام ذیل دفاع مشروع تعریف می‌شود یا اقدامی غیرقانونی؟ در این خصوص، کشورهای ثالث یا نهادهایی چون سازمان بین‌المللی دریانوردی و دیوان بین‌المللی دادگستری چه واکنش و صلاحیتی برای رسیدگی به این اقدام دارند؟ وضعیت کشتی‌های تجاری بی‌طرف که اکنون قادر به عبور نیستند و مسئولیت آسیب‌های احتمالی به آن‌ها، بر عهده چه کسی خواهد بود؟

علیرضا گودرزی، فارغ‌التحصیل دکترای حقوق بین‌الملل عمومی در گفت‌وگو با «نگاشته»، ابعاد حقوقی بیشتری از «انسداد تنگه هرمز» را واکاوی نموده و به این پرسش‌های مهم پاسخ داده است.

تعهدات ایران تنها در صورت تصویب داخلی، الزام‌آور است

این کارشناس حقوق بین‌الملل در پاسخ به این پرسش که آیا با توجه به این موضوع که ایران کنوانسیون حقوق دریاهای امضا کرده اما در مجلس شورای اسلامی آن را تصویب نکرده، از نظر حقوق بین‌الملل دقیقاً چه تعهداتی برای ایران ایجاد می‌کند و آیا صرف امضای بدون تصویب، ایران را ملزم به رعایت قواعد اصلی کنوانسیون خواهد کرد یا خیر، توضیح داد: ما تا زمانی که مراحل داخلی برای روند قانونی شدن آن را طی نکرده باشیم، نمی‌توانیم مدعی شویم که عضو این کنوانسیون هستیم. از این رو می‌بایست این موضوع بر اساس قانون اساسی در مجلس به تصویب برسد تا به صورت قانون درآید و پس از آن، این کنوانسیون یا هر سند بین‌المللی برای ایران لازم‌الاجرا خواهد بود. ایران در خصوص کنوانسیون ۱۹۸۲ امضاکننده آن محسوب می‌شود، اما مادامی که تصویب مجلس روی آن اعمال نشود، ماهیت الزام‌آور نخواهد داشت. البته شایان گفتن است؛ به آنچه به‌عنوان عرف بین‌المللی دریانوردی محسوب می‌شود که از قدمت بیشتری نیز برخوردار است، پایبندیم و ملزم به رعایت آن هستیم.

وی همچنین در پاسخ به این پرسش که آیا قصد تصویب چنین کنوانسیونی را در مجلس شورای اسلامی داریم، عنوان کرد: از سال ۱۹۸۲ این کنوانسیون در مجلس ایران تصویب نشده و به نظر نمی‌رسد که مجلس قصدی برای تصویب آن داشته باشد؛ در حالی که این کنوانسیون از سال ۱۹۹۴ در سطح بین‌المللی لازم‌الاجرا بوده است.

عبور ترانزیتی یا بی‌ضرر؟

گودرزی همچنین در ادامه در توضیح این موضوع که تنگه هرمز از نظر حقوق بین‌الملل تحت رژیم «عبور ترانزیتی» (Transit Passage) است یا «عبور بی‌ضرر»؟ و در چه شرایطی ایران حق دارد عبور کشتی‌های نظامی یا تجاری را در تنگه هرمز محدود یا متوقف کند و بسته شدن تنگه هرمز



بین الملل قابل پذیرش نیست، زیرا این تنگه، یک آبراهه میان دو کشور است و طرف عمانی نیز از حقوقی برخوردار است. این حقوق عبارت است از حق کشتیرانی و استفاده و مدیریت آب‌های ساحلی و دریای سرزمین خود و بستن کامل تنگه و هدایت کشتی‌ها به سوی شمال تنگه هرمز، منافی حقوق دولت ساحلی جنوبی یعنی دولت عمان است که حقوق برابر ایران را بر این تنگه داشته و می‌تواند اعمال کند.

وی در ادامه تصریح کرد: موضوع دیگر، حق عبور آزاد کشورهای دیگر از این تنگه است که سال‌هاست موضوع پذیرفته‌شده‌ای به شمار می‌رود و بستن آن می‌تواند سبب نقض حقوق کشورهای ثالث شود. مگر این که در یک رژیم جدیدی، دو کشور ایران و عمان با کسب توافق‌هایی از کشورهای ثالث که ذی‌نفع در تردد از این تنگه هستند و در صورت اعمال محدودیت بر تردد، حق تاریخی آنها مخدوش می‌شود، بتوانند قوانینی را برای آن پیش‌بینی کنند که تا این لحظه این اتفاق روی نداده است. بدیهی است که دولت‌هایی که مسیر ارتباط آنها با اقیانوس هند از طریق تنگه هرمز است، با بسته شدن آن عملاً محصور به خلیج فارس می‌شوند و امکان تجارت دریایی را که مبادله نفت و گاز و مشتقات آنها تنها بخشی از این تجارت دریایی است دیگر نخواهند داشت. چنین محرومیتی از حقوق تاریخی، نیازمند دقت جدی است و به نظر می‌رسد که با توافق خود آنها است که می‌توان چنین محدودیت‌هایی را بر آنها بار کرد. ضمن آنکه دیگر دولت‌ها که تا کنون از این تنگه‌آزادانه، البته با قیود و ملاحظات مربوطه تردد می‌کرده‌اند نیز ذی‌نفعان دیگر هستند.

گودرزی با بیان این که محدودیت‌های تنگه هرمز هم‌اکنون به واسطه ضرورت‌های امنیتی جنگ اعمال شده است؛ افزود: این محدودیت‌ها از سوی دولت‌ها در وهله اول، به منظور حفظ امنیت کشور در مخاصمه و در وهله بعدی نرسیدن تسهیلات به طرف مقابل و در نهایت حفظ امنیت کشتی‌های عبوری اعمال می‌شود؛ اما تحت عنوان «دفاع مشروع» نمی‌توان به آن استناد کرد، زیرا دفاع مشروع در برابر کشورهای متخاصم ممکن است توجیه‌پذیر باشد، اما برای کشورهای ثالث قابل پذیرش نیست. در انسداد تنگه هرمز، کشورهایی همچون چین، ژاپن و برزیل

از نظر حقوق بین‌الملل چه عنوانی پیدا می‌کند، تشریح کرد: این مسئله همچنان محل اختلاف است، چرا که مقررات کنوانسیون سال ۱۹۸۲ عبور ترانزیتی را پیش‌بینی کرده و ما چون ما به آن نپیوسته‌ایم؛ نمی‌توانیم امری را بپذیریم که ملزم به آن نیستیم. از این رو، ایران این رژیم را تحت «عبور بی‌ضرر» تلقی می‌کند، به‌ویژه این که در این زمینه، تداخل آب‌های سرزمینی ایران و عمان نیز وجود دارد، از این حیث نیز باید عبور بی‌ضرر را بپذیریم نه عبور ترانزیتی.

لازم به ذکر است که بر اساس عرف بین‌المللی، صرف امضای معاهده برای پیوستن به آن کفایت نمی‌کند و معاهده متعاقب امضا باید به تصویب پارلمان کشور متعهد هم برسد. این موضوع در اصل هفتاد و هفتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران نیز منعکس شده است. در نتیجه، مادام که ایران صرفاً امضاکننده کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای است و آن را در مجلس تصویب نکرده، ملزم به رعایت مفاد آن نیست.

انسداد تنگه در پسا جنگ قابل پذیرش نیست

این کارشناس حقوق بین‌الملل در ادامه در توضیح انسداد تنگه هرمز از سوی ایران که آیا دفاع مشروع محسوب می‌شود یا اقدامی غیرقانونی، خاطر نشان کرد: این موضوع که محدودیت‌هایی در زمان متخاصمات مسلحانه انجام بگیرد، در حقوق بین‌الملل، موضوع پیچیده‌ای محسوب نمی‌شود و تمامی کشورها دست به چنین اقداماتی می‌زنند و بدیهی است که در طول جنگ، کشورها ملاحظات امنیتی خود را دارند که انسداد یک آبراهه نیز می‌تواند در این راستا باشد، اما به صورت عام برای دوران پسا جنگ نمی‌تواند این امر ادامه‌دار باشد؛ زیرا مغایر تعهدات ایران به عنوان دولت ساحلی است و محدودیت‌های زمان مخاصمه مسلحانه نیز قابل تعمیم به زمان صلح نیست. هر چند ایران در این جنگ تحمیلی به صورت علنی اعلام نکرد که تنگه هرمز را مسدود کرده، بلکه عملکرد خود را تحت عنوان «ملاحظات امنیتی» مطرح کرده است؛ بنابراین برای دوران پسا جنگ، بسته شدن تنگه به لحاظ حقوق

نیز قادر به عبور نیستند؛ در حالی که متخاصمان ما کشورهای مشخصی هستند. متخاصمان در درجه اول دولت ایالات متحده و نیز رژیم اسرائیل هستند و در درجه بعدی، دولت‌هایی که سرزمین و حریم هوایی و دریایی خود را برای انجام تجاوز در اختیار آنها قرار داده‌اند. حال آنکه اعمال محدودیت بر تنگه هرمز ممکن است شامل کشتی‌هایی با تابعیت دولت‌هایی شود که در این مخاصمه به صورت مستقیم و یا تأمین پایگاه شرکت نکرده‌اند.

محاصره دریایی در پسا جنگ، غیرقانونی است

این کارشناس حقوق بین الملل همچنین در پاسخ به این پرسش که چنانچه کشوری (مانند آمریکا) اقدام به محاصره بنادر ایران کند، این اقدام از منظر حقوق بین الملل چه شرایطی باید داشته باشد تا قانونی تلقی شود؟ آیا «محاصره قانونی در زمان جنگ» است یا «اقدامی غیرقانونی و تجاوز دریایی» قلمداد می‌شود، بیان کرد: «محاصره دریایی»، در شرایط عادی یکی از مصداق‌های استفاده از زور است؛ اما این محاصره در جنگ، موضوع عجیبی به شمار نمی‌رود و به عنوان یک تاکتیک جنگی پذیرفته شده است اما زمانی که جنگ به اتمام رسیده باشد، این عمل، یک اقدام غیرقانونی محسوب می‌شود، چرا که همه کشورهای دنیا حق استفاده از آب‌های آزاد بین المللی را دارند. البته در وضعیت جنگ، به این محاصره دریایی نیز محدودیت‌هایی افزوده می‌شود، برای نمونه کشتی‌هایی که حامل اقلام کمک‌های بشردوستانه یا ارزاق عمومی، بهداشتی و دارویی و مایحتاج مردم هستند، یا بیمارستان‌های دریایی نباید مشمول این محاصره شوند. همچنین تمام مواردی که استفاده جنگی محسوب نمی‌شوند، باید بتوانند از این محاصره عبور کنند؛ البته در این محاصره، کشتی‌های نظامی یا تجاری می‌توانند بلوکه شوند.

امکان طرح دعوی علیه ایران در دیوان دادگستری وجود ندارد

گودرزی همچنین در پاسخ به این پرسش که در صورت انسداد تنگه، چه کشورها یا نهادهایی صلاحیت بررسی یا واکنش حقوقی دارند؟ آیا امکان طرح دعوی علیه ایران در دیوان بین المللی دادگستری وجود دارد، گفت: چنانچه انسداد تنگه در زمان صلح افتاده باشد، این امکان مطرح است، اما هم‌اکنون کشور ما در شرایط جنگی و در دوران آتش‌بس به سر می‌برد. اگر جنگ به پایان برسد، اقدام متقابلی می‌تواند علیه کشتی‌های ایرانی صورت گیرد که این موضوع چندان مشخص نیست و برای ارزیابی آن باید وارد مرحله صلح شویم. این امر می‌تواند به محدودیت‌هایی علیه کشتی‌های ایرانی یا سایر خدماتی که ایران دریافت می‌کند، منجر شود. اگر ایران فرضاً بتواند محدودیت‌هایی هم بر تردد در مسیر تنگه هرمز اعمال کند، این محدودیت‌ها ممکن است در عبور از تنگه‌های دیگر، اخذ خدمات بندری یا سایر موارد مورد تلافی و اقدام متقابل دیگر توسط دولت‌ها قرار گیرد؛ همچنین پذیرش اعمال محدودیت در زمان صلح ممکن است با مخالفت کشورهای دیگر و در نتیجه، اعتراض و عکس‌العمل و معامله به مثل آنها مواجه شود.

اما این مسئله که به صورت مشخص بخواهند به دیوان بین المللی دادگستری بروند، اتفاق نخواهد افتاد. چرا که ما صلاحیت الزامات بین المللی را نپذیرفته‌ایم، بنابراین در آنجا امکان طرح دعوی علیه ما وجود ندارد. این صلاحیت باید به صورت صریح از طرف دولت ایران به دیوان اعطا شود که چنین نشده است. در نتیجه، ارجاع به دیوان بین المللی دادگستری تنها با رضایت دولت ایران ممکن است.

وی همچنین درباره یک نهاد خاص و صلاحیت‌دار برای رسیدگی به این موضوع گفت: سازمان بین المللی دریانوردی در این خصوص از صلاحیت‌هایی برخوردار است، هرچند اقدامات این سازمان نیز بیشتر در جهت رگولاتوری و قاعده‌گذاری با قابلیت‌های بسیار محدود است که این امر نیز باید با موافقت دولت‌های ساحلی انجام بگیرد. این سازمان در کل بیشتر استانداردهای دریانوردی را وضع می‌کند تا این که بخواهد اقدامی علیه یک کشور انجام بدهد.

تکلیف کشتی‌های تجاری چه می‌شود؟

گودرزی همچنین در پاسخ به این پرسش که در شرایط جنگی، وضعیت حقوقی کشتی‌های تجاری بی طرف چگونه است؟ آیا می‌توان عبور کشتی‌های غیرنظامی را به دلایل امنیتی محدود کرد، بدون این که نقض حقوق بین الملل محسوب شود؟ مسئولیت آسیب به کشتی‌های تجاری در منطقه درگیری بر عهده چه طرفی خواهد بود، تصریح کرد: این که ایران هم‌اکنون آب‌های ساحلی خود را بر روی کشورهای دیگر بسته است، این حق را دارد که در وضعیت جنگی، محدودیت‌های گسترده‌ای برای طرف متخاصم وضع کند؛ اما کشتی‌های تجاری بی طرف قاعدتاً باید از این آب‌ها عبور کنند، چرا که از یک سو تجاری و از سوی دیگر بی طرف هستند، اما ملاحظات امنیتی همواره در جنگ وجود دارد و این مسئله، موضوعی پذیرفته شده است، هرچند امکان دارد اختلالاتی در دریانوردی بین المللی ایجاد کند.

این کارشناس حقوق بین الملل درباره مسئولیت کشتی‌های تجاری در درگیری نیز خاطرنشان کرد: اگر کشور اقدامات و هشدارهای لازم را به کشتی داده باشد، مسئولیت کشتی بر عهده خود اوست، زیرا در چنین شرایطی اول به کشتی هشدار می‌دهند؛ در مرحله دوم، تیرهایی به نزدیکی کشتی پرتاب می‌کنند و در مرحله بعد ممکن است کشتی مورد اصابت قرار بگیرد که در این صورت، مسئولیت آن بر عهده خود صاحب کشتی است، چرا که از مقررات منع رفت و آمد تخطی کرده و به هشدارها توجه نکرده است. در این خصوص حتی بیمه‌های بین المللی نیز مسئولیت آن را نمی‌پذیرند. البته در زمان صلح چنانچه دولتی چنین کاری انجام بدهد، مسئولیت آن متوجه آن دولت است، اما در زمان جنگ متوجه خود کشتی است.



Strait of Hormuz: Security Red Line or International Legal Challenge?

In an interview with Negashteh Magazine, an international law expert stated that although Iran signed the 1982 Law of the Sea Convention, it does not consider itself fully bound by the treaty because it has never been ratified by the Iranian parliament. However, Iran still recognizes and follows established customary international maritime rules. According to the expert, Tehran views navigation in the Strait of Hormuz primarily under the concept of “innocent passage” rather than the broader “transit passage” regime outlined in the convention.

The expert explained that current restrictions in the Strait are framed by Iran as temporary security measures linked to wartime conditions and regional stability concerns, rather than a permanent closure of the strategic waterway. He noted that maritime restrictions during armed conflict are recognized under international law, but extending such measures into peacetime could create legal and diplomatic complications, particularly given the interests of Oman and other states dependent on the route.

The interview also addressed the status of commercial vessels and the role of international institutions. According to the expert, neutral commercial ships should generally retain the right of passage, although security warnings and operational restrictions are common during conflicts. He further argued that legal action against Iran at the International Court of Justice would require Tehran’s consent, while the International Maritime Organization mainly serves as a regulatory and standard-setting body rather than an enforcement authority against states.



ابوطالب گرایلو

مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی خوزستان

منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره)؛ ستون راهبردی تأمین کالاهای اساسی کشور

رشد ۲۲ درصدی تخلیه کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره)

بندر امام خمینی (ره) از مهم‌ترین مبادی ورودی کالا به کشور، در تأمین کالاهای اساسی و پایداری زنجیره تأمین سهم بسزایی دارد. این مجتمع بزرگ بندری در سال ۱۴۰۴ عملکرد قابل توجهی در تخلیه غلات و کالاهای اساسی ثبت کرده است؛ به طوری که میزان تخلیه این کالاها در این سال به ۱۸.۵ میلیون تن رسید که نشان‌دهنده رشد ۲۲ درصدی نسبت به سال پیش از آن است.

ابوطالب گرایلو، مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی خوزستان، در گفت‌وگو با نگاشته با اشاره به جایگاه راهبردی بندر امام خمینی (ره) در زنجیره تأمین کشور اظهار کرد: در ابتدای سال جاری نیز روند عملیات بندری با پویایی ادامه یافته و مجموع تخلیه و جابه‌جایی کالاهای اساسی در این مجتمع بندری به حدود ۱.۵ میلیون تن رسیده است.

تداوم عملیات بندری در شرایط جنگی و تخلیه روزانه ۴۸ هزار تن کالا

مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی خوزستان ادامه داد: با وجود شرایط خاص منطقه و محدودیت‌های ناشی از جنگ ۴۰ روزه، عملیات بندری در بندر امام خمینی (ره) بدون وقفه ادامه یافت و این بندر توانست نقش خود را در تأمین کالاهای اساسی کشور حفظ کند. در طول این دوره، در مجموع حدود ۲.۲ میلیون تن کالای اساسی تخلیه شد. همچنین به‌طور متوسط روزانه حدود ۴۸ هزار تن کالا از کشتی‌ها تخلیه و نزدیک به ۴۳ هزار و ۵۰۰ تن نیز از طریق شبکه‌های حمل‌ونقل به مقاصد مصرفی در سراسر کشور ارسال شد و در همین اثنا نیز رکورد روزانه بارگیری ۲۶۰۰ دستگاه کامیون حامل کالای اساسی و ارسال به نقاط مختلف نیز به ثبت رسید.

وی با اشاره به اهمیت راهبردی این مجتمع بندری گفت: حدود ۷۰ درصد کالاهای اساسی موردنیاز کشور از طریق اسکله‌های بندر امام خمینی (ره) وارد می‌شود. این مجتمع بندری در شمال غربی خلیج فارس قرار دارد و یکی از مهم‌ترین گره‌های لجستیکی کشور شناخته می‌شود.



توسعه بندر هوشمند و تقویت جایگاه لجستیکی جنوب کشور

گرایلو با اشاره به زیرساخت‌های حمل‌ونقل بندر امام خمینی (ره) تصریح کرد: این بندر دارای یکی از گسترده‌ترین شبکه‌های حمل‌ونقل ترکیبی در کشور است. وجود نزدیک به ۱۰۰ کیلومتر خطوط ریلی داخلی، امکان اتصال مستقیم اسکله‌ها، انبارها و محوطه‌های پس‌کرانه را به شبکه سراسری راه‌آهن فراهم کرده است. علاوه بر این، ۲۰ پایانه ریلی فعال در این بندر مسئولیت تخلیه و بارگیری مستقیم انواع کالا را بر عهده دارند و در تسهیل انتقال بارهای حجیم نقش مهمی ایفا می‌کنند. وی هم‌جواری این بندر با منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی را یک مزیت راهبردی مهم دانست و گفت: استقرار بزرگ‌ترین مجموعه پتروشیمی کشور با ظرفیت تولید سالانه حدود ۲۶ میلیون تن در این منطقه، جایگاه بندر امام خمینی (ره) را در صادرات و جابه‌جایی محصولات پتروشیمی و پلیمری تقویت کرده و آن را به یکی از مهم‌ترین کانون‌های صنعتی و لجستیکی جنوب کشور تبدیل کرده است.

مدیرکل سازمان بندر و دریانوردی خوزستان درباره برنامه‌های توسعه‌ای این بندر نیز اظهار کرد: حرکت به سمت بندر هوشمند از طریق توسعه سامانه‌های دیجیتال و فرآیندهای بدون کاغذ، توسعه پایانه‌های مکانیزه غلات و احداث سیلوهای جدید، اجرای پروژه‌های لایروبی و نوسازی اسکله‌ها برای پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر، توسعه پس‌کرانه و ایجاد شهرک‌های لجستیکی و صنایع تبدیلی، افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی تا حدود ۳۰ درصد از جابه‌جایی کالا و همچنین اجرای برنامه‌های زیست‌محیطی با هدف تبدیل بندر امام خمینی (ره) به یک «بندر سبز» از جمله مهم‌ترین محورهای توسعه‌ای این بندر در سال‌های پیش‌رو به شمار می‌رود.

وی در پایان خاطر نشان کرد: مجموع این ظرفیت‌ها و برنامه‌ها نشان می‌دهد بندر امام خمینی (ره) با تکیه بر زیرساخت‌های گسترده، تجهیزات تخصصی و پیوند مؤثر با شبکه‌های حمل‌ونقل و صنایع پیرامونی، جایگاه خود را به‌عنوان هاب اصلی کالاهای اساسی کشور تثبیت کرده و در مسیر تقویت نقش ملی و منطقه‌ای خود گام برمی‌دارد.



Mr. Aboultaleb Geraylou, Director General of Khuzestan Province Ports Organization

Imam Khomeini Port: The Beating Heart of Iran's Food Supply Chain in Times of Crisis

As regional instability and wartime disruptions continue to pressure Middle Eastern trade routes, Iran's Imam Khomeini Port has maintained its critical role in securing the country's food supply chain. Iranian port officials say the southern port handled 18.5 million tons of essential goods and grain in 1404 (2025-26), marking a 22% increase compared to the previous year — a sign of Tehran's continued investment in strategic logistics infrastructure.

According to Mr. Geraylou, operations at the port continued uninterrupted even during a "40-day war" and heightened regional tensions. The port reportedly unloaded an average of 48,000 tons of cargo per day while thousands of trucks transported essential goods across Iran. Nearly 70% of the country's essential imports enter through this single hub, underlining its importance to both Iran's economy and national food security.

Iran is also pushing to transform the facility into a "smart and green port" through rail expansion, digitalization, new grain terminals, and upgrades capable of handling larger vessels. Its proximity to Iran's largest petrochemical complex further strengthens the port's role as a growing industrial and logistics gateway for the wider region.



مهندس سید مرتضی سناده زاده
مدیر عامل آرد جوانه شوستر

آرد در خط مقدم تاب آوری؛ از بحران جنگ تا گره‌های بروکراتیک در تأمین نان کشور

وی یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های تاب‌آوری را تأمین پایدار مواد اولیه به‌ویژه گندم دانست و افزود: این موضوع با همکاری نهادهایی مانند اداره کل غله و سازمان جهاد کشاورزی هر استان مدیریت می‌شود و نقش اساسی در استمرار تولید دارد.

به عقیده سناده زاده، در کنار تأمین مواد اولیه، موضوع انرژی و نیروی انسانی نیز از ارکان حیاتی تولید محسوب می‌شوند. در جریان جنگ اخیر در ایران، برخلاف برخی سناریوهای بحرانی، جابه‌جایی گسترده جمعیت یا تخلیه شهرها رخ نداد و نیروی انسانی در واحدهای تولیدی در محل کار خود باقی ماند. با این حال، فعالان این صنعت تأکید دارند که در صورت تشدید شرایط و احتمال تخلیه مناطق، صنعت آرد می‌تواند با چالش‌های جدی در حوزه نیروی انسانی مواجه شود؛ موضوعی که باید در برنامه‌ریزی‌های آینده به‌طور جدی پیش‌بینی شود.

وی در ادامه یادآور شد: مجموعه عوامل مؤثر بر تاب‌آوری، در کنار هم امتیازاتی برای واحدهای تولیدی ایجاد می‌کند که می‌تواند پایداری تولید را تضمین کند. بخشی از این امتیازات در اختیار دولت است و بخشی دیگر به عملکرد خود کارخانه‌ها بازمی‌گردد؛ از جمله مدیریت مصرف انرژی، نگهداری مواد اولیه و بهینه‌سازی فرآیند تولید.

مدیرعامل آرد جوانه شوستر با بیان این که در جریان جنگ اخیر، تأمین گندم در کشور با مشکل جدی مواجه نشد و در حوزه انرژی نیز به‌رغم تهدیدات موجود، اختلال گسترده‌ای ایجاد نشد، اذعان کرد: با این حال، برخی اقدامات پیش‌بینی شده برای شرایط بحران، مانند تخصیص ژنراتور و تأمین سوخت ذخیره برای کارخانه‌های آرد، به دلیل پیچیدگی‌های بروکراتیک و اداری، در بسیاری موارد اجرایی نشد. از نگاه فعالان صنعت، این موضوع یکی از نقاط ضعف جدی در افزایش تاب‌آوری به شمار می‌رود.

تاب‌آوری در صنعت آرد یعنی ادامه تولید در هر شرایطی؛ از تأمین گندم و انرژی تا تصمیم‌گیری‌های اجرایی در بحران.

مهندس سید مرتضی سناده زاده، مدیرعامل آرد جوانه شوستر در گفت‌وگوی اختصاصی با نگاه‌ساز پس از تعریف عبارت تاب‌آوری در صنعت آرد گفت: این صنعت از مهم‌ترین ارکان امنیت غذایی کشور است که در شرایط بحران و جنگ با مجموعه‌ای از چالش‌های پیچیده مواجه می‌شود. در نگاه کارشناسان این حوزه، تاب‌آوری مجموعه‌ای از عوامل در هم‌تنیده است که می‌تواند توان ادامه فعالیت یک صنعت را در شرایط بحرانی تقویت یا تضعیف کند. در واقع از آنجا که این صنعت مستقیماً با امنیت غذایی و پدافند غیرعامل کشور در ارتباط است، این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد.



چشم انداز صنعت آرد؛ تولیدی که نباید متوقف شود

سنادى زاده ضمن بیان این که در این وضعیت «نه جنگ و نه صلح» کشور، صنعت آرد همچنان فعال است، تصریح کرد: تجربه جنگ ۸ ساله نیز نشان داده است که این صنعت به دلیل نقش حیاتی در تأمین غذای مردم، ناگزیر از استمرار فعالیت است. با این حال تأکید می شود در چنین شرایطی، باید بدترین سناریوهای ممکن از پیش طراحی و برای آن ها برنامه ریزی شود. در غیر این صورت، حتی کوچک ترین تصمیمات کلان می تواند تأثیر قابل توجهی بر زنجیره تولید و پایداری بازار داشته باشد.

همچنین برخی مشکلات زیرساختی مانند اختلال در سامانه های اداری، نبود نیروی کشیک در برخی نهادها، تعطیلی مراکز خدماتی در روزهای غیرکاری و محدودیت های لجستیکی و حمل و نقل، از جمله عواملی عنوان می شود که می تواند به تاب آوری این صنعت آسیب وارد کند.

گندم در سال جاری؛ تولید مطلوب اما با چالش های سامانه پهنه بندی

این فعال صنعت آرد در بخش دوم این گفت و گو با اشاره به فصل خرید گندم و این که کارخانه آرد جوانه شوشتر از جمله مراکز مهم خرید

گندم کشاورزان خوزستان است، اظهار کرد: در بخش تأمین گندم، امسال تغییر مهمی نسبت به سال گذشته اعمال شده و تأکید وزارت جهاد کشاورزی بر خرید گندم صرفاً از کشاورزانی است که در سامانه پهنه بندی ثبت نام کرده اند. این سیاست در جهت شفاف سازی و ساماندهی زنجیره تأمین اجرا شده، اما در عمل با چالش هایی همراه بوده است.

وی در ادامه گفت: برخی کشاورزان به دلیل تأخیر در پرداخت مطالبات، تمایل دارند محصول خود را به صورت نقدی و خارج از شبکه رسمی به فروش برسانند. همچنین تعدادی از کشاورزان هنوز در این سامانه ثبت نام نکرده اند یا تمایلی به ورود به آن ندارند. این مسئله می تواند موجب خروج بخشی از گندم از چرخه رسمی و ورود آن به بازار غیررسمی شود.

سنادى زاده در پایان خاطر نشان کرد: با این حال، وضعیت تولید گندم در سال جاری مطلوب ارزیابی شده است و سطح زیرکشت در استان ها به ویژه در خوزستان در شرایط مناسبی قرار دارد و کیفیت محصول تاکنون خوب گزارش شده است. افزایش بارندگی نیز این امید را ایجاد کرده که میزان برداشت نسبت به سال گذشته افزایش یابد؛ هر چند احتمال افزایش ناخالصی ها در برخی مناطق همچنان وجود دارد.



Mr. Seyed Morteza Sanadizadeh, Managing Director of Javaneh Shushtar Flour Company

Bread Under Pressure: Iran's Flour Industry Balances War Risks, Bureaucracy, and Supply Chain Strain

Iran's flour industry — a cornerstone of national food security — is navigating a complex mix of wartime risk, logistical pressure, and administrative inefficiencies. Sanadizadeh says resilience in this sector means sustaining production under all conditions, from securing wheat and energy supplies to ensuring workforce stability and rapid crisis decision-making. He notes that despite recent conflict conditions, wheat and energy supply chains remained largely functional, allowing flour mills to continue operations without major disruption.

However, this continuity has exposed structural weaknesses. According to him, critical emergency preparedness measures such as backup generators and fuel reserves for mills have often failed to materialize due to bureaucratic delays and coordination issues between institutions. Administrative system disruptions, shortages of standby personnel, and transportation constraints are also identified as risks that could significantly weaken bread production stability during a deeper crisis.

The report also highlights tensions in Iran's wheat procurement system, where farmers are now required to register in an official tracking platform. While intended to improve transparency, delays in payments and resistance to registration have raised concerns about wheat flowing into informal markets. Despite these challenges, wheat production remains relatively strong, particularly in Khuzestan province, supported by improved rainfall and favorable agricultural conditions.



سید محمد تقی نقوی
رئیس هیئت مدیره گروه عازم (گلشید،
شهیدینه، گلدینه)

تاب آوری در بحران: چگونه پالایشگاه‌های غلات، ستون امنیت غذایی کشور می‌شوند؟

امنیت غذایی؛ ستون پنهان اما بنیادین ثبات کشورها

فشار هم‌زمان عوامل داخلی و خارجی بر اقتصاد ایران

امروز اقتصاد ایران در وضعیتی قرار دارد که ترکیبی از محدودیت‌های خارجی (تحریم‌ها، اختلال در مسیرهای تأمین بین‌المللی، محاصره‌های دریایی و افزایش ۲ تا ۳ برابری هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی در برخی مسیرها) و فشارهای داخلی (نوسانات ارزی با دامنه‌های بیش از ۵۰ درصدی در دوره‌های کوتاه‌مدت، چالش‌های تأمین نقدینگی و محدودیت در زیرساخت‌های تولید) به‌طور هم‌زمان بر عملکرد صنایع اثرگذار است. در چنین فضایی، صنایع پالایش غلات و دانه‌های روغنی که در میانه زنجیره تأمین غذا قرار دارند، نقشی حیاتی در تأمین مواد اولیه بسیاری از صنایع استراتژیک کشور ایفا می‌کنند؛ صنایعی که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بیش از ۶۰ درصد سبد غذایی و صنعتی کشور را پوشش می‌دهند.

پالایشگاه‌های غلات؛ گره‌های کلیدی ارزش آفرینی

پالایشگاه‌های غلات، صرفاً واحدهای تولیدی نیستند؛ بلکه گره‌های کلیدی ارزش آفرینی در اقتصاد غذا، سلولزی، دارویی و تا حدودی نهاده‌های دامی، طیور و آبزیان محسوب می‌شوند. به‌طور متوسط، توسعه این زنجیره می‌تواند وابستگی به واردات برخی محصولات نهایی را ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش دهد. این فرآیندها، در صورت مدیریت صحیح، می‌توانند به‌عنوان یک اهرم اقتصادی برای کنترل قیمت‌ها، پایداری عرضه و حتی توسعه صادرات عمل کنند.

در تحلیل‌های کلاسیک امنیت ملی، همواره از انرژی، دفاع و زیرساخت به‌عنوان ارکان اصلی پایداری کشورها یاد می‌شود؛ اما تجربه‌های میدانی در دهه‌های اخیر، به‌ویژه در شرایط جنگی، تحریم و محدودیت‌های لجستیکی، نشان داده است که «امنیت غذایی» نه تنها یک مؤلفه مکمل، بلکه یک ستون بنیادین در حفظ ثبات اقتصادی و اجتماعی کشورهاست. برآوردها نشان می‌دهد که در شرایط بحران، از ۳۵ تا ۴۵ درصد نوسانات اجتماعی به اختلال در دسترسی به کالاهای اساسی بازمی‌گردد. در این میان، زنجیره تأمین غذا از تأمین مواد اولیه تا فرآوری، توزیع و مصرف به‌عنوان یک سیستم یکپارچه، نیازمند نگاهی راهبردی، تاب‌آور و مبتنی بر مدیریت ریسک است.



ظرفیت، در شرایط بحران، تفاوت میان «تداوم تولید» و «توقف کامل» را رقم می‌زند. سوم، توسعه فناوری و بهره‌وری در فرآیندهای تولید؛ در شرایطی که هزینه مواد اولیه تا ۸۰ درصد از بهای تمام شده را تشکیل می‌دهد، حتی ۵ درصد بهبود در بهره‌وری می‌تواند اثر قابل توجهی بر سودآوری و پایداری بنگاه داشته باشد. استفاده از فناوری‌های نوین در پالایش غلات و بازیافت محصولات جانبی، امکان افزایش حاشیه سود تا ۱۰ درصد را فراهم می‌کند.

چالش عدم توازن قیمت‌ها در زنجیره غذا

از منظر کلان اقتصادی، یکی از چالش‌های مهم در شرایط فعلی، نبود توازن میان قیمت مواد اولیه و قیمت محصولات نهایی است. در سال‌های اخیر، در برخی مقاطع، قیمت مواد اولیه وارداتی رشد صعودی و چندبرابری را تجربه کرده است، در حالی که قیمت محصولات نهایی به دلیل محدودیت قدرت خرید مصرف‌کننده، کمتر از ۵۰ تا ۶۰ درصد افزایش یافته است. این شکاف، حاشیه سود تولیدکنندگان را به شدت کاهش داده است؛ سطحی که برای تداوم سرمایه‌گذاری و توسعه، ناکافی است.

نقش حیاتی سیاست‌گذار در حفظ پایداری تولید

در چنین شرایطی، نقش سیاست‌گذار بسیار حیاتی است. دولت باید با رویکردی هوشمندانه، از یک سو ثبات در تأمین مواد اولیه را تسهیل

ریسک گسست در زنجیره تأمین در شرایط بحران

در وضعیت جنگی و نیمه محاصره‌ای، یکی از مهم‌ترین ریسک‌ها، گسست در زنجیره تأمین است. تجربه‌های اخیر نشان می‌دهد که اختلال در تأمین مواد اولیه می‌تواند به کاهش ۱۵ تا ۲۵ درصدی ظرفیت تولید در برخی صنایع وابسته منجر شود. این گسست می‌تواند در هر نقطه‌ای رخ دهد: از تأمین مواد اولیه (ذرت، سویا، دانه‌های روغنی) تا حمل‌ونقل دریایی، دسترسی به نهاده‌های واسط (مانند مواد بسته‌بندی که در برخی موارد تا ۷۰ درصد وابسته به صنایع بالادستی پتروشیمی هستند) و حتی شبکه‌های توزیع.

سه راهبرد کلیدی برای مدیریت هوشمند زنجیره تأمین

در چنین شرایطی، بنگاه‌هایی موفق‌تر خواهند بود که به سمت یکپارچگی عمودی و تنوع بخشی به منابع تأمین حرکت کرده باشند. در گروه عازم، تجربه عملی ما نشان می‌دهد که مدیریت هوشمند زنجیره تأمین، مستلزم سه رویکرد کلیدی است: نخست، تنوع بخشی در تأمین مواد اولیه؛ به گونه‌ای که سهم هیچ تأمین‌کننده‌ای از سبد خرید از ۳۰ تا ۳۵ درصد فراتر نرود. این رویکرد، ریسک توقف تولید را به‌طور معناداری کاهش می‌دهد. دوم، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و لجستیک؛ استانداردهای جهانی نشان می‌دهد که صنایع استراتژیک باید دست‌کم ۳ تا ۶ ماه موجودی ایمن از مواد اولیه داشته باشند. ایجاد این

بخشد و از سوی دیگر، با طراحی ابزارهای مالی و حمایتی، امکان تداوم فعالیت تولیدکنندگان را فراهم آورد. ایجاد خطوط اعتباری ویژه، تسهیل در تأمین ارز برای واردات نهاده‌های استراتژیک و حمایت از توسعه صنایع بالادستی، می‌تواند به کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی هزینه‌های تولید در زنجیره غذا منجر شود.

دیپلماسی اقتصادی و فرصت‌های پساجنگ

از سوی دیگر، نباید از نقش دیپلماسی اقتصادی در شرایط پساجنگ غافل شد. بازار کشورهای همسایه ایران با جمعیتی بالغ بر ۴۰۰ میلیون نفر، ظرفیت بالقوه‌ای برای صادرات محصولات با ارزش افزوده بالا دارد. در صورت برنامه‌ریزی صحیح، صنایع پالایش غلات می‌توانند سهمی حداقل ۲ تا ۳ میلیارد دلاری از این بازار را به خود اختصاص دهند. توسعه صادرات، علاوه بر ارزآوری، به افزایش مقیاس تولید و بهبود بهره‌وری نیز کمک می‌کند.

ضرورت نگاه سیستمی به صنعت غذا

نکته‌ای که در این میان، اهمیت ویژه‌ای دارد، نگاه سیستمی به صنعت غذاست. این صنعت، به شدت به بخش‌های بالادستی (کشاورزی، پتروشیمی، انرژی) و پایین‌دستی (توزیع، خرده‌فروشی، صادرات) وابسته است. مطالعات نشان می‌دهد که هر یک درصد اختلال در بخش بالادستی می‌تواند تا ۲.۵ درصد کاهش در خروجی نهایی زنجیره ایجاد کند؛ بنابراین، سیاست‌گذاری و مدیریت بنگاه‌ها باید بر اساس یک دیدگاه یکپارچه و مبتنی بر زنجیره ارزش انجام شود.

صنایع غذایی در خط مقدم جنگ اقتصادی

تجربه ماه‌های اخیر، بار دیگر این واقعیت را آشکار ساخت که صنایع غذایی و به‌ویژه پالایشگاه‌های غلات، در خط مقدم جنگ اقتصادی قرار دارند. این صنایع، با حفظ جریان تولید

و تأمین پایدار محصولات اساسی، نقشی فراتر از یک بنگاه اقتصادی ایفا می‌کنند؛ نقشی که مستقیماً با امنیت ملی، ثبات اجتماعی و رفاه عمومی گره خورده است.

جمع‌بندی؛ مسیر عبور از بحران تا تبدیل شدن به بازیگر منطقه‌ای

در پایان، باید تأکید کرد عبور موفق از شرایط جنگی و ورود به دوره پساجنگ، نیازمند بازتعریف راهبردهای صنعتی است. چنانچه بتوانیم با تمرکز بر افزایش تاب‌آوری، کاهش وابستگی و توسعه ارزش افزوده، سهم صنعت غذا از تولید ناخالص داخلی را حتی ۲ تا ۳ درصد افزایش دهیم، این بخش می‌تواند به یکی از پیشران‌های اصلی رشد اقتصادی کشور تبدیل شود. تنها در این صورت است که صنعت غذا، نه تنها پاسخگوی نیاز داخلی خواهد بود بلکه به یک بازیگر مؤثر در بازارهای منطقه‌ای و جهانی نیز تبدیل خواهد شد.





Mr. Seyed Mohammadtaghi Naghavi, Chairman of the Azem Group **Grain Processing Plants Become Frontline Defenders of Food Security**

Mr. Seyed Mohammadtaghi Naghavi, Chairman of the Azem Group (active in the field of grain refinery), says food security has become a core pillar of national stability during war, sanctions, and logistical disruptions, placing grain-processing industries at the center of economic resilience. According to Naghavi, these industries directly and indirectly support more than 60% of Iran's food and industrial supply chain, making them strategically critical during periods of crisis.

He warned that simultaneous pressure from sanctions, currency volatility, and soaring transportation costs has exposed Iran's food supply chain to severe vulnerabilities. Naghavi argued that resilience depends on diversifying suppliers, expanding storage infrastructure, and investing in production technology — measures that could significantly reduce import dependence while preventing production shutdowns during disruptions.

Mr. Naghavi also emphasized the government's role in maintaining industrial stability through easier access to foreign currency, special credit lines, and support for upstream industries. Looking beyond the conflict, he said Iran could leverage neighboring markets with a combined population of more than 400 million people to transform its food and grain-processing sector into a major regional export player worth several billion dollars annually.



محمد درویش
فعال و کنشگر محیط زیست

دریاچه ارومیه در مرز امید و هشدار؛ بارش‌های خوب اما ناکافی برای احیای کامل

بررسی آخرین وضعیت آبگیری، حق آبه و چالش‌های ساختاری در مسیر احیای دریاچه ارومیه

دریاچه ارومیه که در سال‌های اخیر با خشک‌سالی، کمبود آب و خطر نابودی کامل مواجه بوده، امسال با بارش‌های قابل توجهی روبه‌رو شده و گزارش‌ها از بهبود نسبی وضعیت آن خبر می‌دهند. با این حال، کارشناسان تأکید می‌کنند این بارش‌ها برای احیای پایدار کافی نیست. به گفته محمد درویش، فعال محیط‌زیست، اگرچه روند آب‌گیری نسبت به ۶ سال گذشته مطلوب‌تر شده، اما تراز اکولوژیک هنوز به سطح استاندارد نرسیده و موانعی مانند سدسازی گسترده و برداشت‌های بی‌رویه آب، مانع اصلی رسیدن حق آبه به دریاچه هستند.

دریاچه در مسیر احیاء؛ ۳ میلیارد مترمکعب آب، اما هنوز ناپایدار

درویش ابتدا در خصوص وضعیت کنونی دریاچه ارومیه گفت: در حال حاضر دریاچه توانسته چیزی حدود ۳ میلیارد مترمکعب آب‌گیری کند. در طول ۶ سال اخیر تابه حال، دریاچه چنین حجمی از آب را تجربه نکرده بود و به نسبت ۶ سال گذشته، وضعیت دریاچه نسبتاً مطلوب شده و تراز آن به ۱۲۷۰٫۷۵ رسیده است.

نکته قابل توجه این است که تراز اکولوژیک دریاچه ارومیه حداقل باید حدود ۴ متر بیشتر از این رقم یعنی ۱۲۷۴٫۱۰ باشد. ما هنوز تا رسیدن به شرایط نرمال دریاچه، فاصله زیادی داریم. به خصوص آن که در دهه ۱۳۷۰، حجم آب دریاچه در ترسالی ۳۳ میلیارد مترمکعب برآورد شد و در آن سال به ۱۲۷۸ متر سطح ترازش رسید.

وی در ادامه تصریح کرد: بنابراین نباید مردم را بیش از حد نسبت به احیای دریاچه ارومیه امیدوار کرد و طوری صحبت کرد که گویا دریاچه احیا شده است و دیگر مشکلی نیست. حق آبه دریاچه حدود ۳٫۴ میلیارد مترمکعب در سال است که این حق آبه حداقل باید برای ۶ تا ۷ سال به آن تعلق بگیرد تا امیدوار باشیم که دیگر خشک نخواهد شد.

این فعال محیط‌زیست با بیان این که امسال ما یک دوره ترسالی فوق العاده داشتیم، افزود: میانگین بارندگی در حوضه آبریز دریاچه ارومیه، شامل استان‌های آذربایجان شرقی، غربی و کردستان حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد بیشتر از میانگین درازمدت ۵۷ ساله بوده است. این شرایط رؤیایی سبب شده است که دریاچه امسال شاهد افزایش سطح آب خود باشد؛ اما به محض گرم‌تر شدن هوا و افزایش استفاده از آب در بخش کشاورزی، انتظار می‌رود که دریاچه به سمت خشک شدن، میل پیدا کند. مگر این که حق آبه آن داده شود و سد‌هایی که روی ۱۴ رودخانه منتهی به دریاچه ارومیه وجود دارند، بعد از آب شرب و پیش از کشاورزی و



از این مقدار نیز به دریاچه نمی‌رسد و در میانه راه برای مصارف کشاورزی استفاده می‌شود.

کشاورزی پرمصرف در حوضه دریاچه؛ افزایش دو برابری اراضی

این فعال و متخصص محیط زیست در خصوص زمین های کشاورزی که از طریق رودخانه های در مسیر دریاچه ارومیه تغذیه می شوند، توضیحات جالبی دارد؛ در دهه ۱۳۷۰ وسعت اراضی کشاورزی مان در این منطقه، ۳۲۰ هزار هکتار بود و عمدتاً محصولاتی مانند سیب، انگور و چغندر قند در این اراضی به عمل می آمد. از این میان، دو محصول سیب و چغندر قند محصولات پرآبی هستند. در حال حاضر نیز آن ۳۲۰ هزار هکتار به ۶۸۰ هزار هکتار افزایش پیدا کرده است؛ یعنی ۳۶۰ هزار هکتار به وسعت اراضی کشاورزی در این منطقه اضافه شده است که عمدتاً زمین های مربوط به باغ های سیب هستند. این در حالی است که هر هکتار باغ سیب ۵ برابر هر هکتار باغ انگور آب مصرف می کند؛ موضوعی که ابعاد این فاجعه را افزایش می دهد.

راه نجات دریاچه ارومیه چیست؟ کاهش مصرف آب به نصف

درویش همچنین به راهکارهای مؤثر احیای دریاچه اشاره کرد و گفت: مادر حدود ۷ میلیارد مترمکعب آب قابل اکتساب در حوضه آبخیز دریاچه ارومیه داریم، چنانچه بحث گرمای جهانی و تغییرات آب و هوایی را نیز در نظر بگیریم، می توان گفت، ۱۵ درصد این رقم نیز کم می شود. وی ادامه داد: از سوی دیگر ما طرح انتقال آب از رودخانه ها را نیز اجرا کرده ایم که طبق محاسباتی که انجام داده ایم، این میزان نیز باید رقمی

صنعت، اولویت را به حق آبه دریاچه ارومیه بدهند. اگر این اتفاق نیفتد و بندهای مربوط به ستاد احیای دریاچه ارومیه که در سال ۱۳۹۲ تصویب شد، اجرایی نشود، ما نمی توانیم به صورت پایدار انتظار احیای دریاچه را داشته باشیم.

لایروبی کافی نیست؛ بحران کمبود آب در ورودی ها

درویش در پاسخ به این پرسش که لایروبی رودخانه هایی که در اصل درون ریز دریاچه هستند، تا چه حد تأثیرگذارند، اظهار کرد: عملیات لایروبی قطعاً مؤثر است و ما نمی توانیم تأثیر آن را انکار کنیم. با این حال، اصل ماجرا در این است که باید آبی وجود داشته باشد تا وارد دریاچه شود. حتی در حوضه آبخیز باراندوز که تنه رودخانه ای است که روی آن سد ساخته نشده است، متأسفانه در فصل کشاورزی، آبی از آن به دریاچه نمی ریزد، زیرا به قدری انشعابات کشاورزی مختلف از این رودخانه گرفته شده است که عملاً هیچ آبی به دریاچه نمی رسد.

وی در ادامه تصریح کرد: در حال حاضر، ۱۰۳ سد بزرگ و کوچک مخزنی از سوی وزارت جهاد کشاورزی ساخته شده است و در مجموع حجم مخازن این سدها ۴۷ میلیارد مترمکعب است. در حالی که حق آبه دریاچه ۳٫۴ میلیارد متر مکعب است و برای همین این سدها، بسیار بیشتر از حق آبه دریاچه، مانع ورود آب به دریاچه می شوند. بر این اساس، مطابق ستاد احیای دریاچه ارومیه، این سدها می بایست دریچه های خود را باز کنند و اجازه دهند تا به اندازه ۳٫۴ میلیارد مترمکعب آب وارد دریاچه شود.

علاوه بر این موارد، ما طرح دیگری با هدف انتقال ظرفیت ۶۰۰ میلیون مترمکعب آب از رودخانه زاب و از طرف سد کانی سیب به دریاچه را اجرا کرده ایم که در صورت اضافه کردن این مورد، وضعیت دریاچه بسیار بهتر می شود. با این حال، طبق آخرین اطلاعاتی که دارم، بخش قابل توجهی



اشتباه راهبردی آب در ایران؛ توسعه بدون توجه به اقلیم

درویش در خصوص مشکل اصلی خشکی دریاچه‌ها و شرایطی که در سال‌های اخیر در کشور به وجود آمده، تبیین کرد: ما در کشوری زندگی می‌کنیم که میانگین ریزش‌های آسمانی آن دست کم یک سوم کمتر از میانگین جهانی و تبخیرش دو برابر بیشتر است؛ بنابراین نباید تمام تخم‌مرغ‌ها را در یک سبد قرار دهیم و همواره چشمان به آسمان باشد. کوبیدن بر طبل وابستگی معیشتی بر منابع آب‌و خاک، اشتباه اصلی ما بود. ما نباید فکر می‌کردیم که از طریق صادرات محصولات کشاورزی می‌توانیم تولید پول کنیم. در اصل، انتخاب استراتژی کشورمان نادرست بود. ما باید سراغ مزیت‌هایی می‌رفتیم که نیازی به استفاده بیش از حد از اندوخته‌های آبی کشور نداشته باشد.

وی در بخش پایانی این گفت‌وگو خاطر نشان کرد: به‌عنوان کشوری که دسترسی آزاد به آب‌های آزاد دارد، از نظر ترانزیت و بازرگانی، حرف‌های زیادی برای گفتن داریم. ضمن آن‌که زیرساخت‌های توسعه گردشگری طبیعی، تاریخی، فرهنگی، گردشگری سلامت، اتصال انرژی‌های تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی، بادی، زمین‌گرمایی مزیت اصلی کشور ما محسوب می‌شوند.

در خصوص دریاچه ارومیه نیز ما زمانی می‌توانیم به‌طور کامل نگران نابودی و خشکی کامل آن باشیم که ۱۴ رودخانه‌ای که به سمت دریاچه حرکت می‌کنند نیز بدون آب باشند. خوشبختانه این رودخانه‌ها هنوز آب دارند، با این حال، ما با احداث ۱۰۳ سد و حفر بیش از ۹۰ هزار حلقه چاه، عملاً اجازه رسیدن آب به دریاچه را نمی‌دهیم؛ بنابراین چنانچه مدیریت صحیحی در این بخش اجرا شود، می‌توانیم دریاچه را احیا کنیم و به‌طور پایدار زنده نگه داریم.

حدود ۷ میلیارد مترمکعب باشد. اگر ۳٫۴ میلیارد مترمکعب آن را برای حق‌آبه کنار بگذاریم، ۳٫۶ میلیارد مترمکعب دیگر باقی می‌ماند و از این مقدار ۶۰۰ میلیون مترمکعب آن، می‌بایست برای آب شرب مردم حوضه آبخیز دریاچه ارومیه استفاده شود و صنعت کشاورزی در حد ۳ میلیارد مترمکعب می‌تواند به حیات خود در حوضه آبخیز دریاچه ارومیه ادامه دهد.

یعنی شرط بقای این حوضه، آن است که ما مصرف آب در بخش کشاورزی را که در حال حاضر، رقمی بالغ بر ۶ میلیارد مترمکعب است، به ۳ میلیارد مترمکعب کاهش دهیم. این موضوع حتی در سند ملی امنیت غذایی نیز مورد تصویب قرار گرفته و دولت موظف است مصرف آب در بخش کشاورزی را کاهش دهد. برای این کار، ما باید معیشت جایگزین برای مردم اطراف دریاچه ارومیه در نظر بگیریم و درآمدهای جدیدی را متناسب با پتانسیل‌های موجود، برای مردم این ناحیه تعیین کنیم.

درویش در ادامه گفت‌وگو تصریح کرد: حوضه آبخیز دریاچه ارومیه با چند کشور هم‌جوار است، جمهوری آذربایجان، نخجوان، ارمنستان، ترکیه، سلیمانیه و قسمت کردنشین عراق فرصت‌های تجاری بسیاری دارند و با رونق کسب و کارهای تجاری می‌توان کاری کرد که دیگر تمام راه‌ها به توسعه فعالیت کشاورزی ختم نشود.

وی با بیان این‌که اقدام مؤثر دیگر، سرمایه‌گذاری بر اتصال پنل‌های انرژی خورشیدی در این منطقه است، افزود: این اقدام در برخی قسمت‌های کشور ترکیه نیز انجام گرفته است و روستاییانی که این پنل‌های خورشیدی را دریافت می‌کنند، می‌توانند درآمد مشخصی داشته باشند و ماهانه برق مازاد خود را به دولت بفروشند و از محل این درآمد، از آن‌ها بخواهیم دیگر به فکر توسعه اراضی کشاورزی خود نباشند.

این فعال محیط‌زیست ادامه داد: راهکار دیگری که شاید مفید به نظر برسد، استفاده از صنایع‌های تک و استفاده از روش‌هایی مانند هیدروپونیک در بخش باغداری است که می‌تواند مصرف آب در بخش کشاورزی را به حداقل برساند. به این ترتیب، ما می‌توانیم حق‌آبه دریاچه را که ۳٫۴ است، تحت شرایط خاصی تأمین کنیم.



Mr. Mohammad Darvish, Environmental activist
Lake Urmia Remains Caught Between Recovery and Collapse

Mr. Mohammad Darvish, Environmental activist, says recent rainfall has improved conditions in Lake Urmia compared with the past six years, but the lake is still far from full ecological recovery. According to Darvish, water volume has risen to around 3 billion cubic meters and the lake level has reached 1270.75 meters, while a sustainable ecological level would require the lake to exceed 1274 meters. He warned against portraying the recent improvements as a complete recovery.

Mr. Darvish argued that the core problem is not rainfall but water management. He said 103 dams and tens of thousands of wells across the basin are preventing the lake's environmental water rights from being fulfilled, while excessive agricultural withdrawals leave even undammed rivers unable to feed the lake. He also pointed to the rapid expansion of water-intensive agriculture — especially apple orchards — as a major driver of the environmental crisis.

According to Darvish, saving Lake Urmia will require cutting agricultural water consumption by at least half, creating alternative livelihoods for local communities, and expanding renewable energy and non-agricultural industries in the region. He added that Iran must move away from a development model built on heavy water consumption and instead focus on trade, tourism, and low-water technologies if it hopes to preserve both Lake Urmia and the country's long-term water security.



محمد نوید

قائم‌مقام شرکت صباح تجارت حمید

کریدورهای جدید واردات، از وعده تا واقعیت

در شرایطی که محدودیت‌های دریایی و فضای جنگی، تأمین کالاهای اساسی را با چالش مواجه کرده و خرید کالا از تأمین‌کنندگان خارجی با ریسک بالایی همراه شده است، این پرسش مطرح می‌شود که آیا کریدورهای جایگزین زمینی و دریایی می‌توانند پاسخگوی نیاز واردکنندگان باشند؟

چراکه این مسیرهای نوپا نه از زیرساخت مناسب برای حمل بار فله برخوردارند و نه تجهیزات کافی برای تخلیه سریع کالا را در اختیار دارند. در چنین فضای آکنده از عدم قطعیت، واردکنندگان ناچارند میان توقف فعالیت یا پذیرش هزینه‌ها و ریسک‌های سنگین لجستیکی یکی را انتخاب کنند.

در وضعیت فعلی، نگرانی اصلی تأمین‌کنندگان و واردکنندگان در کشور چیست و اساساً این شرکت‌ها با چه ریسک‌هایی دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ مشکل تأمین کالا یا چالش‌های مسیرهای جدید؟

دو چالش شرکت‌های واردکننده

به گفته محمد نوید قائم‌مقام شرکت صباح تجارت حمید، در شرایط کنونی، شرکت‌های وارداتی با هر دو مشکل روبه‌رو شده‌اند: نخستین مشکل، تأمین خود کالاهاست؛ زیرا بدیهی است وقتی کشوری درگیر جنگ شود، تأمین‌کنندگان، تمایل کمتری به مراده تجاری با آن کشور داشته باشند. در حال حاضر تأمین‌کنندگان کل مبلغ کالا را به صورت پیش‌پرداخت مطالبه می‌کنند، در حالی که پیش از این تنها بخشی از مبلغ پرداخت می‌شد و تسویه نهایی پس از رسیدن محموله به آب‌های ایران انجام می‌گرفت.

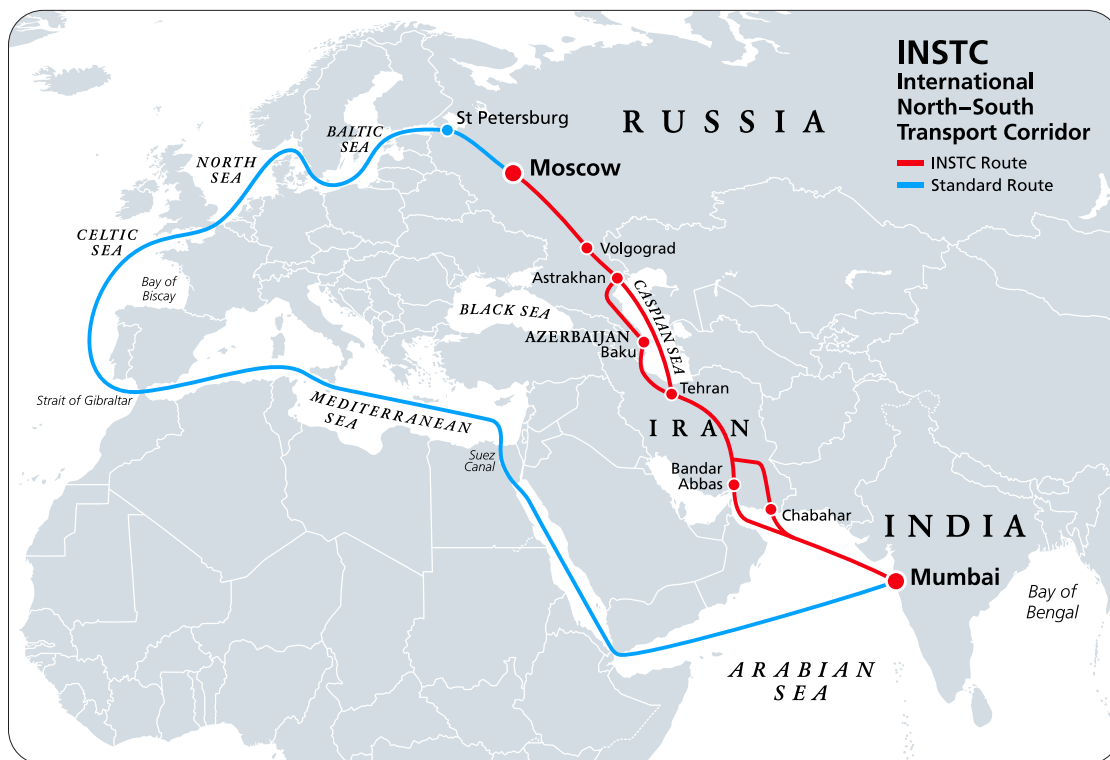
قائم‌مقام شرکت صباح تجارت حمید ادامه داد: در این شرایط، ریسک واردات به طور قابل توجهی افزایش یافته است؛ زیرا در صورت بروز حادثه برای کشتی یا محموله در طول مسیر، خسارت سنگینی متوجه بازرگان خواهد شد. کشتی‌ها معمولاً تحت پوشش بیمه مالکان خود قرار دارند، اما محموله‌هایی که توسط شرکت‌های بیمه داخلی بیمه می‌شوند، عموماً فاقد پوشش ریسک جنگ هستند و در صورت وقوع حادثه، امکان از بین رفتن کامل کالا و تحمیل خسارت سنگین به تجار ایرانی وجود دارد.

وی تأکید کرد: متأسفانه تاکنون سازوکار مشخص و مؤثری از سوی دولت برای پوشش این ریسک‌ها در نظر گرفته نشده است.

چالش‌های کریدورهای جدید

قائم‌مقام شرکت صباح تجارت حمید در پاسخ به این پرسش که کریدورهای جدید تا چه اندازه می‌توانند جایگزین بنادر جنوبی شوند، گفت: باید در نظر داشت که نیاز کشور به واردات کالای اساسی به صورت فله حداقل به میزان ۲۰،۰۰۰،۰۰۰ تن در سال است که در صورت اختلال یا تعطیلی مبادی جنوبی، عملاً جایگزین کاملی برای آن وجود ندارد، ولی وجود کریدورهای جدید که در حال شکل‌گیری هستند می‌توانند یک راه‌حل برای نیازهای فوری باشند.

اما عدم بهره‌مندی از بستر و امکانات لازم برای تخلیه و بارگیری غلات به صورت فله در این کریدورها چالش‌هایی نیز به همراه دارد. هم‌اکنون یکی از مسیرهای جایگزین، بندر چابهار است. البته اگر این مسیرهای جدید با حجم بالای کشتی و کمبود تجهیزات روبه‌رو شوند، روند تخلیه و جابه‌جایی کالا را با کندی قابل توجهی مواجه خواهند کرد. از سوی دیگر، این مسیرهای جدید از محل نگهداری کمتری برخوردارند.



توقف کار یا تغییر استراتژی؟

قائم مقام شرکت صباح تجارت حمید همچنین در پاسخ به این پرسش که با توجه به شرایط جنگی و وضعیت پیش آمده، شرکت های وارد کننده چه تمهیداتی را در پیش گرفته اند و میزان تاب آوری این بخش تا چه حد خواهد بود، گفت: شرایط فعلی به شدت غیر قابل پیش بینی شده است؛ چراکه فعالان اقتصادی همچنان در ابهام به سر می برند که آیا تنش ها و درگیری ها ادامه دار خواهد بود یا امکان بازگشت شرایط به وضعیت عادی و حصول توافق وجود دارد.

وی افزود: در چنین فضایی، بخشی از شرکت های کوچک و متوسط که پیش از این امکان فعالیت با حجم های محدود در بنادر جنوبی را داشتند، عملاً توان ادامه فعالیت را از دست داده اند. در مقابل، برخی شرکت هایی که از گذشته در بنادر شمالی نیز فعال بودند، همچنان با حجم کمتر به فعالیت خود ادامه می دهند.

نوید ادامه داد: با این حال، چالش های مربوط به مسیرهای زمینی و گمرکات مرزی همچنان به طور کامل مشخص و حل و فصل نشده است. وی تأکید کرد: علاوه بر این، زیرساخت های حمل و نقل در بسیاری از مرزهای زمینی متناسب با حجم فعلی جابه جایی کالا نیست و هنوز مشخص نیست چه تعداد کامیون و ناوگان حمل برای پاسخگویی به این حجم از واردات در اختیار گمرکات قرار دارد.

قائم مقام شرکت صباح تجارت حمید در پایان خاطر نشان کرد: بدون تردید، شکل گیری و تثبیت فرآیندهای جدید در کریدورهای جایگزین، نیازمند زمان، هماهنگی میان دستگاه ها و تقویت زیرساخت های لجستیکی و گمرکی کشور است.

سال هاست کشتی هایی که بار فله می آوردند، با آشنایی کامل از مسیرها وارد بندر امام خمینی می شدند؛ چنانچه مسیرها به سمت بندر چابهار تغییر کند، کار دشوار می شود.

تمام ریسک های یک کریدور

اکنون برای انتقال کالا دو کریدور جدید شکل گرفته است؛ یکی مسیر بندر کراچی در پاکستان و دیگری بندر «اسکندرون» یا «مرسین» در ترکیه که به صورت زمینی وارد کشور می شوند. البته این مسیرها هم هزینه بر و هم زمان برند؛ زیرا در بندر امام خمینی کالا یکجا تخلیه می شد، اما اکنون باید کالاها از مرز با کامیون وارد شوند و در گمرکات مرزی مورد بررسی قرار گیرند. اینجا این پرسش مطرح می شود که آیا این گمرکات محل دپوی لازم برای این کالاها را دارند؟ در نظر بگیرید وقتی کالایی بنا باشد از ترکیه وارد شود، هزینه های حمل و نقل در این مسیرها بعضاً تا دو برابر افزایش پیدا می کند تا به مقصد برسد. از سوی دیگر، این کالاها در مسیر ممکن است با ریسک هایی همچون کاهش وزن یا افت کیفیت نیز روبه رو شوند.

بنادر شمالی با تمام ظرفیت کار می کنند

نوید در ادامه تصریح کرد: در حال حاضر بنادر شمالی کشور با حداکثر ظرفیت در حال فعالیت هستند، اما همچنان نمی توانند به طور کامل جایگزین بنادر جنوبی و پاسخگوی تمام نیاز کشور باشند. از سوی دیگر، باید توجه داشت که کشورهای همسایه شمالی نیز همواره ظرفیت تأمین کالاهای مورد نیاز ایران را ندارند و این مسئله، خود یکی از محدودیت های اصلی این مسیرها به شمار می رود.

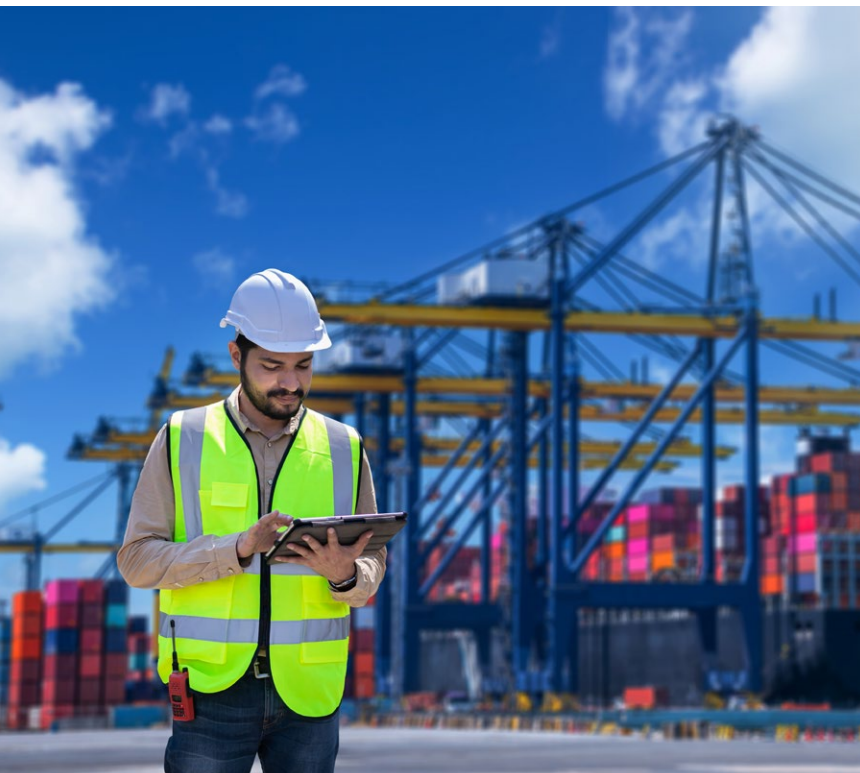


Mr. Mohammad Navid, Deputy CEO of Sabah Tejarat Hamid Company **Alternative Trade Corridors Cannot Fully Replace Iran's Southern Ports Yet**

Mr. Mohammad Navid, Deputy CEO of Sabah Tejarat Hamid Company (active in the field of grain & inputs import), says wartime risks and maritime disruptions have pushed Iranian importers of essential goods into a dual crisis: difficulty securing supplies from foreign sellers and weak infrastructure along alternative trade routes. According to Navid, many international suppliers now demand full advance payment before shipment, while the lack of war-risk insurance coverage leaves Iranian traders exposed to potentially catastrophic financial losses if cargo is damaged or stranded.

He explained that emerging alternative corridors — including land routes through Pakistan and Turkey as well as expanded use of Chabahar Port — can only partially address Iran's urgent import needs and are far from capable of replacing southern ports at full scale. He also warned that insufficient unloading facilities, limited storage capacity, congestion at border customs points, and sharply higher transportation costs are slowing cargo movement and increasing operational risks, including potential quality loss during transit.

Mr. Navid added that Iran's northern ports are already operating at maximum capacity but still cannot handle the country's overall import demand. According to Navid, many small and medium-sized import companies have effectively halted operations due to uncertainty surrounding the conflict, while establishing stable alternative corridors will require time, major logistical investment, and closer coordination between the government and private sector.



مرجان رنجبر

مدیر پروژه غلات شرکت بازرسی کیفیت و
استاندارد ایران

سلامت و ایمنی غلات در بحران؛ اولویت غیر قابل معامله زنجیره تأمین

انعطاف‌پذیری پروتکل‌های بازرسی برای حفظ جریان تأمین کالا

وی درباره ارزیابی کیفیت غلات در غیاب آزمایشگاه‌های مرجع گفت: هنگامی که دسترسی به آزمایشگاه‌های مرجع محدود یا غیرممکن است، فناوری‌های قابل حمل و آزمون‌های سریع اهمیت حیاتی پیدا می‌کنند. ارزیابی کیفیت غلات در این شرایط شامل یک رویکرد سه‌لایه است.

آزمون‌های سریع و نمونه‌گیری هدفمند؛ راهکار ارزیابی غلات در شرایط جنگی

مدیر پروژه غلات شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران افزود: در مرحله نخست، مشاهدات ظاهری و غربالگری حسی شامل بررسی اولیه رنگ، بو، میزان رطوبت و سلامت ظاهری غلات انجام می‌شود. در مرحله بعد، آزمون‌های میدانی سریع با استفاده از کیت‌های پرتابل برای شناسایی سریع آلودگی‌های قارچی یا شیمیایی در عرض چند دقیقه مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین نمونه‌گیری هدفمند بر اساس تحلیل ریسک محموله، با در نظر گرفتن مسیر حمل و نقل و میزان احتمالی آسیب انجام می‌شود.

وی تأکید کرد: این رویکرد تضمین می‌کند که حتی در شرایط محدود نیز تصمیم‌گیری‌های علمی و قابل اتکا اتخاذ شود. رنجبر درباره ملاک‌های پذیرش یا رد محموله‌های آسیب‌دیده تصریح کرد: در صورت آسیب دیدن محموله بر اثر حمل و نقل نامناسب یا درگیری، ارزیابی دقیق نوع آسیب، ضروری است. چنانچه تنها بسته‌بندی دچار صدمه شود و محتوای داخلی سالم باشد، معمولاً کالا قابل پذیرش است، اما در صورتی که خود محصول دچار تغییر فیزیکی، آلودگی یا افزایش رطوبت شده باشد، ریسک سلامت وجود دارد و کالا باید بدون مسامحه رد شود.

در وضعیت جنگی، پیش‌بینی‌پذیری کاهش می‌یابد و پروتکل‌های بازرسی ناگزیرند انعطاف‌پذیرتر عمل کنند. تمرکز از آزمون‌های جامع و زمان‌بر به سمت شاخص‌های حیاتی سلامت و ایمنی مواد غذایی تغییر می‌یابد. مرجان رنجبر، مدیر پروژه غلات شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، در گفت‌وگو با نگاه‌شده با اشاره به ضرورت انطباق فرآیندهای بازرسی در شرایط بحرانی اظهار کرد: اولویت اصلی، حفظ سلامت مصرف‌کننده است، در حالی که آزمون‌های کم‌اهمیت‌تر ممکن است تعدیل یا حذف شوند. بازرسی‌ها به مکان‌های امن‌تر انتقال می‌یابند و برخی مراحل کنترل کیفیت ساده‌سازی و روند تصمیم‌گیری‌ها تسریع می‌گردد تا از توقف زنجیره تأمین جلوگیری شود.



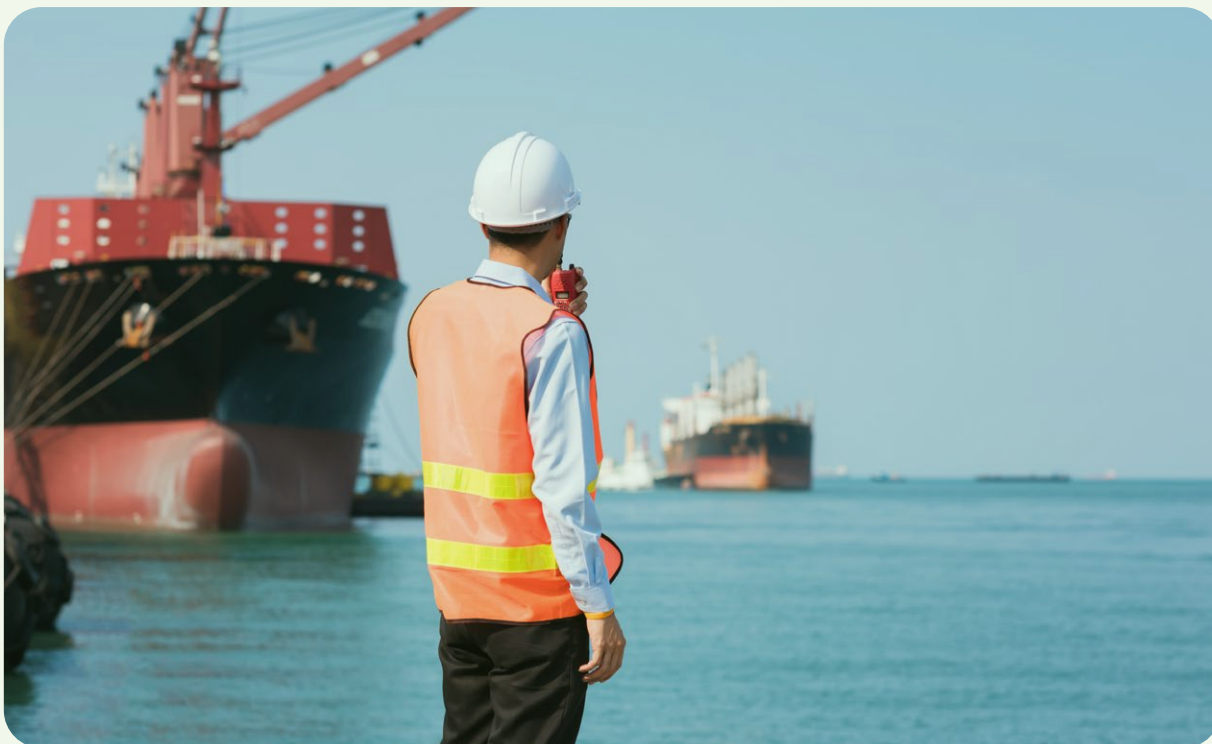
تصریح کرد: در دوران بحران، مقررات به سرعت تغییر می‌کنند. انعطاف‌پذیری و برقراری ارتباط مستمر با نهادهای رسمی هر کشور، کلید عبور از این چالش است. پیگیری آخرین نسخه‌های مقررات و تنظیم مستندات بر اساس «حداقل استاندارد مشترک» قابل قبول برای چندین کشور، راهکاری مؤثر است. همچنین تیم‌های مستندسازی با تماس مستقیم با مراجع محلی، از هرگونه تغییر پیش‌بینی نشده آگاه می‌شوند تا جریان تأمین مختل نگردد.

وی ادامه داد: در مواردی که بخشی از محموله سالم مانده، امکان جداسازی و پذیرش مشروط وجود دارد، اما تصمیم نهایی همواره بر مبنای ارزیابی ریسک ایمنی اتخاذ می‌شود؛ چراکه سلامت عمومی، اولویت غیرقابل معامله است.

ایمنی تیم‌های بازرسی و انطباق با قوانین متغیر بین‌المللی

رنجبر با اشاره به ریسک‌های بازرسی در زمان جنگ گفت: ریسک‌های اصلی در این شرایط شامل امنیت پرسنل، لجستیک، کیفیت کالا و مقررات است. مدیریت این ریسک‌ها مستلزم بررسی نقشه‌های امنیتی و مسیرهای جایگزین، ارتباط مستمر با بیمه‌گران و نهادهای ایمنی و استفاده از تیم‌های کوچک و چابک برای افزایش انعطاف‌پذیری است. فلسفه کلی، حرکت همزمان با دقت عملیاتی و حفظ ایمنی تیم‌ها است. وی درباره پروتکل‌های ویژه مناطق پرخطر یا نزدیک به درگیری نیز بیان کرد: عملیات در این مناطق نیازمند پروتکل‌های «ایمنی محور» است. این پروتکل‌ها شامل محدودیت زمانی عملیات، انتخاب امن‌ترین محل‌های ممکن برای نمونه‌برداری، مستندسازی تصویری بازرسی‌ها و انتقال بخشی از بررسی‌ها به مراحل بعدی یا مکان‌های امن‌تر است. هدف، حفظ کیفیت بدون به خطر انداختن سلامت تیم‌های اجرایی است.

مدیر پروژه غلات شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در پایان با اشاره به ضرورت انطباق با قوانین متغیر بین‌المللی در شرایط بحران



Ms. Marjan Ranjbar, Grain Project Manager at Iran Standard & Quality Inspection Company
Grain Inspection in Wartime: Safeguarding Food Security and Supply Chains

In an interview with Negashteh Magazine, Ms. Marjan Ranjbar, Grain Project Manager at Iran Standard & Quality Inspection Company, explained that during wartime or major crises, the top priority in grain inspection is protecting consumer safety while keeping supply chains operational. According to her, inspection procedures become more flexible under emergency conditions, with less critical tests reduced or postponed so that essential food shipments can continue moving without major disruption. Ms. Ranjbar says portable technologies and rapid field-testing tools become crucial when access to central laboratories is limited. Grain quality assessments are then carried out through a combination of visual inspections, quick contamination tests, and risk-based sampling depending on transportation conditions and possible damage. She stresses that while damaged packaging alone may not lead to rejection, any sign of contamination, excess moisture, or physical deterioration in the grain itself is treated as a serious food-safety risk.

She also highlights the operational challenges faced by inspection teams working near conflict zones. Safety-focused protocols — including shorter operations, safer sampling locations, visual documentation, and smaller mobile teams — are designed to protect personnel while maintaining quality control standards. Ranjbar concludes that in rapidly changing crisis environments, continuous coordination with regulators and fast adaptation to international standards are essential to preventing disruptions in global food supply chains.



امید جهان نژادیان
مدیرکل غله استان خوزستان

آخرین آمار خرید گندم تضمینی در خوزستان؛ ۱۱۲ مرکز فعال در استان

فصل خرید گندم از ۲۱ فروردین در مناطق جنوبی خوزستان آغاز شده است. با توجه به این که برداشت گندم در استان خوزستان نسبت به سایر استان‌های دیگر سریع‌تر شروع می‌شود، بنابراین برنامه‌ریزی‌های خرید گندم معمولاً از نیمه دوم آذرماه سال قبل آغاز می‌شود.

امید جهان نژادیان مدیرکل غله خوزستان امسال با اشاره به میزان بارندگی‌های قابل ملاحظه‌ای که در خوزستان وجود داشت، گفت: عملیات برداشت در سال ۱۴۰۵ تا حدودی به کندی پیش می‌رفت. با این حال، از ۲۱ فرودین ماه خرید ما از جنوبی‌ترین نقطه استان، یعنی شهرستان هندیجان آغاز شد و به تدریج به شهرستان‌های ماهشهر، حمیدیه و سوسنگرد و مرکز اهواز رسید. امسال ۱۱۲ مرکز خرید در سطح استان، راه‌اندازی کرده‌ایم و تا امروز یک میلیون و ۷۵۰ هزار تن گندم از کشاورزان خوزستانی خریداری شده و با توجه به نیاز استان‌ها، نزدیک به ۵۰۰ هزار تن گندم به استان‌های نیازمند ارسال کرده‌ایم.

کیفیت مطلوب گندم امسال؛ ارزیابی مثبت کنترل کیفی

جهان نژادیان در ارزیابی‌اش از کیفیت گندم امسال گفت: بر اساس بررسی‌هایی که به لحاظ کیفی انجام گرفته است، خدا را شکر کیفیت گندم امسال بسیار خوب است. همان‌طور که بخش کنترل کیفی اعلام کرده، گندم برداشت شده از خصوصیات کیفی قابل قبولی برخوردار است و اگرچه تحت تأثیر بارندگی، در انتهای کار کمی رطوبت داشت؛ اما در حال حاضر دیگر رطوبتی وجود ندارد. به‌رغم این که امسال درگیر جنگ بودیم، با این حال برنامه‌ریزی‌های خوبی برای برداشت محصول انجام گرفت و کار همچنان با آرامش خوبی در حال پیشروی است. در حال حاضر، خریدمان روزانه به ۵۰ هزار تن رسیده است. البته فصل خرید در خوزستان معمولاً دوره کوتاهی بین ۳۵ تا ۴۰ روز است.





رکوردشکنی در راه است؛ پیش‌بینی افزایش خرید گندم

مدیرکل غله خوزستان درباره پیش‌بینی رقم خرید گندم گفت: در این خصوص، سازمان جهاد کشاورزی باید پاسخگو باشد. با این حال، تصور من این است اگر امسال بارندگی‌ها و تگرگ مشکلی برایمان به وجود نیاورند، ما نسبت به سال‌های گذشته، رکورد بسیار خوبی در کشور ثبت خواهیم کرد. تا پیش از این، رقم یک میلیون و هفت صد هزار تن خرید گندم ثبت کرده‌ایم و من امیدوارم امسال رقم بالاتری را نسبت به سال‌های قبل ثبت کنیم. با توجه به تنوع مراکز خریدی که ایجاد کرده‌ایم، از سازمان هدفمندی یارانه‌ها، نهادها و سازمان‌هایی که پول کشاورزان را تأمین می‌کنند، توقع داریم رضایتمندی کشاورزان با دریافت به‌موقع گندم تأمین‌کننده به این ترتیب ذخیره‌سازی لازم را انجام دهند. آنچه به کشاورز انگیزه می‌دهد و شیرینی تولید این کالای استراتژیک را برایش به ارمغان می‌آورد، پرداخت به‌موقع درآمد کشاورزان است. کشاورزان هزینه‌های بسیار زیادی دارند، من امیدوارم که دولت با پرداخت به‌موقع درآمد این قشر زحمتکش از جامعه، توجه ویژه خود را نشان دهد.

بازار ۵ نفری گندم؛ زمینه‌ساز فساد و بی‌عدالتی

با توجه به این که به‌تازگی قیمت گندم ۵ نفری شده است، جهان‌نژادیان به‌عنوان مدیر یکی از مهم‌ترین استان‌های تأمین‌کننده گندم در کشور، درباره مدیریت چند نفری شدن گندم گفت: سیاست‌گذاری‌ها در این حوزه بر عهده وزارتخانه و دستگاه‌های بالادستی است. با این حال، تجربه چندین سال فعالیت من در این حوزه نشان می‌دهد بهترین حالت، تک‌نفری بودن گندم است؛ طوری که به این واسطه هرگونه فساد احتمالی از جانب سودجویان در حوزه این صنعت، به‌راحتی قابل بررسی باشد. به‌عنوان مثال، اگر گندم ما کارونی ۱۷ تومان است و

نرخ تمام‌شده برای گندم این محصول، ۵۰ هزار تومان تعیین شود، این موضوع شبیه به آن است که ما به گندم این حوزه یارانه داده‌ایم. برای این که گندم صنف و صنعت از سید حمایت وزارتخانه خارج شود و دولت صادقانه بخواهد مسیر انحراف گندم دولتی را ببندند، به نظر نمی‌رسد که خرید ۵۰ هزار تومانی گندم و فروش ۹۰۰ هزار تومانی به کارخانه‌های آرد، اقدام صحیحی باشد. این یعنی دولت برای نان، یارانه‌ای ۴۹ برابر قیمت گندم ارائه دهد.

وی ادامه داد: نیاز است دولت برنامه‌ریزی کند و مانند کالاهایی که دامی هستند و از سید حمایتش خارج شده‌اند، یارانه گندم را نیز به مردم دهد. من ایمان دارم تا زمانی که یارانه وجود دارد، سودجویان اقتصادی سوءاستفاده‌های زیادی خواهند کرد و عرضه خارج از شبکه وجود دارد. تا زمانی که این شرایط ادامه داشته باشد، هیچ‌کدام از فعالان این حوزه از کشاورزان تا آسیابان و حتی نانوایان و مردم راضی نخواهند بود. ما باید فضایی ایجاد کنیم که این چرخه، قدر و ارزش این کالای استراتژیک را بداند.

چنانچه ما گندم را به قیمت واقعی خریداری کنیم، هم کشاورز ترغیب می‌شود گندم را کیفی بکارد و هم کارخانه‌دار، گندم را کیفی خواهد کرد. از سوی دیگر، نانوایان نیز نان با کیفیت‌تری تولید می‌کنند و مردم هم مطالبه‌گری بیشتری خواهند داشت؛ چرا که دیگر اجازه نمی‌دهند نان بی‌کیفیت به دست آن‌ها برسد و دورریز نان نیز کمتر خواهد شد.

این چرخه می‌بایست اصلاح شود تا زمانی که یارانه وجود دارد، بحث سوءاستفاده سودجویان اقتصادی نیز وجود خواهد داشت. امری که موجب می‌شود کالا به مصرف‌کننده واقعی نرسد. متأسفانه تمام دستگاه‌های نظارتی و امنیتی با توجه به حجم بالای کاری که انجام داده‌اند و حتی سامانه‌هایی که برقرار کرده‌اند تاکنون نتوانسته‌اند اقدام مؤثری در برابر عرضه خارج از شبکه یا سوءاستفاده‌هایی که از حوزه گندم و نان می‌شود، داشته باشند.



Mr. Omid Jahannezhadian, Director General of the Grain Department in Khuzestan Province

Khuzestan Expected to Break Iran's Wheat Procurement Record

Mr. Omid Jahannezhadian, Director General of the Grain Department in Khuzestan Province, says Iran's main wheat-producing region is on track to set a new national procurement record despite heavy rainfall and wartime conditions. According to him, 112 procurement centers have been activated across the province, enabling large-scale wheat collection and redistribution to other regions in need.

Mr. Jahannezhadian described this year's wheat quality as "very strong" and said favorable weather conditions could push total procurement beyond Khuzestan's previous record of 1.7 million tons. He stressed that timely government payments to farmers remain essential for maintaining agricultural production and safeguarding Iran's food security.

He also criticized Iran's newly introduced multi-tier wheat pricing system, warning that different price levels encourage corruption, black-market diversion, and inefficiencies in the bread supply chain. Jahannezhadian argued that a unified pricing system combined with direct subsidies to consumers would improve wheat quality, reduce bread waste, and create a more transparent agricultural economy.

تأمین کود جهان در شوک؛ واکاوی چند مؤلفه راهبردی در صنعت کود

طبق آخرین آمارهای ثبت شده در سال ۲۰۲۴، حدود ۳۰ درصد از تجارت جهانی کود به واسطه تنگه هرمز و از خلیج فارس به بازارهای صادراتی سراسر جهان انتقال داده شده است. علاوه بر این، گفته می‌شود ۲۰ درصد از گاز طبیعی مایع به‌عنوان ماده اصلی و اولیه برای تولید کود از مسیر این تنگه عبور می‌کند. با این حال، تنش ایجاد شده در منطقه، زمینه‌ساز محدود شدن روند حمل‌ونقل از طریق این گذرگاه حیاتی دریایی و بالا رفتن چشمگیر قیمت کود شده است.

شوک بزرگ در بازار جهانی کود:

با اعلام بانک جهانی در تاریخ ۴ ماه مه، قیمت پایه بین‌المللی کود اوره در آوریل ۲۰۲۶ به ۸۵۷ دلار در هر تن رسید. این رقم از رکورد چهارساله ۷۲۶ دلار که در ماه مارس ثبت شده بود، پیشی گرفته است و بیش از دو برابر قیمت ثبت شده در مدت مشابه سال گذشته است.

بلومبرگ نیز در گزارشی عنوان کرده است قیمت اوره با جهشی بی‌سابقه از ابتدای سال ۲۰۲۶ به مرز ۹۰۰ دلار در هر تن رسیده است، رقمی که بالاترین سطح از زمان بحران ۲۰۲۲ محسوب می‌شود.

طبق آخرین قیمت‌های اعلام شده، قیمت کود با افزایش ۲۰۰ درصدی مواجه شده است و گفته می‌شود تنها راه پایین آمدن قیمت‌ها، اقدام برای واردات کود از کشورهای شمالی به داخل کشور است. جدا از موضوع انسداد تنگه هرمز، آسیب وارد شده به برخی پتروشیمی‌ها در جریان جنگ رمضان، روند افزایش ناگهانی قیمت انواع مختلف کود در جهان را تسریع کرده است.

در این حوزه تاکنون کود اوره با بیشترین میزان افزایش قیمت مواجه شده است. بخش مهمی از بالا رفتن قیمت این کود به دلیل هزینه واردات بالای آن در شرایط جنگی و کمبود در جهان، عدم تخصیص ارز و ثبت سفارش برای آن بوده است. گفته می‌شود از ابتدای جنگ رمضان، تنها ۱۱ کشتی حامل کود از تنگه هرمز عبور کرده‌اند و در مقابل ۴۴ کشتی در داخل این منطقه گیر افتاده‌اند و نیمی از آن‌ها بازرگاری شده با اوره هستند.

درگیری کنونی در منطقه غرب آسیا، مجموعه گسترده‌ای از چالش‌ها را در بازارها و زنجیره‌های تأمین مواد غذایی ایجاد کرده است. یکی از مهم‌ترین آسیب‌های وارد شده به حوزه عرضه کودهای شیمیایی مربوط می‌شود؛ مسئله‌ای که می‌تواند روند تولیدات کشاورزی در سطح جهان را با اختلال گسترده همراه سازد و در نهایت موجب از بین رفتن امنیت غذایی در کشورهای مختلف شود.



کشورهای حوزه خلیج فارس پیشتاز تولید کود در جهان

منطقه خلیج فارس یکی از بزرگ‌ترین قطب‌های تولید دو ماده اصلی مغذی کودها، یعنی نیتروژن و فسفات است. عمان، قطر، عربستان، امارات و بحرین از مهم‌ترین کشورهای صادرکننده کود در این حوزه محسوب می‌شوند. طبق آخرین آمار، از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ میلادی، کشورهای حوزه خلیج فارس، مجموعاً ۵۰ میلیارد دلار کود شیمیایی نیتروژنه از این منطقه به کشورهای دیگر صادر کرده‌اند. از سال ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ میلادی نیز کشورهای خلیج فارس، بزرگ‌ترین صادرکنندگان منطقه‌ای اوره و آمونیاک (بر پایه نیتروژن) و دومین صادرکننده بزرگ منطقه‌ای کودهای فسفاته همچون دی‌آمونیم فسفات و مونوآمونیم فسفات بوده‌اند. آمارهای منتشر شده حاکی از این است کشورهای حوزه خلیج فارس با تکیه بر منابع گاز طبیعی که ماده اولیه اصلی تولید کودهای نیتروژنی محسوب می‌شود، توانسته‌اند زنجیره ارزش جهانی این محصول را در اختیار بگیرند.

نقش قطر در صادرات جهانی کود شیمیایی:

از میان تمامی این کشورها، قطر نقش بسیار پررنگی در حوزه صادرات کود دارد. با این حال، در جریان جنگ، تأسیسات تولید کود در شهر صنعتی رأس دلفان در این کشور آسیب زیادی دیده است. علاوه بر این، گفته می‌شود، قطر بازیگر اصلی در جریان تولید LNG محسوب می‌شود و سومین صادرکننده بزرگ گاز طبیعی در جهان است. بر این اساس گفته می‌شود، هرگونه کاهش پایدار در تولید یا صادرات LNG از خلیج فارس و به‌طور ویژه کشور قطر که حدود ۱۰ درصد از تجارت جهانی گاز طبیعی را تأمین می‌کند؛ پیامدهای قابل توجهی برای تولید کودهای نیتروژنه در سطح جهان خواهد داشت.

نقش عربستان در صادرات جهانی کود شیمیایی:

حدود ۲۹ درصد از صادرات جهانی آمونیاک نیز به‌عنوان یکی از اجزای حیاتی کودهای نیتروژنه و چندمغذی از خلیج فارس انجام می‌شود و عربستان سعودی بزرگ‌ترین صادرکننده منطقه‌ای این ماده محسوب می‌شود. عربستان سعودی در بحث تولید فسفات نیز فعال است و بزرگ‌ترین تولیدکننده و صادرکننده منطقه‌ای این ماده محسوب می‌شود.

جایگاه منطقه غرب آسیا در تولید اوره:

نقش منطقه در تولید اوره از همه مهم‌تر است. اوره پرمصرف‌ترین کود نیتروژنه در جهان محسوب می‌شود و کشورهای حوزه خلیج فارس در سال‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵، حدود ۳۶ درصد از صادرات جهانی آن را به خود اختصاص داده‌اند. ایران، قطر و عربستان مهم‌ترین صادرکنندگان اوره محسوب می‌شوند.

با این حال، در شرایط کنونی که تنگه هرمز مسدود شده است و تأسیسات گازی منطقه مورد هدف قرار گرفته‌اند، صادرات کود از این کشورها تقریباً صفر شده است و تحت تأثیر این موضوع، قیمت جهانی کود، بیش از دو برابر افزایش پیدا کرده است.

رسانه اقتصادی کوئیبی لتر در گزارشی عنوان کرده است جنگ ایران، جریان حیاتی کودهای شیمیایی را قطع کرده و تولید اوره در منطقه خلیج فارس به حدود ۱۶۰ هزار تن در هفته کاهش یافته است؛ رقمی که پایین‌ترین رکورد جدید در سال جاری محسوب می‌شود.

آفریقا و جنوب آسیا؛ آسیب‌پذیرترین‌ها از اختلال در صادرات کود جهانی

طبیعی است که کاهش شدید عرضه گاز طبیعی و کود در ابتدا، کشورهای را تحت تأثیر قرار خواهد داد که وابستگی زیادی به واردات از خلیج فارس دارند یا نیاز است این کالاها را از بازارهای جهانی تأمین کنند. طبق بررسی‌های انجام گرفته، کشورهای آفریقای و سپس کشورهای واقع در جنوب آسیا، بیش از سایر کشورهای دیگر تحت تأثیر شرایط ایجاد شده آسیب‌پذیر هستند.

گزارش‌ها نشان می‌دهد از میان کشورهای آفریقای، اتیوپی از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ حدود ۸۰۱ میلیون دلار کودهای نیتروژنی از کشورهای حوزه خلیج فارس وارد کرده است و ۴۰ درصد از نیاز خود را از این حوزه تأمین برآورده نموده است. پس از آن، میزان واردات کودهای نیتروژنی از آفریقای جنوبی نیز در همان بازه زمانی ۲ میلیارد دلار برآورد شده و عربستان سعودی اصلی‌ترین صادرکننده این نوع کود به این کشور بوده است.

کشور هند به‌تنهایی حدود نیمی از واردات آمونیاک و کودهای نیتروژنی خود را که معادل ۹ میلیون تن می‌شود، از صادرکنندگان خلیج فارس تأمین می‌کند. بلومبرگ در گزارشی نوشته است، هند پذیرفته است تا کود اوره را با قیمت‌های به‌مراتب بالاتر از مناقصه پیشین خود خریداری کند. گفته می‌شود وابستگی استرالیا نیز به کودهای تولید شده در کشورهای حوزه خلیج فارس، همانند هند است.

برزیل، آمریکا، ترکیه، بنگلادش، تایلند از دیگر واردکنندگان اصلی کودهای نیتروژنی کشورهای حاشیه خلیج فارس محسوب می‌شوند. به‌طور کلی می‌توان گفت، اختلال در روند صادرات کود از منطقه خلیج فارس، افزایش قیمت قابل توجهی را در این حوزه به همراه داشته است. این وضعیت تا زمانی که تنگه هرمز مسدود باقی بماند و روند تولید و حمل‌ونقل با مانع همراه باشد، ادامه خواهد داشت.



Analysis of Global Fertilizer Market in the Shock of Persian Gulf War

The ongoing conflict in West Asia has triggered a major shock in global fertilizer markets, threatening agricultural production and food security worldwide. Around 30% of global fertilizer trade and 20% of the world's liquefied natural gas transit through the Strait of Hormuz, making the region a critical hub for fertilizer production and exports. With shipping disruptions and damage to petrochemical infrastructure, global urea prices surged to between \$857 and \$900 per ton in April 2026 — the highest level since the 2022 food crisis.

Persian Gulf countries including Qatar, Saudi Arabia, and Iran are among the world's leading exporters of urea, ammonia, and nitrogen-based fertilizers. The conflict has severely disrupted exports from the region, with reports indicating that only 11 fertilizer vessels have successfully crossed the Strait of Hormuz while dozens remain stranded. At the same time, attacks on energy and industrial facilities have sharply reduced fertilizer production capacity across the Persian Gulf.

The fallout is expected to hit fertilizer-importing nations hardest, particularly India, African countries, Bangladesh, and Brazil. Analysts warn that prolonged disruption in Persian Gulf fertilizer exports could reduce global agricultural output, drive food inflation higher, and deepen food insecurity across developing economies.



مهرناز مهربابی

دکترای حقوق تخصصی

و داور مرکز داوری اتاق بازرگانی

تحلیل حقوقی و اقتصادی تأثیر تنش‌های ایران با اسرائیل و امریکا بر تجارت غلات و سرمایه‌گذاری خارجی در ایران

تشدید تنش‌های ژئوپلیتیکی میان ایران با اسرائیل و امریکا، تنها یک بحران امنیتی نیست؛ بلکه به‌طور مستقیم تجارت غلات، امنیت غذایی، قراردادهای بین‌المللی و فضای سرمایه‌گذاری خارجی در ایران را تحت تأثیر قرار داده است. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه، ریسک‌های ناشی از تحریم‌ها، فعال شدن بندهای فورس ماژور و برهم خوردن تعادل اقتصادی قراردادهای اکنون به مهم‌ترین چالش فعالان تجارت بین‌الملل و سرمایه‌گذاران بخش کشاورزی تبدیل شده‌اند.

پیامدهای اقتصادی تنش‌های ژئوپلیتیکی بر تجارت غلات

تشدید تنش‌های سیاسی و نظامی میان ایران با اسرائیل و امریکا در ماه‌های اخیر، علاوه بر پیامدهای امنیتی و ژئوپلیتیکی، آثار مهمی بر تجارت بین‌المللی غلات، امنیت غذایی و فضای سرمایه‌گذاری در ایران برجای گذاشته است. ایران به‌عنوان یکی از واردکنندگان اصلی غلات و نهاده‌های دامی در منطقه، وابستگی قابل توجهی به حمل‌ونقل دریایی، شبکه بانکی بین‌المللی و قراردادهای بلندمدت تأمین کالا دارد؛ از این رو هرگونه بی‌ثباتی منطقه‌ای می‌تواند به‌سرعت زنجیره تأمین کالاهای اساسی را تحت تأثیر قرار دهد.

از منظر اقتصادی، افزایش ریسک ژئوپلیتیکی موجب رشد هزینه‌های بیمه، حمل‌ونقل و تأمین مالی شده است. تهدیدهای مرتبط با امنیت دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز باعث شده شرکت‌های کشتیرانی و بیمه، «حق بیمه جنگ» را افزایش دهند یا محدودیت‌هایی برای حمل کالا به بنادر منطقه اعمال کنند. نتیجه این وضعیت، افزایش قیمت تمام‌شده واردات گندم، ذرت، جو و سویا و در نهایت فشار بر بازار داخلی و صنایع غذایی ایران است.

فورس ماژور و چالش اجرای قراردادهای بین‌المللی

با این حال، مهم‌ترین ابعاد این بحران را باید در حوزه حقوق تجارت بین‌الملل و روابط قراردادی بررسی کرد. بسیاری از قراردادهای خرید غلات، حمل‌ونقل دریایی و خدمات لجستیکی در شرایط فعلی با چالش‌های حقوقی جدی مواجه شده‌اند. یکی از مهم‌ترین این مسائل،



نقش Hardship Clause در باز تعادل اقتصادی قراردادهای

همچنین در سال‌های اخیر، استفاده از «بند تعدیل قرارداد» یا Hardship Clause در قراردادهای بین‌المللی اهمیت بیشتری پیدا کرده است. برخلاف فورس ماژور که معمولاً به توقف یا تعلیق تعهدات منجر می‌شود، بند تعدیل قرارداد برای شرایطی طراحی شده که اجرای قرارداد هنوز ممکن است، اما به دلیل افزایش غیرمعارف هزینه‌ها، تعادل اقتصادی قرارداد از بین رفته است. برای مثال، افزایش ناگهانی هزینه حمل‌ونقل یا بیمه ناشی از بحران منطقه‌ای می‌تواند مبنایی برای درخواست بازنگری در قیمت یا شرایط قرارداد باشد.

تحریم‌ها، Compliance و افزایش ریسک حقوقی تجارت با ایران

در کنار این مسائل، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها نیز ریسک حقوقی تجارت غلات با ایران را افزایش داده است. بسیاری از بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و تأمین‌کنندگان خارجی به دلیل نگرانی از تحریم‌های ثانویه آمریکا یا مقررات OFAC، همکاری با شرکت‌های ایرانی را محدود می‌کنند. به همین دلیل، فعالان حوزه تجارت غلات ناچارند علاوه بر مدیریت ریسک تجاری، الزامات مربوط به Compliance و بررسی دقیق وضعیت حقوقی طرف‌های معامله را نیز رعایت کنند.

استناد طرفین به بند «فورس ماژور» یا قوه قهریه است. در قراردادهای بین‌المللی، وقوع جنگ، تهدید نظامی، تحریم‌های ناگهانی، بسته شدن مسیرهای دریایی، اختلال در شبکه بانکی یا تصمیمات حاکمیتی می‌تواند از مصادیق فورس ماژور تلقی شود؛ مشروط بر اینکه اجرای تعهدات قراردادی را غیرممکن یا به شدت دشوار کرده باشد. در تجارت غلات، ممکن است فروشنده یا شرکت حمل‌ونقل به دلیل ناامنی در مسیرهای دریایی، از اجرای قرارداد خودداری کند یا تحویل کالا را به تأخیر اندازد. در چنین شرایطی، نحوه تنظیم بند فورس ماژور اهمیت تعیین‌کننده‌ای دارد؛ زیرا برخی قراردادها صرفاً «عدم امکان اجرا» را می‌پذیرند، در حالی که برخی دیگر «افزایش شدید هزینه‌ها» یا «ریسک‌های امنیتی» را نیز در بر می‌گیرند.

تغییر مسیر حمل و افزایش اختلافات قراردادی

موضوع مهم دیگر، «بند تغییر مسیر حمل» (Deviation Clause) در قراردادهای حمل دریایی است. با افزایش تنش‌های منطقه‌ای، بسیاری از خطوط کشتیرانی ممکن است برای اجتناب از مناطق پرخطر، مسیر حمل کالا را تغییر دهند. این تغییر مسیر معمولاً باعث افزایش زمان حمل، هزینه سوخت، هزینه بیمه و تأخیر در تحویل کالا می‌شود. اگر قرارداد به صراحت امکان تغییر مسیر را پیش‌بینی نکرده باشد، احتمال بروز اختلاف میان خریدار، فروشنده و شرکت حمل‌ونقل افزایش می‌یابد.



امنیت غذایی و ضرورت بازنگری در ساختار قراردادهای تجاری

در مجموع، تشدید تنش‌های میان ایران و اسرائیل نشان می‌دهد که تجارت غلات و سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی و صنایع غذایی، دیگر صرفاً تابع متغیرهای اقتصادی نیست، بلکه به شدت تحت تأثیر ریسک‌های حقوقی، ژئوپلیتیکی و امنیتی قرار دارد. در چنین شرایطی، پایداری زنجیره تأمین کالاهای اساسی و حفظ امنیت غذایی کشور مستلزم بازنگری جدی در ساختار قراردادهای تجاری، شیوه‌های تأمین مالی و سازوکارهای مدیریت ریسک است.

از این رو، پیش‌بینی دقیق بندهای فورس ماژور، تعدیل قرارداد، تغییر مسیر حمل، شروط تحریمی و سازوکارهای حل اختلاف، به یکی از الزامات اساسی قراردادهای بین‌المللی تبدیل شده است. همچنین توسعه ابزارهای بیمه ریسک سیاسی، تنوع بخشی به مسیرهای حمل و نقل و تقویت چارچوب‌های حقوقی حمایت از سرمایه‌گذاران خارجی می‌تواند نقش مهمی در کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد ایران در برابر بحران‌های منطقه‌ای ایفا کند.

در نهایت، موفقیت ایران در مدیریت این شرایط، نه تنها به توان اقتصادی، بلکه به میزان آمادگی حقوقی و نهادی کشور در مواجهه با تحولات پرریسک بین‌المللی وابسته خواهد بود.

داوری بین‌المللی و ضرورت بازطراحی سازوکارهای حل اختلاف

در چنین فضایی، نقش داوری بین‌المللی و شروط حل اختلاف بیش از گذشته اهمیت پیدا می‌کند. بسیاری از شرکت‌ها ترجیح می‌دهند اختلافات احتمالی خود را از طریق داوری تحت قواعد ICC، LCIA یا سایر نهادهای بین‌المللی حل و فصل کنند تا از ریسک‌های قضایی داخلی و پیچیدگی‌های سیاسی فاصله بگیرند. همچنین سرمایه‌گذاران خارجی در بخش کشاورزی و صنایع غذایی، خواهان تضمین‌های قراردادی قوی‌تر، پوشش بیمه ریسک سیاسی و حمایت‌های ناشی از معاهدات سرمایه‌گذاری دوجانبه (BITs) هستند.



FOOD SECURITY

Ms. Mehrnaz Mehrabi, Arbitrator at the Chamber of Commerce Arbitration Center

Iran’s Tensions with Israel and the US.: A New Threat to Global Grain Trade and Investment in Iran

Escalating tensions between Iran and Israel are no longer viewed solely as a security crisis; they are increasingly disrupting grain trade, food security, and foreign investment in Iran. The legal and economic analysis warns that instability around the Persian Gulf and Strait of Hormuz has sharply increased shipping, insurance, and import costs for essential commodities such as wheat, corn, and soybeans, adding new pressure to Iran’s food market. At the same time, international banks and shipping companies are imposing tighter restrictions due to war-related risks and sanctions concerns.

The report highlights growing legal complications in international grain supply and maritime transport contracts. “Force Majeure” and “Hardship” clauses are becoming central tools for companies seeking to suspend or renegotiate obligations amid conflict and soaring operational costs. Shipping routes are also being altered to avoid high-risk areas, leading to delays, higher fuel costs, and increasing contractual disputes between buyers, sellers, and transport firms.

According to the analysis, foreign investors in Iran’s agriculture and food industries are now demanding stronger legal guarantees, political risk insurance, and access to international arbitration mechanisms. The author argues that Iran’s future food security and trade resilience will depend not only on economic capacity, but also on the country’s legal preparedness and ability to manage geopolitical risk.

خروج امارات از اوپک؛ رمز گشایی از سه نکته راهبردی

شرایط ناشی از جنگ رمضان، اکنون به‌خوبی این واقعت را آشکار کرده است که نظم نفتی تمام کشورهای خلیج‌فارس فارغ از عضویتشان در سازمان‌های نفتی، کاملاً به امنیت این منطقه وابسته بوده و هیچ کشوری نمی‌تواند در شرایط بحرانی، مسیر تجاری جدیدی پیدا کند که به بهبود موقعیتش در بازارهای انرژی جهان منجر شود.

امارات متحده عربی به‌تازگی تصمیم گرفته است به عضویت ۶۰ ساله خود در سازمان اوپک پایان دهد. این کشور به‌صورت رسمی، خروجش از اوپک پلاس را نیز تأیید کرده است. تصمیم امارات برای فاصله گرفتن از دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس در بحث سیاست‌های مرتبط با تولید نفت در حالی علنی شده که جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران و به موازات آن، انسداد تنگه هرمز موجب ظهور یکی از بزرگ‌ترین بحران‌های انرژی در سطح جهان شده است.

در شرایطی که کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس سعی داشتند تحت تأثیر جنگ کنونی با حضور در نشست شورای همکاری خلیج فارس در جدّه، برنامه ویژه‌ای جهت حفظ «اتحاد منطقه‌ای» خود در نظر بگیرند، اقدام یک‌جانبه امارات برای خروج از اوپک تا حدی عجیب و شاید دور از انتظار بود. با این حال، دولت امارات با انتشار بیانیه رسمی عنوان کرده است که اقدامش بیانگر چشم‌انداز راهبردی و اقتصادی بلندمدتی است که این کشور برای خود متصور شده است؛ چشم‌اندازی که از سوی مقامات این کشور با هدف اعلامی سرمایه‌گذاری گسترده‌تر در حوزه تولید انرژی و ایفای نقشی مسئولانه و قابل اعتماد در بازارهای جهانی انرژی توصیف شده است.

بسیاری از کارشناسان بر این باورند که اقدام امارات حداقل در جریان ماه‌های آتی و در کوتاه‌مدت، نه‌تنها موجب شکل‌گیری روند صعودی فروش و صادرات نفت این کشور نخواهد شد، بلکه انتظار می‌رود به ۳ دلیل بسیار مهم، روند صادرات نفت خام این کشور، حداقل طی ماه‌های آینده با کاهش اساسی نیز همراه شود.



- تکروی‌های امارات در خلیج فارس:

از ابتدای جنگ رمضان تا کنون و هم‌زمان با مسدود شدن تنگه هرمز، میزان صادرات نفتی امارات به کشورهای دیگر به شدت کاهش پیدا کرده است. در همین خصوص، رویترز در گزارشی عنوان کرده است که تولید و صادرات روزانه نفت خام امارات از زمان آغاز درگیری‌ها به بیش از نصف کاهش پیدا کرده است. حتی شرکت ملی نفت ابوظبی نیز تحت تأثیر شرایط ایجاد شده مجبور به تعطیلی گسترده تولید خود شده است. اکنون، در شرایطی که تمام کشورهای منطقه به نوعی، درگیر وضعیت جنگی در خلیج فارس هستند، تک‌روی‌های سیاسی امارات و حمایت‌های بی‌وقفه‌اش از تجاوزات اسرائیل و آمریکا، حلقه محاصره انرژی برای این کشور را تنگ‌تر کرده است و خروج ناگهانی‌اش از اوپک، راه را برای هرگونه اقدام جداگانه در زمینه ازسگیری صادرات نفتی این کشور دشوار نموده است؛ امری که به‌واسطه سیاست‌گذاری‌های جدید امارات در حوزه تولیدات نفتی‌اش در آینده، بر میزان تنش‌های سیاسی این کشور با عربستان به‌عنوان اصلی‌ترین عضو اوپک خواهد افزود. به‌خصوص آن‌که مقامات این کشور در زمینه سیاست‌های نفتی خود، نگاهی متفاوت از مقامات سعودی دارند و به جای حمایت از بحث افزایش قیمت نفت، بر موضوع افزایش تولیدات نفتی تأکید دارند. می‌توان پیش‌بینی کرد روند صادرات نفت خام امارات برای ماه آینده نیز تحت تأثیر مقاومت و مخالفت سعودی‌ها یا حتی دیگر اعضای اوپک با اقدامات مستقل امارات در حوزه تولید نفت، کاهش خواهد بود.

- تشدید ناامنی در زیرساخت‌های نفتی امارات:

تحت تأثیر آخرین تحولات ژئوپلیتیک در منطقه، بندر استراتژیک الفجیره که به‌عنوان تنها مسیر جایگزین برای دور زدن تنگه هرمز شناخته می‌شود و از اهمیت راهبردی فوق‌العاده‌ای برای امارات برخوردار است، پس از اصابت پرتابه‌های ناشناس و آسیب دیدن بخش‌هایی از زیرساخت‌های اصلی مجتمع نفتی امارات، با کاهش بی‌سابقه حضور نفت‌کش‌ها مواجه شده است. داده‌های ردیابی دریایی در این منطقه از خروج جمعی ده‌ها فروند نفت‌کش از این بندر خبر داده‌اند. به‌تازگی نیز گزارشی در الجزیره منتشر شده است که در آن عنوان شده حداقل ۶۰ فروند شناور و نفت‌کش در یک بازه زمانی کوتاه در روزهای گذشته بندر الفجیره را ترک کرده‌اند و به سمت مناطق تجمع دریایی در نزدیکی تنگه هرمز حرکت کرده‌اند. تشدید تنش‌های سیاسی میان امارات و عربستان، مصر و دیگر کشورهای ناراضی حاشیه خلیج فارس به‌واسطه خروج ناگهانی امارات از اوپک می‌تواند ناامنی در الفجیره را تشدید نماید و تا مدت‌ها، مانع از بارگیری نفت از جانب نفت‌کش‌ها در اسکله‌های این بندر شود. ناامنی‌ها در الفجیره در حالی فشار ناشی از ممنوعیت صادرات نفت بر این کشور را تشدید می‌کند که طبق آمارهای ارائه‌شده، ذخایر الفجیره به پایین‌ترین میزان خود در ۹ سال اخیر رسیده و ۷ میلیون بشکه کاهش یافته است.

- ورود امارات به جنگ علیه ایران:

اگرچه برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس از ابتدای جنگ رمضان، رسماً در عملیات خصمانه علیه ایران شرکت کرده‌اند. با این حال، جوزدگی‌های امارات، برای به دست گرفتن کنترل کامل بازار آشفته منطقه موجب شده است این کشور از همان ابتدای جنگ، مقابل و مخالف اهداف و منافع ایران ظاهر شود و حتی با انجام برخی اقدامات در خاک خود، شرایط را برای اقدامات ضد ایرانی از سوی آمریکا و اسرائیل تسهیل نماید.

امارات نهایت سعی خود را برای تشکیل ائتلافی ضد ایرانی در اروپا و آسیا جهت بازگشایی اجباری تنگه هرمز به کار گرفته است و حتی در پیشنهادی عجیب از آمریکا خواسته است تا کنترل جزایر ایرانی مانند ابوموسی را در دست بگیرد. امارات اکنون خود را نزدیک‌ترین شریک عربی اسرائیل نشان می‌دهد و حتی از طرح از سرگیری حملات اسرائیل و آمریکا به ایران حمایت می‌کند.

در شرایطی که تنها راه رفع انسداد تنگه هرمز از تهران می‌گذرد، قطعاً طرح خروج امارات از سازمان اوپک، به منظور داشتن اختیارات کامل در بحث صادرات نفتی در شرایط کنونی به دو دلیل با شکست مواجه خواهد شد: اول سیاست‌های ضد ایرانی که امارات در جریان مسدود شدن تنگه هرمز اعمال کرده است، فضای تنش میان این کشور با ایران را به اوج خود رسانده است و از این رو تا زمان رفع تنش میان دو کشور، انتظار امارات برای عبور امن نفت کش‌هایش از منطقه بعید خواهد بود. دوم: همسویی سیاست‌های امارات با آمریکا و اسرائیل آن هم در شرایطی که مقامات ایرانی تنها راه بازگشایی تنگه هرمز و عبور امن کشتی‌ها از آن را خروج کامل آمریکا از منطقه اعلام کرده است، مانع از شکل‌گیری هرگونه نقطه امن از سوی آمریکا برای امارات در منطقه خواهد شد؛ موضوعی که حتی می‌تواند به مرور، انزوای شدید امارات در منطقه خلیج فارس را به همراه آورد.

- و سخن آخر:

خروج امارات از اوپک تحت تأثیر مواضع ضد ایرانی امارات، رقابت‌های این کشور با عربستان و احساس همبستگی ناکافی با دیگر کشورهای خلیج فارس حادث شده است. امارات سعی کرده است با خروج از اوپک، استقلال عمل بیشتری در منطقه به دست آورد. با این حال، شکی نیست اقدام این کشور برای داشتن عملکردی مستقل از اوپک نمی‌تواند مانع از اختلال در بازار نفتش شود، زیرا شرایط ناشی از جنگ رمضان، اکنون به خوبی این واقعیت را آشکار کرده است که نظم نفتی تمام کشورهای خلیج فارس فارغ از عضویتشان در سازمان‌های نفتی، کاملاً به امنیت این منطقه وابسته بوده و هیچ کشوری نمی‌تواند در شرایط بحرانی، مسیر تجاری جدیدی پیدا کند که به بهبود موقعیتش در بازارهای انرژی جهان منجر شود.





Energy Market Analysis—UAE’s Exit from OPEC amid Persian Gulf Tensions Raises Strategic Questions

According to recent reports and market analyses on news websites, the United Arab Emirates’ decision to end its decades-long membership in OPEC and OPEC+ has drawn major international attention amid escalating geopolitical tensions and energy market instability in the Persian Gulf region. Emirati officials described the move as part of a long-term strategy aimed at gaining greater independence in energy policymaking and expanding investment in oil and gas production. However, many analysts argue that the decision is unlikely to immediately boost the country’s oil exports.

The analysis highlights three major strategic risks facing the UAE: rising insecurity around critical energy infrastructure and the Fujairah export hub, growing political tensions with major OPEC producers — particularly Saudi Arabia — over oil production policy, and increasing regional instability that could threaten tanker traffic and energy export security.

The report concludes that the current crisis has reinforced a broader reality for global energy markets: oil export stability in the Persian Gulf depends less on formal membership in energy alliances and more on regional geopolitical security. Even countries with advanced infrastructure and export diversification strategies remain vulnerable to prolonged instability in the region.

گردآوری: مهدی ناظری، مدیر روابط عمومی اتحادیه واردکنندگان نهادهای دام و طیور

Mh_nazeri@yahoo.com

در این صفحه، مهم‌ترین اخبار یک‌ماهه اخیر در بازار نهادها که توسط اتحادیه آوندا (اتحادیه واردکنندگان نهادهای دامی) ارائه شده است، منتشر می‌گردد.



از فیدا تا سامانه جامع تجارت؛ گره‌های نرم‌افزاری در مسیر واردات کالاهای اساسی

تصمیم جدید وزارت جهاد برای مختومه‌شدن پرونده‌های مفتوحه گمرکی

در شرایطی که پایداری زنجیره تأمین کالاهای اساسی اهمیت ویژه‌ای دارد، اتحادیه واردکنندگان نهادهای دام و طیور و انجمن غلات ایران، نسبت به اختلال در سامانه‌های تجارت خارجی هشدار دادند. این دو تشکل در نامه‌ای به رئیس سازمان توسعه تجارت اعلام کردند بخشی از فرآیند ثبت سفارش و تمدید مجوزهای وارداتی به دلیل اختلال در سامانه‌های «فیدا» و «سامانه جامع تجارت» با وقفه مواجه شده و روند تأمین کالاهای اساسی را کند کرده است.

بر اساس این گزارش، سامانه فیدا (FIDA) در ثبت فروشنده‌گان خارجی دچار اختلال است و امکان افزودن شرکت‌های جدید وجود ندارد؛ موضوعی که عملاً فرآیند ثبت سفارش را برای برخی واردکنندگان متوقف کرده است. در همین خصوص، درخواست حذف موقت الزام ثبت در فیدا به مدت دو ماه و امکان ثبت دستی اطلاعات مطرح شده است.

همچنین در سامانه جامع تجارت، اختلال ارتباط با بانک مرکزی موجب توقف برخی فرآیندها از جمله تمدید کارت بازرگانی شده است. فعالان بخش خصوصی خواستار تمدید خودکار و بدون کارمزد کارت‌های منقضی شده تا پایان خردادماه شده‌اند.

در بخش دیگری نیز به عدم اجرای کامل مصوبه شورای عالی امنیت ملی درباره تمدید خودکار و بدون کارمزد ثبت سفارش‌ها اشاره شده و اصلاح فوری رویه‌ها و استرداد وجوه دریافت‌شده مطالبه شده است.

وزارت جهاد کشاورزی اعلام کرد: در بررسی پرونده‌های مفتوحه گمرکی سنوات گذشته، تاریخ تأیید ارزی سیستمی در زمان ثبت درخواست متقاضی، ملاک عمل گمرک خواهد بود.

این موضوع در آخرین ابلاغیه مربوط به سقف قیمت ارزی برنج، مورخ ۲۶ فروردین ماه، از سوی دکتر هومن فتاحی، معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی، به مدیرکل دفتر تدوین مقررات بازرگانی این وزارتخانه اعلام شده است.

بر اساس این گزارش، تصمیم جدید به دنبال پیگیری‌های مستمر تشکل‌های تأمین‌کننده کالاهای اساسی، به‌ویژه اتحادیه آوندا، درباره پرونده‌های متعدد بیش‌ازپیش اظهاری و کم‌اظهاری گمرکی ناشی از تغییرات نرخ ارز در فاصله زمانی میان ثبت درخواست تا صدور مجوز، ثبت سفارش اتخاذ شده است.

فعالان این حوزه معتقدند: اجرای فوری این رویه در مبادی گمرکی، می‌تواند نقش مؤثری در کاهش اختلافات، تسریع ترخیص کالا و تسهیل فرآیند تأمین نهادهای اساسی کشور ایفا کند.



پیشنهاد بخش خصوصی برای ذخیره ۱.۵ میلیون تن ذرت و جلوگیری از زیان ۴۰ همتی

ونسبت به تبعات اقتصادی آن هشدار دادند. در این نامه تأکید شده بیش از ۹۱ تا ۹۹ درصد نیاز کشور به کالاهای اساسی در سال گذشته و جنگ اخیر از سوی بخش خصوصی تأمین شده است؛ بنابراین واگذاری اختیارات ویژه به شرکت‌های دولتی می‌تواند موجب افزایش هزینه‌های واردات، ایجاد رانت و گسترش فساد شود. همچنین هشدار داده شده خریدهای خارج از ضابطه، قیمت‌ارز وارداتی کالاها را افزایش داده و در نهایت به زیان دولت و تولیدکنندگان منجر خواهد شد. در حالی که بخش خصوصی با میلیاردها دلار مطالبات معوق مواجه است، این تصمیمات می‌تواند اعتماد فعالان اقتصادی را کاهش دهد.

در بخش پایانی، تشکل‌ها پیشنهاد داده‌اند دولت به جای این رویکرد، ۱.۵ میلیون تن از ذرت موجود در بنادر را به صورت ریالی از بخش خصوصی خریداری کند؛ اقدامی که می‌تواند حدود ۱۲۰ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی و بیش از ۴۰ هزار میلیارد تومان جلوگیری از زیان ایجاد کند.

جنگ، بنادر و جهش هزینه ارزی؛ پیشنهادهایی به بانک مرکزی برای توقف جریمه‌ها

اتحادیه نهادهای دام و طیور در پی افزایش هزینه‌های ناشی از اختلاف نرخ ارز بین زمان فروش و رفع تعهد ارزی، دو پیشنهاد به بانک مرکزی ارائه کرد.

به دلیل محدودیت‌های ایجاد شده در ورود کشتی‌های حامل کالاهای اساسی به بنادر جنوبی در جریان جنگ اخیر، فرآیند تخلیه و ترخیص کالا طولانی شده و هزینه‌های ارزی واردکنندگان افزایش یافته است. در پیشنهاد نخست، اتحادیه خواستار پذیرش تاریخ اعلام آمادگی کشتی (NOR) به‌عنوان مبنای رفع تعهد ارزی شده است؛ به گونه‌ای که بانک‌های عامل از اعمال جریمه مابه‌التفاوت نرخ ارز خودداری کنند.

در پیشنهاد دوم نیز تمديد حداقل سه‌ماهه مهلت‌های ارزی و گمرکی درخواست شده است؛ به طوری که مهلت رفع تعهد برای واحدهای غیرتولیدی به ۱۱ ماه و برای واحدهای تولیدی به ۱۴ ماه افزایش یابد. این پیشنهادها با هدف تداوم تأمین کالاهای اساسی، کاهش فشار مالی بر واردکنندگان و جلوگیری از افزایش قیمت نهاده‌ها ارائه شده‌اند.

اتحادیه آوندا و انجمن غلات ایران، در پیشنهادی مشترک به معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی، از آمادگی اعضای خود برای فروش ذرت موجود در بنادر به شرکت‌های مباشر دولتی در چارچوب ضوابط قانونی و مشروط به پرداخت کامل وجه کالا خبر دادند.

این پیشنهاد در شرایطی مطرح شده است که مجموع موجودی ذرت در بنادر کشور به بیش از ۳.۵ میلیون تن رسیده و بخش خصوصی، به‌رغم محدودیت‌های ارزی و مطالبات معوق ۱۵ ماهه، همچنان تأمین قابل توجهی از نهاده‌های موردنیاز کشور را بر عهده داشته است.

بر اساس اعلام دبیران این دو تشکل، در صورت خرید ذرت مازاد بخش خصوصی از سوی دولت، امکان جایگزینی این مقادیر با محموله‌های جدید و با نرخ‌های ارزی پایین‌تر فراهم خواهد شد؛ به‌ویژه آن‌که با آغاز عرضه ذرت برزیل برای حمل تیرماه، روند قیمت‌های جهانی نیز کاهش می‌شود.

به گفته فعالان این حوزه، اجرای این پیشنهاد می‌تواند ضمن ایجاد امکان ذخیره‌سازی حدود ۱.۵ میلیون تن ذرت، زمینه صرفه‌جویی ارزی حدود ۱۲۰ میلیون دلار را فراهم کرده و از بروز زیانی در حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان برای دولت جلوگیری کند.

این تشکل‌ها تأکید کرده‌اند خرید نقدی ریالی ذرت مازاد موجود در بنادر، علاوه بر کمک به تقویت ذخایر استراتژیک کشور، می‌تواند از افت کیفیت و ضایعات ناشی از گرمای شدید بنادر جلوگیری کند و منابع ریالی لازم برای تأمین ارز واردات نهاده‌های موردنیاز آینده کشور را نیز فراهم سازد.

به باور فعالان بخش خصوصی، اجرای این طرح در شرایط حساس کنونی، می‌تواند پشتوانه‌ای مطمئن برای امنیت غذایی و پایداری تأمین کالاهای اساسی کشور باشد.

تشکل‌های کالاهای اساسی: مجوزهای محرمانه، اقتصاد جنگی را به فساد گره می‌زند

۹ تشکل ملی فعال در حوزه تأمین کالاهای اساسی در نامه‌ای سرگشاده به رئیس‌جمهور نسبت به صدور مجوزهای محرمانه و خاص برای شرکت‌های دولتی و مباشران وزارت جهاد کشاورزی اعتراض کردند. این تشکل‌ها، معافیت از اجرای مواد ۱۴ و ۱۵ قانون امور گمرکی و حذف ضوابط خرید خارجی را مغایر قوانین و سیاست‌های کلی کشور دانستند.





مهندس محمدعلی موسی پور

مدیر بندر امیرآباد

بندر امیرآباد؛ سکوی جهش اقتصاد دریامحور کشور

مهندس محمدعلی موسی پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد، با اشاره به اهمیت این بندر در توسعه اقتصاد دریامحور کشور اظهار کرد: توسعه زیرساخت‌های بندر امیرآباد در سال‌های اخیر به گونه‌ای رقم خورده که این بستر ارزشمند به سکویی برای جهش اقتصاد دریامحور کشور تبدیل شده است.

سرمایه‌گذاری‌های کلان دولت در بندر امیرآباد

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد تصریح کرد: همزمان با شکل‌گیری دولت چهاردهم، رونق تجارت دریایی به ویژه در شمال کشور شتاب بیشتری گرفته و سرمایه‌گذاری‌های کلان در بندر امیرآباد به صورت ویژه در دستور کار دولت قرار گرفته است. این سرمایه‌گذاری‌ها علاوه بر افزایش ظرفیت صادرات و واردات کالا، بستر مناسبی برای اجرای طرح‌های اقتصاد دریامحور فراهم کرده و شرایطی را ایجاد نموده تا کشورهای حاشیه دریای خزر نیز بتوانند از ظرفیت‌های ممتاز این بندر برای صادرات و ترانزیت کالا بهره‌مند شوند.

به گفته وی، احداث و بهره‌برداری از چندین طرح مهم زیرساختی در بندر امیرآباد، سهم بسزایی در ذخیره‌سازی کالاهای اساسی داشته و این امکان را فراهم کرده است تا تخلیه کالاهای وارداتی با سرعت بیشتری صورت بگیرد و هر چه سریع‌تر ارزش افزوده برای آن‌ها ایجاد شود، سپس به سراسر کشور انتقال یابند. همچنین این بندر ظرفیت صادرات و ترانزیت کالا به کشورهای حاشیه خلیج فارس را نیز داراست.

نقش راهبردی بندر امیرآباد در کریدور شمال-جنوب

موسی پور با تأکید بر اهمیت توسعه زیرساخت‌های بندری در رونق صادرات یادآور شد: بندر امیرآباد با توجه به موقعیت مکانی ویژه، احیای کریدور شمال-جنوب، برخورداری از زیرساخت راه آهن و سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساختی، از جمله بنادر راهبردی کشور محسوب می‌شود.

وی ادامه داد: بندر امیرآباد با حدود یک هزار و ۶۰ هکتار اراضی وسیع و پس کرانه، بهره‌مندی از زیرساخت حمل‌ونقل مدرن چندوجهی و دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای CIS، بر تمامی پنج بندر

بندر امیرآباد، تنها بندر شمالی کشور با قابلیت اتصال مستقیم به شبکه ریلی، در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین بنادر راهبردی کشور تبدیل شده است؛ بندری که توسعه زیرساخت‌های آن به صورت مستمر ادامه داشته و همزمان با افتتاح طرح‌های زیرساختی، سرمایه‌گذاری‌های جدید نیز بدون وقفه در این مجموعه آغاز شده است.



بیش از نیمی از تخلیه کالای اساسی بندر شمالی در امیرآباد

مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد با بیان این که بیش از نیمی از سهم تخلیه کالاهای اساسی در میان بندر شمالی کشور در بندر امیرآباد انجام می‌شود، اظهار کرد: این موفقیت در وهله نخست مرهون نگاه ویژه دولت، سیاست‌ها و حمایت‌های سازمان بندر و دریانوردی و استاندار مازندران و در مرحله بعد حاصل ایجاد زیرساخت‌های مناسب از سوی بخش خصوصی و بهره‌گیری از حمل‌ونقل چندوجهی است. وی افزود: صاحبان کالاهای اساسی به دلیل امکانات و زیرساخت‌های موجود، بندر امیرآباد را برای فعالیت‌های اقتصادی و تجاری خود انتخاب کرده‌اند.

توسعه اشتغال پایدار با حضور بخش خصوصی

موسی‌پور در پایان با اشاره به فعالیت‌های عملیاتی بندر در حوزه تخلیه و بارگیری کالا برای واردات، صادرات و ترانزیت خاطر نشان کرد: همزمان با توسعه عملیات بندری، بخش خصوصی نیز در حوزه‌های تولیدی، ایجاد ارزش افزوده، خدمات و نگهداری کالاهای اساسی فعال شده و این موضوع زمینه ایجاد اشتغال پایدار را فراهم کرده است.

حاشیه خزر برتری داشته و ظرفیت فوق‌العاده‌ای در توسعه اقتصادی و تجاری کشور ایفا می‌کند.

موسی‌پور ابراز امیدواری کرد: با اجرای طرح‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای و همچنین جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، شاهد افزایش ظرفیت تولید، تخلیه و بارگیری کالا و ایجاد اشتغال پایدار در این بندر باشیم.

سهم قابل توجه بندر امیرآباد در واردات غلات کشور

مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد درباره میزان تخلیه غلات و کالاهای اساسی در این بندر گفت: بندر امیرآباد با بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی و ایجاد زیرساخت‌های مناسب نگهداری غلات در سیلوها، توانسته سهم قابل توجهی از واردات غلات شمال کشور را به خود اختصاص دهد.

وی ادامه داد: کالاهای اساسی وارداتی از طریق این بندر شامل انواع غلات، نهاده‌های دامی و روغن خام خوراکی است و بندر امیرآباد با تکیه بر توانمندی‌ها و زیرساخت‌های ایجاد شده، دومین بندر واردات کالای اساسی کشور شناخته می‌شود.

موسی‌پور تصریح کرد: از آنجا که تولید غلات و دانه‌های روغنی کشورهای حوزه CIS بیش از نیاز مصرفی آن‌ها است، بخش مهمی از نیاز کشور از طریق این کشورها تأمین می‌شود و به دلیل قرارگیری بندر امیرآباد در مسیر کریدور شمال-جنوب، بخشی از این محصولات نیز به کشورهای حاشیه خلیج فارس ترانزیت و صادر می‌شود.



Mr. Mohammadali Mousapour, Director General of Amirabad Port **Amirabad Port; Iran's emerging transit and maritime trade hub in** **the North-South Corridor**

Director General of Amirabad Port said Amirabad Port — the only northern Iranian port directly connected to the national railway network — has become one of the country's most strategic maritime trade hubs, playing a key role in Iran's maritime-driven economic development. He noted that major government investments in port infrastructure have significantly expanded the port's export, import, and transit capacities.

Highlighting Amirabad's geo-economic importance within the International North-South Transport Corridor (INSTC), Mousapour said the port's multimodal transport infrastructure and direct access to CIS markets have strengthened Iran's regional trade competitiveness. He added that Caspian Sea countries can also utilize Amirabad's facilities for cargo transit and exports to the Persian Gulf region.

Mr. Mousapour further stated that Amirabad is now Iran's second-largest port for essential commodity imports, handling more than half of all essential goods unloaded at northern Iranian ports. He emphasized that growing private-sector investment in logistics, storage, and value-added industries around the port is contributing to sustainable job creation and long-term economic growth.

تقویم همایش/کنفرانس/کنگره‌های بین‌المللی خرداد و تیر ۱۴۰۵

اطلاعات	زمان	مکان	نام همایش/کنفرانس/کنگره
 office@bata-agro.com	۱۱ الی ۱۵ خرداد	استارا ازاکورا، بلغارستان	International Agricultural Fair نمایشگاه بین‌المللی کشاورزی
 expo@victam.com	۱۲ الی ۱۴ خرداد	اوترخت، هلند	International Trade Fair for the Animal Feed Processing Industries نمایشگاه بین‌المللی صنایع فرآوری خوراک دام
 e_fedorova@minskexpo.com	۱۲ الی ۱۶ خرداد	مینسک، بلاروس	International Trade Fair for Agriculture, Animal Husbandry & Food Processing نمایشگاه بین‌المللی کشاورزی، دامپروری و فرآوری مواد غذایی
 info@ceokos.com	۱۳ الی ۱۴ خرداد	پریشیتینا، آلبانی	International Agribusiness, Food, Beverage & Gastronomy Trade Fair نمایشگاه بین‌المللی کشاورزی، غذا، نوشیدنی و صنایع غذایی
 info@veas.com.vn	۱۹ الی ۲۱ خرداد	هوشی مین، ویتنام	International Livestock, Dairy, Feed and Meat Processing Exhibition and Conference نمایشگاه و کنفرانس بین‌المللی دام، لبنیات، خوراک دام و فرآوری گوشت
 kontakt@merebo.de	۲۶ الی ۲۸ خرداد	تانگرانگ، اندونزی	International Trade Fair for Livestock نمایشگاه بین‌المللی دام و طیور
 support@radeecal.in	۲۷ الی ۲۹ خرداد	نایروبی، کنیا	Agricultural Fair for Technologies, Innovations & Networks نمایشگاه کشاورزی برای فناوری‌ها، نوآوری‌ها و شبکه‌ها
 c.nusch@fairtrade-messe.de	۲۸ الی ۳۱ خرداد	تهران، ایران	Agricultural Trade Fair نمایشگاه کشاورزی
 apple.limbo@informa.com	۳ الی ۵ تیر	پاسای، فیلیپین	International Trade Fair for Animal Food, Livestock & Meat نمایشگاه بین‌المللی غذای حیوانات، دام و گوشت



تهران، خیابان آزادی، خیابان خوش، تقاطع
آذربایجان، پلاک ۸۲۹، طبقه ۴



کارخانه: شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار
بهارستان، گلشن ۶، پلاک ۲



۰۹۱۲۵۷۶۳۸۷۵ - ۰۲۱ - ۶۶۹۴۷۶۴۲ - ۳ - ۴



DAKAM_SAMGHABADY_CO Salehi@dakam.co

www.dakam.co



شرکت مهندسی بازرگانی داکام
سازنده و عرضه کننده تجهیزات کارخانجات آرد، خوراک
دام، طیور و آبزیان، مشاور، تامین کننده تجهیزات
آزمایشگاه عمومی صنایع غذایی و تخصصی آرد و غلات



تنها نماینده Cizgi lab ترکیه در زمینه تجهیزات تخصصی آزمایشگاه آرد و غلات





تنها نماینده Cizgi lab ترکیه
در زمینه تجهیزات تخصصی
آزمایشگاه آرد و غلات



شرکت مهندسی بازرگانی داکام

سازنده و عرضه کننده تجهیزات کارخانجات آرد، خوراک دام، طیور و آبزیان، مشاور، تامین کننده
تجهیزات آزمایشگاه عمومی صنایع غذایی و تخصصی آرد و غلات



☎ ۰۹۱۸۸۷۰۷۴۲۴

☎ ۰۲۱-۶۶۹۴۷۶۴۲-۳-۴

📷 DAKAM_SAMGHABADY_CO

✉ Salehi@dakam.co

🌐 www.dakam.co

تهران، خیابان آزادی، خیابان خوش،
تقاطع آذربایجان، پلاک ۸۲۹، طبقه ۴



KIG-SILO

THE GRAIN WORLD'S SILO

تولید کننده و تامین کننده برترین سیلوهای
فلزی ذخیره سازی و تجهیزات انتقال غلات



سیلوهای ذخیره غلات

ماشین آلات و انتقال دهنده های غلات

تجهیزات جانبی سیلوهوا

اجرای کلید تحویل پروژه های سیلو (بتنی و فلزی)



آدرس: ستارخان، نرسیده به میدان توحید، کوثر سوم، پلاک ۲۶، واحد ۹

تلفن: ۰۲۱۶۶۵۷۲۲۹۷/۸ - ۰۹۱۲۰۴۰۶۲۱۴ - ۰۹۱۲۰۴۰۶۲۱۳/۴

✉ silogq_karami@yahoo.com 🌐 <http://www.kig-silo.com>



شرکت تولیدی آرد جوانه Javaneh Milling Co.

اصول علمی آسیابانی،
محصول باکیفیت ایرانی

Fundamental of Scientific Milling
for Iranian High-Quality Product



تولید انواع آرد صنفی و صنعتی
از گندم مرغوب استان خوزستان

شوشتر، کیلومتر ۷ جاده دزفول،
شرکت تولیدی آرد جوانه
تلفن: ۰۶۱ ۳۶۲۱۴۷۱۱-۱۷
فکس: ۰۶۱ ۳۶۲۱۴۷۱۵

Producing all Types of Flour Based
on High Quality wheat of khuzestan province

Address: Javaneh Flour Production Co.,
7th Km of Dezful Road, Shushtar.
Tel: +98 (61) 36214711-17
Fax: +98 (61) 36214715