

نگاشته

اقتصادی کشاورزی، غلات و منابع وابسته

خرداد ۱۴۰۵ • Jun 2026 • شماره ۱۱۵

Negashteh Bilingual Magazine

هشدار انجمن غلات؛ جهش ۵ برابری هزینه تأمین نهاده‌ها

کابل‌های فیبر نوری؛ شاه‌رگ حیاتی اقتصاد دیجیتال

بازتعریف مارکتینگ و بازاریابی در اقتصاد جنگ

تحلیلی بر حاکمیت ایران و عمان بر تنگه هرمز

صنعت روغن پس از حذف ارز ترجیحی

چرا قیمت قهوه افزایش یافته است؟

مدیریت ریسک در صنعت آسیابانی

گزارشی از وضعیت صنعت ماکارونی



Iran 2026
agrofood

انجمن آسیابانان کن...
آرد میلاد آذربایجان



www.ardmilad.ir | @ardmilad_



(روغن نباتی کل بهار)
جاده ابریشم



هلدینگ یکپارچه زنجیره‌های ارزش غذایی

گلبهار جاده ابریشم

عضوی از خانواده افرا اویل

با بیش از ۲۲ سال تجربه در صنعت روغن، گلبهار جاده ابریشم در حوزه تصفیه، فرمولاسیون و بسته‌بندی روغن‌های خوراکی تخصصی، یکی از تأمین‌کنندگان معتبر صنایع غذایی کشور است. این مجموعه با بهره‌گیری از فناوری‌های روز، فرمولاسیون‌های اختصاصی، زنجیره تأمین یکپارچه و تولید روغن‌های بدون اسید چرب ترانس، راهکارهای تخصصی و سفارشی را برای صنایع غذایی ارائه می‌دهد.

محصولات این شرکت با برند گلپونه تهران عرضه شده و با تکیه بر کیفیت برتر، تأمین پایدار و پشتیبانی تخصصی، همراه مطمئن تولیدکنندگان صنایع غذایی کشور است.



آدرس کارخانه: شهرستان گرمسار، بلوار آزادی، شهرک صنعتی

ایوانکی، خیابان پژوهش 3 پلاک 2

آدرس دفتر مرکزی: جردن، ابتدای یزدان پناه پلاک 2 برج افرا طبقه 4

تلفن دفتر مرکزی: 021 - 42566000 ، داخلی 450

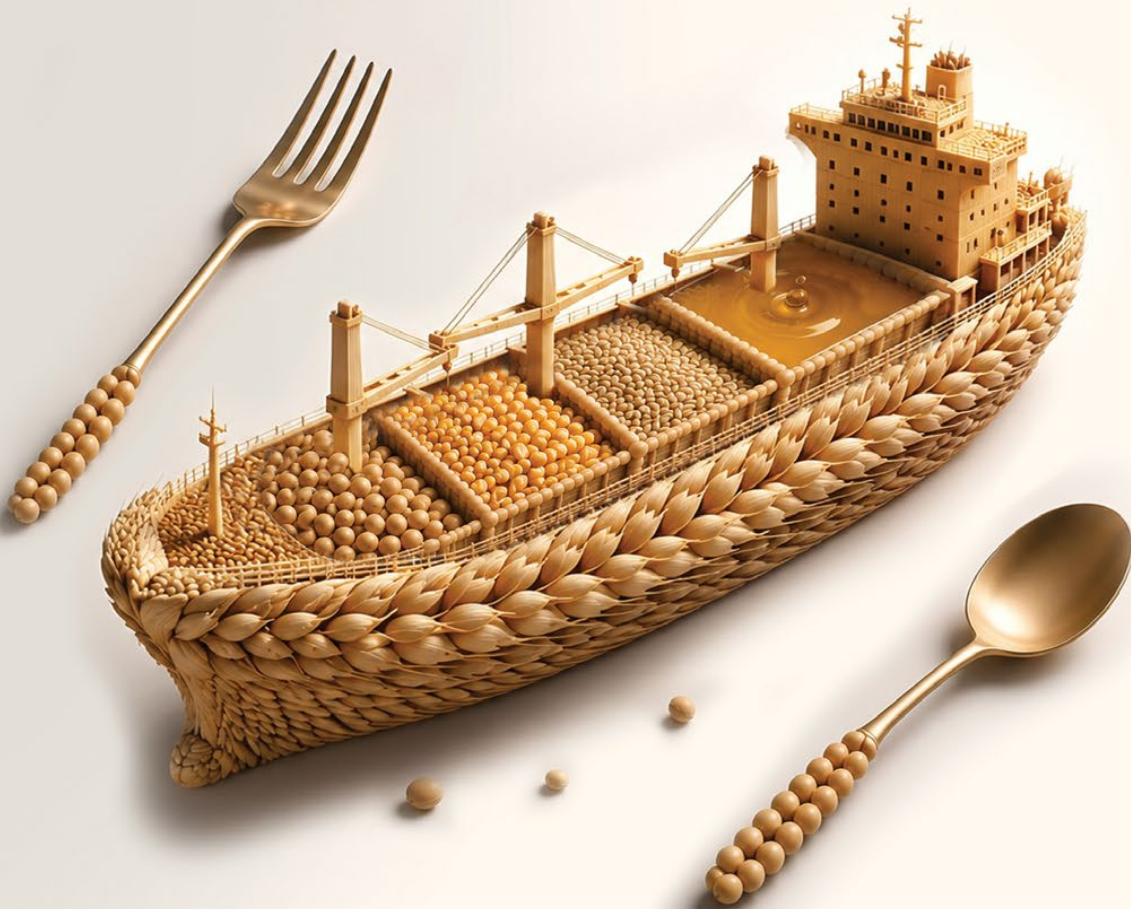
تلفن مدیریت عامل و فروش: 0912 512 75 41 ، جناب آقای فداکار



افرا
اویل



► **Armani Middle East Trading** ◀
IDEAL BUSINESS...



Web Site



Linkdin



Whate App



Telegram



Instagram



AZEM
عازم

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



هرمس تجارت آفاق قشم
Hermes Tejarat Afagh Qeshm



تامین‌کننده انواع نهاده‌های دامی و غلات



تهران، بلوار اندرزگو، خیابان بازدار
کامرانیه شمالی، پلاک ۸، طبقه سوم



021 26371178 ■ 021 26371173



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





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 دز فول،
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



Zarrin Grain Group گروه زرین غله

به عنوان «شریک مطمئن تامین نهاد»، تأمین پایدار همواره هدف و رسالت بنیادین گروه زرین غله بوده است. برای تحقق این هدف، حتی در روزهایی که بحران گریبان‌گیر صنایع بود و اختلالات شدیدی در سیستم‌های توزیع کالا وجود داشت، سیستم تأمین و توزیع ما هرگز متوقف نشد. ما با اتکا به زیرساخت‌های قدرتمند، انعطاف‌پذیری راهبردی و بهره‌مندی از شبکه‌ی گسترده‌ی عملیات در تمامی بنادر شمال و جنوب کشور، توانستیم موانع را به مسیرهای جایگزین تبدیل کرده و واردات بی‌وقفه‌ی نهاده‌ها را تضمین کنیم.

ما عمیقاً باور داریم که اعتبار یک تعهد، در دل همین بزنگاه‌های دشوار محک می‌خورد. تداوم جریان تأمین در شرایط پیچیده‌ی کنونی، گواهی روشن بر اراده‌ی ما برای حفظ آرامش بازار و پشتیبانی از چرخه‌ی تولید است. افتخار ماست که با عبور موفق از این محدودیت‌ها، استوارتر از همیشه دوشادوش شما ایستاده‌ایم تا همچنان نماد ثبات و شایسته‌ی نام شریکی مطمئن در این صنعت باشیم.



زرین غله

شریک مطمئن تامین نهاد

تلفن تماس: ۰۲۱ ۲۲ ۶۱ ۷۴ ۵۲
info@zarringrain.com



Zarrin Grain Group

As "Your Reliable Partner in feed supply," sustainable supply has always been the fundamental goal and mission of ZarrinGrain Group. To achieve this objective, even during days when crises plagued the industries and severe disruptions affected commodity distribution networks, our supply and distribution systems never halted. Relying on robust infrastructure, strategic agility, and an extensive operational network across all northern and southern ports of Iran, we successfully navigated logistical obstacles through alternative pathways, ensuring the uninterrupted import of essential commodities.

We deeply believe that the true value of a commitment is measured precisely during such critical junctures. Maintaining the continuity of supply amidst today's complex circumstances is a testament to our resolve in stabilizing the market and protecting the production cycle. We are proud to have overcome these limitations, standing stronger than ever alongside you to deliver unwavering stability and prove worthy of being your most reliable partner in the industry.

ZarrinGrain, your reliable partner in feed supply



ارائه خدمات

تامین قطعات

ایماش یدک

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



Milleral
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

مصلح بازرگان اراک
Mosleh Bazargan



خرید و فروش،

صادرات و واردات محصولات کشاورزی

آدرس:

اراک، خیابان قائم مقام، چهار راه ادبجو، ساختمان
سهیل، طبقه ۴، واحد ۸



تلفن:

۰۹۱۲۵۸۴۲۰۹۷

۰۹۱۸۱۶۲۱۱۷۰

۰۸۶۳۴۴۵۱۰۵۸



محصولات غذایی انسی

۵۰ سال در کنار شما بوده ایم



تلفن: ۵۸۳۴۲ - ۰۲۱

www.ncmacaroni.com



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.

ارتباط با ما

کد را اسکن کنید



برای ارتباط با ما



۰۹۱۲ ۱۱۲ ۶۵ ۱۹
۰۹۱۲ ۵۴۴ ۱۷ ۵۶
۰۹۱۲ ۹۰۵ ۲۲ ۹۲
۰۲۱ ۵۵۸۱۳۴۳۴



bahmani.co



bahmani_industrial_group



آدرس فروشگاه: خیابان خیام، پاچنار پلاک ۶۵۹



آرد و سبوس گل آذین آشتیان

تولید آرد کامل با به روزترین تکنولوژی آسیابانی

نشانی: کیلومتر ۶ جاده قم به اراک، روبه روی پمپ بنزین گندم زار



Ardazin.ir



Golazin_company

۰۸۶-۳۷۲۳۶۷۰۳



۰۹۱۲-۱۱۲۶۵۱۹

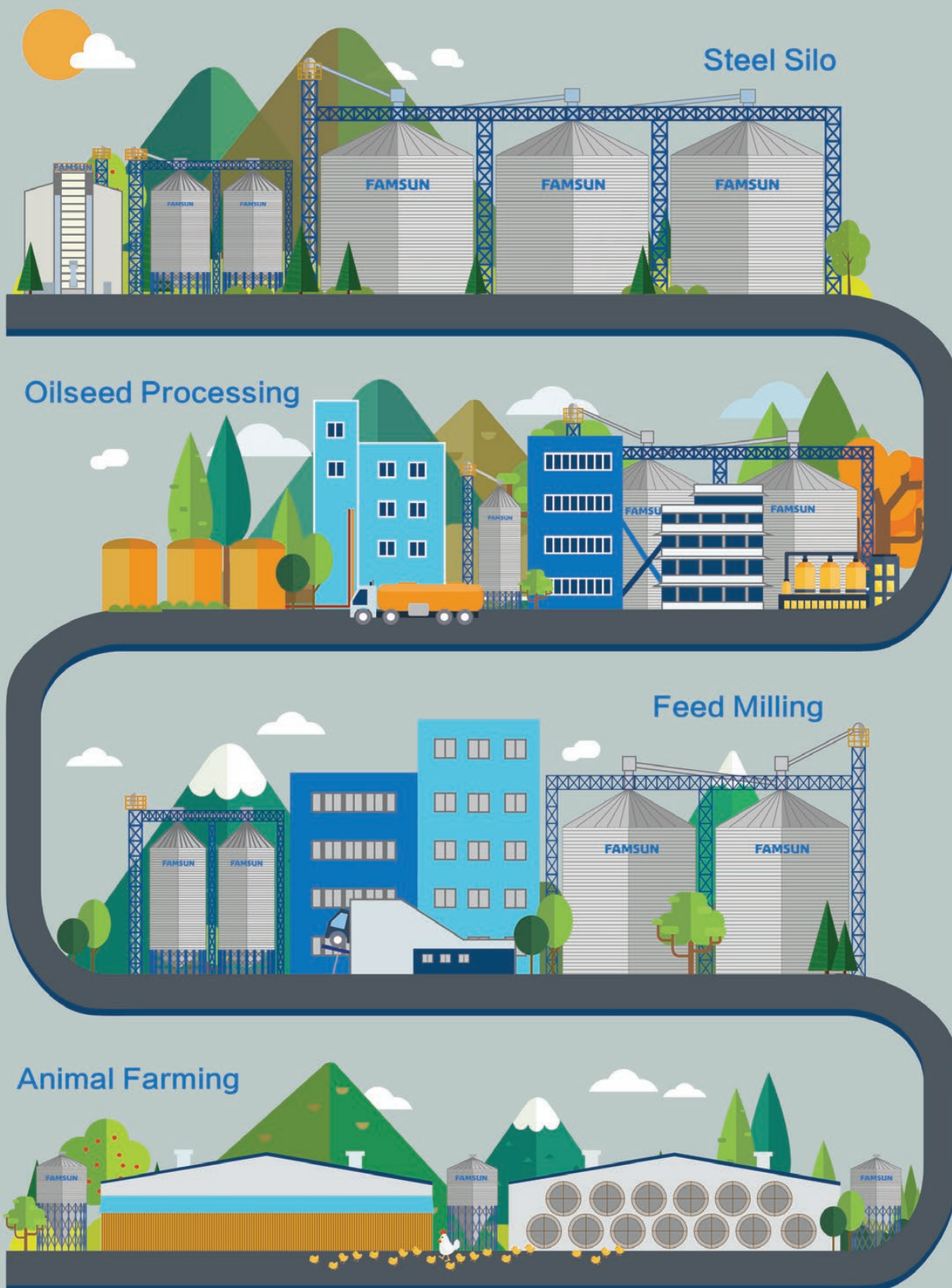


۰۹۰۲-۹۶۲۵۶۶۰



The full industrial chain system
solutions from farm to table

FAMSUN
Integrated Solution Provider



FAMSUN Co.,Ltd.
www.famsungroup.com

دفتر هماهنگی شرکت فامسان (هلدینگ میویانگ)
تلفن: ۸۸۱۷۴۶۵۲-۸۸۱۷۴۶۰۶ (۰۲۱)
همراه: ۰۹۱۲۳۳۲۷۱۵۰ (مهندس وفادار)



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

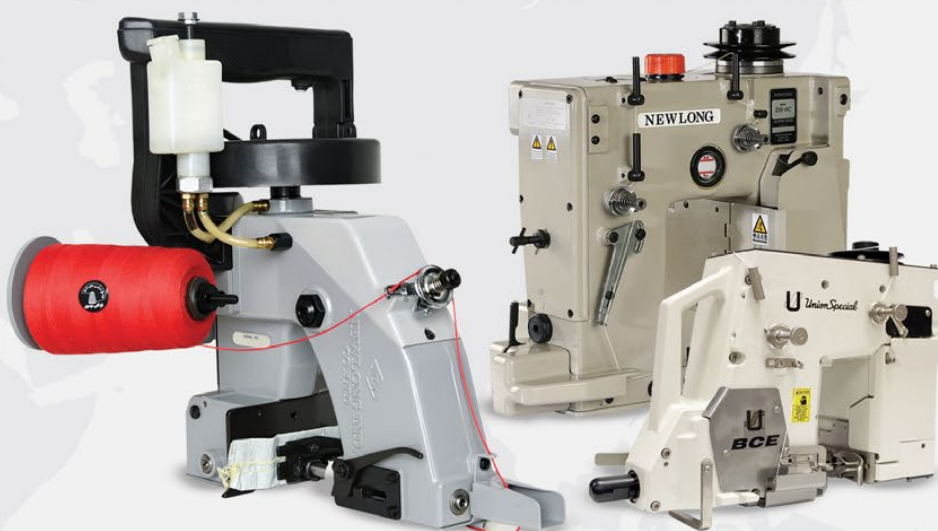




نخ و چرخ سرکیسه‌دوزی

موسوی

دوخت مطمئن، بدون پاره شدن کیسه



مشاوره رایگان انتخاب نخ ، ارسال فوری به سراسر کشور

نخ تخصصی | سرکیسه‌دوزی برای
دوخت بدون توقف

کاهش پارگی کیسه — افزایش سرعت خط تولید

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

تست رایگان قبل خرید برای کارخانه‌ها



وبسایت



اینستاگرام

• مناسب دستگاه‌های نیولانگ و تمام سرکیسه‌دوزها

• بدون پرز و گیر کردن در سوزن

• تحمل کشش بالا در بارگیری

• کاهش خرابی دوخت و مرجوعی مشتری



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



۰۲۱-۵۵۸۱۳۸۶۷
۰۲۱-۵۵۵۷۱۸۴۳
۰۹۳۰۱۱۱۱۷۷۰

تلفن:

همراه:



شرکت تولیدی آرد مانا



manamacaron.com



شرکت صنایع غذایی مانا



@manamacaron

پشتِ این قوطی،
کیفیت جریان دارد.



باما آس باشید Be AS With Us

تلفن: ۰۲۱-۹۲۰۰۲۲۱۳
Tel: +982192002213



instagram:
asfood.co

نماینده رسمی و انحصاری
کمپانی FOSS دانمارک در ایران



MAX GROUP
INTERNATIONAL
گروه شرکت های مکث بین الملل



NIT

آنالایزر سریع آرد، غلات و دانه های روغنی
(NIT)



NIR

آنالایزر سریع خوراک دام، طیور و آبزیان (NIR)
دارای تاییدیه ی برترین کارخانجات خوراک دام،
طیور و آبزیان کشور



ALPHATEC FN

دستگاه آنالیز فعالیت آلفا آمیلاز
فالینگ نامبر به همراه فعالیت قارچی



KJELTECH

دستگاه آنالیز پروتئین
ست کلدال تمام اتوماتیک



نمونه بردار اتوماتیک
آرد، غلات، خوراک دام و دانه های روغنی

ALVEOGRAPH

دستگاه فارینو اکستنسوگراف
کمپانی CHOPIN فرانسه



SDmatic 2

دستگاه آنالیز آسیب نشاسته
کمپانی CHOPIN فرانسه



انواع رطوبت سنج های رومیزی و پرتابل
مورد تایید پژوهشکده غلات ایران



☎ 021 45238

☎ 021 88 99 1945



www.maxgroupint.com



info@maxgroupint.com

📍 تهران، خیابان فاطمی، روبهروی هتل لاله، ابتدای
خیابان باباطاهر، پلاک ۴، شرکت مکث بین الملل



تاب آوری شبکه لجستیکی ایران

در کنار آن، کریدورهای ترکیه نیز ظرفیت قابل توجهی دارند. مسیر اسکندرون-تاتوان-ایران می تواند بخشی از بار واردات کالاهای اساسی را از بنادر مدیترانه ای به شبکه ریلی و جاده ای ایران منتقل کند. همچنین بنادر سامسون و ترابزون در دریای سیاه می توانند به حلقه اتصال ایران با بازارهای اروپا، روسیه و حتی آمریکای جنوبی تبدیل شوند.

گفتنی است، کریدور شرق نیز نباید از نظر دور بماند. مسیر کراچی-میرجاوه و اتصال آن به شبکه ریلی کشور، یکی از گزینه های مهم برای متنوع سازی مبادی ورودی کالا به شمار می رود. همچنین کریدورهای زمینی آسیای مرکزی و مسیر چین-قزاقستان-آذربایجان-ایران ظرفیت های قابل توجهی برای واردات کالاهای استراتژیک و کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی دارند.

واقعیت این است که در دنیای امروز، مزیت یک کشور تنها در داشتن بندر یا موقعیت جغرافیایی خلاصه نمی شود؛ بلکه در میزان تاب آوری شبکه لجستیکی آن تعریف می شود. کشوری که بتواند در شرایط بحران، کالاهای اساسی خود را از چندین مسیر مستقل تأمین کند، کمتر در معرض شوک های سیاسی، نظامی و اقتصادی قرار خواهد گرفت.

جنگ چهل روزه و حملات آمریکا به ایران، فارغ از ابعاد نظامی و سیاسی آن، یک واقعیت مهم را بار دیگر به تصمیم گیران اقتصادی کشور یادآوری کرد؛ امنیت غذایی ایران را نمی توان تنها بر دوش چند بندر جنوبی و یک یا دو مسیر سنتی تأمین کالا گذاشت.

در روزهایی که ریسک فعالیت در خلیج فارس افزایش یافت و بنادر جنوبی کشور با محدودیت های عملیاتی و نگرانی های امنیتی روبه رو شدند، این پرسش بیش از هر زمان دیگری مطرح شد که اگر این وضعیت طولانی تر می شد، کشور چگونه باید نیازهای اساسی خود را تأمین می کرد؟ پاسخ روشن است؛ ایران برای حفظ پایداری زنجیره تأمین خود، ناگزیر است به سمت تنوع بخشی به مسیرهای تجاری و احیای کریدورهایی حرکت کند که سال ها در حاشیه قرار داشتند. در دهه های گذشته، بخش عمده واردات کالاهای اساسی، غلات و نهاده های دامی از طریق بنادر جنوبی به ویژه بندر امام خمینی و بندر شهید رجایی صورت گرفته است. این تمرکز اگرچه از منظر اقتصادی و زیرساختی، توجیه پذیر بود، اما وابستگی بیش از حد به یک مسیر جغرافیایی، کشور را در برابر بحران های امنیتی و ژئوپلیتیک آسیب پذیر کرده است.

امروز بیش از هر زمان دیگری ضرورت دارد که نگاه راهبردی به کریدورهای جایگزین تغییر کند. در این میان، دریای خزر مهم ترین ظرفیت مغفول مانده کشور محسوب می شود. بنادر امیرآباد، انزلی، کاسپین، نوشهر و فریدون کنار می توانند به دروازه دوم تأمین کالاهای اساسی ایران تبدیل شوند. دسترسی مستقیم به روسیه، قزاقستان و سایر کشورهای حوزه اوراسیا این امکان را فراهم می کند که واردات غلات، روغن، جو، ذرت و دانه های روغنی از مسیر شمال با سرعت و امنیت بیشتری انجام شود. تجربه سال های اخیر نیز نشان داده است که مسیر خزر در وضعیت بحرانی می تواند نقش پشتیبان حیاتی برای اقتصاد کشور ایفا کند.

برگرفته از مصاحبه

آقای احمدی ابهری

Resilience of Iran's Logistics Network

The 40-day conflict and U.S. military strikes against Iran, regardless of their political and military implications, highlighted a critical reality: Iran's food security cannot depend solely on a handful of southern ports and a limited number of traditional trade routes.

As risks in the Persian Gulf increased and southern ports faced operational constraints and security concerns, a crucial question emerged: what would happen if such disruptions lasted longer? The answer is clear. To safeguard its supply chains, Iran must diversify its trade routes and revive corridors that have long remained underutilized.

For decades, the bulk of Iran's imports of essential commodities, grains, and feed ingredients has entered through southern ports, particularly Imam Khomeini Port and Shahid Rajaei Port. While economically efficient, this concentration has created a strategic vulnerability by tying national supply security to a narrow geographic corridor.

Today, alternative trade routes deserve renewed attention. The Caspian Sea represents perhaps the most overlooked strategic asset. Ports such as Amirabad, Anzali, Caspian, Noshahr, and Fereydunkenar could serve as a second gateway for essential imports. Their direct access to Russia, Kazakhstan, and other Eurasian markets offers a secure channel for grain, vegetable oils, corn, barley, and oilseed imports. Recent experience has demonstrated that the Caspian corridor can act as a critical backup route during periods of disruption.

Turkey-based corridors also offer significant potential. The Iskenderun-Tatvan-Iran route could facilitate the movement of essential goods from Mediterranean ports into Iran's rail and road networks. Likewise, the Black Sea ports of Samsun and Trabzon can strengthen Iran's connectivity to European, Russian, and even South American markets.

The eastern corridor should not be overlooked either. The Karachi-Mirjaveh route, linked to Iran's domestic rail network, provides another important option for diversifying entry points for strategic goods. In addition, overland corridors through Central Asia and the China-Kazakhstan-Azerbaijan-Iran route offer valuable alternatives that can reduce dependence on traditional maritime gateways.

In today's world, a country's competitive advantage is no longer defined solely by its ports or geographic location. It is increasingly measured by the resilience of its logistics network. Nations capable of securing essential supplies through multiple independent corridors are far better positioned to withstand geopolitical, military, and economic shocks.

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 سبیرت
ویراستار: فاطمه خداکریمی
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 Khoshsirrat
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

☎ ۸۸۴۱۶۸۷۸ (۰۲۱)

✉ ۰۹۱۲ ۸۴۹ ۳۳ ۹۰

✉ negashteh.mag@gmail.com

🌐 www.negashteh-magazine.com

📷 negashteh_magazine

حامیان این شماره:

- گروه صنایع غذایی انسی ماکارون - تولید کننده انواع پاستا و محصولات رشته ای	- صرافى ملورین - مورد اعتماد صنعت غلات و حبوبات
- گروه صنعتی بهمنی - تولید کننده قطعات کارخانجات آرد	- شرکت روغن گلبهار - تولید کننده روغن های خوراکی فرآوری شده
- کارخانه آرد گل آذین آشتیان - تولید کننده آرد کامل	- شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی - وارد کننده غلات و نهاده های دامی و دانه های روغنی
- شرکت FAMSUN - ارائه دهنده تکنولوژی سیلو، روغن، خوراک دام، و طیور و مرغداری	- گروه عازم - پالایشگاه غلات و دانه های روغنی
- ماکارونی چنگیزی - تولید کننده انواع پاستا و ماکارونی	- شرکت هرمس تجارت آفاق قشم - تأمین کننده نهاده های دامی و غلات
نخ و چرخ سرکیسه دوزی موسوی	- گروه زرین غله - تأمین کننده نهاده های دامی و غلات
- صنایع غذایی مانا - تولید کننده آرد و ماکارونی	- شرکت آرد میلاد آذربایجان - تولید کننده انواع آردهای خبازی و صنف و صنعت
- شرکت آس - تولید کننده روغن خوراکی	- شرکت UGUR - تولید کننده تجهیزات و خطوط آردسازی
- شرکت مکث بین الملل - تامین کننده تجهیزات آزمایشگاهی صنعت آرد و خوراک دام	- شرکت آرد جوانه شوشتر - تولید کننده انواع آرد صنفی و صنعتی از گندم خوزستان
- شرکت مهندسی بازرگانی داکام - تامین کننده تجهیزات آرد، خوراک دام و آبزیان	- شرکت İMAŞ - تولید کننده خطوط آرد و خوراک دام
- شرکت مبتکران صنعت آرد ماشین - تولید کننده سیلو و تجهیزات صنعت آرد و خوراک دام	- شرکت مصلح بازرگان - تامین کننده غلات و نهاده های دامی

فهرست:

فهرست در نسخه آنلاین به صورت تعاملی طراحی شده است. برای دسترسی به هر بخش، کافی است روی عنوان آن در فهرست کلیک کنید.

• سرمقاله

تاب آوری شبکه لجستیکی ایران

• گفتگوی ویژه؛ سعید احمدی ابهری

تهدیدات امنیت تأمین کالاهای اساسی

• رئیس انجمن غلات ایران

کاهش سرانه مصرف گوشت در ایران

• مدیرعامل شرکت روغن گلبهار جاده ابریشم

چالش صنعت روغن پس از حذف ارز

• مدیرعامل انسی ماکارون

بازارهای منطقه در انتظار محصولات ایرانی

• فرشاد رخشانی مقدم؛ دکترای مارکتینگ بین الملل

بازتعریف مارکتینگ و بازاریابی در اقتصاد جنگ

• مدیرکل بندر امیرآباد

افزایش حمل ریلی کالا در بندر امیرآباد

• عضو هیئت مدیره انجمن قهوه ایران

چرا قیمت قهوه افزایش یافته است؟

• سخنگوی انجمن ماکارونی ایران

ماکارونی در انتظار افزایش قیمت

• مدیرعامل شرکت تجارت غلات خوارزمی

ورود شرکت های غیر تخصصی به بازار کالاهای اساسی

• مدیرعامل آرد میلاد آذربایجان

مدیریت ریسک در صنعت آسیابانی

• محمدعلی بهمنی قاجار؛ دکترای حقوق بین الملل

ابعاد حقوقی تنگه هرمز؛ حاکمیت ایران و عمان

• مدیرعامل شرکت بازرگانی مصلح بازرگان اراک

هشدار درباره اختلال در تأمین نهاده های دامی

• فراخوان برگزاری نمایشگاه آگرو فود

۲۸ تا ۳۱ خرداد ۱۴۰۵

• پیشکسوت حوزه لجستیک

پشت پرده کابل های فیبر نوری زیر دریا

• گزارش

جایگاه تنگه هرمز در شبکه جهانی کابل های زیر دریا

• گزارش کنفرانس بین المللی

GrainCOM Events 2026

مدیریت ریسک مهم تر از رشد بازار

• گزارش برگزاری فوروم غلات سوچی ۲۰۲۶

کریدورها در حال جایگزینی مزارع در تجارت غلات

• تقویم رویدادها

همایش ها، کنفرانس ها، نمایشگاه های صنعت غلات



سعید احمدی ابهری

گفت‌وگوی اختصاصی با پیشکسوت صنعت
غلات و کالاهای اساسی

تأخیر در تأمین ارز، بزرگ‌ترین تهدید امنیت تأمین کالاهای اساسی است

از بحران ارزی واردکنندگان تا کریدورهای جایگزین تأمین کالا

نشریه نگاشته در ادامه گفت‌وگوهای تخصصی خود با چهره‌های تأثیرگذار صنعت غلات، کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی، این بار میزبان سید سعید احمدی ابهری، از مدیران با سابقه و شناخته‌شده این حوزه بوده است؛ مدیری که بیش از چهار دهه از عمر حرفه‌ای خود را در حوزه تأمین، واردات و توزیع کالاهای اساسی سپری کرده و در مهم‌ترین بخش‌های تصمیم‌سازی و اجرایی کشور حضور داشته است.

احمدی ابهری فعالیت خود را از سال ۱۳۶۰ در مجموعه وزارت بازرگانی آغاز کرد. وی ابتدا در مراکز تهیه و توزیع کالا، در سمت‌های رئیس هیئت‌مدیره، عضو هیئت‌مدیره و مدیرعامل فعالیت داشت و هم‌زمان با سمت قائم مقام معاون بازرگانی خارجی وزارت بازرگانی در حوزه‌های مرتبط با وظایف وزارت بازرگانی در تأمین کالاهای اساسی نیز مشغول به کار بود. او همچنین به مدت سه سال به عنوان سرپرست دفتر بازرگانی ایران در آلمان مأموریت داشت.

وی در خردادماه سال ۱۳۷۲ به عضویت هیئت‌مدیره شرکت بازرگانی دولتی ایران (GTC) منصوب شد و تا تیرماه ۱۳۸۹ علاوه بر عضویت در هیئت‌مدیره، مسئولیت قائم مقام مدیرعامل و معاون بازرگانی خارجی این شرکت را نیز بر عهده داشت.

احمدی ابهری پس از بازنشستگی نیز در شرکت‌های بخش خصوصی و نیمه‌دولتی در زمینه واردات، تأمین و توزیع کالاهای اساسی، مواد غذایی و نهاده‌های دامی به فعالیت خود ادامه داد. وی در سال ۱۳۹۷ به عنوان دستیار ویژه و مشاور مدیرعامل و رئیس هیئت‌مدیره شرکت بازرگانی دولتی ایران منصوب شد و این مسئولیت را تا اوایل سال ۱۴۰۱ بر عهده داشت. پس از آن نیز در یکی از شرکت‌های زیرمجموعه بانک شهر به عنوان مدیرعامل فعالیت کرد و هم‌اکنون رئیس هیئت‌مدیره شرکت هرمس تجارت آفاق قشم است.

این پیشکسوت صنعت غلات و کالاهای اساسی در گفت‌وگوی اختصاصی با نگاشته ضمن تشریح مهم‌ترین چالش‌های امروز واردکنندگان کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی، مشکلات تخصیص ارز، مطالبات ارزی بخش خصوصی، اصلاحات مورد نیاز در حوزه سیاست‌گذاری و لجستیک و



فاینانس اجباری؛ هزینه‌ای که هر ماه سنگین‌تر می‌شود

رئیس هیئت‌مدیره هرمس تجارت آفاق قشم در ادامه با اشاره به تبعات این شرایط گفت: چنین وضعیتی هزینه‌های سنگینی را به واردکنندگان تحمیل می‌کند. هزینه فاینانس ارزی معمولاً حداقل ماهانه یک درصد است و در برخی موارد حتی تا دو درصد نیز می‌رسد. این هزینه‌ها مستقیماً بر قیمت تمام‌شده کالا اثر می‌گذارد.

وی افزود: از سوی دیگر واردکننده مطابق قانون مکلف است کالا را در سامانه بازارگاه و بر اساس قیمت‌های تعیین شده عرضه کند؛ بنابراین افزایش زمان تخصیص ارز و رشد هزینه‌های ناشی از فاینانس ارزی، ریسک تحمیل زیان به واردکنندگان را به‌طور جدی افزایش می‌دهد.

محدودیت بانک‌ها در اعطای تسهیلات ارزی به واردکنندگان

احمدی ابهری در ادامه با اشاره به محدودیت‌های استفاده از تسهیلات بانکی اظهار کرد: بانکها به لحاظ محدودیت‌های منابع ارزی و یا محدودیت‌های مقرراتی امکان اعطای تسهیلات ارزی متناسب با نیاز همه متقاضیان را ندارند و در مواردی هم که این امکان وجود داشته باشد، معمولاً سررسید این تسهیلات سه ماهه تعیین می‌شود و تمدید برای دوره‌های بعدی با دشواری‌هایی همراه است. این در حالی است که فرآیند تخصیص و تأمین ارز در بسیاری از موارد به‌مراتب طولانی‌تر از

همچنین ظرفیت کریدورهای جایگزین برای تأمین پایدار کالا در شرایط محدودیت بنادر جنوبی کشور را واکاوی و بررسی نمود.

تأمین کالاهای اساسی زیر سایه یک ریسک بزرگ؛ چرا تأخیر در تخصیص ارز از سایر چالش‌ها مهم‌تر است؟

احمدی ابهری در ابتدا با اشاره به مهم‌ترین ریسک پیش روی واردکنندگان کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی اظهار کرد: اگرچه نوسان نرخ ارز، تغییر مقررات و تأخیر در تخصیص ارز، هر سه از عوامل اثرگذار بر فعالیت واردکنندگان محسوب می‌شوند، اما در شرایط فعلی می‌توان تأخیر در تخصیص و تأمین ارز را مهم‌ترین عامل و اصلی‌ترین چالش این حوزه دانست.

وی افزود: در سال‌های اخیر و برخلاف رویه‌های گذشته، تخصیص و تأمین ارز کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی منوط به ورود کالا به کشور و ارائه کوتاژ گمرکی شده است. این مسئله عملاً واردکننده را ناچار می‌کند که از منابع ارزی خود یا از فاینانس ارزی در خارج از کشور استفاده کند و وجه کالا را بر مبنای اسناد حمل به فروشنده بپردازد. پس از آن نیز واردکننده باید چندین ماه و در برخی موارد حتی نزدیک به یک سال در انتظار تخصیص و تأمین ارز باقی بماند.



وی خاطر نشان کرد: بر اساس اطلاعات موجود، حجم ارزی افرادی که با این مشکل روبه‌رو هستند، به حدود ۴ میلیارد دلار بالغ می‌شود؛ رقمی که نشان‌دهنده گستردگی و اهمیت این مسئله در زنجیره تأمین کالاهای اساسی کشور است.

سه مطالبه ارزی واردکنندگان از سیاست‌گذار

رئیس هیئت‌مدیره هرمس تجارت آفاق قشم در ادامه با اشاره به اصلاحات موردنیاز برای پایداری واردات کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی اظهار کرد: نخستین ضرورت، ایجاد ثبات در سیاست‌های ارزی و مقررات مرتبط با واردات است.

وی با تشریح مهم‌ترین مطالبات بخش خصوصی در حوزه ارزی گفت: سیاست‌های ارزی و مقررات مربوط به واردات کالا باید دست‌کم برای یک دوره شش‌ماهه ثابت باقی بماند تا واردکننده بتواند پیش از آغاز فرآیند واردات، برنامه‌ریزی لازم را انجام دهد.

احمدی ابهری یادآور شد: کاهش زمان تخصیص و تأمین ارز یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که باید در دستور کار قرار گیرد. همچنین اعطای تسهیلات ارزی و ریالی از سوی شبکه بانکی برای تأمین سرمایه در گردش واردکنندگان کالاهای اساسی ضروری است.

واردکننده نباید در میانه مسیر با تغییر قواعد بازی مواجه شود

این مدیر فعال واردات غلات در ادامه تأکید کرد: تمامی مقرراتی که

این بازه زمانی است و همین موضوع، فشار مضاعفی را بر واردکنندگان تحمیل می‌کند.

بحران ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی؛ وقتی نرخ ارز به ۱۴۷ هزار تومان رسید

این فعال با سابقه صنعت غلات در ادامه به یکی از مهم‌ترین مشکلات فعلی واردکنندگان اشاره کرد و گفت: در حال حاضر گروهی از واردکنندگان با ارز ترجیحی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی اقدام به واردات کالا کرده‌اند و کالاهای خود را متناسب با قیمت تمام‌شده و بر اساس نرخ‌های مصوب در سامانه بازارگاه به فروش رسانده‌اند.

وی افزود: این گروه پیش از دریافت ارز با تغییر سیاست‌های ارزی مواجه شدند و نرخ ارز مبنای واردات کالاهای اساسی از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به حدود ۱۴۷ هزار تومان افزایش یافت. در نتیجه این واردکنندگان اکنون با مشکلات بسیار حادی روبه‌رو هستند و همچنان در انتظار دریافت ارز بر مبنای همان نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی به سر می‌برند که مبنای محاسبه قیمت تمام‌شده و فروش کالاهای آنان قرار گرفته است.

پیرونده‌ای با ابعاد ۴ میلیارد دلار؛ بلا تکلیفی که ادامه دارد

احمدی ابهری با اشاره به ابعاد این مشکل تصریح کرد: زمان حل این مسئله همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد و در این مدت، هزینه‌های فاینانس ارزی واردکنندگان به صورت روزانه در حال افزایش است.



از بنادر به مراکز مصرف و افزایش ظرفیت انبارهای نگهداری کالا در بنادر و پایانه‌ها تأکید کرد. وی خاطرنشان کرد: به‌طور کلی سپردن فعالیت‌های غیرحاکمیتی به بخش خصوصی و ایجاد فضای رقابتی، موجب افزایش بهره‌وری، تسریع در انجام امور و کاهش قیمت تمام‌شده کالاها خواهد شد.

نسخه اقتصادی احمدی ابهری برای بازار کالاهای اساسی؛ تک‌نرخی شدن ارز

احمدی ابهری در ادامه این گفت‌وگو یکی از مهم‌ترین اصلاحات اقتصادی موردنیاز کشور را تک‌نرخی شدن ارز و آزادسازی قیمت‌ها دانست و اظهار کرد: تقریباً تمامی اقتصاددانان درباره اجرای این سیاست با هدف اصلاح ساختار اقتصادی اتفاق نظر دارند. وی افزود: هرچند ممکن است این سیاست در کوتاه‌مدت با برخی هزینه‌ها و مشکلات همراه باشد، اما چنانچه به‌درستی اجرا شود، در بلندمدت کاملاً توجیه‌پذیر خواهد بود.

پایان ارز ترجیحی؛ یارانه باید به مصرف‌کننده برسد نه به دلار

این پیشکسوت صنعت غلات در تشریح مزایای تک‌نرخی شدن ارز گفت: اجرای این سیاست موجب افزایش رقابت و ایجاد شرایط برابر برای واردکنندگانی می‌شود که در حوزه‌های مشابه فعالیت می‌کنند و از اعطای امتیازات خاص برای دسترسی به ارز ارزان قیمت جلوگیری خواهد کرد.

به نحوی با واردات کالاهای اساسی مرتبط هستند، باید از زمان ثبت سفارش تا مرحله فروش کالا به مصرف‌کننده نهایی ثابت باقی بمانند. وی تصریح کرد: واردکننده‌ای که بر اساس مجموعه‌ای از ضوابط، اقدام به ثبت سفارش و واردات کالا می‌کند، باید تا پایان فرآیند واردات، توزیع و فروش کالا تحت همان مقررات فعالیت کند و در میانه راه با تغییر سیاست‌ها و ضوابط مواجه نشود.

کاهش زمان ترخیص؛ نخستین گام برای کاهش هزینه‌های واردات

این پیشکسوت صنعت غلات در بخش دیگری از گفت‌وگو با اشاره به اصلاحات موردنیاز در حوزه لجستیک اظهار کرد: کاهش زمان ترخیص کالا از طریق توسعه سامانه‌ها و افزایش کارآمدی آن‌ها از مهم‌ترین اقداماتی است که می‌تواند به کاهش هزینه‌های واردات منجر شود. وی افزود: سرعت‌بخشی به فرآیند نمونه‌برداری و آزمایش کالاها از سوی دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله سازمان استاندارد، سازمان غذا و دارو، سازمان دامپزشکی و قرنطینه نباتی اهمیت بسیار زیادی دارد. اصلاح فرآیندها به گونه‌ای که از موازی‌کاری میان دستگاه‌های مذکور جلوگیری شود، می‌تواند زمان ترخیص کالاها را به‌طور قابل‌توجهی کاهش دهد.

دموراز کمتر، حمل سریع‌تر و بنادر کارآمدتر

رئیس هیئت‌مدیره هرمس تجارت آفاق قشم ضمن بیان این که افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری در بنادر موجب کاهش هزینه‌های دموراز و صرفه‌جویی ارزی و ریالی خواهد شد، بر تقویت ناوگان حمل‌ونقل ریلی

کریدورهای زمینی جایگزین

- مسیر زمینی باتومی - پوتی - گرجستان - ارمنستان - ایران یکی دیگر از مسیرهای قابل اتکا برای واردات کالاهای اساسی به کشور است.
- کریدور زمینی چین - قزاقستان - روسیه - آذربایجان - ایران نیز می تواند به عنوان یک مسیر کامل با ظرفیت بالا برای واردات کالاهای مورد نیاز کشور مورد استفاده قرار گیرد.
- مسیر ریلی آسیای مرکزی با عبور از کشورهای قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان، برای واردات گندم، جو، پنبه دانه و سایر غلات به ایران مناسب است و یکی دیگر از ظرفیت های قابل توجه برای تأمین پایدار کالاهای اساسی کشور محسوب می شود.

دریای خزر؛ مهم ترین ظرفیت جایگزین پس از بنادر جنوبی

بنادر امیرآباد، انزلی، نوشهر، کاسپین و فریدون کنار دسترسی مناسبی به روسیه، قزاقستان و سایر کشورهای حاشیه دریای خزر دارند و برای واردات غلات، ذرت، جو، روغن، دانه های روغنی و کنجاله از منطقه اوراسیا بسیار مناسب هستند.

این بنادر پس از بنادر جنوبی کشور مهم ترین مبادی ورودی کالاهای اساسی محسوب می شوند و توسعه، تجهیز و افزایش تعداد کشتی های فعال در این مسیرها ضروری است.

کریدورهای ترکیبی دریایی، ریلی و زمینی

- کریدور کراچی - میرجاوه: در این مسیر، کالا از طریق بندر کراچی به عنوان دروازه شرقی تأمین کالا وارد شبکه حمل و نقل پاکستان شده و پس از عبور از مرز میرجاوه به زاهدان و سپس شبکه داخلی کشور متصل می شود.
- کریدور جبل علی - ام القصر - شلمچه: این مسیر یکی از کریدورهای راهبردی منطقه محسوب می شود و ظرفیت مهمی برای متنوع سازی مبادی ورود کالا به کشور ایجاد می کند. ترکیب حمل دریایی کوتاه در خلیج فارس و حمل زمینی در جنوب عراق تا مرز شلمچه، آن را به یکی از گزینه های مناسب جایگزین تبدیل کرده است.
- کریدور ترکیبی هند - روسیه - ایران نیز از جمله مسیرهای مکمل برای تأمین غلات است که امکان انجام حمل ترکیبی دریایی، ریلی و جاده ای را فراهم می کند.

وی افزود: جلوگیری از رانت خواری و سوء استفاده از تفاوت نرخ ارز، حل مشکل تأخیر در تخصیص ارز، روان شدن فرآیند واردات و تأمین کالا و همچنین کاهش قیمت فروش ناشی از رقابت کامل میان واردکنندگان از دیگر مزایای این سیاست است که در نهایت به نفع مصرف کننده خواهد بود.

احمدی ابهری تأکید کرد: تجربه کشور ما و سایر کشورهایی که شرایط اقتصادی مشابهی داشته اند، نشان می دهد تخصیص ارز یارانه ای معمولاً سیاستی ناکارآمد بوده و مناسب تر آن است که کالا با قیمت واقعی ارز وارد شود و در شرایط رقابتی به فروش برسد. یارانه ها باید مستقیماً در جهت حمایت از مصرف کننده هدف گذاری شوند.

وی افزود: به نظر می رسد مناسب ترین راهکار برای پایدارسازی تأمین کالاهای اساسی، تک نرخی شدن تدریجی ارز - که دولت نیز اخیراً اجرای آن را آغاز کرده است - همراه با پرداخت یارانه نقدی و اعطای کالابرگ به اقشار مختلف جامعه، به ویژه دهک های هدف باشد.

رئیس هیئت مدیره هرمس تجارت آفاق قشم همچنین بر ضرورت ترمیم و افزایش ذخایر استراتژیک کشور و نظارت بر حسن اجرای این سیاست ها تأکید کرد و گفت: در صورت حمایت مؤثر از اقشار کم درآمد از طریق یارانه نقدی و کالابرگ، مشکلات کوتاه مدت قابل مدیریت خواهد بود و کشور می تواند به سمت یک اقتصاد آزاد و رقابتی واقعی حرکت کند.

کریدورهایی که واردکنندگان کالاهای اساسی باید بشناسند احمدی ابهری در بخش پایانی این گفت و گو با اشاره به اهمیت کریدورهای جایگزین حمل و نقل گفت: در شرایطی که دشمنان کشور می توانند در مقاطع مختلف برای فعالیت بنادر جنوبی محدودیت ایجاد کنند و حتی پس از رفع مشکلات فعلی نیز احتمال تکرار چنین اقداماتی وجود دارد، توجه به تمامی کریدورهای جایگزین و توسعه آن ها برای واردات و صادرات کالا و ایجاد امنیت غذایی پایدار، یک ضرورت راهبردی محسوب می شود.

کریدور اسکندرون - تات وان

بخش اعظم غلات و نهاده های دامی از مبدأ آمریکای جنوبی بارگیری می شود و مقصد معمول آن ها بنادر امام خمینی و شهید رجایی است. در شرایط محدودیت این بنادر، حمل کالا از طریق بندر اسکندرون ترکیه و انتقال آن به تات وان و سپس حمل ریلی فله یا جاده ای به ایران کاملاً امکان پذیر است. تات وان به دلیل نزدیکی به مرزهای ایران و اتصال به کریدورهای اصلی ترانزیتی، ظرفیت مناسبی برای انتقال کالا به داخل کشور دارد. در صورتی که کریدور اسکندرون - تات وان - ایران به عنوان مسیر پشتیبان رسمی شناخته شود، امنیت لجستیک کشور افزایش یافته و ظرفیت واردات کالاهای اساسی نیز ارتقا خواهد یافت.

کریدور سامسون و ترابزون ترکیه

بنادر سامسون و ترابزون می توانند برای حمل کالاهای اساسی از روسیه، حوزه دریای سیاه، اروپا، آفریقا و آمریکای جنوبی به ایران مورد استفاده قرار گیرند.



Mr. Saeid Ahmadi Abhari, Chairman of the Board of Hermes Tejarat Afagh Qeshm Company

The Caspian Sea, Turkey, and Central Asia as Alternative Corridors for Iran's Essential Commodity Supplies

Diversifying trade corridors is considered a strategic necessity for securing essential commodities and can play a key role in strengthening food security and improving the resilience of the country's supply chain.

Iran's northern Caspian Sea ports, including Amirabad, Anzali, Noshahr, and Caspian Port, have significant capacity for importing grains, vegetable oils, and animal feed ingredients from Russia, Kazakhstan, and other Eurasian countries, positioning them as important alternative routes for essential supply.

Turkey's transit corridors are also key gateways to global markets, with the Iskenderun–Tatvan–Iran route serving as a viable option for transporting grains and essential commodities. The ports of Samsun and Trabzon also play an important role in connecting Iran to the Black Sea region, Russia, and European markets.

Beyond these routes, Caucasus land corridors, including the Georgia–Armenia–Iran route, as well as Central Asian rail networks through Kazakhstan, Turkmenistan, and Uzbekistan, form part of a long-term strategy to enhance supply chain flexibility.

A portion of essential commodity importers are still awaiting foreign exchange settlement for shipments that have already been imported and distributed in the domestic market. The value of these outstanding claims and unresolved obligations is estimated at around 4 billion dollars, affecting the financial capacity of industry participants.

Overall, expanding logistics infrastructure in the Caspian region, strengthening transit cooperation with Turkey and Central Asian countries, and resolving importers' financial constraints are key factors in improving food security and enhancing Iran's position in regional commodity trade.



کاوه زرگران
رئیس انجمن غلات ایران

هشدار رئیس انجمن غلات ایران درباره تبعات حذف ارز ترجیحی

کاهش جوجه‌ریزی، افزایش قیمت روغن و گوشت در سایه جهش هزینه‌ها

کاوه زرگران، رئیس انجمن غلات ایران در جریان گفتگو با «اقتصاد ۱۲۰» با انتقاد از اجرای سیاست حذف ارز ترجیحی اعلام کرد: سرمایه در گردش زنجیره تأمین کالاهای اساسی پس از این تصمیم، پنج برابر شده اما دولت هیچ حمایتی برای تأمین نقدینگی فعالان این بخش انجام نداده است.

به گفته وی، بلوکه شدن حدود ۴ میلیارد یورو از منابع بخش خصوصی نزد دولت، کاهش ۳۵ تا ۴۰ درصدی جوجه‌ریزی، افت توان تولیدکنندگان و افزایش قیمت مواد غذایی از مهم‌ترین پیامدهای این سیاست بوده است.

جهش ۵ برابری هزینه تأمین نهاده‌ها

زرگران با اشاره به آثار حذف ارز ترجیحی گفت: پس از این تصمیم، سرمایه در گردش زنجیره تأمین به‌طور کلی ۵ برابر شده است. قیمت محصولاتی مانند ذرت، جو و کنجاله سویا از ۱۱ هزار تومان به ۵۰ هزار تومان رسیده و این بخش، افزایش پنج‌برابری را تجربه کرده است. به گفته وی، دولت هیچ کمکی برای تأمین سرمایه در گردش بنگاه‌ها انجام نداده و بخش بزرگی از منابع بخش خصوصی را که نزد دولت طلبکار بوده، مسدود کرده است.

کاهش ۳۵ تا ۴۰ درصدی جوجه‌ریزی و فشار بر تولید

رئیس انجمن غلات ایران تأکید کرد: این وضعیت سبب شده است جوجه‌ریزی در ماه‌های اسفند و فروردین ۳۵ تا ۴۰ درصد کاهش یابد. وی در ادامه تصریح کرد: مرغداران و دامداران سرمایه لازم برای تأمین خوراک ندارند؛ به‌طوری که مرغداری‌ای که قبلاً با ۲۰۰ میلیون تومان یک کامیون نهاده خریداری می‌کرد، اکنون باید نزدیک به یک میلیارد تومان پرداخت کند. نتیجه این وضعیت، کاهش تولید و فشار بر بازار مرغ و سایر پروتئین‌هاست.



کاهش سرانه مصرف گوشت

به گفته رئیس انجمن غلات ایران، در وضعیت فعلی، سرانه مصرف گوشت قرمز به حدود ۴ کیلوگرم رسیده است. وی تأکید کرد: قیمت مرغ نیز به شدت افزایش یافته و با ادامه روند فعلی، فشار بر سبد غذایی خانوارها بیشتر خواهد شد.

اختلاف بر سر تقدیر از بخش خصوصی

زرگران با انتقاد از برخی اظهارات مسئولان گفت: در جریان جنگ اخیر، ۱۰۰ درصد جو، ۹۲ درصد کنجاله سویا و ۹۴ درصد ذرت مورد نیاز کشور از محل ذخایر بخش خصوصی تأمین شد. وی ادامه داد: با این حال، به جای تقدیر از بخش خصوصی، از یک شرکت بازرگانی دولتی که سهم بسیار کمتری در تنظیم بازار داشته، تشکر شده است؛ در حالی که بخش خصوصی نقش اصلی در تأمین کالاهای اساسی را بر عهده داشته است.

عبور چندین کشتی از محاصره و ورود به کشور

رئیس انجمن غلات ایران در پایان خاطرنشان کرد: خبر امیدوارکننده این است که طی روزهای گذشته چندین کشتی حامل کالاهای اساسی از محاصره عبور کرده و وارد کشور شده‌اند و امیدواریم این روند ادامه‌دار باشد.

افزایش هزینه‌ها؛ از روغن تا گوشت

زرگران همچنین در سخنان خود در نشست کمیسیون صنایع غذایی اتاق بازرگانی در حضور رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس با اشاره به وضعیت قیمت‌ها گفت: از دهم دی ماه و پس از حذف ارز ترجیحی، کالاهای با نرخ ۱۱۲ هزار و ۵۰۰ تومانی به بازار عرضه شده‌اند. وی افزود: دولت متعهد به افزایش یارانه‌ها بود، اما این اتفاق رخ نداد. در حالی که نرخ ارز اکنون به حدود ۱۴۸ هزار و ۱۴۹ تا ۵۰۰ هزار تومان رسیده و با هزینه انتقال، تأمین کنندگان عملاً ارز را با حدود ۱۵۲ هزار تومان تهیه می‌کنند؛ این موضوع موجب افزایش قیمت کالاهایی مانند روغن خام، نهاده‌های دامی و سایر اقلام اساسی شده است.

تأکید بر نقش سیاست‌های کلان در گرانی

این فعال حوزه صنعت غلات تصریح کرد: افزایش قیمت‌ها ارتباط مستقیمی با عملکرد وزارت جهاد کشاورزی ندارد و نتیجه سیاست‌های کلان دولت است.

وی ادامه داد: دولت از یک سو به تعهدات خود در قبال بخش خصوصی عمل نکرده و از سوی دیگر به وعده‌های زمان آزادسازی نرخ ارز نیز پایبند نبوده است؛ روندی که می‌تواند کشور را به سمت رکود عمیق‌تر سوق دهد.



Mr. Kaveh Zargaran, Head of Iran Grains Union
Warning Over Removal of Preferential Exchange Rate; Rising Costs and Pressure on Food Supply Chain

The removal of the preferential exchange rate has significantly increased input costs and placed heavy pressure on the country's essential food supply chain.

Working capital requirements across the supply chain have increased nearly fivefold, while prices of key inputs such as corn, barley, and soybean meal have surged sharply. A significant portion of private sector funds remains frozen with the government.

A 35–40% decline in poultry production cycles, reduced livestock output, and rising prices of meat and poultry products are direct consequences of this situation, ultimately transferring financial pressure to consumers.

Declining per capita meat consumption and rising food prices indicate that continued trends could further deepen contraction in the food market.

Focus on Romania



تمرکز بر رومانی

کشاورزی در رومانی نقش راهبردی در تأمین امنیت غذایی و اقتصاد روستایی دارد. حدود ۱۲ درصد از جمعیت این کشور در بخش کشاورزی فعالیت می‌کنند و این بخش ۳.۳ درصد از تولید ناخالص داخلی رومانی را تشکیل می‌دهد که بالاترین سهم در اتحادیه اروپا است. با وجود کاهش ۲۵ درصدی تعداد مزارع طی ۲۰ سال گذشته، تولید و درآمد کشاورزی افزایش یافته است. با این حال، حدود ۹۰ درصد مزارع کمتر از ۵ هکتار مساحت دارند و کمتر از ۱ درصد مزارع، مالک بیش از نیمی از اراضی کشاورزی کشور هستند.

در سال ۲۰۲۵، سطح زیر کشت غلات به ۵.۱ میلیون هکتار و دانه‌های روغنی به ۲.۱ میلیون هکتار رسید. تولید غلات با رشد ۳۷ درصدی به ۲۴.۵ میلیون تن و تولید دانه‌های روغنی با افزایش ۶۱ درصدی به ۴.۸ میلیون تن رسید. تولید گندم از ۹.۳ میلیون تن در سال ۲۰۲۴ به ۱۲.۷ میلیون تن در سال ۲۰۲۵ افزایش یافت و تولید ذرت نیز از ۵.۹ میلیون تن به ۷.۷ میلیون تن رسید.

رومانی بزرگ‌ترین تولیدکننده بذر آفتابگردان در اتحادیه اروپا و از سه تولیدکننده برتر ذرت، گندم و سویا است. این کشور در سال بازاریابی ۲۰۲۴-۲۰۲۵ حدود ۳۳.۳۶ میلیون تن غلات صادر کرد که شامل ۵.۷ میلیون تن گندم، ۲.۱ میلیون تن جو و ۱.۲ میلیون تن ذرت بود.

در بخش دانه‌های روغنی، تولید کلزا در سال ۲۰۲۵ به ۲.۵ میلیون تن رسید و از تولید ۲ میلیون تنی آفتابگردان پیشی گرفت. همچنین مجموع صادرات دانه‌های روغنی رومانی در سال بازاریابی ۲۰۲۵-۲۰۲۴ به ۶.۵۵ میلیون تن رسید. توسعه بندر کنستانتا و توافق همکاری پنج‌ساله با چین نیز از مهم‌ترین برنامه‌های این کشور برای گسترش تجارت و صادرات محصولات کشاورزی و غذایی به شمار می‌رود.



داوود فداکار

مدیرعامل شرکت فرآوری روغن های نباتی
گلبهار جاده ابریشم

حذف ارز ترجیحی، صنعت روغن را وارد عصر جدیدی از رقابت و چالش های نقدینگی کرد

صنعت روغن نباتی کشور طی سال های اخیر همزمان با حذف ارز ترجیحی، نوسانات ارزی، محدودیت های تجاری و افزایش هزینه های تولید، تحولات گسترده ای را تجربه کرده است. در چنین وضعیتی، تأمین پایدار روغن خام، دانه های روغنی و حفظ سرمایه در گردش به مهم ترین دغدغه فعالان این صنعت تبدیل شده است. داوود فداکار، مدیرعامل شرکت فرآوری روغن های نباتی گلبهار جاده ابریشم در گفت و گوی اختصاصی با نگاشته ضمن تشریح مهم ترین چالش های صنعت روغن، از تأثیر حذف ارز ترجیحی، وضعیت تأمین مواد اولیه، راهکارهای مدیریت ریسک و برنامه های توسعه ای این مجموعه سخن گفت.

حذف ارز ترجیحی؛ آغاز چالش نقدینگی

فداکار با اشاره به آثار حذف ارز ترجیحی در صنعت روغن اظهار کرد: حذف ارز ترجیحی در صنعت روغن با تغییرات ساختاری عمیقی همراه بوده است. این سیاست اگرچه موجب حذف قاچاق روغن شد، اما همزمان افزایش شدید نیاز به نقدینگی و چالش های تأمین سرمایه در گردش را برای کارخانه های تصفیه روغن به همراه داشت.

وی افزود: پیش از حذف ارز ترجیحی، کارخانه ها تنها بخشی از هزینه مواد اولیه را پیش از تحویل، پرداخت می کردند، اما اکنون برای واردات و ترخیص دانه های روغنی و روغن خام، تأمین صد درصدی وجه نقد قبل از بارگیری و تخلیه کشتی در مقصد الزامی است؛ موضوعی که فشار سنگینی بر سرمایه در گردش واحدهای تولیدی وارد کرده است.

مدیرعامل گلبهار ادامه داد: واقعی شدن قیمت ها موجب شد پدیده قاچاق سازمان یافته روغن که پیش تر خروج سالانه بیش از ۴۵۰ هزار تن روغن را در پی داشت، عملاً از بین برود و مصرف سرانه نیز به استانداردهای جهانی نزدیک تر شود.

به گفته وی، یکی از مهم ترین چالش های فعلی صنعت، فاصله میان هزینه واقعی تأمین مواد اولیه و قیمت های مصوب فروش است؛ زیرا با وجود آزادسازی نرخ ارز، همچنان سقف قیمتی برای روغن خوراکی تعیین می شود و این مسئله، حاشیه سود واحدهای تصفیه را کاهش داده است.

و تخصیص به موقع ارز است. هرگونه تأخیر در این فرآیند، روند تولید را با مشکل مواجه می‌کند.

وی در ادامه، اختلال در شبکه لجستیک و حمل‌ونقل را نیز از تهدیدهای جدی این صنعت برشمرد و گفت: حتی در صورت تأمین مواد اولیه و تولید محصول، هرگونه مشکل در حمل‌ونقل می‌تواند فرآیند توزیع را مختل کند و موجب کمبودهای مقطعی در بازار شود.

راهکار گلبهار برای مدیریت ریسک تأمین مواد اولیه

فداکار درباره سیاست‌های این مجموعه برای مدیریت ریسک تأمین مواد اولیه اظهار کرد: شرکت گلبهار برای پایداری زنجیره تأمین، مجموعه‌ای از راهکارهای عملیاتی را در دستور کار قرار داده است. وی توسعه کشت داخلی دانه‌های روغنی از طریق همکاری با کشاورزان و حمایت از کشت محصولات محصلاتی مانند کلزا را یکی از این اقدامات عنوان کرد.

همچنین تنوع بخشی به تأمین کنندگان خارجی و استفاده از مبادی مختلف وارداتی نیز از دیگر سیاست‌های شرکت برای کاهش ریسک ناشی از تحریم‌ها و محدودیت‌های ارزی است. مدیرعامل گلبهار در ادامه به ذخیره‌سازی استراتژیک دانه‌های روغنی و روغن خام در دوره‌های ثبات نسبی قیمت‌های جهانی اشاره کرد و یادآور شد: این اقدام به ما کمک می‌کند در زمان نوسانات بازار، ثبات بیشتری در تأمین مواد اولیه داشته باشیم.

وی مدیریت نقدینگی، استفاده از ظرفیت‌های مالی موجود و برنامه‌ریزی برای تأمین به موقع ارز را نیز از دیگر ابزارهای شرکت برای حفظ پایداری تولید برشمرد.

مهم‌ترین نقطه آسیب صنعت روغن در شرایط بحران کدام است؟

فداکار صنعت تصفیه و بسته‌بندی روغن را یکی از زنجیره‌های راهبردی کشور دانست که وابستگی بالایی به واردات، نقدینگی و شبکه حمل‌ونقل دارد.

وی توضیح داد: بیش از ۹۰ درصد روغن خام و دانه‌های روغنی مورد نیاز کشور از خارج تأمین می‌شود. با توجه به وضعیت و شرایط موجود، بحران‌های بین‌المللی، اختلال در بنادر، محدودیت‌های کشتیرانی، انسداد مسیرهای تجاری یا تأخیر در ترخیص کالا می‌تواند به سرعت موجب کمبود مواد اولیه و کاهش ظرفیت تولید شود.

بحران بسته‌بندی؛ چالشی کمتر دیده شده اما حیاتی

به گفته مدیرعامل گلبهار، یکی دیگر از چالش‌های مهم این صنعت، وابستگی به مواد اولیه بسته‌بندی است. تولید بطری‌های روغن به گرانول PET و بسته‌بندی‌های فلزی به ورق فولادی وابسته است. هرگونه اختلال در صنایع پتروشیمی یا فولاد می‌تواند زنجیره بسته‌بندی را با مشکل مواجه سازد و عرضه محصول نهایی را مختل کند.

وی همچنین به مشکلات ناشی از قیمت‌گذاری دستوری اشاره کرد و گفت: در شرایطی که هزینه‌های حمل‌ونقل، دستمزد، قطعات و مواد اولیه به طور مستمر افزایش می‌یابد، تثبیت قیمت فروش موجب کاهش سودآوری تولیدکنندگان می‌شود.

فداکار محدودیت‌های ارزی و کمبود سرمایه در گردش را از دیگر موانع مهم صنعت دانست و افزود: تأمین روغن خام نیازمند منابع مالی گسترده



روغن‌های تخصصی، شورتینینگ و مارگارین؛ قلب بازار B۲B گلبهار

فداکار در تشریح فعالیت‌های تخصصی شرکت گلبهار گفت: شرکت‌های گلبهار جاده ابریشم به عنوان سایت تصفیه و بسته‌بندی روغن‌های خوراکی گروه افرا، عمدتاً در حوزه تولید روغن‌های تخصصی B۲B و محصولات صنف و صنعت که با برندهای گل پونه، قنادباشی و ماهان عرضه می‌شوند، فعالیت می‌کنند.

وی افزود: این مجموعه انواع روغن‌های فرموله‌شده، روغن‌های تخصصی صنایع غذایی، شورتینینگ و مارگارین را در اوزان مختلف و به صورت بسته‌بندی و فله تولید می‌کند. همچنین دسترسی مستقیم گروه افرا به سایت روغن‌کشی و تولید روغن خام، یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی این مجموعه محسوب می‌شود؛ زیرا امکان دسترسی پایدار به روغن تصفیه‌شده با کیفیت را فراهم کرده است.

این فعال حوزه صنعت روغن ادامه داد: محصولات B۲B گلبهار با هدف دستیابی به بالاترین عملکرد، کمترین میزان اسیدهای چرب اشباع و ترانس و بیشترین کارایی در فرآیند تولید مشتریان طراحی و تولید می‌شوند.

وی خاطرنشان کرد: این شرکت توانایی تولید فرمولاسیون‌های اختصاصی و سفارشی برای صنایع مختلف را دارد و در حال حاضر انواع کدهای شورتینینگ ویژه صنایع شیرینی و شکلات، کیک، بیسکویت، ویفر و همچنین انواع مارگارین را متناسب با نیاز هر مشتری تولید می‌کند.

مدیرعامل شرکت فرآوری روغن‌های نباتی گلبهار جاده ابریشم تأکید کرد: ظرفیت تولید محصولات B۲B گروه افرا در سطح کشور جزء بالاترین ظرفیت‌هاست و الزامات کیفی سازمان غذا و دارو، استاندارد و همچنین استانداردهای بین‌المللی در بالاترین سطح در این مجموعه رعایت می‌شود.

حرکت به سمت بازار مصرف خانوار و توسعه برندهای FMCG

فداکار در باره برنامه‌های توسعه‌ای شرکت تصریح کرد: نوسازی خطوط تولید، ارتقای فناوری، افزایش بهره‌وری، کاهش ضایعات و توسعه ظرفیت تولید از مهم‌ترین برنامه‌های راهبردی شرکت در سال‌های آینده است. وی توضیح داد: در کنار حفظ جایگاه قدرتمند گلبهار در بازار صنف و صنعت، ورود جدی‌تر به بازار مصرف خانوار و توسعه فعالیت در حوزه کالاهای تندمصرف یا FMCG نیز در دستور کار قرار دارد.

همچنین استفاده از ظرفیت‌های تولیدی موجود و اجرای برنامه‌های برندینگ می‌تواند زمینه حضور پررنگ‌تر محصولات شرکت در بازار مصرف نهایی را فراهم کند.

گلبهار؛ بازیگری اثرگذار در زنجیره ارزش روغن کشور

شرکت فرآوری روغن‌های نباتی گلبهار جاده ابریشم یکی از زیرمجموعه‌های گروه افراست؛ مجموعه‌ای که از اوایل دهه ۱۳۷۰ در زنجیره ارزش غلات، دانه‌های روغنی و شکر خام از تأمین و روغن‌کشی تا تصفیه، فرآوری، بسته‌بندی، توزیع و فروش فعالیت می‌کند.

گلبهار به عنوان سایت تخصصی تصفیه و بسته‌بندی روغن‌های خوراکی گروه افرا در شهرک صنعتی ایوانکی استان تهران مستقر بوده و با ظرفیت تولید حدود ۲۵۰ تن در روز فعالیت می‌کند. این مجموعه با سرمایه‌گذاری حدود ۶۰۰ میلیارد تومانی و اشتغال‌زایی مستقیم برای بیش از ۱۵۰ نفر، یکی از بازیگران مهم بازار روغن‌های تخصصی صنف و صنعت کشور به شمار می‌رود.

از جمله افتخارات این شرکت می‌توان به این عناوین اشاره کرد: واحد نمونه بهره‌ور در سال ۱۳۸۷، دریافت لوح تقدیر جشنواره تولیدکنندگان جوان در سال ۱۳۸۸، کسب عنوان صادرکننده نمونه استان در سال ۱۳۸۹ و دریافت جایزه علمی هفتمین جشنواره دکتر هدایت در سال ۱۳۹۲.





Davoud Fadakar, CEO of Ghalbahar Jadeh Abrisham **Liquidity, Imports, and Supply Chains as the Three Major Challenges of Iran's Edible Oil Industry**

Iran's edible oil industry has entered a new phase in recent years, where the fundamental rules of the market have significantly changed. The removal of currency subsidies, rising production costs, and foreign exchange volatility have pushed an industry once shaped by state support toward a more competitive and higher-risk environment.

In this new landscape, the key challenge is no longer limited to securing raw materials. Instead, liquidity management and access to sufficient working capital have become critical factors for survival. Importers and producers are now required to fully pre-finance crude oil and oilseed purchases before shipment and customs clearance, placing substantial pressure on industrial cash flows.

At the same time, the industry's heavy reliance on imports remains a major vulnerability. Any disruption in maritime transport, port operations, or foreign exchange allocation can quickly impact the supply chain and lead to fluctuations in domestic availability. Even packaging materials are affected, as they depend on petrochemical and steel industries, where disruptions can slow down or halt production.

To increase resilience, companies are adopting various strategies, including expanding cooperation with domestic farmers, increasing oilseed cultivation, diversifying international suppliers, and building strategic stockpiles of raw materials. These measures indicate a shift in focus from pure production capacity to risk management and supply chain stability.

Ghalbahar Jadeh Abrisham, as one of the key players in the sector under the Afra Group, operates in the refining, processing, and packaging of edible oils. Beyond consumer oil production, the company is also active in the industrial food segment, producing formulated oils, shortenings, and margarines for confectionery, chocolate, and biscuit industries. Direct access to oil extraction and crude oil production within the group provides a significant competitive advantage in its supply chain.

Alongside its industrial activities, the company's development strategy includes upgrading production lines, improving efficiency, and expanding into the household consumer market. This reflects a broader shift toward strengthening its FMCG presence and brand positioning. Overall, Iran's edible oil industry is currently undergoing a structural transition, balancing economic pressures with new opportunities for competition and growth.



رضا جواهر فروش

رئیس هیئت مدیره صنایع غذایی انسی ماکارون

از چالش گندم تا فرصت صادرات؛ روایت امروز صنعت ماکارونی ایران

حمایت از صادرات، حمایت مستقیم از تولید ملی است

صنعت ماکارونی ایران در سال‌های اخیر با چالش‌هایی همچون افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات قیمت مواد اولیه، تغییرات سیاست‌های صادراتی و رقابت فشرده در بازارهای داخلی و خارجی مواجه بوده است. با این حال، فعالان این صنعت تلاش کرده‌اند ضمن حفظ کیفیت و استمرار تولید، جایگاه محصولات ایرانی را در بازارهای هدف تثبیت کنند. رضا جواهر فروش، رئیس هیئت مدیره صنایع غذایی انسی ماکارون، در گفت‌وگو با نگاشته، از مهم‌ترین دغدغه‌های صنعت ماکارونی، وضعیت صادرات، تأثیر قیمت گندم بر تولید و همچنین برنامه‌های توسعه‌ای این مجموعه سخن گفت.

بازارهای منطقه در انتظار محصولات ایرانی؛ به شرط ثبات تصمیم‌ها

جواهر فروش صادرات را یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه صنعت غذا و ارزآوری برای کشور دانست و اظهار کرد: مهم‌ترین مطالبه فعالان این حوزه، ایجاد ثبات و پیش‌بینی‌پذیری در سیاست‌های صادراتی است تا تولیدکنندگان بتوانند با اطمینان بیشتری برای بازارهای هدف برنامه‌ریزی کنند.

وی افزود: تجربه نشان داده است هر زمان ثبات در سیاست‌های صادراتی وجود داشته باشد، تولیدکنندگان ایرانی توانسته‌اند سهم قابل توجهی از بازارهای منطقه را به دست آورند و حضور مؤثرتری در بازارهای صادراتی داشته باشند.

مدیرعامل صنایع غذایی انسی ماکارون تأکید کرد: صنعت غذا ظرفیت بسیار بالایی برای ارزآوری دارد و حمایت از صادرات در واقع به معنای حمایت مستقیم از تولید ملی و تقویت اقتصاد کشور است.

چرا قیمت ماکارونی از تورم عمومی عقب مانده است؟

این فعال صنعت ماکارونی با اشاره به وضعیت قیمت گذاری در سال‌های اخیر گفت: صنعت ماکارونی تلاش زیادی برای کنترل قیمت مصرف کننده انجام داده است.

وی اظهار کرد: درحالی که هزینه‌هایی مانند مواد بسته‌بندی، کارتن، سلفون، حمل و نقل، انرژی، دستمزد و سایر نهاده‌های تولید رشد



صنایع غذایی انسی ماکارون؛ بازگشت قدرتمند به بازار با برنامه توسعه داخلی و صادرات

رئیس هیئت مدیره صنایع غذایی انسی ماکارون با اشاره به آغاز فصل جدید فعالیت‌های این مجموعه اظهار کرد: انسی ماکارون با پشتوانه چندین دهه فعالیت در صنعت غذا و به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده رشته آش در خاورمیانه، امروز فصل جدیدی از فعالیت‌های خود را با تولید انواع ماکارونی، اسپاگتی، رشته آشی، رشته پلویی و غلات آغاز کرده است.

وی افزود: در این مسیر، برنامه‌ای جامع برای توسعه بازار، نوسازی زیرساخت‌ها، ارتقای فرآیندهای تولید و تقویت حضور در بازارهای داخلی و صادراتی تدوین شده است.

جواهر فروش ادامه داد: با توجه به تغییرات بازار و نیازهای روز مصرف‌کنندگان، توسعه سبد محصولات، تقویت ارتباط با شبکه توزیع، افزایش رضایت مشتریان و گسترش حضور در بازارهای صادراتی در دستور کار قرار گرفته است.

وی حضور مجدد این مجموعه در نمایشگاه آگرو فود را در جهت همین رویکرد توسعه محور ارزیابی کرد و گفت: این نمایشگاه فرصت مناسبی برای معرفی ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها، دستاوردها و برنامه‌های آینده مجموعه به فعالان صنعت، شرکای تجاری و بازار است.

قابل توجهی داشته‌اند، افزایش قیمت محصولات، متناسب با این رشد هزینه‌ها نبوده است.

جواهر فروش افزود: بخش قابل توجهی از این فشارها از طریق افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌های داخلی و مدیریت منابع انسانی و فرآیند تولید از سوی تولیدکنندگان جبران شده است.

وی خاطرنشان کرد: ادامه این روند، نیازمند ایجاد تعادل میان هزینه‌های تولید و قیمت فروش است تا امکان سرمایه‌گذاری، حفظ کیفیت و تداوم تولید در بلندمدت فراهم باشد.

گندم؛ متغیری که آینده صنعت ماکارونی را تعیین می‌کند

مدیرعامل صنایع غذایی انسی ماکارون با اشاره به اهمیت گندم در این صنعت تصریح کرد: گندم مهم‌ترین ماده اولیه در صنعت ماکارونی است و طبیعی است که نوسانات و افزایش قیمت آن، تأثیر مستقیم بر هزینه‌های تولید داشته باشد.

وی افزود: افزایش قیمت گندم و سایر نهاده‌های تولید موجب افزایش بهای تمام شده محصولات شده و برنامه ریزی تولید را با چالش‌های جدیدی مواجه می‌کند.

جواهر فروش با بیان این که صنعت ماکارونی همواره تلاش کرده است در کنار حفظ کیفیت و تداوم تولید، آثار ناشی از این افزایش هزینه‌ها را تا حد امکان مدیریت کند، تأکید کرد: انتظار فعالان این صنعت آن است که سیاست‌گذاری‌ها به گونه‌ای باشد که ضمن حفظ پایداری تولید، امکان رقابت‌پذیری در بازارهای داخلی و صادراتی نیز فراهم بماند.



چگونه انسی به بزرگ‌ترین تولیدکننده رشته آش خاورمیانه تبدیل شد؟

مدیرعامل صنایع غذایی انسی ماکارون با اشاره به جایگاه رشته آش در سبد غذایی خانوارهای ایرانی اظهار کرد: رشته آش یکی از محصولات اصلی و پرمصرف در کشور است و انسی ماکارون سال‌هاست جایگاه پیشرو خود را در بازارهای داخلی و صادراتی حفظ کرده است. وی افزود: ظرفیت بالای تولید، بهره‌مندی از دانش فنی روز، تجهیزات پیشرفته و شبکه توزیع گسترده، این مجموعه را به بزرگ‌ترین تولیدکننده رشته آش در خاورمیانه تبدیل کرده است. این فعال صنعت ماکارونی تصریح کرد: تولید در مقیاس صنعتی و گسترده این امکان را فراهم کرده است که تمامی فرآیندها به صورت کامل استانداردسازی شود و کنترل کیفی مستمر و دقیق در تمامی مراحل تولید اعمال گردد. وی ادامه داد: نتیجه این رویکرد، عرضه محصولی با کیفیت یکنواخت، مطلوب و قابل اعتماد برای مصرف‌کنندگان است. جواهر فروش خاطرنشان کرد: استفاده از مواد اولیه مرغوب، کنترل دقیق فرآیندهای تولید، رعایت استانداردهای ملی و بین‌المللی و توجه ویژه به کیفیت، موجب شده است محصولات این شرکت علاوه بر موفقیت در بازار داخلی، در بازارهای صادراتی نیز مورد استقبال قرار گیرند. وی افزود: همین مسئله سبب شده است محصولات انسی ماکارون از کیفیتی برخوردار باشند که امکان حضور و رقابت در بازارهای سخت‌گیر و رقابتی جهان، از جمله کشورهای اروپایی، کانادا و انگلستان را داشته باشند و رضایت مصرف‌کنندگان داخلی و خارجی را جلب کنند.

کیفیت، نوآوری و ارتباط با مشتری؛ مثلث رشد برند انسی

جواهر فروش با اشاره به تحولات بازار مصرف خاطرنشان کرد: امروزه تنها کیفیت محصول برای موفقیت در بازار کافی نیست و برندها باید بتوانند ارتباط مؤثرتری با مصرف‌کنندگان برقرار کنند. وی افزود: استراتژی انسی ماکارون بر سه محور اصلی استوار است؛ حفظ و ارتقای کیفیت برتر محصولات، توسعه سبد محصول متناسب با نیازهای روز بازار و تقویت ارتباط مؤثر و پایدار با مشتریان. مدیرعامل صنایع غذایی انسی ماکارون در پایان تأکید کرد: این رویکرد به مجموعه کمک می‌کند علاوه بر پاسخ‌گویی به نیازهای فعلی بازار، همگام با تغییرات رفتار مصرف‌کنندگان حرکت کند و جایگاه برند را در بازارهای داخلی و بین‌المللی تثبیت سازد.



Reza Javaherforoush, Chairman of Ansi Macaron **From Wheat Challenges to Export Opportunities; Iran's Pasta Industry on the Path to Global Competition**

Iran's pasta industry is currently at a point where rising production costs, raw material volatility, and shifting trade policies are intensifying competition in both domestic and regional markets, while also opening new opportunities in export destinations. In this environment, exports have become one of the key growth drivers of the industry, with stakeholders emphasizing that stable trade policies are essential for building a sustainable presence in regional markets.

Wheat remains the most critical challenge for the sector, as price fluctuations directly impact production costs and complicate planning. While part of the pressure has been absorbed through efficiency improvements, long-term stability requires a better balance between production costs and pricing mechanisms.

At the same time, Ansi Macaron—one of the established players in Iran's food industry and the largest producer of vermicelli (reshteh ash) in the Middle East—is actively reshaping and strengthening its market position. By expanding its portfolio into pasta, spaghetti, and other grain-based products, and focusing on quality improvement and product diversification, the company aims to strengthen its presence in both domestic and export markets.



فرشاد رخشانی مقدم
دکترای مارکتینگ بین الملل

بازتعریف مارکتینگ در میدان بحران

در اقتصاد جنگ، سهم بازار ابتدا در ذهن مشتری جابه‌جا می‌شود سپس در ترازنامه شرکت‌ها

در جریان همه‌گیری کرونا، بسیاری از شرکت‌ها در سراسر جهان، کاهش بودجه تبلیغات و توقف فعالیت‌های بازاریابی را در نخستین اقدامات خود اجرا کردند، اما برندهایی که ارتباط خود را با مخاطب حفظ کردند، پس از عبور از بحران با رشد قابل توجهی در سهم بازار مواجه شدند. همین‌الگو در جنگ اوکراین نیز مشاهده شد؛ جایی که با وجود اختلال گسترده در اقتصاد و زنجیره تأمین، بسیاری از برندها تلاش کردند ارتباط خود با مشتریان را حفظ کنند، زیرا در شرایط بحران، دیده شدن خود به یک مزیت رقابتی تبدیل می‌شود.

در بسیاری از بحران‌های ژئوپلیتیک، نخستین واکنش شرکت‌ها کاهش هزینه‌های تبلیغات و ورود به وضعیت بقاست. این تصمیم در ظاهر منطقی به نظر می‌رسد؛ اما یک نکته مهم اغلب نادیده گرفته می‌شود: تبلیغات تنها یکی از ابزارهای مارکتینگ است، نه خود مارکتینگ. در بحران ممکن است بودجه تبلیغات کاهش یابد، اما سایر اجزای بازاریابی از جمله روابط عمومی، مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)، اطلاع‌رسانی شفاف و مدیریت رسانه باید فعال‌تر شوند. تجربه اقتصادهای بحران‌زده نشان می‌دهد بازاریابی در چنین شرایطی، دیگر صرفاً ابزار فروش نیست؛ بلکه بخشی از استراتژی بقاست.

بازاریابی در اقتصاد جنگ؛ چرا سکوت برندها پرهزینه‌تر از بحران است؟



LinkedIn



ورود بازار به فاز جنگی

مارکتینگ، مدیریت اعتماد و کاهش نااطمینانی است. برندی که بتواند از طریق اطلاع‌رسانی شفاف، پاسخ سریع به شایعات و حضور مستمر در رسانه‌ها حس اطمینان ایجاد کند، شانس بیشتری برای حفظ سهم بازار خواهد داشت. در مقابل، سکوت رسانه‌ای معمولاً به معنای از دست دادن کنترل ذهن بازار است.

بحران روانی؛ پیش از بحران واقعی

در بازار کالاهای اساسی و غلات، بحران‌های ژئوپلیتیکی معمولاً پیش از ایجاد کمبود واقعی کالا، یک بحران روانی ایجاد می‌کنند. جنگ اوکراین نمونه روشنی از این وضعیت بود. تنها با آغاز درگیری‌ها و اختلال در حمل‌ونقل دریای سیاه، قیمت جهانی گندم، روغن خوراکی و نهاده‌های غذایی تحت تأثیر قرار گرفت و رفتار بازار تغییر کرد. در بسیاری موارد، احتمال کمبود کالا بیش از خود کمبود، رفتار بازار را دگرگون می‌کند. خریدهای احتیاطی، رفتارهای احتکاری و افزایش ناگهانی تقاضا اغلب نتیجه همین شوک‌های روانی هستند. به همین دلیل، شرکت‌هایی که ارتباط خود را با بازار قطع می‌کنند، عملاً میدان را به شایعات و اخبار غیررسمی واگذار می‌کنند. در مقابل، برندهایی که بتوانند فضای ذهنی بازار را مدیریت کنند، کنترل بیشتری بر رفتار مشتریان و شبکه توزیع خواهند داشت.

اشتباه استراتژیک حذف بودجه بازاریابی

یکی از رایج‌ترین خطاهای مدیریتی در دوران بحران، حذف کامل بودجه بازاریابی است. مطالعات منتشرشده در Harvard Business Review و تحقیقات کلاسیک McGraw-Hill درباره رکودهای اقتصادی نشان می‌دهد

جنگ تنها در میدان نظامی رخ نمی‌دهد؛ بازارها نیز وارد وضعیت جنگی می‌شوند. در چنین شرایطی، مصرف‌کنندگان محافظه‌کارتر می‌شوند، افق تصمیم‌گیری کوتاه‌تر می‌شود و تقاضا به سمت کالاهای ضروری حرکت می‌کند. حتی وفاداری به برند نیز کاهش می‌یابد و عواملی مانند قیمت، دسترسی و اطمینان جایگاه پررنگ‌تری پیدا می‌کنند. در این میان، شبکه‌های اجتماعی نقش تعیین‌کننده‌ای پیدا می‌کنند. تلگرام، اینستاگرام، ایکس (توییتر سابق) و کانال‌های غیررسمی به بستر اصلی شکل‌گیری روایت بازار تبدیل می‌شوند. سرعت انتشار شایعه گاه از سرعت انتشار واقعیت بیشتر است و همین مسئله می‌تواند رفتار خرید را به‌طور ناگهانی تغییر دهد. در چنین فضایی، برندها دیگر تنها با بازار واقعی مواجه نیستند؛ بلکه با «بازار ادراکی» سروکار دارند. از همین نقطه، نقش مارکتینگ از یک ابزار تبلیغاتی فراتر می‌رود و به ابزاری برای مدیریت ذهنیت بازار تبدیل می‌شود.

مأموریت مارکتینگ در بحران

در شرایط عادی، بازاریابی عمدتاً با هدف افزایش فروش تعریف می‌شود؛ اما در اقتصاد جنگ، مأموریت آن تغییر می‌کند. برندها پیش از فروش محصول باید ثبات، قابلیت اتکا و استمرار خود را به بازار اثبات کنند. امروز مشتری فقط قیمت را مقایسه نمی‌کند؛ او می‌خواهد بداند آیا شرکت در هفته‌ها و ماه‌های آینده نیز قادر به تأمین کالا و ارائه خدمات خواهد بود یا خیر.

در چنین فضایی، مهم‌ترین دارایی برند، «اعتماد» است. بسیاری از تصمیم‌های خرید در بحران نه بر اساس واقعیت‌های بازار، بلکه بر مبنای برداشت و ذهنیت مشتریان شکل می‌گیرد؛ بنابراین وظیفه اصلی



تجربه اوکراین؛ حضور به جای سکوت

تجربه جنگ اوکراین نشان داد برندهای موفق الزاماً آن‌هایی نبودند که بیشتر تبلیغ کردند، بلکه آن‌هایی بودند که ارتباط خود را با بازار حفظ کردند. بسیاری از شرکت‌های حوزه FMCG و لجستیک در ماه‌های نخست جنگ، کمپین‌های فروش را متوقف کردند، اما اطلاع‌رسانی درباره وضعیت تأمین، موجودی کالا و استمرار خدمات را ادامه دادند. لحن ارتباطی آن‌ها نیز از پیام‌های فروش محور به پیام‌های اطمینان بخش و شفاف تغییر یافت. بازار در بحران بیش از هر چیز به برندهایی اعتماد می‌کند که حاضرند، پاسخ می‌دهند و ناپدید نمی‌شوند.

ضرورت طراحی مدل بازاریابی بحران در ایران

اقتصاد ایران طی سال‌های گذشته بارها با تحریم، شوک‌های ارزی، تنش‌های سیاسی و بی‌ثباتی‌های متعدد مواجه بوده است. به همین دلیل، شرکت‌های ایرانی بیش از بسیاری از کسب‌وکارهای منطقه به یک مدل بازاریابی بحران نیاز دارند. این مدل باید بر چهار مؤلفه اصلی استوار باشد:

- مدیریت اعتماد
- مدیریت جریان اطلاعات
- مدیریت تأمین
- مدیریت داده

در چنین فضایی، بازاریابی دیگر هزینه‌ای قابل حذف نیست؛ بلکه یکی از ابزارهای حیاتی حفظ اعتماد، کنترل ذهنیت بازار و بقای بلندمدت شرکت‌هاست.

برندهایی که حضور رسانه‌ای خود را حفظ کرده‌اند، پس از عبور از بحران سریع‌تر بازیابی شده و سهم بازار بیشتری به دست آورده‌اند. دلیل این موضوع صرفاً افزایش فروش نیست؛ بلکه حفظ «سهم ذهنی بازار» است. برندی که در دوران بحران از فضای بازار حذف می‌شود، بخشی از جایگاه ذهنی خود را نیز از دست می‌دهد و بازسازی آن پس از بحران معمولاً بسیار پرهزینه‌تر از حفظ آن در زمان بحران خواهد بود.

تبلیغات پرزرق و برق یا شفافیت واقعی؟

در شرایط جنگی، مخاطب به دنبال ثبات و شفافیت است، نه شعارهای اغراق‌آمیز و کمپین‌های پرزرق و برق.

در این دوره، تفاوت میان Advertising و Marketing بیش از هر زمان دیگری آشکار می‌شود. ممکن است تبلیغات کاهش یابد، اما ارتباطات بازار باید تقویت شود. برندهای موفق‌تر آن‌هایی هستند که درباره وضعیت تأمین، موجودی کالا، برنامه‌های عملیاتی و توان ادامه فعالیت خود با شفافیت سخن می‌گویند. در بحران، برندها باید کمتر بفروشند و بیشتر توضیح دهند.

فناوری؛ موتور تصمیم‌گیری در بازاریابی بحران

سرعت تغییرات در شرایط بحران به اندازه‌ای بالاست که تصمیم‌گیری سنتی دیگر پاسخگو نیست. امروزه ابزارهایی مانند Social Listening، تحلیل احساسات بازار، مانیتورینگ شایعات، تحلیل داده و هوش مصنوعی به بخش مهمی از فرآیند بازاریابی تبدیل شده‌اند. شرکت‌هایی که بتوانند داده‌های بازار را سریع‌تر تحلیل کنند، در مدیریت بحران نیز موفق‌تر خواهند بود.



Mr. Farshad Rakhshani Moghaddam, PhD in International Marketing **Marketing in a War Economy; Why Brand Silence Is More Costly Than Crisis?**

In times of economic and geopolitical crises, marketing is no longer merely a tool for increasing sales but a core pillar of survival and market share retention. Experiences from crises such as the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine show that brands maintaining communication with customers tend to perform better after the crisis compared to their competitors.

During war and instability, consumer behavior changes: customers become more cautious, brand loyalty declines, and factors such as availability, pricing, and supply reliability gain greater importance. In such an environment, rumors and unofficial information can influence customer decision-making more than actual market realities.

In this context, the key role of marketing is managing trust and reducing uncertainty. Brands must maintain customer confidence through transparent communication, rapid response, and continuous media presence. In contrast, media silence can lead to loss of narrative control and allow rumors to spread.

Eliminating marketing budgets entirely is one of the common mistakes during crises. International studies indicate that companies maintaining media presence during recessions and crises recover faster and gain greater market share after the downturn.

In conclusion, companies—especially in Iran with their ongoing exposure to sanctions, currency shocks, and economic tensions—require a crisis marketing model more than many regional businesses. Such a model should be based on trust management, information flow, supply, and data, treating marketing not as a cost but as a strategic tool for stability and business survival.



بهروز آقایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان

۱۸.۵ میلیون تن تخلیه کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره)؛ رشد ۲۲ درصدی ثبت شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان با تشریح آخرین وضعیت بندر امام خمینی (ره)، این بندر را مهم‌ترین و راهبردی‌ترین بندر کشور در حوزه کالاهای اساسی دانست و گفت: این بندر نقش تثبیت‌شده‌ای در تأمین امنیت غذایی کشور به‌ویژه در بخش غلات و نهاده‌های دامی دارد. بهروز آقایی در گفت‌وگو با نگاشته، ضمن اشاره به عملکرد سال‌های ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵ اظهار کرد: عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی (ره) بدون وقفه و با رشد مطلوب ادامه داشته است و در مقایسه با سال گذشته، روند فعالیت بندر مثبت ارزیابی می‌شود.

وضعیت فعلی بندر امام خمینی (ره)؛ رشد ۲۲ درصدی و تخلیه ۱۸.۵ میلیون تن کالاهای اساسی

آقایی با اشاره به وضعیت عملیاتی بندر گفت: بندر امام خمینی (ره) مهم‌ترین و راهبردی‌ترین بندر کشور در حوزه کالاهای اساسی است و نقش آن در تأمین امنیت غذایی کشور کاملاً تثبیت شده است. وی در ادامه تصریح کرد: در این مدت حدود ۱۸.۵ میلیون تن کالای اساسی در بندر امام خمینی (ره) تخلیه شده است که رشد ۲۲ درصدی نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد و بیانگر جایگاه محوری این بندر در عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی کشور است.

سهم ۷۰ درصدی بندر امام خمینی (ره) در واردات کالاهای اساسی کشور

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان اظهار کرد: بندر امام خمینی (ره) حدود ۷۰ درصد از عملیات تخلیه، نگهداری و توزیع کالاهای اساسی کشور را بر عهده دارد و در عمل دروازه اصلی ورود غلات، نهاده‌های دامی و روغن خام به کشور محسوب می‌شود. به گفته وی، در سال‌های اخیر و به‌ویژه در شرایط حساس منطقه‌ای، اهمیت این بندر در زنجیره تأمین کشور بیش از گذشته نمایان شده است.

نکته حائز اهمیت این که با وجود فشارها و تنش‌های بیرونی، اختلال ساختاری جدی در روند ورود کالاهای اساسی گزارش نشده و جریان



خمینی (ره) در دستور کار قرار دارد که پیش‌بینی می‌شود با بهره‌برداری از آن‌ها، حدود ۱۲ میلیون تن به ظرفیت عملیاتی این بندر افزوده شود. وی ادامه داد: در حال حاضر ۲۳ همت پروژه عمرانی از محل اعتبارات سازمان بندر و دریانوردی در این بندر در دست اجرا است و حدود ۷۰ همت نیز عمدتاً در حوزه توسعه زیرساخت‌های تخلیه و نگهداری انواع کالا از سوی بخش خصوصی سرمایه‌گذاری شده است.

ظرفیت ۴.۳ میلیون تنی انبارش کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره)

آقای با اشاره به ظرفیت‌های موجود خاطرنشان کرد: بندر امام خمینی (ره) در حال حاضر از ۴.۳ میلیون تن ظرفیت نگهداری کالاهای اساسی برخوردار است که شامل سیلوها، انبارها و مخازن ذخیره‌سازی در منطقه ویژه اقتصادی بندری می‌شود.

وی افزود: با توجه به نقش کلیدی این بندر در تأمین کالاهای اساسی کشور، افزایش ظرفیت ذخیره‌سازی همچنان یکی از اولویت‌های مهم مدیریتی است.

همچنین احداث پایانه‌های مکانیزه غلات، سیلوهای جدید و ارتقای سامانه‌های تخلیه و انتقال کالا در دستور کار قرار دارد تا سرعت تخلیه کشتی‌ها و انتقال کالا به شبکه توزیع بر اساس استانداردهای جهانی صورت پذیرد.

تأمین کالاهای موردنیاز کشور با مدیریت لجستیک و برنامه‌ریزی مناسب سازمان بندر و دریانوردی به صورت پایدار ادامه یافته است.

ورود مستمر نهاده‌های دامی و ترخیص ۲.۲ میلیون تن کالا در جنگ ۴۰ روزه

آقای با اشاره به روند ورود کالاهای اساسی گفت: روند ورود کالاهای اساسی در ماه‌های اخیر رضایت‌بخش بوده و کشتی‌های حامل این محموله‌ها به‌طور مستمر در بندر امام خمینی (ره) پهلوگیری می‌کنند. به گفته وی، مهم‌ترین کالاهای وارداتی شامل گندم، ذرت، جو، کنجاله سویا، روغن خام و سایر نهاده‌های دامی است و طی جنگ ۴۰ روزه بیش از ۲.۲ میلیون تن کالای اساسی از گمرک بندر امام خمینی (ره) ترخیص شده که نشان‌دهنده استمرار ورود و توزیع این اقلام حتی در شرایط بحرانی کشور است.

توسعه زیرساخت‌ها؛ ۲۳ همت پروژه عمرانی و افزایش ۱۲ میلیون تنی ظرفیت

مدیرکل بندر و دریانوردی خوزستان در ادامه تصریح کرد: برنامه‌های توسعه‌ای بندر امام خمینی (ره) متوقف نشده و مجموعه‌ای از پروژه‌های مهم زیرساختی در حال اجرا است.

ساخت سه پایانه مکانیزه غلات در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام

چشم‌انداز رشد تخلیه کالاهای اساسی

در ۲ تا ۳ سال آینده

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان تصریح کرد: چشم‌انداز بندر امام خمینی (ره) در دو تا سه سال آینده مثبت و روبه رشد ارزیابی می‌شود.

وی در ادامه یادآور شد: با تکمیل پروژه‌های در حال اجرا، به‌ویژه پایانه‌های مکانیزه تخصصی و طرح‌های توسعه‌ای در حوزه نگهداری و انتقال کالا، ظرفیت تخلیه و ذخیره کالاهای اساسی به‌طور محسوسی افزایش خواهد یافت. افزایش حجم تخلیه کالاهای اساسی در سال‌های آینده نیز کاملاً قابل تحقق است، مشروط بر آن‌که پروژه‌های توسعه‌ای طبق برنامه به بهره‌برداری برسند.

سه مطالبه اصلی بندر امام خمینی (ره) از دولت

آقای با بیان این که تقویت و توسعه فعالیت‌های بندر امام خمینی (ره) مستلزم توجه به چند محور اساسی است، افزود: تأمین منابع لازم برای نوسازی و تکمیل تجهیزات تخلیه و بارگیری، توسعه و تقویت زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای در پسرکانه بندر و حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از مهم‌ترین مطالبات این بندر است.

گفتنی است؛ این اقدامات می‌تواند سرعت و بهره‌وری عملیات بندری را افزایش دهد و نقش بندر را در تأمین پایدار کالاهای اساسی کشور تقویت کند.

پیام به واردکنندگان و سرمایه‌گذاران؛ بندر امام خمینی (ره) مرکز زنجیره تأمین کشور

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به این که بندر امام خمینی (ره) به عنوان تخصصی‌ترین و مطمئن‌ترین دروازه ورود کالاهای اساسی به کشور، زیرساخت‌ها و ظرفیت مناسبی برای همکاری بلندمدت با بخش خصوصی دارد، افزود: در حال حاضر پروژه احداث زیرساخت ۳۲۹ هکتار از اراضی توسعه‌ای در دست اجراست که با واگذاری آن به بخش خصوصی، زنجیره تأمین کالا در منطقه، تحول قابل توجهی خواهد داشت.

وی در پایان تأکید کرد: حضور در این بندر به معنای قرار گرفتن در مرکز اصلی زنجیره تأمین غلات و نهاده‌های دامی کشور است و سرمایه‌گذاری در حوزه‌هایی مانند سیلوها، انبارها، تجهیزات تخلیه و بارگیری، حمل و نقل و خدمات لجستیکی می‌تواند بازده قابل توجهی به دنبال داشته باشد.





Mr. Behrouz Aghaei, Director General of Ports and Maritime Administration, Khuzestan Province

18.5 Million Tons of Cargo Handled; Imam Khomeini Port Strengthens Its Role as Iran's Grain Hub

Imam Khomeini Port has handled 18.5 million tons of cargo, marking a 22% year-on-year increase and strengthening its position as one of Iran's key logistics and essential goods hubs. The port manages around 70% of Iran's imports of essential commodities, including grains, animal feed, and crude edible oils, playing a vital role in supply chain stability and national food security.

The port's operations have continued uninterrupted even during crisis conditions, with more than 2.2 million tons of essential goods cleared during a 40-day disruption period and distributed across the country.

At the same time, major expansion projects are underway, including mechanized grain terminals expected to add 12 million tons of operational capacity. With 4.3 million tons of storage capacity and ongoing infrastructure investments, the port is evolving into one of the region's leading grain trade hubs in the Middle East.



محمدرضا امیری فرد

عضو هیئت مدیره انجمن قهوه ایران

قهوه در پیچ و خم ارز و سهمیه بندی؛ صنعتی با ۶۵۰ هزار شاغل در انتظار تصمیم دولت

مصرف سالانه ۵۵ هزار تن قهوه در کشور، واردات ۴۳ تا ۴۵ هزار تنی و اشتغال مستقیم و غیرمستقیم بیش از ۶۵۰ هزار نفر، تصویری از اهمیت اقتصادی صنعت قهوه در ایران ارائه می دهد. با این حال، فعالان این حوزه معتقدند: سهمیه بندی، بالاترین هزینه در تخصیص ارز و سخت گیری های بانکی، مهم ترین موانع پیش روی واردات و توسعه این صنعت هستند.

ارزش افزوده ۲۰ برابری صنعت قهوه برای اقتصاد کشور

به گفته امیری فرد، مصرف سالانه قهوه در کشور حدود ۵۵ هزار تن است و طبق آمارهای موجود سالانه بین ۴۳ تا ۴۵ هزار تن قهوه وارد کشور می شود.

وی با بیان این که تعداد دقیق کارخانه های فعال فرآوری قهوه از وزارت صمت و جهاد کشاورزی در حال استعلام است، افزود: اما در حال حاضر حدود ۲۰۰ هزار نفر به صورت مستقیم و ۴۵۰ هزار نفر به صورت غیرمستقیم در بخش های مختلف این صنف فعالیت دارند. عضو هیئت مدیره انجمن قهوه ایران در ادامه به نقش اقتصادی این صنعت اشاره کرد و گفت: ارزش افزوده ایجاد شده توسط قهوه برای کشور بین ۱۵ تا ۲۰ برابر برآورد می شود.

چرا قیمت قهوه افزایش یافته است؟

امیری فرد مهم ترین دلایل افزایش قیمت قهوه را عدم تخصیص ارز در موعد مقرر، افزایش ریسک سرمایه گذاری به دلیل شرایط منطقه، مشکلات حمل و نقل و لجستیک و طولانی شدن دوره بازگشت سرمایه از دو تا سه ماه به پنج تا شش ماه یا بیشتر دانست.

وی درباره سهم عوامل داخلی و خارجی در گرانی قهوه تأکید کرد: سهم عوامل داخلی بیشتر از عوامل خارجی است. دخالت دولت در واردات، سهمیه بندی، سخت گیری بانکی ها، مسائل گمرکی، مشکلات لجستیک خارجی، شرایط منطقه و همچنین تعیین تکلیف نشدن روند انتقال ارز از مهم ترین عوامل اثرگذار بر قیمت قهوه هستند.

گفتنی است؛ ثبت سفارش های متعددی از سال ۱۴۰۴ تا کنون در صف تخصیص ارز باقی مانده اند و همین موضوع، فشار مضاعفی بر واردکنندگان وارد کرده است.





ورود واردکنندگان کالاهای اساسی به بازار قهوه

عضو هیئت مدیره انجمن قهوه ایران در پاسخ به این پرسش که آیا واردکنندگان کالاهای اساسی به حوزه قهوه نیز وارد شده اند، گفت: متأسفانه در بسیاری موارد بدون تخصص لازم وارد این بازار شده اند.

وی تأکید کرد: چنانچه این شرکت ها از دانش و تخصص کافی برخوردار باشند، حضورشان قابل قبول است، اما فقدان تجربه تخصصی می تواند آسیب های جدی به صنعت قهوه وارد کند.

سه مطالبه فوری فعالان صنعت قهوه از دولت

امیری فرد مهم ترین مطالبه فعالان صنعت قهوه ایران از دولت را فراهم کردن شرایط فعالیت برای بخش تخصصی این صنعت و تعیین تکلیف هرچه سریع تر وضعیت تخصیص ارز عنوان کرد.

وی در پایان سه اقدام فوری برای حل مشکلات واردات قهوه را برشمرد:

- برداشتن سهمیه بندی
- مشخص شدن وضعیت تخصیص ارز
- هماهنگی و تسریع فرآیندهای معاونت بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی و گمرک و تعامل بیشتر این ارگان ها در خصوص قیمت های اعلامی از سوی انجمن قهوه ایران

وی در پایان خاطرنشان کرد: به عنوان فعالان صنعت قهوه، از دولت، وزارت صمت و گمرک، موکداً خواستاریم واردات قهوه رُست شده به داخل کشور را ممنوع کنند؛ چرا که در حال حاضر کشور دارای پتانسیل بالایی برای فراوری دانه قهوه است و برای ایجاد ارزش افزوده، محصول نهایی نباید به کشور وارد شود. در عوض، با واردات دانه سبز قهوه، علاوه بر اشتغال زایی، به رشد صنعت قهوه نیز کمک شایانی خواهد شد.

انتقاد از سهمیه بندی؛ ورود شرکت های غیرتخصصی به بازار قهوه

عضو هیئت مدیره انجمن قهوه ایران درباره علت شکل گیری نظام سهمیه بندی گفت: از سال ۱۴۰۳ وزارت جهاد کشاورزی با هدف ایجاد تعادل در واردات قهوه و سایر اقلام کشاورزی، نظام سهمیه بندی را اجرا کرده است. وی افزود: در نتیجه ی این سیاست، شرکت هایی که سابقه فعالیت در حوزه قهوه نداشتند و در حوزه هایی مانند برنج، حبوبات و سایر کالاهای اساسی گردش مالی بالایی داشتند، وارد بازار قهوه شدند و سهمیه دریافت کردند.

امیری فرد تصریح کرد: روند تخصیص سهمیه ها از شفافیت کافی برخوردار نبوده و انجمن قهوه طی سال های گذشته جلسات متعددی با معاونت بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی برگزار کرده است، اما تاکنون پاسخ روشنی در این خصوص دریافت نشده است. وی معتقد است: بهترین راهکار، حذف نظام سهمیه بندی و اجرایی شدن روند واردات بدون انتقال ارز است؛ موضوعی که می تواند شفافیت بیشتری در بازار ایجاد کند.

بلا تکلیفی ارزی همچنان ادامه دارد

امیری فرد درباره آخرین وضعیت تخصیص ارز اظهار کرد: در حال حاضر موضوع تخصیص ارز در تالار دوم قرار دارد و همچنان وضعیت مشخصی ندارد.

وی درباره تأثیر سیاست های ارزی بر واردات قهوه نیز گفت: تاکنون تغییر محسوسی در این حوزه مشاهده نشده است، اما جنگ اخیر، افزایش تحریم ها و فشارهای بین المللی، اثر خود را بر قیمت نهایی قهوه در بازار ایران گذاشته است.



Mr. Mohammadreza Amirifard, Board Member of Iran Coffee Association

Iran's Coffee Industry Caught in Currency and Quota Constraints; 650,000 Jobs under Pressure

Iran's coffee industry, with annual consumption of around 55,000 tons and imports of 43–45 thousand tons, represents a major consumer segment of the country's food economy, directly and indirectly supporting over 650,000 jobs.

The sector faces structural challenges including import quotas, uncertainty in foreign currency allocation, strict banking procedures, and lengthy import processes, all contributing to higher costs and market instability.

Domestic policies, particularly quota systems and currency allocation restrictions, have had a stronger impact on price increases and efficiency losses than external factors. A portion of import registrations is still pending currency allocation, adding further pressure on importers.

Opinion: US trade outlook remains uncertain



چشم‌انداز تجارت آمریکا همچنان نامطمئن

با وجود احکام اخیر دادگاه‌های آمریکا علیه برخی تعرفه‌های تجاری دولت دونالد ترامپ، چشم‌انداز تجارت خارجی این کشور همچنان نامطمئن است. دیوان عالی آمریکا اعلام کرده «قانون اختیارات اقتصادی اضطراری بین‌المللی» (IEEPA) به رئیس‌جمهور اجازه اعمال تعرفه نمی‌دهد و دادگاه تجارت بین‌الملل آمریکا (CIT) نیز تعرفه جهانی ۱۰ درصدی اعمال شده بر اساس بخش ۱۲۲ قانون تجارت ۱۹۷۴ را غیرقانونی دانست. با این حال، اجرای این حکم به‌طور موقت متوقف شده و تعرفه‌ها همچنان برقرار هستند.

کاترین سی. تای، نماینده پیشین تجاری آمریکا، در نشست سال ۲۰۲۶ انجمن نانوایان آمریکا (ABA) تأکید کرد که تعرفه‌ها در سال‌های آینده همچنان بخشی از سیاست تجاری آمریکا خواهند بود و نوسانات تعرفه‌ای ادامه خواهد داشت. او همچنین هشدار داد که آینده توافقنامه آمریکا-مکزیک-کانادا (USMCA) پیش از بازبینی رسمی آن بسیار نامشخص است.

اهمیت این توافق برای صنعت نان و محصولات پختنی بالاست. طبق آمار ABA، نانوایان آمریکایی در سال ۲۰۲۴ حدود ۹۷۷ میلیون دلار کالا از کانادا، شامل ۱۹۳ میلیون دلار مواد اولیه، و ۶۷۹ میلیون دلار کالا از مکزیک، شامل ۹۶ میلیون دلار مواد اولیه وارد کرده‌اند.

در پایان تأکید شده است صنایع مبتنی بر غلات و نان باید از تمدید و حفظ توافق USMCA به شکلی حمایت کنند که بیشترین سطح تجارت آزاد میان سه کشور را تضمین کند.



رسول مژده شفق

سخنگوی انجمن صنفی کارفرمایان ماکارونی
ایران

تداوم تولید و تأمین ماکارونی در دوران جنگ

صنعت با ظرفیت کامل در خدمت امنیت غذایی کشور

رسول مژده شفق، سخنگوی انجمن صنفی کارفرمایان ماکارونی ایران: هیچ کمبودی در تأمین ماکارونی وجود نداشته است.

سخنگوی انجمن تولیدکنندگان ماکارونی با اشاره به عملکرد این صنعت در دوران جنگ تحمیلی ۴۰ روزه، از تداوم تولید، تأمین پایدار بازار و نقش مؤثر ماکارونی در سبب امنیت غذایی خانوارها خبر داد و تأکید کرد: صنعت ماکارونی با اتکا به زیرساخت‌های تولیدی مناسب و حمایت دولت در تأمین مواد اولیه، بدون وقفه به فعالیت خود ادامه داده است.

رسول مژده شفق در گفت‌وگوی اختصاصی با نگاشته اظهار کرد: در این دوره تمامی کارخانه‌ها فعال بودند و توانستند یکی از مهم‌ترین کالاهای موجود در سبب امنیت غذایی خانوارها را تولید و عرضه کنند. ماکارونی در طرح کالابرگ نیز مورد توجه دولت قرار داشته است و یکی از اقلام اصلی آن محسوب می‌شود. از این رو، در طول دوران جنگ و حتی در شرایط فعلی، هیچ کمبودی در تأمین این محصول وجود نداشته است.

انتظار صنعت برای تعیین قیمت نهایی گندم بر مبنای هزینه تمام‌شده

سخنگوی انجمن صنفی کارفرمایان ماکارونی در ادامه با اشاره به موضوع قیمت گندم گفت: سال گذشته دولت گندم مورد نیاز صنف و صنعت را با قیمت ۱۷ هزار تومان در اختیار ما قرار می‌داد، اما امسال قیمت خرید تضمینی گندم از کشاورزان به ۴۹ هزار و ۵۰۰ تومان رسیده است. برای مقایسه، سال گذشته گندم با نرخ ۲۰ هزار و ۵۰۰ تومان از کشاورز خریداری می‌شد.

وی ادامه داد: با توجه به تکالیف قانونی دولت در بودجه و برنامه توسعه، انتظار ما این بود که گندم مورد نیاز صنف و صنعت بر مبنای قیمت قانونی تمام‌شده، به همراه هزینه‌های جانبی و سود متعارف و یارانه عرضه شود. مژده شفق خاطرنشان کرد: دولت در شرایط خاص جنگی قرار داشت و مهم‌ترین دغدغه آن، حفظ امنیت غذایی و جلوگیری از افزایش قیمت کالاهای اساسی مانند قند، شکر، لبنیات، برنج، تخم‌مرغ و روغن بود. ماکارونی نیز از این قاعده مستثنی نبود. به همین دلیل از ابتدای



تعیین کند، طبیعتاً شاهد افزایش مجدد قیمت ماکارونی خواهیم بود. البته احتمال دیگری نیز وجود دارد و آن تعیین قیمت گندم در سطحی کمتر از ۵۰ هزار تومان است که در این صورت، اثر افزایش قیمت بر محصول نهایی کمتر خواهد بود، اما همچنان اجتناب‌ناپذیر است.

شفافیت بیشتر با واقعی‌سازی قیمت گندم

مژده شفق در ادامه اظهار کرد: برخی معتقدند ادامه عرضه گندم یارانه‌ای به این صنعت می‌تواند زمینه‌ساز بروز رانت و فساد شود. رسیدگی و نظارت بر این موضوع، به‌ویژه در واحدهای کوچک صنعتی و سنتی که در نقاط مختلف کشور پراکنده هستند، کار آسانی نیست. از این رو، به اعتقاد من تعیین قیمت واقعی گندم و حذف ملاحظات یارانه‌ای می‌تواند به شفافیت بیشتر در این حوزه منجر شود. وی افزود: در چنین وضعیتی، هر واحد تولیدی متناسب با ظرفیت و توان خود فعالیت خواهد کرد و رقابت سالم‌تری میان کارخانه‌ها برای تولید ماکارونی با کیفیت‌تر شکل می‌گیرد. البته در این صورت قیمت نهایی محصولات نیز افزایش خواهد یافت.

درخواست برای معافیت مالیات بر ارزش افزوده ماکارونی

سخنگوی انجمن کارفرمایان ماکارونی ایران با اشاره به موضوع مالیات بر ارزش افزوده توضیح داد: دولت طی سال‌های گذشته، مالیات بر

فروردین ماه منتظر اعلام قیمت جدید گندم بودیم، اما با وجود ادامه فعالیت کارخانه‌ها، تاکنون (که اواسط خردادماه قرار داریم) دولت همچنان گندم را با همان نرخ یارانه‌ای ۱۷ هزار تومانی سال گذشته در اختیار صنعت قرار می‌دهد و زمان مشخصی نیز برای اعلام نرخ نهایی اعلام نشده است.

افزایش هزینه‌های تولید و اصلاح محدود قیمت محصول

سخنگوی انجمن تولیدکنندگان ماکارونی با بیان این که سایر مؤلفه‌های تولید نیز از ابتدای سال جاری افزایش قابل توجهی داشته‌اند، گفت: در حالی که گندم بیش از ۵۰ تا ۶۰ درصد از بهای تمام‌شده ماکارونی را تشکیل می‌دهد، هزینه سایر نهاده‌های تولید نیز حدود ۶۰ درصد افزایش یافته است. همچنین در بخش حامل‌های انرژی و مواد بسته‌بندی، از جمله سلفون و کاردتن، شاهد افزایش ناگهانی قیمت‌ها بوده‌ایم.

وی افزود: مجموع این عوامل موجب شد با هماهنگی سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، بخشی از این افزایش هزینه‌ها در قیمت نهایی محصول اعمال شود. به این ترتیب، قیمت ماکارونی ۷۰۰ گرمی از ۵۷ هزار تومان به ۷۰ هزار تومان رسید که معادل افزایش حدود ۲۳ درصدی است.

این فعال صنعت ماکارونی تصریح کرد: چنانچه دولت در نهایت قیمت گندم را از ۱۷ هزار تومان فعلی افزایش دهد و در محدوده ۵۲ هزار تومان



ارزش افزوده برخی کالاهای اساسی از جمله آرد، قند و شکر، گوشت قرمز، مرغ، تن ماهی، قارچ، ماست، گندم و تخم مرغ را حذف کرده است. درخواست ما این است که این معافیت شامل ماکارونی نیز بشود. وی ادامه داد: حذف مالیات بر ارزش افزوده می تواند به افزایش سرانه مصرف این محصول کمک کند. دولت نیز می تواند بخشی از کاهش درآمد حاصل از این محل را از طریق افزایش حجم فروش کارخانه ها و درآمدهای مالیاتی ناشی از آن را جبران کند؛ بنابراین، این اقدام نه تنها به نفع مصرف کننده خواهد بود، بلکه دولت نیز متضرر نخواهد شد.

حفظ مزیت صادراتی با بازنگری در قیمت پایه صادراتی

مژده شفق در ادامه یادآور شد: البته در این شرایط، چالش دیگری در حوزه صادرات به وجود می آید که برای آن نیز راهکارهایی وجود دارد. در صورت واقعی شدن قیمت گندم، لازم است قیمت پایه صادراتی با همکاری گمرک و سازمان توسعه تجارت مورد بازنگری قرار گیرد. وی افزود: در حال حاضر تعهد بازگشت ارز صادراتی بر مبنای قیمت پایه ۵۳۰ دلاری محاسبه می شود، در حالی که به اعتقاد من، این رقم باید به حدود ۴۰۰ دلار کاهش یابد. چنین اقدامی موجب حفظ انگیزه صادراتی تولیدکنندگان خواهد شد و به ما کمک می کند در رقابت منطقه ای با کشورهایی مانند ترکیه حضور مؤثرتری داشته باشیم و بازارهای صادراتی خود را از دست ندهیم.

تولید داخلی پاسخگوی نیاز کشور است

مژده شفق درباره احتمال آزادسازی واردات گندم نیز خاطرنشان کرد: خیر. بانرهای فعلی ارز که در محدوده ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار تومان قرار دارد، واردات گندم ارزان تر از تولید داخلی نخواهد بود و حتی هزینه بیشتری نیز به همراه خواهد داشت؛ بنابراین انگیزه اقتصادی برای واردات گندم خارجی وجود ندارد.

وی در پایان تأکید کرد: خوشبختانه تولید گندم کشور در سال جاری پاسخگوی نیاز داخلی است و نگرانی خاصی از نظر تأمین این محصول وجود ندارد. با این حال، دولت باید در کنار تولید داخلی، برای حفظ و تقویت ذخایر استراتژیک کشور نیز برنامه ریزی کند و در صورت لزوم از طریق واردات، این ذخایر را در سطح مطلوب نگه دارد.

ماکارونی؛ گزینه ای اقتصادی و پرتقاضا در سبد خانوار

سخنگوی انجمن کارفرمایان ماکارونی ایران درباره وضعیت مصرف ماکارونی در کشور اظهار کرد: اتفاقاً در شرایطی که کشور با تورم بالا مواجه است و درآمد بخش زیادی از جامعه، از کارگران تا کارمندان، متناسب با آن افزایش نیافته، ماکارونی به عنوان کالایی جایگزین جایگاه پررنگ تری در سبد غذایی خانوارها پیدا کرده است. وی افزود: در وضعیتی که قیمت مرغ، تخم مرغ، گوشت و حبوبات افزایش قابل توجهی داشته، ماکارونی به دلیل قیمت مناسب، سهولت مصرف و ارزش غذایی مطلوب، بیش از گذشته مورد توجه اقشار مختلف جامعه قرار گرفته است.

این فعال صنعت ماکارونی ادامه داد: همچنین طی دو سال گذشته مجموع افزایش قیمت ماکارونی حدود ۶۰ درصد بوده، در حالی که برخی کالاهای خوراکی دیگر رشد قیمتی تا ۳۰۰ درصد را تجربه کرده اند. به همین دلیل معتقدم ماکارونی همچنان ظرفیت افزایش سرانه مصرف را دارد و باید از این روند استقبال کرد؛ چرا که صنعت ماکارونی از نظر ظرفیت تولید هیچ مشکلی در تأمین نیاز بازار داخلی ندارد.



Mr. Rasoul Mozhdeh Shafagh, Spokesperson of Iran Pasta Producers Association

Stable Pasta Production during Crisis; Industry Awaits Government Decision on Wheat Pricing

Iran's pasta industry has continued uninterrupted production despite economic volatility and regional instability, with no reported shortages in the domestic market.

All production units remained active during the crisis period, ensuring stable supply of pasta as a key staple in household food baskets.

The main challenge facing the industry is uncertainty over wheat pricing, which significantly affects production costs due to wheat's dominant share in total expenses. Rising costs of other inputs and packaging have further increased pressure on manufacturers.

Part of the increased costs has been passed on to retail prices, resulting in price adjustments, although further changes in wheat pricing could lead to additional fluctuations.

At a broader level, the industry calls for clearer pricing policies, subsidy system reform, and revisions to tax and export regulations to ensure market stability and competitiveness.



محمد علی موسی پور

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد

توسعه زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی در بندر امیرآباد

برای تحقق هدف ۲۵ درصدی برنامه هفتم

دنبال می‌شود

رشد ۷۷ درصدی حمل ریلی کالا، ظرفیت بیش از ۸ میلیون تنی تخلیه و بارگیری و توسعه سیلوهای غلات از مهم‌ترین برنامه‌های بندر امیرآباد است. مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با اشاره به تکلیف برنامه هفتم توسعه برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی کالا از بنادر کشور به ۲۵ درصد گفت: توسعه خطوط ریلی داخلی، بهینه‌سازی اتصال اسکله به ریل، گسترش زیرساخت‌های لجستیکی ریل پایه، همکاری با راه‌آهن کشور، افزایش ظرفیت ناوگان و توسعه خطوط فرعی و صنعتی از مهم‌ترین برنامه‌های بندر امیرآباد برای تحقق این هدف است.

محمد علی موسی پور در گفت‌وگو با نگاشته، ضمن تشریح آخرین اقدامات و برنامه‌های بندر امیرآباد، از رشد قابل توجه حمل ریلی کالا، توسعه ظرفیت‌های تخلیه و انبارش کالاهای اساسی، کاهش هزینه‌های دموراز و توسعه حمل‌ونقل ترکیبی در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب خبر داد.

امیرآباد با اتصال مستقیم به ریل، در خط مقدم اجرای هدف ۲۵ درصدی برنامه هفتم

موسی پور با اشاره به تأکید برنامه هفتم توسعه بر دستیابی به سهم ۲۵ درصدی حمل ریلی کالا از بنادر کشور اظهار کرد: مزیت اتصال مستقیم بندر امیرآباد به شبکه ریل سراسری، آن را به یکی از مهم‌ترین بنادر کشور در تحقق اهداف برنامه هفتم توسعه در حوزه حمل‌ونقل ریلی تبدیل کرده است.

وی افزود: با توجه به تکلیف مندرج در برنامه هفتم توسعه مبنی بر افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی کالا از بنادر کشور به ۲۵ درصد، بندر امیرآباد به دلیل برخورداری از مزیت اتصال مستقیم به شبکه ریل سراسری، یکی از کانون‌های اصلی اجرای این سیاست محسوب می‌شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد تصریح کرد: بررسی برنامه‌ها و اقدامات این بندر نشان می‌دهد چند محور اصلی برای تحقق این هدف در دست اجرا و پیگیری است و برای دستیابی به سهم ۲۵ درصدی حمل ریلی کالا، راهبردی مبتنی بر توسعه خطوط ریلی داخلی، بهینه‌سازی اتصال اسکله به ریل، گسترش زیرساخت‌های لجستیکی ریل پایه، همکاری با راه‌آهن کشور، افزایش ظرفیت ناوگان و توسعه خطوط فرعی و صنعتی در دستور کار قرار دارد و باید محقق شود تا به سهم ۲۵ درصدی حمل ریلی کالا از بنادر دست یابیم.

حمل ریلی کالا در امیرآباد ۷۷ درصد افزایش یافت

موسی پور با اشاره به وضعیت حمل ریلی کالاهای اساسی در بندر امیرآباد گفت: بر اساس تحلیل داده‌های آماری، سهم حمل ریلی غلات، نهاده‌های دامی و سایر کالاهای اساسی در بندر امیرآباد هنوز به سطح هدف گذاری شده نرسیده است، اما روند آن در سال‌های اخیر صعودی بوده است.



وی کاهش هزینه حمل و نقل در مسافت‌های طولانی، ظرفیت بالاتر جابه‌جایی نسبت به حمل جاده‌ای، کاهش ترافیک و استهلاک جاده‌ها، ایمنی بیشتر در حمل کالاهای، کاهش مصرف سوخت و آلودگی محیط‌زیست و پایداری بیشتر در حمل انبوه را از مهم‌ترین مزیت‌های حمل ریلی برشمرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد افزود: در برنامه هفتم توسعه، برای ترغیب صاحبان کالا به استفاده از ریل، سازمان بنادر، شرکت راه‌آهن و دستگاه‌های مرتبط مجموعه‌ای از مشوق‌ها را دنبال می‌کنند که تخفیف در تعرفه‌های ریلی و بندری، توسعه حمل یکسره از کشتی به واگن، افزایش ظرفیت خطوط و پایانه‌های ریلی، تأمین واگن‌های تخصصی، ایجاد مراکز لجستیکی و انبارهای متصل به ریل و تسهیل فرآیندهای اداری و هماهنگی بین دستگاه‌ها از جمله این اقدامات توسعه‌ای و تشویقی است.

ظرفیت عملیاتی امیرآباد از ۸ میلیون تن گذشت؛ توسعه سیلوها و انبارها ادامه دارد

موسی‌پور بندر امیرآباد را یکی از مهم‌ترین مراکز واردات، ذخیره‌سازی و توزیع غلات و کالاهای اساسی در شمال کشور دانست و گفت: ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری بندر امیرآباد در حال حاضر بیش از ۸ میلیون تن در سال است.

وی افزود: این بندر دارای اسکله‌های تخصصی برای تخلیه غلات، نهاده‌های دامی، روغن خام خوراکی و سایر کالاهای اساسی است و سالانه بیش از ۳ میلیون تن کالای اساسی شامل انواع غلات، نهاده‌های دامی و روغن خام خوراکی در این بندر تخلیه و جابه‌جا می‌شود. مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد ادامه داد: از نظر ظرفیت انبارش و

وی افزود: از ابتدای سال جاری بیش از ۱۷ هزار تن انواع کالاهای وارداتی و صادراتی از طریق شبکه ریلی به نقاط مختلف کشور ارسال شده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷۷ درصد رشد داشته است. همچنین تعداد واگن‌های بارگیری شده نیز رشد ۷۵ درصدی را نشان می‌دهد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد ادامه داد: در مقایسه شقوق حمل جاده‌ای و ریلی می‌توان نتیجه گرفت که بخش عمده کالاهای اساسی ورودی به بندر هنوز از طریق جاده حمل می‌شود و سهم ریل در مقایسه با کل حجم کالاهای اساسی در سطح نسبتاً محدودی قرار دارد، اما با این حال آمارها نشان‌دهنده رشد مستمر استفاده از ریل در سال‌های اخیر است.

وی در ادامه تصریح کرد: بندر امیرآباد طی سال‌های اخیر توسعه حمل ریلی را به عنوان یک راهبرد اصلی دنبال کرده و حجم واردات غلات و نهاده‌های دامی در این بندر نیز افزایش یافته که به مراتب در حوزه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی هم افزایش تردد کامیون و واگن را شاهد هستیم و در برخی مقاطع، حتی بخشی از کالاهای اساسی پس از تخلیه، مستقیماً از طریق ریل به مقاصد مصرف ارسال شده‌اند.

حمل ریلی کالاهای اساسی؛ کاهش هزینه، مصرف سوخت و فشار بر جاده‌ها

موسی‌پور با اشاره به مزیت‌های حمل ریلی کالاهای اساسی، غلات و نهاده‌های دامی نسبت به حمل جاده‌ای اظهار کرد: حمل ریلی کالاهای اساسی، غلات و نهاده‌های دامی در مقایسه با حمل جاده‌ای دارای مزایای اقتصادی، عملیاتی و زیست‌محیطی متعددی است و به همین دلیل در برنامه هفتم توسعه مورد تأکید ویژه قرار گرفته است.



انبارها و کامیون‌ها را فراهم می‌کند و مدت پهلودهی کشتی را کاهش می‌دهد.

موسی‌پور ادامه داد: افزایش ظرفیت انبارها و سیلوها، حمل یکسره کالا از کشتی به کامیون و واگن، تسریع در فرایندهای گمرکی، الکترونیکی شدن خدمات و کاهش بروکراسی اداری از دیگر اقداماتی است که در تسریع فرایند تخلیه، ترخیص و حمل کالا از بندر صورت پذیرفته است. وی تأکید کرد: توسعه تجهیزات مکانیزه تخلیه غلات، اجرای حمل یکسره، افزایش ظرفیت سیلوها و انبارها، الکترونیکی سازی فرایندهای گمرکی، تقویت حمل ریلی و جاده‌ای و هماهنگی مستمر میان دستگاه‌های مرتبط از جمله اقداماتی است که منتج به تسریع تخلیه، ترخیص و خروج کالاهای اساسی از بندر و کاهش هزینه‌های تحمیلی به واردکنندگان و زنجیره تأمین کشور شده است.

کریدور شمال- جنوب، امیرآباد را به محور حمل‌ونقل ترکیبی کشور تبدیل می‌کند

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با اشاره به ظرفیت‌های توسعه حمل‌ونقل ترکیبی در بندر امیرآباد اظهار کرد: بندر امیرآباد به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه، اتصال مستقیم به شبکه راه‌آهن سراسری و قرار گرفتن در کریدور بین‌المللی شمال- جنوب (INSTC)، یکی از مستعدترین بنادر کشور برای توسعه حمل‌ونقل چندوجهی یا ترکیبی محسوب می‌شود.

وی در ادامه یادآور شد: مهم‌ترین فرصت‌های توسعه حمل‌ونقل ترکیبی در بندر امیرآباد، مزیت اتصال همزمان به سه شیوه حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای است که امکان انتقال سریع کالا از کشتی به واگن یا کامیون را بدون جابه‌جایی‌های اضافی فراهم می‌کند.

موسی‌پور در پایان خاطرنشان کرد: قرار گرفتن بندر امیرآباد در کریدور بین‌المللی شمال- جنوب (INSTC) این بندر را به کانون توجه توسعه حمل‌ونقل ترکیبی تبدیل کرده است و می‌تواند سهم بندر را در صادرات و ترانزیت بین‌المللی افزایش دهد. همچنین توسعه این نوع حمل‌ونقل، در کاهش هزینه‌های لجستیکی و ارتقای جایگاه بندر امیرآباد در شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای و بین‌المللی سهم بسزایی خواهد داشت.

نگهداری کالاهای اساسی نیز در بندر امیرآباد، ۷۰۲ هکتار انبار مسقف جهت نگهداری و انبارش انواع کالاهای وارداتی و صادراتی احداث شده و همچنین بیش از ۲۰۰ هکتار محوطه روباز نیز به تناسب نوع کالاها برای انبارش در نظر گرفته شده است.

وی توضیح داد: با عنایت به لزوم رعایت نکات بهداشتی و امنیت غذایی کالاهای اساسی و مایحتاج موردنیاز انسانی، سیلوهای مکانیزه ذخیره غلات به صورت درجا با مجموع ظرفیت بیش از ۵۰۰ هزار تن در بندر امیرآباد ایجاد شده و برنامه افزایش ظرفیت و احداث ظرفیت‌های جدیدتر نیز در دست اجرا قرار دارد.

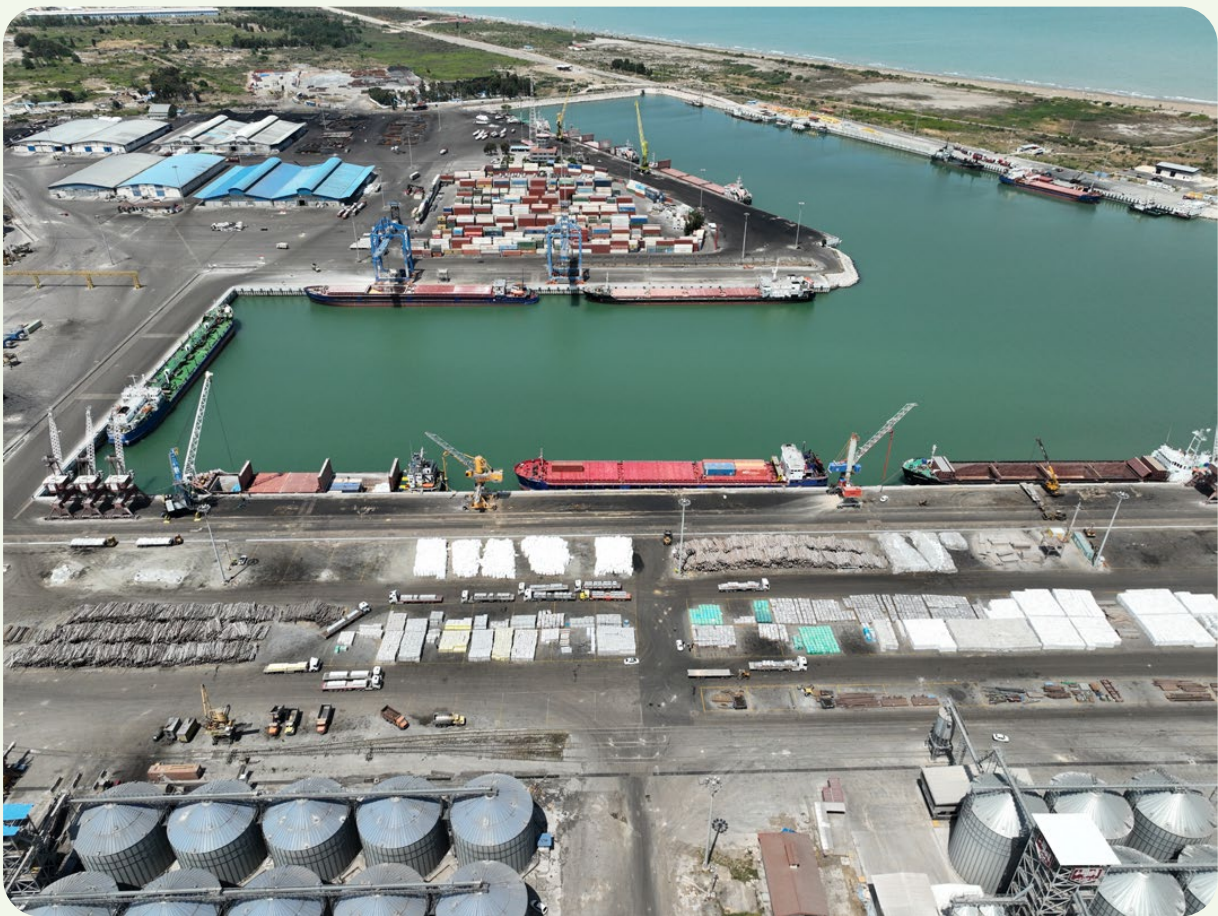
موسی‌پور همچنین به ظرفیت‌های ایجاد شده برای نگهداری روغن خام خوراکی اشاره کرد و افزود: در حوزه ایجاد ظرفیت نگهداری روغن خام خوراکی نیز مخازنی که پاسخگوی نیازهای واردات این نوع محصول از کشورهای CIS باشد احداث شده است. انبارهای بخش خصوصی در پیرامون بندر نیز وجود دارد که ظرفیت نگهداری درجا کالا بیش از ۳۵۰ هزار تن را دارا هستند.

وی توسعه سیلوهای غلات، افزایش اسکله‌های تخصصی کالاهای اساسی، توسعه خطوط ریلی و مراکز لجستیکی و جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید بخش خصوصی را از برنامه‌ها و اهداف پیش روی بندر امیرآباد برشمرد که در نهایت افزایش ظرفیت عملیاتی بندر را در پی خواهد داشت.

توسعه تخلیه مکانیزه و حمل یکسره برای کاهش دموراژ کشتی‌ها

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با اشاره به دغدغه واردکنندگان غلات و کالاهای اساسی در زمینه هزینه‌های دموراژ گفت: هر روز تأخیر در تخلیه و ترخیص کشتی می‌تواند هزینه‌های قابل توجهی تحت عنوان دموراژ به واردکنندگان و در نهایت به اقتصاد کشور تحمیل کند.

وی افزود: برای کاهش زمان توقف کشتی‌ها و جلوگیری از تحمیل هزینه‌های دموراژ، بندر امیرآباد اقداماتی را در دست اجرا و برنامه‌ریزی دارد که یکی از مهم‌ترین آن‌ها، توسعه تجهیزات مکانیزه تخلیه و بارگیری است. این تجهیزات امکان انتقال سریع تر کالا از کشتی به سیلوها،



Mr. Mohammadali Mousapour, Director General of Amirabad Ports and Maritime Administration

Amirabad Port on Track to Become a Rail Grain Hub; 77% Growth in Rail Cargo Transport

Amirabad Port is advancing its rail transport strategy in line with Iran's Seventh Development Plan, targeting a 25% share of rail-based cargo movement through investments in rail infrastructure and direct port-to-rail connectivity.

Rail cargo handling at the port has increased by 77% during the current year, although road transport still accounts for the majority of essential goods movement.

Expanding rail logistics is expected to reduce transport costs, fuel consumption, road congestion, and improve safety, while strengthening supply chain efficiency for essential commodities.

With an annual handling capacity exceeding 8 million tons, the port is equipped with grain silos, warehouses, and crude oil storage facilities, while additional expansion projects for storage and logistics terminals are underway.

Strategically located along the International North–South Transport Corridor (INSTC), Amirabad Port is increasingly positioned as a key hub for multimodal transport and regional transit.



حسین اسدی

مدیرعامل شرکت توسعه تجارت غلات

خوارزمی

هشدار درباره آینده بازار نهاده‌ها

مطالبات پرداخت نشود، کاهش ذخایر و

جهش قیمت دور از انتظار نیست

مهندس اسدی، مدیرعامل شرکت توسعه تجارت غلات خوارزمی در گفت‌وگوی اختصاصی با نگاشته، ضمن تأکید بر این که بخش خصوصی در سخت‌ترین شرایط نیز تأمین کالاهای اساسی را متوقف نکرده است، اظهار کرد: امروز مهم‌ترین تهدید برای پایداری واردات نهاده‌های دامی، نه صرفاً نوسانات ارزی بلکه بی‌ثباتی مقررات، تأخیر در ایفای تعهدات دولت و افزایش هزینه‌های غیرضروری در زنجیره واردات است.

وی هشدار داد: در صورت ادامه روند فعلی و تسویه نشدن مطالبات واردکنندگان، کشور در ماه‌های آینده با کاهش ذخایر و افزایش قیمت نهاده‌ها مواجه خواهد شد.

تغییرات ناگهانی سیاست‌ها؛ ریسکی فراتر از نوسان ارز

به گفته مدیرعامل شرکت توسعه تجارت غلات خوارزمی، بدون تردید نوسانات نرخ ارز تأثیر مستقیمی بر افزایش بهای تمام‌شده کالا دارد، اما در وضعیت فعلی شاید مهم‌تر از آن، تغییرات ناگهانی و بعضاً غیرقابل پیش‌بینی در مقررات و سیاست‌های اجرایی باشد که در مقاطع مختلف، واردکنندگان را با سردرگمی مواجه می‌کند.

وی با اشاره به اجرای سیاست «جراحی اقتصادی» ادامه داد: تغییر ناگهانی نرخ ارز، اگرچه در اصل می‌توانست تصمیمی ضروری و حتی اجتناب‌ناپذیر تلقی شود؛ اما نحوه اجرا و زمان‌بندی آن، اهمیت بسیار زیادی داشت.

به اعتقاد اسدی، این فرآیند می‌توانست به صورت تدریجی و مرحله‌ای انجام شود و پیش از ایجاد حجم گسترده بدهی‌های فعلی، اطلاع‌رسانی شفاف‌تری به واردکنندگان صورت گیرد.

وی افزود: از زمانی که دولت به این جمع‌بندی رسید که ادامه تخصیص ارز ترجیحی با دشواری مواجه است، انتظار می‌رفت پیش از افزایش تعهدات و بدهی‌ها، هماهنگی لازم با فعالان بخش خصوصی انجام شود تا واردکنندگان بتوانند متناسب با شرایط جدید برنامه‌ریزی کنند. اعلام ناگهانی و بدون هماهنگی کافی این تغییرات، نه تنها موجب سردرگمی واردکنندگان شد، بلکه فروشندگان خارجی را نیز نسبت به



۱۵ ماه مطالبات پرداخت نشده است

این فعال صنعت واردات غلات و نهاده‌های دامی با بیان این که اکنون حدود ۱۵ ماه از عدم ایفای کامل این تعهدات می‌گذرد، تصریح کرد: بخش خصوصی همچنان مطالبات معوق خود را از فروردین ۱۴۰۴ دریافت نکرده است.

با وجود این شرایط، در طول جنگ رمضان نیز بخش خصوصی از ایفای تعهد خود شانه خالی نکرد و کالای قابل توجهی، به‌رغم همه فشارها، وارد کشور شد و ذخایر فعلی کشور حاصل تلاش همین بخش خصوصی است؛ هرچند این ذخایر اکنون روبه کاهش است. به گفته وی، پرداخت نشدن مطالبات معوق، فشار سنگینی بر فعالان واقعی این حوزه وارد کرده و حتی نحوه تعامل فروشندگان خارجی با تجار ایرانی را نیز تحت تأثیر قرار داده است؛ موضوعی که می‌تواند اعتبار و جایگاه تجار ایرانی در بازارهای بین‌المللی را خدشه‌دار کند.

مهم‌ترین اقدام فوری؛ تسویه مطالبات واردکنندگان

مدیرعامل شرکت توسعه تجارت غلات خوارزمی مهم‌ترین اقدام فوری برای جلوگیری از افزایش قیمت نهاده‌ها در هفته‌ها و ماه‌های آینده را تسویه مطالبات واردکنندگان دانست و افزود: این کار سبب خواهد شد بخش خصوصی با انگیزه و توان بیشتری نسبت به واردات اقدام کند. وی در ادامه از جمله راهکارهای عملی برای تسهیل تأمین کالا به مشارکت بیشتر بانک مرکزی در فرآیند تأمین ارز اشاره کرد و گفت: واردکننده می‌تواند بخشی از منابع ریالی مورد نیاز را مطابق نرخ مورد تعهد دولت تأمین کند و مابقی آن از طریق سازوکارهایی مانند برات

ادامه همکاری و مسیر تأمین کالا دچار تردید کرد؛ به‌ویژه آن که بسیاری از واردکنندگان همچنان بدهی‌های قابل توجهی به فروشندگان خارجی دارند.

هزینه‌های واردات بالا رفت؛ حمایتی در کار نبود

اسدی به رشد هزینه‌های جانبی واردات اشاره کرد و یادآور شد: کارمزدهای بانکی، هزینه‌های انبارداری و هزینه‌های گمرکی نیز طی این مدت به شکل محسوسی افزایش یافته است؛ درحالی که انتظار می‌رفت با توجه به شرایط اقتصادی کشور و اهمیت تأمین کالاهای اساسی، حداقل بخشی از این هزینه‌ها کاهش یابد یا از افزایش آن جلوگیری شود.

بخش خصوصی حتی در جنگ، پای تأمین کالا ایستاد

مدیرعامل شرکت توسعه تجارت غلات خوارزمی با اشاره به عملکرد بخش خصوصی در دوره جنگ ۱۲ روزه گفت: بخش خصوصی با وجود تمام محدودیت‌ها و براساس مسئولیت حرفه‌ای و تعهدی که نسبت به تأمین سفره مردم احساس می‌کرد، نهاده‌ها و کالاهای اساسی را بدون وقفه وارد کشور کرد؛ حتی در بسیاری از موارد، کالاها در فضای رقابتی بازار با قیمتی پایین‌تر از نرخ مصوب عرضه شدند؛ چرا که واردکنندگان امیدوار بودند مطالبات ارزی آن‌ها در مدت کوتاهی پرداخت شود.



شده و ایجاد آلترناتیوهای مؤثر برای این مسیر، نیازمند برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری زیرساختی است.

این فعال صنعت واردات غلات و نهاده‌های دامی همچنین تأکید کرد: تأمین کالا از برخی مسیرهای جایگزین ممکن است با هزینه‌های مضاعفی همراه باشد؛ به همین دلیل انتظار می‌رود در چنین شرایطی انعطاف بیشتری در هزینه‌ها و عوارض دریافتی دولتی در نظر گرفته شود تا مجموع هزینه‌های تحمیل شده به واردکننده متعادل بماند و در نهایت فشار مضاعفی به قیمت تمام‌شده کالاهای اساسی وارد نشود.

چرا واردکنندگان همچنان هزینه‌های اضافی می‌پردازند؟

اسدی همچنین با اشاره به بخشی از هزینه‌های تحمیل شده به واردکنندگان گفت: بخشی از فشار موجود بر واردکنندگان ناشی از هزینه‌هایی است که به نظر می‌رسد دیگر توجیه اجرایی یا اقتصادی مشخصی ندارند. به‌طورمثال، اخذ برخی هزینه‌ها از سوی وزارت راه با توجه به وضعیت فعلی حمل‌ونقل دریایی کشور نیازمند بازنگری جدی است.

امروز تقریباً تمامی کشتی‌های ایرانی فعال هستند و در چرخه حمل کالا میان ایران و کشورهای منطقه از جمله روسیه فعالیت می‌کنند؛ لذا این پرسش مطرح است که چرا همچنان برخی هزینه‌های مرتبط از واردکننده دریافت می‌شود؛ درحالی‌که نیازهای حمل‌ونقل کشور عملاً از سوی همین ناوگان داخلی تأمین شده است.

وی در پایان با اشاره به نحوه محاسبه کارمزد ثبت سفارش خاطرنشان کرد: همواره این ابهام برای فعالان اقتصادی وجود داشته است که چرا کارمزد ثبت سفارش باید بر اساس نرخ ارز محاسبه شود. شاید این هزینه‌ها در میان سایر هزینه‌های واردات کمتر دیده شوند، اما از منظر منطقی و اقتصادی، بخشی از آن‌ها نیازمند بازتعریف و اصلاح هستند.

یا ابزارهای مشابه از سوی بانک مرکزی پشتیبانی شود تا روند تأمین ارز و ورود کالا تسهیل گردد.

هشدار نسبت به ورود شرکت‌های غیرتخصصی به بازار کالاهای اساسی

اسدی همچنین نسبت به ورود برخی شرکت‌های غیرتخصصی به بازار کالاهای اساسی هشدار داد و تصریح کرد: حضور شرکت‌هایی که صرفاً با اتکا به ابزارهای مالی مانند ال‌سی داخلی و بدون شناخت واقعی از این صنعت وارد بازار می‌شوند، اگرچه ممکن است در کوتاه‌مدت موجب کاهش مقطعی قیمت‌ها شود، اما در نهایت به دلیل نبود توجیه اقتصادی واردات و کاهش قیمت فروش نسبت به بهای تمام‌شده، موجب ناامیدی واردکنندگان و کاهش انگیزه برای تأمین پایدار کالا خواهد شد. به گفته وی، تداوم این روند می‌تواند در آینده نزدیک به افت ذخایر و جهش شدید قیمت‌ها منجر شود.

فرصتی برای بازتعریف مسیرهای تأمین کالا

مدیرعامل شرکت توسعه تجارت غلات خوارزمی درباره وضعیت مسیرهای تأمین کالا نیز گفت: در حال حاضر مسیر جنوب برای واردات کالاهای اساسی همچنان فعال است و تهدید مستقیمی متوجه روند تأمین کالا از این مسیر نیست، اما شرایط فعلی می‌تواند فرصتی باشد تا با توجه به تنوع همسایگان ایران و دسترسی کشور به مسیرهای مختلف تأمین، نگاه جدی‌تری به توسعه و تقویت مسیرهای جایگزین صورت گیرد.

وی افزود: ضروری است زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل در تمامی بخش‌ها مورد بازنگری و تقویت قرار گیرد تا کشور در حوزه واردات کالاهای اساسی صرفاً متکی به یک مسیر خاص نباشد. طبیعتاً حجم قابل توجهی از کالای سال‌های گذشته از مسیر جنوب تأمین



Mr. Hossein Asadi, CEO of Kharazmi Grain Trading Development Company **Import Payment Delays Raise Concerns over Iran's Future Livestock** **Inputs Supplies**

The CEO of a company active in importing animal feed ingredients has warned about the consequences of continued delays in settling payments owed to importers of essential commodities, stating that if current conditions persist, the country may face declining feed inventories and rising prices in the coming months. He highlighted the critical role of the private sector in ensuring the continuous supply of essential goods, noting that industry participants have maintained import operations even under the most challenging economic and logistical conditions. However, increasing import costs, sudden regulatory changes, and delays in fulfilling financial obligations have placed significant pressure on importers.

It was further emphasized that the sector's most pressing challenge is not limited to exchange-rate volatility. Rather, policy instability and delays in meeting financial commitments have made long-term planning and cooperation with international suppliers increasingly difficult.

The importance of developing alternative supply routes, strengthening logistics infrastructure, and providing effective support for the private sector was also stressed, with these measures described as essential for maintaining supply-chain resilience and safeguarding food security.

According to him, settling outstanding receivables owed to importers and improving access to financial resources could play a crucial role in preserving strategic reserves and preventing further increases in animal feed prices in the months ahead.



حافظ ابراهیم‌پور

مدیرعامل آرد میلاد آذربایجان

نظام چندنرخی گندم، تمرکز مدیران را از کیفیت به تأمین سهمیه منحرف کرده است

افزایش هزینه‌ها، افت کیفیت گندم داخلی، فشار نقدینگی و اختلاف نرخ‌ها؛ مهم‌ترین چالش‌های آسیابانان در نظام دستوری قیمت‌گذاری است. حافظ ابراهیم‌پور، مدیرعامل آرد میلاد در گفت‌وگوی اختصاصی با نگاشته گفت: در شرایطی که صنعت آرد کشور با ساختار چندنرخی و سهمیه‌ای گندم فعالیت می‌کند، فعالان این حوزه معتقدند تمرکز مدیران از «ارتقای کیفیت تولید» به «پیگیری سهمیه و تأمین مواد اولیه» تغییر کرده است؛ موضوعی که به گفته آن‌ها، مستقیماً بر کیفیت آرد، بهره‌وری تولید و رقابت‌پذیری صنعت اثر گذاشته است.

چالش نرخ چندگانه گندم؛ رقابت از کیفیت به سمت رانت

مدیرعامل آرد میلاد با اشاره به سیستم چندنرخی و سهمیه‌ای گندم به‌عنوان چالش اصلی صنعت افزود: اگر نرخ‌ها یکسان شود، کارخانه باید با مهندسی اختلاط و تکیه بر دانش رئولوژی، از یک ماده اولیه مشخص، آردهای تخصصی (برای نان صنعتی، باکت، سنتی و صنف و صنعت) تولید کند. در این شرایط، رقابت بر اساس کیفیت و خدمات خواهد بود، نه رانت گندم ارزان‌تر.

وی ادامه داد: گندم داخلی اغلب از نظر گلوتن و ایندکس‌های پخت، ضعیف است. ما نیاز حیاتی داریم که گندم قوی (خارجی) را با گندم داخلی ترکیب کنیم تا کیفیت استاندارد حفظ شود. سیاست درست این است که گندم با نرخ واحد نزدیک به بازارهای جهانی به کارخانه داده شود و یارانه دولت مستقیماً به مصرف‌کننده نهایی (مردم/نانوا) پرداخت شود، نه این که در ابتدای زنجیره با سرکوب قیمت، کل صنعت را فلج کنند.

ریسک‌های اصلی آسیابانان؛ نقدینگی در صدر فشارها

ابراهیم‌پور با بیان این که در این ساختار، کارخانه سالم نمی‌تواند با دلالتی که آرد سهمیه‌ای را در بازار آزاد می‌فروشند، رقابت کند، مهم‌ترین ریسک‌های صنعت آسیابانی را در چهار عنوان برشمرد:

۱. بحران نقدینگی و سرمایه در گردش
۲. کیفیت متغیر و تحمیلی مواد اولیه
۳. رقابت نابرابر و فساد ساختاری ناشی از چندنرخی بودن آرد
۴. تثبیت دستوری قیمت فروش در برابر رشد هزینه‌ها



سیاست‌های اخیر؛ افزایش هزینه‌ها بدون اصلاح درآمد

مدیرعامل آرد میلاد با اشاره به چالش‌های سیاستی گفت: دو مسئله در سال‌های اخیر بیشترین فشار را به صنعت وارد کرده است. وی نخست به عدم به‌روزرسانی منطقی دستمزد آسیابانی و قیمت آرد در سال جدید اشاره کرد و افزود: کارگر من در سال جدید افزایش حقوق چند ده درصدی داشته، هزینه حمل‌ونقل و قطعات وارداتی (مانند غلتک‌ها و توری‌ها) با دلار جهش کرده، اما دولت انتظار دارد ما با ساختار درآمدی و قیمت‌گذاری سال‌های قبل کار کنیم؛ این یعنی کارخانه از جیب می‌خورد.

ابراهیم پور همچنین موضوع نحوه محاسبه و اعمال «افت مفید و غیرمفید» گندم را از دیگر مشکلات ساختاری دانست و گفت: دولت برای راضی نگه داشتن کشاورز، گندم را با افت بالا (خاک، سنگ، دانه‌های شکسته) می‌خرد، اما تاوان این ناخالصی‌ها را کارخانه‌دار می‌دهد. ما برای خرید گندم پول می‌دهیم، اما در واقع درصد قابل توجهی ضایعات می‌خریم که مستقیماً راندمان تولید ما را نابود می‌کند.

تجربه تاب‌آوری؛ تمرکز بر بهره‌وری و تغییر سبد محصول

مدیرعامل آرد میلاد درباره تجربه عبور از بحران‌ها توضیح داد: تاب‌آوری برای ما بقا از طریق مدیریت بهای تمام شده و تنوع بخشی به سبد محصول غیرسهمیه‌ای بود. در حوزه بهینه‌سازی تولید و جلوگیری از توقف، ما پیش از تشدید بحران‌های ارزی، بهترین مهندسان این حوزه

را برای تعمیر و بهینه‌سازی قطعات و دستگاه‌ها به کار گرفتیم تا در زمان خرابی، خط تولید ماه‌ها معطل قطعه و تعمیرات نماند. همچنین با اصلاح دیاگرام آسیاب و تنظیم دقیق دستگاه‌ها، به استحصال حداکثری گندم رسیدیم؛ یعنی با کاهش ضایعات، تولید محصول پرارزش را افزایش دادیم و از ظرفیت دستگاه‌ها حداکثر بازدهی را داشتیم.

وی افزود: در حوزه درآمدی نیز وقتی دیدیم در بخش آرد یارانه‌ای (خبازی) حاشیه سود در حال صفر شدن است، تمرکز R&D و بازاریابی به سمت تولید آردهای تخصصی صنف و صنعت تغییر کرد تا ضرر بخش دولتی با سود بخش صنعتی جبران شود.

سه مطالبه اصلی از سیاست‌گذار؛ از یارانه تا بورس کالا ابراهیم‌پور سه اقدام کلیدی را این‌گونه تشریح کرد:

- انتقال کامل یارانه به انتهای زنجیره (پرداخت مستقیم به مصرف‌کننده)
 - توسعه واقعی بورس کالا برای آرد
 - آزادسازی هدفمند واردات گندم کیفی با استفاده از ارز صادراتی
- وی تأکید کرد: تنها با اصلاح ساختار توزیع یارانه و شفاف‌سازی بازار می‌توان فساد و رانت را از این صنعت حذف کرد.

جمع‌بندی؛ صنعت آرد در نقطه تصمیم

مدیرعامل آرد میلاد در پایان خاطرنشان کرد: اصلاح نظام حکمرانی گندم و آرد، شرط اصلی قابل پیش‌بینی شدن فضای کسب‌وکار در این صنعت است؛ در غیر این صورت، فشار هزینه‌ها و شفاف نبودن قیمت‌ها ادامه خواهد داشت.



دکتر محمدعلی بهمنی قاجار

پژوهشگر تاریخ و دکترای حقوق بین الملل

حقوق ایران در تنگه هرمز نیازی به تأیید آمریکا ندارد

ابعاد حقوقی تنگه هرمز؛ از عبور ترانزیتی

تا حاکمیت ایران و عمان

دکتر محمدعلی بهمنی قاجار، پژوهشگر تاریخ و دکترای حقوق بین الملل در گفت و گوی اختصاصی با نشریه نگاشته تأکید کرد: «حقوق ایران در تنگه هرمز نیازی به تأیید آمریکا ندارد و این موضوع نباید وارد مذاکرات تهران و واشنگتن شود.»

تنگه هرمز از مهم ترین و راهبردی ترین آبراه های جهان، همواره در کانون مباحث حقوقی، ژئوپلیتیکی و امنیتی قرار داشته است. جایگاه این تنگه در نظام حقوق بین الملل، حدود اختیارات کشورهای ساحلی، مفهوم عبور ترانزیتی و عبور بی ضرر، امکان وضع مقررات جدید برای تردد کشتی ها و همچنین چشم انداز تحولات حقوقی آینده آن، از جمله موضوعاتی است که در سال های اخیر بارها مورد توجه محافل سیاسی و حقوقی قرار گرفته است. دکتر محمدعلی بهمنی قاجار، دکترای حقوق بین الملل و پژوهشگر تاریخ، در این گفت و گو، ابعاد مختلف حقوقی تنگه هرمز را واکاوی نموده و به پرسش های نگاشته پاسخ داده است.

- تنگه هرمز از منظر حقوق بین الملل در چه دسته ای از آبراه ها قرار می گیرد و چه رژیم حقوقی بر آن حاکم است؟ تنگه هرمز ملک مشاع جهانی است یا در حاکمیت ایران و عمان قرار دارد؟

از منظر حقوق بین الملل، تنگه هرمز در دسته آبراه های بین المللی قرار می گیرد. به این معنا که حق عبور بین المللی از آن وجود دارد و رژیم حقوقی تنگه های بین المللی بر آن حاکم است. با این حال، لازم است به این نکته توجه کرد که تنگه هرمز ملک مشاع جامعه جهانی نیست. این تنگه در حاکمیت دو کشور ایران و عمان قرار دارد و جزئی از دریای سرزمینی آن ها قلمداد می شود.

در ایران، ۱۲ مایل دریایی که حدود ۲۱ کیلومتر از تنگه را شامل می شود، جزئی از دریای سرزمینی کشور است و همچنین ساحل ایران با توجه به جزایر قشم و لارک محاسبه می شود. در مقابل، وضعیت برای عمان نیز به همین ترتیب است. ساحل این کشور رأس مسندم است و حدود ۲۱ کیلومتر از تنگه جزو دریای سرزمینی آن به حساب می آید.

گفتنی است؛ تنگه هرمز تمام دریای سرزمینی ایران و عمان را پوشش نمی دهد و باریک تر از آن است. هرکدام از این دو کشور نمی توانند بیش از ۱۸ کیلومتر از قلمرو تنگه را استفاده کنند و از این نظر، نوعی تداخل میان دریای سرزمینی دو کشور وجود دارد. در مجموع می توان گفت هیچ بخشی از تنگه هرمز جزو دریاهای آزاد نیست؛ بنابراین تنگه جزئی از دریای سرزمینی ایران و عمان است و در عین حال بستر و زیر بستر آن نیز تحت حاکمیت این دو کشور قرار دارد.

در بخشی از تنگه، محدوده دریای سرزمینی ایران و عمان در حدود سه کیلومتر با یکدیگر ادغام می شود. چون این دو کشور جزء کشورهای ساحلی هستند، جدا از آن که حقوقی نسبت به دریای سرزمینی



عبور در تنگه‌های بین‌المللی به رسمیت شناخته شده است. ایران نیز کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهارا امضا کرده، اما هرگز آن را به تصویب نرسانده است.

مذاکرات مربوط به این کنوانسیون از دوران محمدرضا شاه آغاز شده بود و در جریان آن، هیئت نمایندگی ایران (شامل، آقای عزالدین کاظمی، شادوران دکتر هرمیداس ببوند و دکتر جمشید ممتاز) در هنگام امضای کنوانسیون با صدور یک اعلامیه تفسیری موضع حقوقی خود را مشخص کرد. در این اعلامیه ایران ضمن امضای کنوانسیون اعلام کرد که عبور ترانزیتی از تنگه هرمز را نمی‌پذیرد و خود را متعهد به آن نمی‌داند، اما عبور بی‌ضرر را به رسمیت می‌شناسد.

متعاقباً ایران نیز کنوانسیون را تصویب نکرد. به همین دلیل، جمهوری اسلامی ایران نه از منظر تعهدات قراردادی و نه از منظر عرف بین‌المللی، خود را متعهد به رژیم عبور ترانزیتی نمی‌داند؛ هرچند تأمین عبور بی‌ضرر کشتی‌های کشورهای غیرمتخاصم را از وظایف خود به عنوان یک کشور ساحلی تلقی می‌کند.

• **اگر ایران بخواهد نظام جدیدی برای کنترل با نظارت بر تردد کشتی‌ها اعمال کند، این اقدام تا چه حد با حقوق بین‌الملل سازگار خواهد بود؟ آیا ایران می‌تواند به تنهایی مقررات جدیدی برای عبور کشتی‌های تجاری و نفت کش‌ها وضع کند؟**

ایران نه می‌تواند به تنهایی در خصوص تنگه هرمز قانون گذاری کند و نه اساساً نیازی به چنین قانون گذاری ای وجود دارد؛ زیرا ما قانون مناطق دریایی مصوب فروردین ۱۳۷۲ را در اختیار داریم؛ بنابراین از منظر حقوقی هیچ خلأ قانونی در این زمینه وجود ندارد.

این که کشوری بدون توجه به قواعد حقوق بین‌الملل در باره یک آبراه بین‌المللی مقرراتی وضع کند، قطعاً می‌تواند تبعات حقوقی و سیاسی

خود دارند، تعهداتی نیز نسبت به جامعه بین‌المللی بر عهده دارند. مهم‌ترین این تعهدات، آن است که نباید مانع عبور بی‌ضرر کشتی‌های غیرمتخاصم شوند.

این تعهدات در خصوص تنگه‌ها خاص‌تر است، زیرا تنگه‌ها محل ارتباط و اتصال دریاهاستند؛ بنابراین عرف بین‌المللی و کنوانسیون حقوق دریاهاتا حدودی حقوق کشور ساحلی تنگه را محدودتر کرده است تا درعین حال حقوق جامعه جهانی و کشورهای دیگر نیز تأمین شود. به همین منظور، مفهومی تحت عنوان «عبور ترانزیتی» شکل گرفته است.

• **تفاوت عبور بی‌ضرر با عبور ترانزیتی چیست و کدام یک در تنگه هرمز اعمال می‌شود؟**

عبور ترانزیتی تفاوت چندانی با عبور بی‌ضرر ندارد، اما حقوق و اختیارات کشور ساحلی در این نوع عبور، کمتر از عبور بی‌ضرر است. در این نوع رژیم حقوقی، محدودیت‌ها بر عبور و مرور کشتی‌ها باید کاملاً استثنایی باشد و اصل بر آزادی عبور است.

کشتی‌ها حق عبور دارند و کشور ساحلی نمی‌تواند مانعی برای آن‌ها ایجاد کند. حتی در صورت ایجاد محدودیت، کشور ساحلی موظف است مضر بودن آن عبور را اثبات کند؛ بنابراین عبور ترانزیتی و عبور بی‌ضرر همپوشانی زیادی با یکدیگر دارند، اما عبور ترانزیتی در مقایسه با عبور بی‌ضرر، حق عبور بیشتری برای کشتی‌های عبوری سایر کشورها ایجاد می‌کند.

• **جایگاه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهارا در تعیین رژیم حقوقی تنگه هرمز چیست و عدم عضویت یا عضویت کشورها چه تأثیری دارد؟**

از نظر حقوق بین‌الملل و به‌طور کلی، رویکرد غالب کشورها پذیرش عبور ترانزیتی بوده است و در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهارا نیز این نوع

در پی داشته باشد. چنین اقدامی حتی ممکن است توان و ظرفیت اجرایی دستگاه دیپلماسی کشور را نیز محدود کند. ما به عنوان یک کشور ساحلی، هم حقوقی مشخص داریم و هم تعهداتی روشن. این حقوق و تعهدات باید به طور همزمان رعایت شوند. در عین حال می توان با بازخوانی و تفسیر مجدد ظرفیت های حقوقی موجود، نظارت مؤثرتری بر تنگه اعمال کرد. از این منظر، آنچه بیش از هر چیز ضرورت دارد، نه قانون گذاری جدید، بلکه بهره گیری از دیپلماسی فعال و هوشمندانه است.

توجه به این نکته نیز ضروری است که ایران در جریان جنگ تحمیلی و آنچه در ادبیات سیاسی کشور، از آن با عنوان «جنگ رمضان» یاد می شود، محدودیت هایی را بر عبور و مرور در تنگه اعمال کرد، اما این محدودیت ها با اعتراض گسترده و فراگیر جامعه جهانی مواجه نشد. گرچه قطعنامه هایی علیه ایران صادر شد، اما قطعنامه ای که مجوز توسل به زور علیه ایران را صادر کند، هرگز به تصویب نرسید؛ بنابراین ایران در شرایطی که با تهدید موجودیتی و وضعیت جنگی مواجه باشد، می تواند از موقعیت راهبردی تنگه هرمز در چارچوب بازدارندگی دفاعی بهره بگیرد؛ اما تعمیم چنین وضعیت استثنایی به دوران صلح، از منظر حقوقی اقدامی نادرست خواهد بود. در زمان صلح، مدیریت تنگه باید بر اساس قواعد حقوق بین الملل و با همکاری عمان به عنوان دیگر کشور ساحلی صورت گیرد.

• آیا نمونه ای در جهان وجود دارد که یک کشور بابت عبور از یک تنگه طبیعی بین المللی از کشتی ها هزینه دریافت کند؟

به طور کلی، دریافت هزینه از کشتی های عبوری تنها زمانی امکان پذیر است که در قبال آن، خدمات مشخصی ارائه شود. این خدمات می تواند شامل راهنمایی دریایی، امداد و نجات، خدمات فنی یا سایر خدمات مرتبط باشد.

البته طراحی هرگونه سازوکار کنترلی در تنگه هرمز نیازمند ظرافت حقوقی و دیپلماتیک فراوان است. از منظر حقوق بین الملل، برای اعمال چنین محدودیت هایی یا دریافت هزینه، باید توجیه زیست محیطی وجود داشته باشد. همچنین حفاظت از بستر و زیربستر تنگه، جلوگیری از آلودگی های دریایی یا صیانت از زیرساخت های ارتباطی و کابل های زیردریایی می تواند مبنایی برای طرح برخی سازوکارهای نظارتی باشد. باین حال، آنچه گاه تحت عنوان «عوارض عبور از تنگه هرمز» مطرح می شود، با موازین رایج حقوق بین الملل سازگاری چندانی ندارد و تحقق آن با چالش های حقوقی جدی روبه رو خواهد بود.

نکته مهم دیگر این است که مسیر رسمی کشتیرانی در تنگه هرمز که از سوی سازمان بین المللی دریانوردی تعیین شده، در محدوده دریایی عمان قرار دارد و از همین رو هرگونه اقدام احتمالی در این زمینه، مستلزم همکاری و هماهنگی با عمان خواهد بود. همچنین باید توجه داشت عمان عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای است، درحالی که در میان کشورهای حاشیه خلیج فارس تنها ایران و امارات متحده عربی به این کنوانسیون نپیوسته اند.

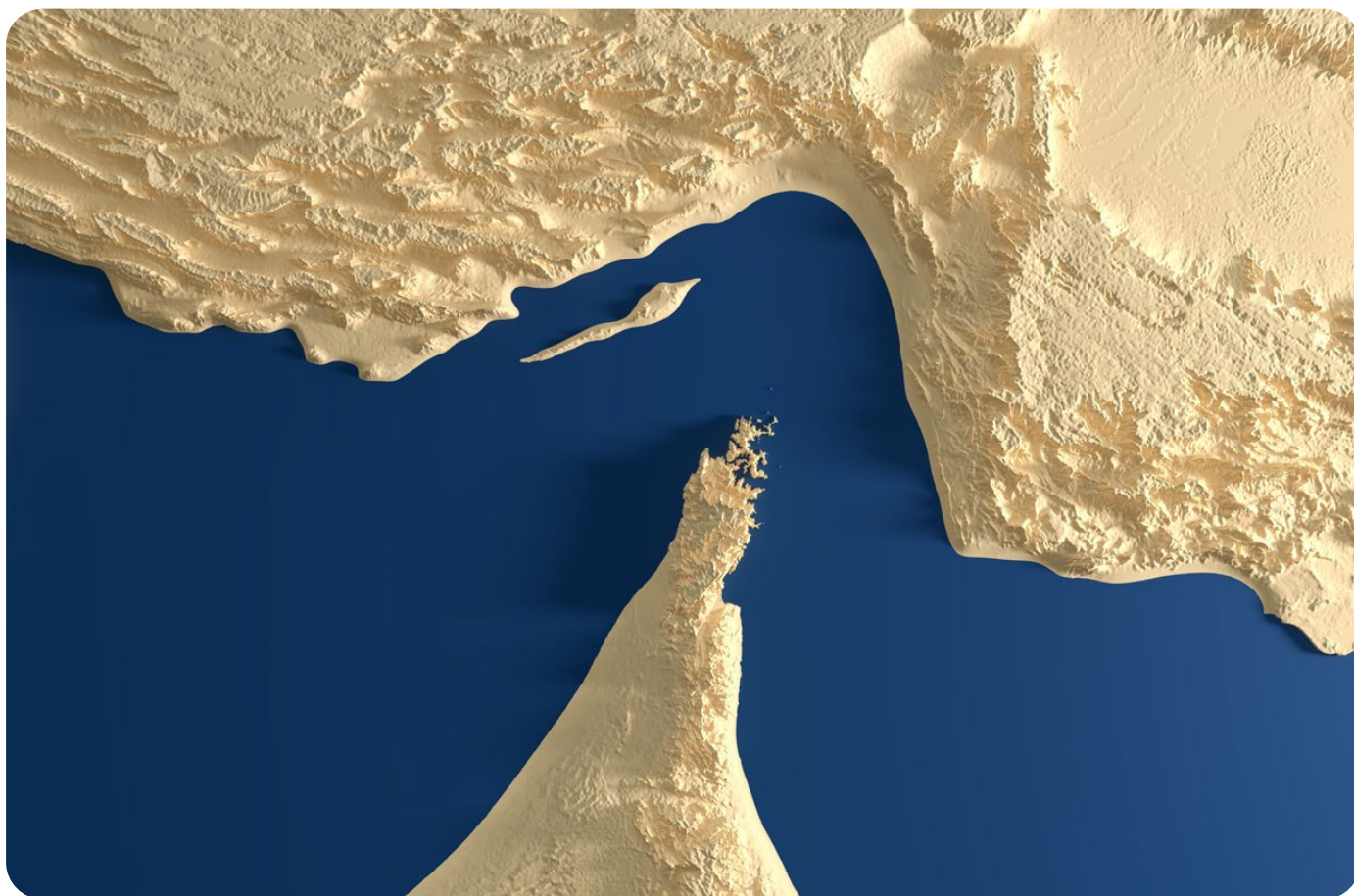
• تنگه هرمز از نظر حقوقی چه تفاوتی با کانال های سوئز و پاناما دارد؟

موضوع دریافت عوارض در خصوص کانال هایی مانند سوئز و پاناما کاملاً متفاوت است؛ زیرا این کانال ها سازهایی مصنوعی هستند که از سوی دولت ها احداث شده اند و هزینه ساخت، نگهداری و بهره برداری آن ها بر عهده همان دولت ها است. از این رو، دریافت تعرفه و عوارض از کشتی های عبوری در این کانال ها موضوعی پذیرفته شده است؛ اما تنگه هرمز یک آبراه طبیعی محسوب می شود و از منظر حقوق بین الملل، مشمول قواعدی متفاوت است. به همین دلیل نمی توان الگوی حقوقی حاکم بر کانال های سوئز و پاناما را به تنگه هرمز تعمیم داد.

• در تنگه های ترکیه (بسفرو داردانل)، کنوانسیون مونتر و چه اختیاراتی به دولت ترکیه داده است و آیا چنین الگویی برای هرمز قابل تصور است؟ آیا تنگه هرمز شامل قوانینی می شود که دو دریای آزاد را به هم متصل می کند؟

در خصوص تنگه های بسفر و داردانل، وضعیت کاملاً خاص است؛ زیرا این دو تنگه از آب های داخلی ترکیه عبور می کنند و اساساً بخشی از آب های داخلی آن کشور محسوب می شوند. به همین دلیل، شرایط حقوقی حاکم بر این دو تنگه، قابل تعمیم به تنگه هرمز نیست. تنگه هرمز گذرگاهی است که خلیج فارس را به آب های آزاد متصل می کند و از این حیث ماهیتی متفاوت دارد.

البته در مورد هرمز می توان از منظر حاکمیتی نیز به موضوع نگاه کرد. برای مثال، اگر روزی تمامی کشورهای حاشیه خلیج فارس به این جمع بندی برسند که تمایلی به حضور ناوهای نظامی کشورهای خارج از منطقه در خلیج فارس ندارند، در آن صورت می توان استدلال کرد که ورود کشتی های نظامی خارجی مصداق عبور مضر خواهد بود. البته این صرفاً یک فرض نظری است و تحقق چنین اجماعی میان تمامی کشورهای منطقه در شرایط فعلی بسیار دور از ذهن به نظر می رسد.



که اگر کابل‌های ارتباطی از محدوده دریایی عمان عبور کنند، تابع مقررات و حاکمیت عمان خواهند بود و چنانچه از محدوده دریایی ایران عبور کنند، در قلمرو حاکمیتی جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرند. از این رو، موضوع بستر و زیربستر دریا از منظر حقوقی، ماهیتی متفاوت از عبور کشتی‌ها از سطح آب دارد و نباید این دو موضوع با یکدیگر خلط شوند. در واقع، هنگامی که درباره حاکمیت بر بستر و زیربستر تنگه سخن می‌گوییم، وارد حوزه‌ای می‌شویم که ابعاد اقتصادی، ارتباطی، امنیتی و حتی فناورانه آن می‌تواند بسیار فراتر از موضوع عبور و مرور کشتی‌ها باشد.

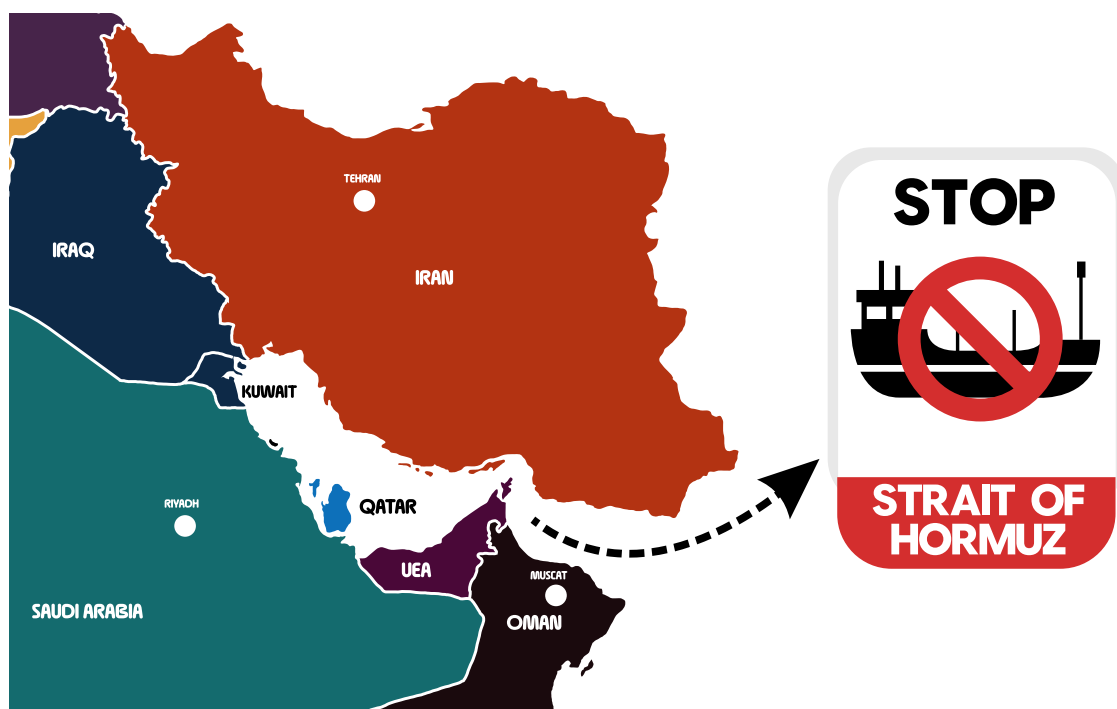
• نقش کشور عمان در آینده حقوقی تنگه هرمز چیست؟

از منظر حقوقی و عملی، هیچ تحول مهمی در مدیریت تنگه هرمز بدون همکاری عمان، قابل تحقق نخواهد بود. به اعتقاد من، همکاری نزدیک‌تر ایران و عمان در وهله نخست و سپس گفت‌وگو با سایر کشورهای حوزه خلیج فارس، می‌تواند زمینه را برای شکل‌گیری ترتیبات جدید منطقه‌ای فراهم کند. یکی از مهم‌ترین ایده‌هایی که در این چارچوب، قابل طرح است، حرکت به سمت کاهش حضور نظامی قدرت‌های فرامنطقه‌ای و تقویت سازوکارهای امنیتی بومی در خلیج فارس و تنگه هرمز است. طبیعتاً تحقق چنین اهدافی نیازمند

البته تنگه هرمز یک تفاوتی با تنگه مالاکا، بسفر و داردانل هم دارد این تنگه‌ها در آبهای داخلی یک کشور هستند اما تنگه هرمز یک خلیج رایه دریای آزاد متصل می‌کند. لذا خلیج فارس یک دریای نیمه بسته است و اطرافش، سراسر خاک کشورهای مختلف است که تنها از طریق تنگه هرمز به دریای آزاد وصل می‌شوند لذا امکان دارد که بتوان ترتیباتی با هماهنگی کشورهای منطقه برای مدیریت تنگه هرمز فراهم دید.

• آیا امکان اصلاح یا بازتعریف رژیم حقوقی تنگه هرمز در چارچوب توافقات منطقه‌ای وجود دارد؟ آیا تحولات ژئوپلیتیک اخیر و افزایش تنش‌های دریایی می‌تواند به شکل‌گیری رژیم حقوقی جدیدی برای هرمز منجر شود؟

بله امکان بازخوانی و ارائه تفسیرهای جدید از قواعد و مقررات حقوقی وجود دارد، اما این فرآیند قطعاً به صورت یکجانبه انجام نخواهد شد. در این میان، کشوری مانند عمان می‌تواند نقش بسیار مهمی ایفا کند و همکاری این کشور با ایران در بسیاری از زمینه‌ها راهگشا خواهد بود. نکته مهم دیگری که باید به آن توجه داشت، این است که بستر و زیربستر تنگه هرمز تحت حاکمیت ایران و عمان قرار دارد. از همین منظر، موضوعاتی مانند کابل‌های فیبر نوری و زیرساخت‌های ارتباطی زیردریایی نیز اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کنند. امروز این بحث مطرح است



در تنگه هرمز پیشتر در چارچوب حقوق بین الملل مشخص و تثبیت شده است. این حقوق نه وابسته به تصمیم آمریکا است و نه ایالات متحده قادر است آن را سلب کند یا حقوق جدیدی برای ایران ایجاد کند. موقعیت حقوقی ایران در تنگه هرمز ناشی از قواعد شناخته شده حقوق بین الملل، موقعیت جغرافیایی کشور و جایگاه ایران به عنوان یکی از دو دولت ساحلی این آبراه راهبردی است. از این منظر، وارد کردن موضوع تنگه هرمز به مذاکرات دوجانبه میان ایران و آمریکا اقدامی غیرضروری و حتی می تواند زیان بار باشد؛ زیرا ممکن است این تصور را ایجاد کند که حقوق مسلم ایران در این حوزه، نیازمند تأیید یا مذاکره مجدد است؛ درحالی که چنین نیست. به همین دلیل معتقدم موضوع تنگه هرمز نباید وارد دستور کار مذاکرات ایران و آمریکا شود؛ زیرا می تواند تبعات نامطلوبی برای منافع کشور به همراه داشته باشد.

بنابراین آمریکا نه می تواند حقوق ایران در تنگه هرمز را از بین ببرد و نه قادر است حقوق جدیدی برای ایران ایجاد کند؟ فراموش نکنیم که وضعیت حقوقی تنگه هرمز بر پایه قواعد شناخته شده حقوق بین الملل تعیین شده است؛ بنابراین هرگونه مذاکره احتمالی میان تهران و واشنگتن نمی تواند مبنای تغییر حقوق حاکم بر این آبراه باشد.

در این میان، تنها کشوری که ایران ناگزیر از هماهنگی و گفت و گو با آن درباره آینده حقوقی تنگه هرمز است، عمان خواهد بود؛ کشوری که در کنار ایران، یکی از دو دولت ساحلی این گذرگاه استراتژیک به شمار می رود و هرگونه تحول مهم در سازوکارهای حقوقی یا مدیریتی تنگه، مستلزم همکاری و تفاهم میان تهران و مسقط خواهد بود.

اجماع منطقه ای و دیپلماسی فعال خواهد بود، اما از منظر حقوقی و سیاسی، همکاری تهران و مسقط می تواند نقطه آغاز مهمی برای هرگونه ابتکار جدید در این حوزه باشد.

• دریافت هزینه در برابر خدمات؛ ظرفیت مغفول دیپلماسی دریایی

نکته دیگری که حقوق بین الملل بر آن تأکید دارد، این است که کشورها می توانند در قبال خدماتی که به کشتی های عبوری ارائه می کنند، هزینه دریافت کنند. این خدمات می تواند در حوزه های مختلفی مانند راهنمایی دریایی، امداد و نجات، خدمات فنی، خدمات بندری، حفاظت محیط زیست یا سایر خدمات مرتبط تعریف شود. با این حال، تحقق چنین ظرفیتی نیازمند برخورداری از یک دیپلماسی پویا، جایگاه بین المللی مناسب و طراحی سازوکارهای حقوقی دقیق است. البته در این زمینه باید یک ملاحظه مهم را نیز در نظر گرفت؛ اینکه آیا حرکت در این مسیر به مصلحت ایران خواهد بود یا خیر؟! زیرا از یک منظر ممکن است چنین اقداماتی کشورها و شرکت های بین المللی را به سمت جست و جوی مسیرهای جایگزین سوق دهد و در بلندمدت از اهمیت ژئوپلیتیکی و اقتصادی تنگه هرمز بکاهد؛ بنابراین هرگونه تصمیم گیری در این حوزه باید با در نظر گرفتن تمامی ابعاد حقوقی، اقتصادی و راهبردی صورت گیرد.

• در سال های اخیر برخی معتقد بوده اند که آمریکا باید مدیریت ایران بر تنگه هرمز را به رسمیت بشناسد یا این که موضوع تنگه هرمز باید در مذاکرات تهران و واشنگتن مطرح شود. این دیدگاه را چگونه ارزیابی می کنید؟

به اعتقاد من، چنین دیدگاهی مبنای حقوقی درستی ندارد. حقوق ایران

Dr. Mohammad Ali Bahmani Qajar, Historian and PhD in International Law

Hormuz Is Under Iranian and Omani Sovereignty; the U.S. Can Neither Grant Nor Revoke Those Rights

The Strait of Hormuz has once again become a focal point of global attention. As one of the world's most critical energy chokepoints, any political or security development in the narrow waterway reverberates far beyond the Persian Gulf. Yet despite its immense strategic importance, its legal status under international law has long been established and, contrary to some political narratives, is not something that can be redefined through negotiations between major powers.

While the Strait of Hormuz is considered an international waterway, this does not mean it belongs to the international community as a shared global asset. The strait lies within the territorial waters of Iran and Oman, giving both coastal states sovereign rights as well as obligations toward international navigation. In this context, the future legal framework of Hormuz is tied far more closely to cooperation between Tehran and Muscat than to decisions made by external powers.

Over the years, proposals ranging from tighter controls on maritime traffic to the imposition of transit fees have periodically surfaced. However, the legal regime governing a natural strait differs significantly from that of man-made waterways such as the Suez or Panama Canals. As a result, charging vessels simply for passage through Hormuz would face substantial legal challenges, although fees linked to specific services—such as navigation assistance, search and rescue operations, or environmental protection measures—could be justified under international law.

At the same time, the strategic significance of Hormuz is no longer limited to the flow of oil and gas. The seabed and subsoil of the strait are becoming increasingly important for telecommunications infrastructure, including submarine fiber-optic cables that support global connectivity. This evolution is adding new economic, technological, and security dimensions to a waterway already regarded as one of the most strategically important maritime corridors in the world.

Against this backdrop, the argument is increasingly being made that the future of Hormuz will be shaped not through bilateral bargaining with outside powers, but through regional cooperation among the states that border the Gulf. Any meaningful change in the interpretation, management, or governance of the strait would ultimately require coordination between Iran and Oman—the two coastal states whose geography places them at the center of one of the world's most vital maritime gateways.

به گفته امینی، بدهی انباشته دولت به واردکنندگان سبب شده است. توان مالی شرکت‌های فعال در این حوزه، حدود ۵۰ درصد کاهش یابد. وی افزود: مجموع مطالبات بخش خصوصی از دولت به حدود ۴ میلیارد یورو می‌رسد و بخش قابل توجهی از منابع مالی شرکت‌ها نزد دولت بلوکه شده است.

تهدید زنجیره تأمین دام و طیور

مدیرعامل شرکت بازرگانی مصلح بازرگان اراک هشدار داد: ادامه این وضعیت می‌تواند در ماه‌های آینده زنجیره تأمین صنعت دام و طیور را با اختلال جدی مواجه کند. وی با اشاره به وجود بخش زیادی از ذرت واردشده در بنادر کشور گفت: محدودیت نقدینگی و مشکلات بازار موجب شده است بخشی از این ذخایر با هزینه‌های انبارداری و ریسک افت کیفیت مواجه شود.

فشار ارزی و هزینه‌های واردات

امینی مصلح آبادی با اشاره به افزایش هزینه‌ها پس از تغییر نرخ ارز تصریح کرد: با آزادسازی ارز، هزینه واردات کالاهای اساسی افزایش یافته و در حال حاضر حدود ۵۰ درصد توان مالی بخش خصوصی نزد دولت بلوکه شده است.

وی در پایان خاطرنشان کرد: حل مشکل بدهی‌های ارزی و بازگشت ثبات به سیاست‌های اقتصادی، شرط اصلی تداوم تأمین پایدار نهاده‌های دامی و جلوگیری از اختلال در بازار محصولات پروتئینی کشور است.



مجید امینی مصلح آبادی

مدیرعامل شرکت بازرگانی مصلح بازرگان اراک

بدهی دولت و کاهش ۸۰ درصدی توان مالی بخش خصوصی؛ هشدار درباره اختلال در تأمین نهاده‌های دامی

درحالی‌که بازار نهاده‌های دامی با نوسان در واردات و فشار نقدینگی مواجه است، انباشت بدهی ارزی دولت و کاهش شدید توان مالی واردکنندگان، به مهم‌ترین تهدید زنجیره تأمین این کالاهای اساسی تبدیل شده است.

مجید امینی مصلح آبادی، مدیرعامل شرکت بازرگانی مصلح بازرگان اراک در گفت‌وگوی اختصاصی با نگاشته گفت: تداوم تأمین نهاده‌های دامی در سال‌های اخیر عمدتاً به نقش بخش خصوصی وابسته بوده، اما این روند در صورت ادامه مشکلات مالی و ارزی با اختلال جدی روبه‌رو خواهد شد.



Mr. Majid Amini Moslehabadi, CEO of Mosleh Bazargan Arak Trading Company

Feed Supply Crisis Warning as Government Debt Strains Private Sector

Accumulating foreign-currency debts owed by the government to feed importers have significantly reduced liquidity and increased financial pressure on the private sector. Around €4 billion in outstanding claims remain unsettled, while a substantial portion of funds is frozen.

If this situation continues, disruptions in animal feed supply are likely in the coming months, increasing risks across the livestock supply chain.



ایران آگرو فود ۲۰۲۶؛ بازگشت ویتترین اصلی صنعت غذا و کشاورزی ایران

پس از وقفه‌ای در تقویم نمایشگاهی کشور، سی و سومین نمایشگاه بین‌المللی صنایع کشاورزی، مواد غذایی، ماشین‌آلات و صنایع وابسته (ایران آگرو فود ۲۰۲۶) از ۲۸ تا ۳۱ خرداد ۱۴۰۵ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار می‌شود.

این رویداد که از مهم‌ترین نمایشگاه‌های تخصصی حوزه غذا و کشاورزی در ایران به شمار می‌رود، بار دیگر میزبان شرکت‌های داخلی و خارجی فعال در بخش‌های مختلف زنجیره تولید، فرآوری، بسته‌بندی و ماشین‌آلات خواهد بود. برگزاری مجدد این نمایشگاه، نشانه‌ای از بازگشت تدریجی رویدادهای اقتصادی به روند عادی و احیای نقش نمایشگاه‌ها در توسعه تجارت، تبادل فناوری و تقویت ارتباط میان فعالان صنعت غذا و کشاورزی است. در این دوره، پايون شرکت‌های دانش‌بنیان با حمایت صندوق نوآوری و شکوفایی نیز برپا می‌شود؛ بخشی که با هدف معرفی فناوری‌های نو و توسعه همکاری‌های تجاری شرکت‌های نوآور طراحی شده است. کارشناسان معتقدند حضور هم‌زمان تولیدکنندگان، صادرکنندگان و سرمایه‌گذاران می‌تواند به شکل‌گیری همکاری‌های جدید و تقویت صادرات غیرنفتی کمک کند و این نمایشگاه را به نقطه اتصال مهمی در زنجیره ارزش صنعت غذا تبدیل کند.

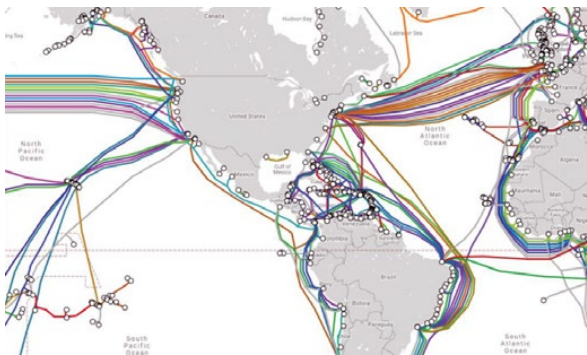


Iran Agrofood 2026: The Return of a Key Food & Agriculture Industry Event

The 33rd Iran Agrofood Exhibition will be held in Tehran from June 18–21, 2026. As one of the region's leading trade fairs for the food and agriculture sectors, the event will bring together companies involved in production, processing, packaging, and industrial machinery.

Industry experts view the exhibition as an important platform for expanding business partnerships, showcasing industry capabilities, and supporting non-oil exports. The event is expected to play a significant role in connecting stakeholders across the food industry value chain.

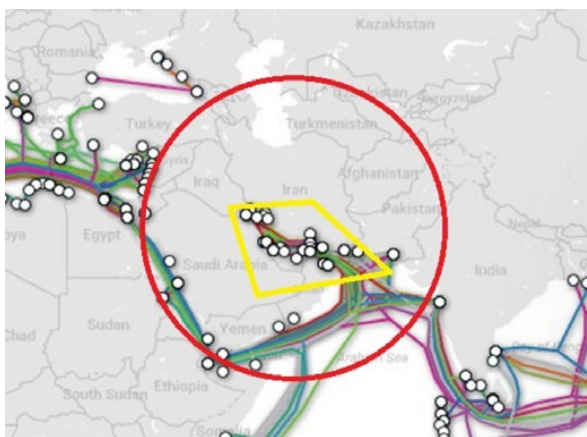
کامران برات‌نژاد، پیشکسوت حوزه لجستیک و زیرساخت‌های ارتباطی و مخابراتی، در گفت‌وگویی اختصاصی با نگاشته، از لایه‌های کمتر دیده شده این شبکه جهانی و اهمیت ژئوپلیتیکی آن سخن گفته و تهدیدها و تغییرات قدرت در حکمرانی اینترنت را واکاوی نموده است.



شاهرگ‌های نامرئی جهان دیجیتال

کابل‌های فیبر نوری زیردریایی، زیرساخت اصلی انتقال داده در مقیاس بین‌المللی هستند؛ شبکه‌ای که ارتباط میان کشورها، بازارهای مالی، پلتفرم‌های دیجیتال و خدمات آنلاین بر آن استوار بوده است. برات‌نژاد در این باره تأکید کرد: کابل‌های دریایی همانند شاهرگ‌های بدن موجود زنده‌اند، چنانچه این شریان‌ها دچار اختلال شوند، ارتباط بین قاره‌ها و در نتیجه اقتصاد دیجیتال جهان با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد شد.

وی افزود: به همین دلیل، طراحی مسیرهای جایگزین برای این کابل‌ها نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت راهبردی در معماری ارتباطات جهانی بوده است.



کامران برات‌نژاد

پیشکسوت حوزه لجستیک

و زیرساخت‌های ارتباطی و مخابراتی

کابل‌هایی که جهان را به هم دوخته‌اند

پشت پرده اقتصاد دیجیتال؛ از اعماق

اقیانوس تا نبض ارتباطات بین‌قاره‌ای

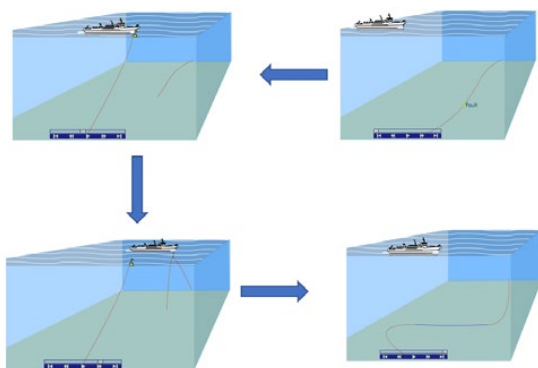
در جهانی که اینترنت، ساده‌ترین ابزار زندگی روزمره شده است، کمتر کسی به زیرساختی فکر کرده است که این ارتباط بی‌وقفه را ممکن می‌سازد؛ شبکه‌ای عظیم از کابل‌های فیبر نوری که در اعماق دریاها گسترده شده‌اند و قاره‌ها را به یکدیگر متصل می‌کنند.

این کابل‌ها، به تعبیر کارشناسان حوزه ارتباطات، «شاهرگ‌های حیاتی اقتصاد دیجیتال» هستند؛ شاهرگ‌هایی که اگر دچار اختلال شوند، جریان داده در سطح جهان می‌تواند با بحران جدی مواجه شود.

به گفته برات نژاد، این روند موجب شده است بخشی از قدرت تصمیم‌گیری از دولت‌ها به سمت شرکت‌های بزرگ فناوری منتقل شود؛ تغییری که در آینده اینترنت جهان اثر چشمگیری داشته است.

تهدیدهای پنهان در اعماق اقیانوس

به رغم اهمیت حیاتی این شبکه، کابل‌های زیردریایی همواره با تهدیدهای متعددی روبه‌رو هستند. به گفته این پیشکسوت حوزه ارتباطات، از مهم‌ترین عوامل آسیب، می‌توان به لنگر کشتی‌ها اشاره کرد؛ عاملی ساده اما در عمل برای این زیرساخت حساس، بسیار مخرب به نظر می‌رسد. وی در این باره توضیح داد: برای شناسایی کابل‌های آسیب‌دیده از تجهیزات تخصصی استفاده می‌شود که قادرند موقعیت کابل را در بستر دریا تشخیص دهند. پس از آن، عملیات تعمیر آغاز می‌شود؛ فرآیندی پیچیده که نیازمند تجهیزات ویژه و شرایط خاص دریایی است.



کابل‌هایی در میانه ژئوپلیتیک

گفتنی است؛ تنش‌های سیاسی میان کشورهای این منطقه، احتمال آسیب به کابل‌های زیردریایی را نیز افزایش می‌دهد. به گفته برات نژاد، در این میان، کشورهایی که مسیرهای جایگزین ارتباطی را در اختیار دارند، کمتر در معرض بحران‌های جدی ناشی از اختلال این شبکه قرار می‌گیرند.

زیرساختی که دیده نمی‌شود اما جهان را می‌چرخاند

این پیشکسوت حوزه لجستیک و ارتباطات در پایان تأکید کرد: کابل‌های فیبر نوری زیردریایی، شریان‌های حساس و حیاتی انتقال اینترنت در جهان امروز به شمار می‌روند؛ زیرساختی از دیده‌ها پنهان که در اعماق اقیانوس‌ها، بخش بزرگی از زندگی دیجیتال بشر بر آن استوار است.

تنگه هرمز؛ نقطه‌ای کوچک با نقشی بزرگ در شبکه جهانی داده

در میان نقاط حساس این شبکه عظیم، تنگه هرمز جایگاهی ویژه دارد؛ نقطه‌ای که به گفته این کارشناس، در پایداری اقتصاد دیجیتال نیز نقش‌آفرین بوده است.

برات نژاد در این خصوص توضیح داد: کابل‌های دریایی در طول مسیر خود در نقاط مشخصی به زیرساخت‌های داخلی کشورها متصل می‌شوند و نگهداری آن‌ها یا از سوی شرکت‌های تخصصی انجام می‌گیرد یا با توجه به توان هر کشور، به صورت ملی مدیریت می‌شود. وی با اشاره به موقعیت ایران خاطر نشان کرد: ایران نه تنها مصرف‌کننده این شبکه ارتباطی بوده است، بلکه به دلیل موقعیت جغرافیایی خود می‌تواند در معادلات ترانزیت داده نیز نقش مؤثری ایفا کند.

از اپراتورهای ملی تا غول‌های فناوری؛ تغییر مالکیت در زیر دریا

برات نژاد با بیان این که از چند سال پیش، مالکیت کابل‌های زیردریایی در اختیار اپراتورها و شرکت‌های مخابراتی کشورها بوده، افزود: اما امروز این معادله تغییر کرده است. شرکت‌های بزرگ فناوری جهانی به این بخش ورود کرده‌اند؛ شرکت‌هایی مانند گوگل که اکنون در قالب کنسرسیوم‌ها، مالکیت و توسعه مسیرهای بین‌المللی کابل‌های زیردریایی را در اختیار دارند. به گفته وی، این شرکت‌ها در نشست‌های مشترک، درباره ابعاد فنی، اقتصادی و مدیریتی این شبکه تصمیم‌گیری می‌کنند؛ موضوعی که نشان‌دهنده تغییر جدی در ساختار قدرت زیرساخت اینترنت است.



قدرت در دستان داده؛ حکمرانی اینترنت در حال تغییر است

ورود مگا کمپانی‌ها به مالکیت زیرساخت‌های ارتباطی، تنها یک تغییر فنی نبوده؛ بلکه به باور کارشناسان، یک تحول در «حکمرانی اینترنت» محسوب می‌شود.



Mr. Kamran Baratnezhad | an Expert on Logistics and Telecommunications Infrastructure

Beyond Oil, Why the Strait of Hormuz Matters for Global Data Flows

For much of the world, the Strait of Hormuz is synonymous with oil, energy security, and maritime trade. Yet the strategic waterway plays another, largely invisible role in the global economy. Beneath the seabed lies a network of submarine fiber-optic cables that forms the backbone of the internet, enabling everything from cloud services and financial transactions to international communications and data exchange.

As the global economy becomes increasingly dependent on digital connectivity, these undersea cables have emerged as one of the most critical infrastructures of the modern era. Any disruption can affect cross-border communications, financial markets, and digital businesses on a global scale. This makes strategic chokepoints such as the Strait of Hormuz important not only for energy flows but also for the uninterrupted movement of data across continents.

The ownership landscape of this infrastructure is also changing. While submarine cable projects were once dominated by telecommunications operators, major technology companies are now playing a growing role in financing, building, and managing global cable networks. The shift reflects how control over data routes is becoming an increasingly important dimension of geopolitical and economic influence.

Despite their importance, submarine cables remain vulnerable to a range of threats, from accidental damage caused by ship anchors and maritime activity to broader geopolitical tensions that can affect the security of international communication routes. As a result, building redundancy and developing alternative pathways have become strategic priorities for governments and technology stakeholders alike.

In an era where economic activity, commerce, and everyday life rely heavily on digital connectivity, the cables hidden beneath the oceans are far more than technical infrastructure. They are essential arteries of the global digital economy, quietly keeping the world connected.

FAO examining fertilizer efficiency in response to strait crisis

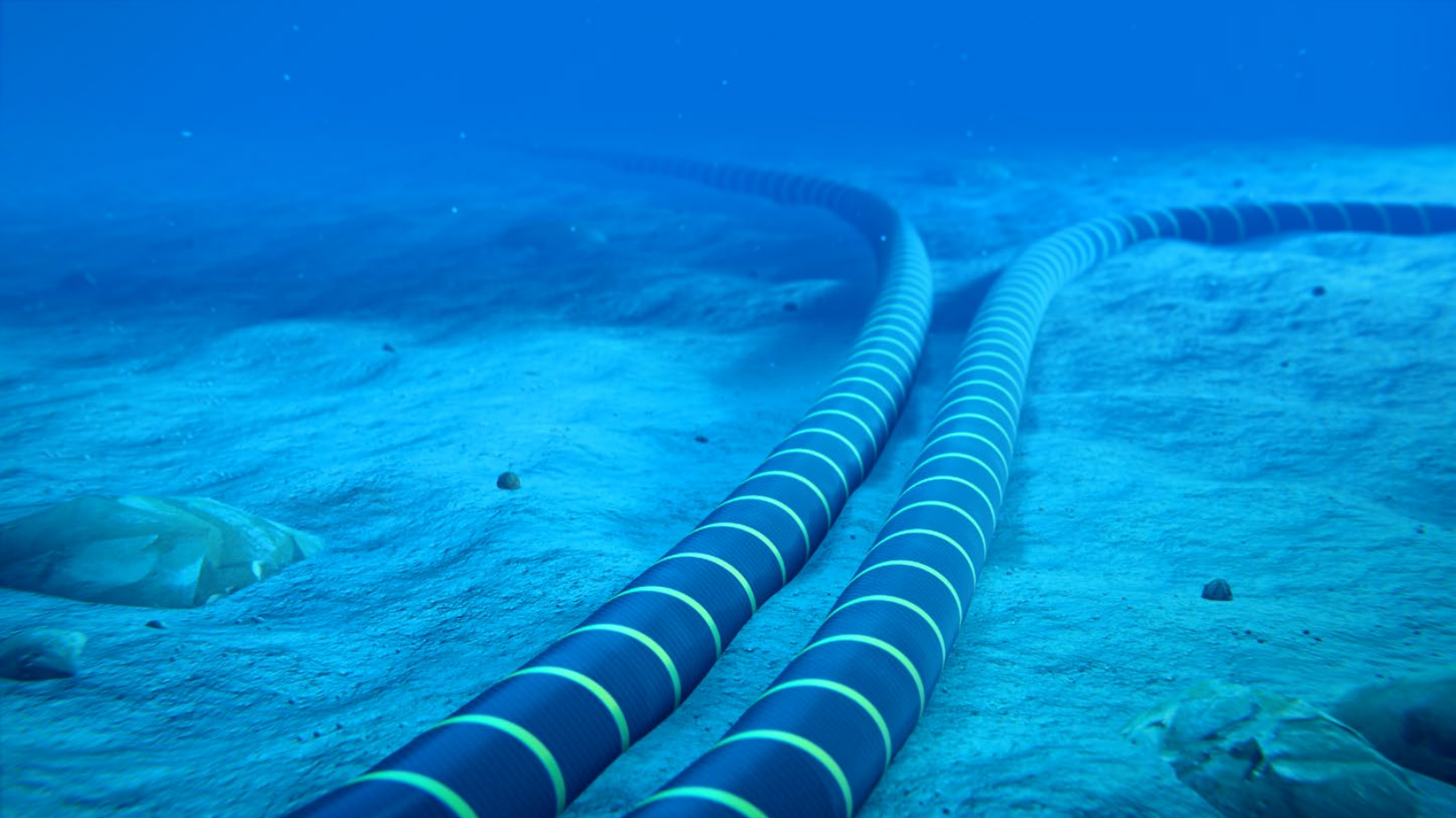


فائو در واکنش به بحران تنگه هرمز، بهره‌وری مصرف کود را بررسی می‌کند

سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (فائو) در واکنش به بحران تنگه هرمز، برنامه‌هایی برای افزایش بهره‌وری مصرف کودهای شیمیایی و کاهش ریسک‌های امنیت غذایی جهانی تدوین کرده است. تنگه هرمز مسیر عبور حدود ۳۵ درصد نفت خام جهان، ۲۰ درصد گاز طبیعی مایع (LNG)، ۲۰ تا ۳۰ درصد صادرات جهانی کودهای شیمیایی و ۵۰ درصد صادرات گوگرد است.

شودونگیو، مدیرکل فائو، اعلام کرد بزرگ‌ترین تهدید ناشی از این بحران، کمبود فوری غذای نیست، بلکه اختلال در تأمین کود و کاهش تولید کشاورزی است. با ورود بحران به صدمین روز، کشاورزان در آسیا، آفریقا و آمریکای لاتین با افزایش هزینه‌های تولید و چالش در تصمیم‌گیری درباره مصرف کود و الگوی کشت مواجه شده‌اند.

فائو برای مقابله با این وضعیت، مجموعه‌ای از اقدامات کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت را پیشنهاد کرده است. این اقدامات شامل نقشه‌برداری خاک، توسعه کشاورزی دقیق، ترویج کشت مخلوط برای کاهش مصرف کودهای نیتروژنی و حمایت از تولید کودهای جایگزین مانند آمونیاک سبز و کودهای زیستی است. فائو همچنین هشدار داد که پدیده ال‌نینو می‌تواند در ادامه سال، امنیت غذایی و تولید محصولات کشاورزی را بیشتر تحت فشار قرار دهد.



شاهره‌های نامرئی جهان

جایگاه تنگه هرمز و خلیج فارس در شبکه

جهانی کابل‌های زیر دریا

شبکه جهانی کابل‌های فیبر نوری دریایی، زیرساخت عظیم، پنهان و بسیار پایداری است که از بیش از ۵۵۰ سامانه فعال کابل زیردریایی تشکیل شده است و در مجموع بیش از ۱۰۴ میلیون کیلومتر در بستر اقیانوس‌ها امتداد دارد. این شبکه ۹۵ تا ۹۹ درصد ترافیک بین‌المللی اینترنت جهان را منتقل می‌کند و ستون فقرات ارتباطات جهانی شناخته می‌شود. کابل‌های فیبر نوری دریایی، داده‌ها و اطلاعات را به صورت پالس‌های نوری و با سرعتی نزدیک به سرعت نور جابه‌جا می‌کنند و نقش حیاتی در برقراری و تبادل اطلاعات و عملکرد زیرساخت‌های دیجیتال در سراسر جهان دارند.

با وجود تصور رایج مبنی بر این که اینترنت جهانی بیشتر از طریق ماهواره‌ها تأمین می‌شود، واقعیت این است که حدود ۹۹ درصد تبادل داده‌های بین‌المللی از طریق کابل‌های فیبر نوری زیردریایی انجام می‌شود. فرایند احداث این کابل‌ها یکی از پیچیده‌ترین پروژه‌های مهندسی جهان محسوب می‌شود و سالانه ۱۵۰ تا ۲۰۰ مورد آسیب دیدگی کابل‌های زیردریایی در جهان گزارش می‌شود. برخلاف تصور رایج، بخش عمده این آسیب‌ها ناشی از فعالیت‌های انسانی به واسطه کشتیرانی و تجهیزات ماهیگیری بوده و از بلایای طبیعی به عنوان کم‌اثرترین عامل در این زمینه یاد شده است.

ترافیک جهانی داده‌ها به صورت یکنواخت در سراسر جهان توزیع نشده است، بلکه بخش عمده‌ای از آن در مناطق جغرافیایی مشخص و مراکز اصلی تبادل داده متمرکز شده است. در حال حاضر، ایالات متحده و کانادا، مهم‌ترین مرکز زیرساخت اینترنت جهانی شناخته می‌شوند. اروپا نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ارتباطی جهان، حجم عظیمی از ترافیک داده میان دو سوی اقیانوس اطلس و همچنین ارتباطات درون قاره‌ای را مدیریت و منتقل می‌کند. در حال حاضر، سه کشور ایسلند، سوئد و لتونی بیشترین جایگاه و پوشش سرانه فیبر نوری را در میان کشورهای اروپایی دارند.



می‌دهند. در صورت قطع یا آسیب به هر یک از این کابل‌ها، کشتی‌های تخصصی تعمیر کابل قادر به دسترسی ایمن به مسیرهای حساس نخواهند بود که می‌تواند اختلال جدی در جریان داده بین‌المللی و ارتباطات منطقه‌ای ایجاد کند.

یکی از ریسک‌های مهم برای کابل‌های عبوری از تنگه هرمز، تمرکز شدید آن‌ها در یک مسیر محدود است. از آنجایی که برای نصب کابل‌ها در آب‌های یک کشور، نیاز به مجوز قانونی وجود دارد و با توجه به مسائل طولانی مدت غرب با ایران، تمام کابل‌هایی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند، در آب‌های عمان فرود آمده‌اند تا خطرات احتمالی ناشی از شرایط جنگی برای آن‌ها تا حد امکان کاهش یابد.

از میان تمامی کشورهای حاشیه خلیج فارس، امارات متحده عربی، یکی از پیشرفته‌ترین زیرساخت‌های فیبر نوری در منطقه را دارد و شهرهایی مانند دبی و ابوظبی به مراکز داده مهم منطقه‌ای تبدیل شده‌اند. بخش مهمی از کابل‌های زیردریایی در فجیره فرود می‌آیند که موقعیت امن‌تر و پایدارتری نسبت به خلیج فارس دارد.

عربستان سعودی نیز سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در فیبر نوری زمینی و بین‌المللی انجام داده است و بخش عمده اتصال بین‌المللی آن از طریق دریای سرخ انجام می‌شود که مسیر کلیدی اروپا-آسیا محسوب می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد این کشور به زودی به یک هاب دیجیتال منطقه‌ای تبدیل خواهد شد.

کشورهای دیگری مانند قطر، کویت، بحرین در این حوزه بیشتر به شبکه‌های زمینی و اتصال به عربستان وابسته‌اند و نقش آن‌ها بیشتر در قالب اتصال منطقه‌ای و تکمیل شبکه خلیج فارس است تا هاب اصلی جهانی.

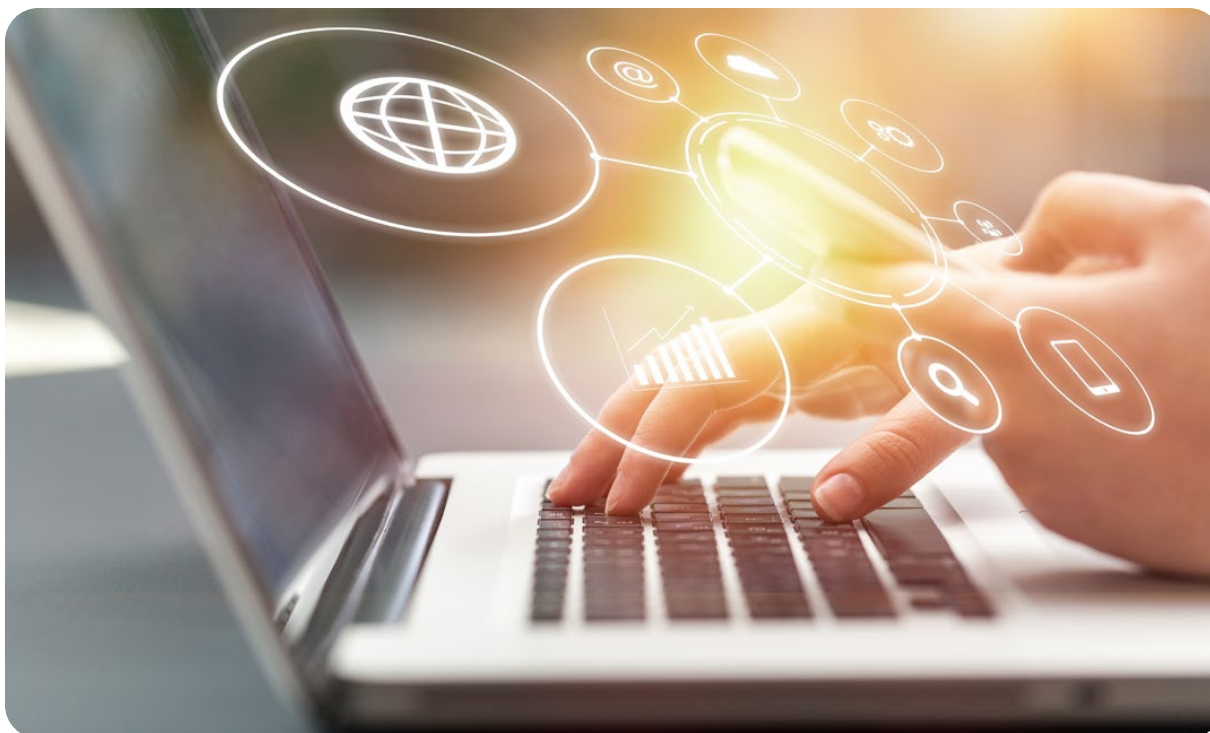
ایران نیز دارای چندین مسیر زیردریایی حیاتی است که عمدتاً از طریق خلیج فارس و دریای عمان به شبکه جهانی متصل می‌شوند. این نقاط فرود نه تنها ارتباط داخلی ایران را تضمین می‌کنند، بلکه

در منطقه آسیا پاسفیک نیز دو کشور ژاپن و کره جنوبی، با برخورداری از بالاترین نرخ نفوذ فیبر نوری و ظرفیت شبکه‌های پرسرعت، پیشتاز هستند و دسترسی گسترده‌ای به اینترنت فیبر پرسرعت برای جمعیت خود فراهم کرده و از فناوری‌های پیشرفته فیبر نوری بهره می‌برند. درعین حال، چین نیز سرمایه‌گذاری‌های کلانی در توسعه شبکه‌های فیبر زمینی داخلی انجام داده و زیرساخت‌های ارتباطی عظیمی در سراسر کشور ایجاد کرده است و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۹ رهبری بازار جهانی فیبر نوری را بر عهده گیرد. آمارها حاکی از آن است که چین تاکنون در بیش از ۵۰۰ پروژه شهر هوشمند سرمایه‌گذاری کرده است؛ پروژه‌هایی که به طور طبیعی به زیرساخت‌های پیشرفته فیبر نوری وابسته‌اند و نقش حیاتی در عملکرد آن‌ها ایفا می‌کنند.

ترافیک کابل‌های نوری در خلیج فارس

کشورهای حاشیه خلیج فارس، از جمله امارات متحده عربی، عربستان سعودی، کویت، بحرین و قطر، وابستگی شدید به شبکه‌های فیبر نوری دارند که جریان اصلی داده‌های بین‌المللی را از مسیرهای حیاتی انتقال می‌دهند. این کشورها عمده ترافیک داده خود را از طریق حداقل هفت کابل فیبر نوری حیاتی که از تنگه هرمز می‌گذرند، مدیریت می‌کنند. این کابل‌ها در اتصال مراکز داده منطقه به هاب‌های اصلی در اروپا، آفریقا و جنوب شرق آسیا سهم بسزایی دارند. طبق آمار ارائه شده، این رشته‌های شیشه‌ای، تقریباً ۹۹ درصد کل ترافیک داده بین‌المللی کشورهای حاشیه خلیج فارس را منتقل می‌کنند.

علاوه بر این، حدود ۱۷ کابل زیردریایی از مسیر دریای سرخ عبور می‌کنند و انتقال بخش عمده‌ای از ترافیک داده میان اروپا، آسیا و آفریقا را به عهده دارند. همچنین کابل‌های اضافی از تنگه هرمز عبور کرده و کشورهای ایران، عراق، کویت، بحرین و قطر را تحت پوشش قرار



چارچوب قانونی بین‌المللی برای کابل‌های زیردریایی

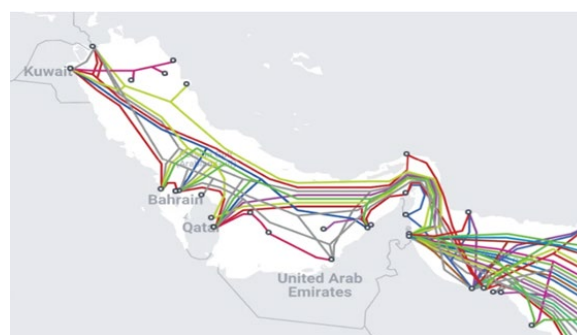
کابل‌های فیبر نوری زیردریایی، از جمله آن‌هایی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند، تحت قوانین بین‌المللی دریایی و مخابراتی کنوانسیون حقوق دریاهای کمیته بین‌المللی حفاظت از کابل‌ها قرار دارند. بر این اساس، هر کشور ساحلی حق عبور کابل‌های زیردریایی در آب‌های سرزمینی خود را دارد، اما نمی‌تواند آن را به‌طور غیرمنطقی محدود کند. از سوی دیگر گفته شده، تمام کشورها موظف‌اند از امنیت و حفاظت فیزیکی کابل‌ها اطمینان حاصل کنند و اجازه دسترسی به تعمیرات و نصب کابل‌ها را بدهند.

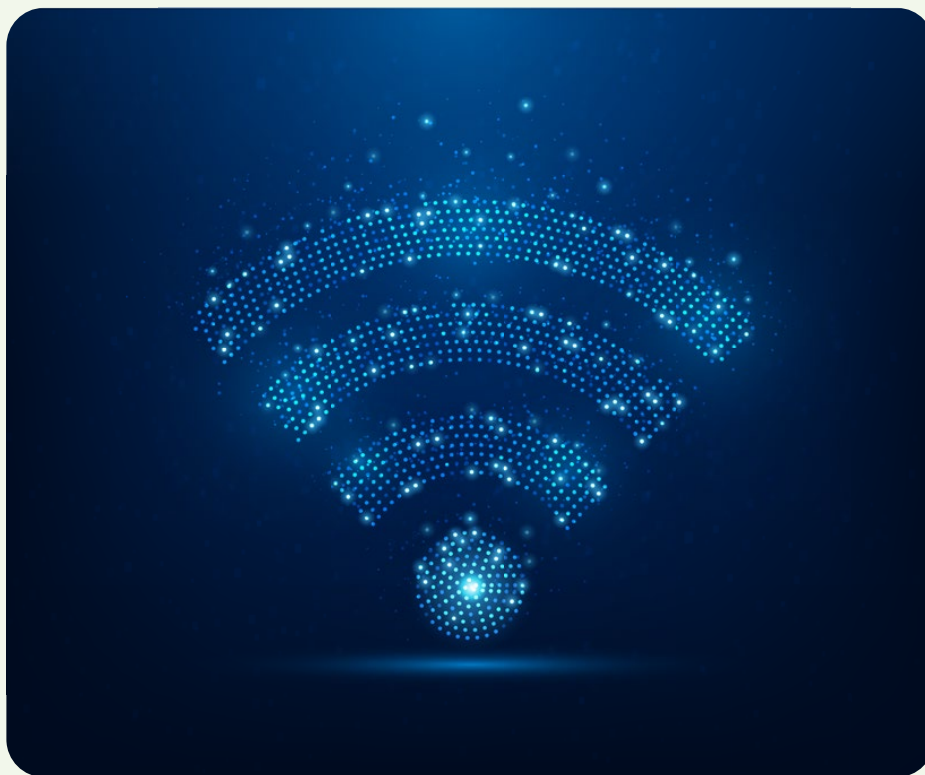
در حال حاضر کمیته بین‌المللی حفاظت از کابل‌ها نیز به‌عنوان یک سازمان غیرحکومتی، استانداردها و راهنمایی‌های لازم جهت حفاظت از کابل‌ها را به‌منظور جلوگیری از آسیب‌های تصادفی به آن‌ها ارائه می‌دهد. فعالیت این کمیته از آن جهت حائز اهمیت است که طبق برآوردهای انجام گرفته، سالانه ۲۰۰ حادثه برای کابل‌های فیبر نوری دریایی در جهان رخ می‌دهد و بخش عمده این حوادث نیز تحت تأثیر لنگر کشتی‌ها و فعالیت‌های ماهیگیری است.

در مجموع می‌توان گفت؛ امنیت کابل‌های فیبر نوری در خلیج فارس و تنگه هرمز، نه تنها برای کشورهای منطقه بلکه برای شبکه جهانی اینترنت و اقتصاد دیجیتال بین‌المللی حیاتی است و هرگونه تنش نظامی در این مسیرها، خطر جدی برای زیرساخت‌های اقتصاد جهانی محسوب می‌شود.

نقش استراتژیک در عبور داده بین اروپا، آسیا و خاورمیانه دارند. جنگ میان ایران و آمریکا، اختلال گسترده‌ای در تأمین انرژی جهانی و زیرساخت‌های منطقه‌ای ایجاد کرده و حتی بر مراکز داده خدمات وب‌آمازون در بحرین و امارات تأثیر گذاشته است. با این حال، تاکنون کابل‌های زیردریایی آسیبی ندیده‌اند. در حال حاضر کابل‌های زیردریایی فعالی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند، شامل موارد زیر می‌شود:

- AAE-۱ (Asia-Africa-Europe-۱) یکی از کابل‌های مهم بین‌قاره‌ای که آسیا، آفریقا و اروپا را به هم متصل می‌کند و نقش کلیدی در انتقال حجم بالای ترافیک بین‌المللی دارد.
 - FALCON یک سیستم کابل زیردریایی است که کشورهای حوزه خلیج فارس را به شبکه‌های ارتباطی گسترده‌تر در منطقه و فراتر از آن متصل می‌کند و برای ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی اهمیت دارد.
 - Gulf Bridge International Cable System (GBICS) یک شبکه فیبر نوری زیردریایی که کشورهای خلیج فارس را به یکدیگر و به هاب‌های ارتباطی جهانی متصل می‌کند و بخشی از زیرساخت حیاتی ارتباطات منطقه به شمار می‌رود.
- شکل زیر مسیر کابل‌های فیبر نوری دریایی در منطقه خلیج فارس را نشان می‌دهد:





Strait of Hormuz and the Persian Gulf: A Critical Chokepoint in the Global Subsea Internet Cable Network

The global internet is built on more than 550 submarine fiber-optic cable systems, which carry around 95–99% of international data traffic.

The Persian Gulf, particularly the Strait of Hormuz, is one of the most critical chokepoints in this network, with multiple intercontinental cables passing through it and connecting Asia to Europe and Africa. Countries in the region, including the UAE, Saudi Arabia, Qatar, Kuwait, and Bahrain, heavily depend on these limited routes.

Due to geopolitical sensitivity, some cables are landed in safer locations such as Oman, but the high concentration of infrastructure still makes this corridor vulnerable.

Major systems such as AAE-1, FALCON, and GBICS pass through this route and play a key role in intercontinental connectivity. Iran is also connected via the Persian Gulf and the Sea of Oman.

Any disruption in these routes could have serious consequences for global internet stability and the digital economy.



СОЮЗ ЭКСПОРТЕРОВ
И ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЗЕРНА

سوچی ۲۰۲۶؛ کریدورها در حال جایگزینی مزارع در تجارت جهانی غلات

گزارش تحلیلی از فوروم بین‌المللی غلات روسیه

روسیه در این نشست، به‌عنوان یکی از بازیگران مهم بازار جهانی معرفی شد که علاوه بر نقش سنتی خود در صادرات گسترده گندم، از طریق توسعه بنادر دریای سیاه، تقویت شبکه ریلی و تنوع بخشی به بازارهای صادراتی، جایگاه خوبی در مهندسی مسیرهای تجارت جهانی غلات، از آن خود کرده است.

ژئوپلیتیک؛ عامل تعیین‌کننده قیمت غذا

یکی از مهم‌ترین نکات مطرح‌شده در سوچی ۲۰۲۶، پررنگ شدن نقش ژئوپلیتیک در قیمت‌گذاری جهانی غلات بود. افزایش هزینه بیمه‌های جنگی، نوسانات حمل و نقل دریایی و ریسک اختلال در مسیرهای کلیدی باعث شده ریسک‌های سیاسی به‌طور مستقیم وارد ساختار قیمت کالاهای اساسی شوند. در این میان، مسیر روسیه-دریای خزر-ایران نیز به‌عنوان یکی از کریدورهای مهم و نسبتاً پایدار مورد توجه قرار گرفت؛ مسیری که می‌تواند در آینده، نقش پررنگ‌تری در تأمین غلات و نهاده‌های دامی منطقه ایفا کند. همچنین تأکید شد امنیت مسیرهای خلیج فارس نیز از عوامل اثرگذار بر قیمت جهانی غذا محسوب می‌شود و هرگونه اختلال در آن می‌تواند هزینه‌های حمل و بیمه را افزایش دهد. جمع‌بندی این رویداد، به این مسئله منتج شده است که آینده تجارت جهانی غلات، دیگر صرفاً در مزارع و میزان تولید رقم نمی‌خورد، بلکه در مسیرهای تجاری شکل می‌گیرد. در نظم جدید، لجستیک، کریدورها، فناوری و ژئوپلیتیک هم‌وزن تولید شده‌اند و برنده بازار کسی خواهد بود که بتواند مسیرها را مدیریت و کنترل کند، نه صرفاً محصولی تولید کند.

فوروم بین‌المللی غلات سوچی ۲۰۲۶، از ۲۰ تا ۲۳ ماه مه ۲۰۲۶ در مرکز همایش‌های Mantera Resort & Congress در سوچی روسیه برگزار شد؛ نشستی با حضور فعالان زنجیره جهانی غلات شامل صادرکنندگان، شرکت‌های لجستیک، بیمه‌گران، نهادهای مالی و سیاست‌گذاران که تصویر جدیدی از آینده تجارت جهانی غلات ارائه داد.

جمع‌بندی اصلی این رویداد نشان می‌دهد بازار جهانی غلات دوره گذرا از مرحله‌ای به مرحله دیگر را تجربه می‌کند؛ از مرحله‌ای که در آن «مزیت تولید» نقش تعیین‌کننده داشت، به سمت دوره‌ای که در آن «مزیت کریدورهای تجاری و لجستیک» به عامل اصلی رقابت تبدیل شده است. در شرایطی که عرضه جهانی به ثبات نسبی رسیده، رقابت دیگر بر سر حجم تولید نیست، بلکه بر سر هزینه حمل و نقل، بیمه، سرعت تحویل و دسترسی به مسیرهای امن تجاری شکل گرفته است. در این چارچوب، کنترل مسیرهای لجستیک به اندازه خود تولید اهمیت پیدا کرده و حتی در برخی موارد، تعیین‌کننده‌تر شده است.

تغییر قدرت از مزرعه به کریدورهای تجاری

در ساختار جدید بازار، برنده نه صرفاً با میزان تولید، بلکه با سطح توان مدیریت مسیرهای تجارت جهانی، تعیین می‌شود. کشورها و شرکت‌هایی موفق‌تر خواهند بود که بتوانند شبکه حمل و نقل، بیمه و دسترسی پایدار به بازارها را کنترل و مدیریت کنند، نه فقط ظرفیت تولید را افزایش دهند.



Sochi 2026: The End of Farm Dominance and the Rise of Trade Corridors in Global Grain Markets

The Sochi 2026 International Grain Forum (May 20–23, 2026, Russia) presented a new picture of the global grain market, which is no longer defined solely by production volumes and harvest levels, but is increasingly shaped by “trade routes, logistics, and geopolitics.”

The forum concluded that the global grain market has entered a phase where production growth alone is no longer a competitive advantage. Instead, competition has shifted toward transportation costs, insurance, delivery speed, and the security of trade corridors. In this new structure, winners are those who can build resilient and diversified trade routes rather than simply increase output.

In this context, China’s role as the traditional demand engine has weakened compared to the past, while Brazil has strengthened its position as one of the key global supply players. At the same time, geopolitics has become directly embedded in food pricing, with risks in routes such as the Red Sea and the Persian Gulf affecting global costs.

The main message from Sochi was clear: the grain market has shifted from a “production-driven era” to a “route-driven era,” where the ultimate winner is the one who manages trade corridors better—not just farms.



GrainCom2026؛ آغاز نظم جدید در تجارت جهانی غلات

گزارش تحلیلی از فوروم بین‌المللی غلات روسیه

یکی از مهم‌ترین تغییرات GrainCom ۲۰۲۶، پررنگ شدن نقش ژئوپلیتیک در قیمت‌گذاری جهانی بود. از دریای سرخ تا خلیج فارس و تنگه هرمز، ریسک‌های سیاسی به‌طور مستقیم بر حمل و نقل، بیمه و تجارت اثر گذاشته‌اند. افزایش هزینه بیمه و حمل نشان می‌دهد که ریسک ژئوپلیتیک دیگر یک عامل حاشیه‌ای نیست، بلکه به بخشی از سازوکار اصلی قیمت‌گذاری جهانی تبدیل شده است.

در کنار این تحولات، دیجیتالی شدن تجارت غلات نیز به‌عنوان یک روند کلیدی مطرح شد. استفاده از اسناد الکترونیکی حمل، گواهی‌های دیجیتال، رهگیری هوشمند محموله‌ها و هوش مصنوعی در تحلیل بازار، نشان می‌دهد که طی پنج سال آینده، بخش بزرگی از فرایندهای سنتی تجارت کالا دگرگون خواهد شد.

پیام اصلی GrainCom ۲۰۲۶: جهان از «بازار رشد» وارد «بازار بقا و مدیریت ریسک» شده است.

جمع‌بندی اصلی این رویداد روشن است: امنیت زنجیره تأمین اکنون از رشد کوتاه‌مدت بازار مهم‌تر شده است. در این فضای جدید، موفق‌ترین بازیگران کسانی خواهند بود که بتوانند تنوع تأمین، مسیرهای حمل جایگزین و سیستم‌های مدیریت ریسک پیشرفته‌تری ایجاد کنند. GrainCom ۲۰۲۶ تصویری شفاف از آینده بازار جهانی غلات ارائه داد؛ بازاری که همچنان فرصت محور است، اما قواعد آن تغییر کرده است. دوران سودهای آسان و رشدهای جهشی به پایان رسیده و جای خود را به عصر تصمیم‌گیری داده‌محور، مدیریت ریسک و تاب‌آوری زنجیره تأمین داده است؛ عصری که در آن سرعت، هوشمندی و انعطاف‌پذیری تعیین‌کننده برنده‌ها خواهد بود.

کنفرانس بین‌المللی GrainCom ۲۰۲۶ از ۱۱ تا ۱۳ ماه مه در ژنو سوئیس برگزار شد؛ رویدادی که به یکی از مهم‌ترین گردهمایی‌های فعالان زنجیره جهانی غلات، خوراک دام، حمل و نقل، بانکداری کالایی و بیمه تبدیل شده است. فضای این دوره نسبت به سال‌های گذشته، تغییر محسوس داشت؛ اگر پیش‌تر نگرانی اصلی بازار، کمبود عرضه و شوک‌های ناشی از جنگ و پاندمی بود، امسال تمرکز به‌وضوح به سمت مدیریت ریسک، امنیت زنجیره تأمین و کنترل هزینه‌ها حرکت کرده بود. بازار جهانی غلات در حال ورود به مرحله‌ای جدید است؛ مرحله‌ای که در آن، رشدهای جهشی قیمت جای خود را به رقابت شدید، حاشیه سود محدود و ضرورت مدیریت حرفه‌ای ریسک داده است. افزایش تولید در آمریکای جنوبی به‌ویژه برزیل، وضعیت مناسب ذخایر جهانی و کاهش شتاب رشد واردات چین موجب شده است بازار از فاز کمبود مزمین فاصله بگیرد. در نتیجه، شرکت‌های بزرگ تجاری نیز استراتژی خود را از توسعه تهاجمی به سمت حفظ نقدینگی، کنترل هزینه و بهینه‌سازی زنجیره تأمین تغییر داده‌اند.

چین و برزیل؛ جابه‌جایی قدرت در بازار جهانی غلات

در همین چارچوب، تغییر رفتار تقاضا در چین یکی از محورهای مهم بحث‌ها بود. تحلیل‌ها نشان می‌دهد اقتصاد چین دیگر مانند گذشته موتور اصلی رشد واردات غلات نیست؛ تغییری که ساختار سنتی بازار را دگرگون کرده و صادرکنندگان را به سمت بازارهای جایگزین در آفریقا، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه سوق داده است.

در سمت عرضه، نام برزیل بیش از سایر کشورها برجسته شد. این کشور با افزایش تولید، توسعه زیرساخت‌های صادراتی و مزیت رقابتی در هزینه، جایگاه خود را در بازار جهانی ذرت و سویا تثبیت کرده و انتظار می‌رود نفوذ آن در بازارهای آسیایی طی سال‌های آینده نیز افزایش یابد.



GrainCom 2026; The End of the Rapid Growth Era in Global Grain Markets

Date: May 11–13, 2026 | Geneva, Switzerland

GrainCom 2026 in Geneva highlighted a structural shift in global grain trade, marking a transition from periods of supply shortages and price surges to a fundamentally new market phase.

The focus has shifted away from supply shocks and geopolitical disruptions toward risk management, supply chain security, and cost control. Rising production in South America—especially Brazil—along with improving global stock levels and slower Chinese import growth has eased chronic supply pressure, pushing the market into a phase of intense competition and thinner margins.

On the demand side, China's role as the traditional growth engine of grain imports is weakening, redirecting global trade flows toward alternative markets in Africa, Southeast Asia, and the Middle East. Meanwhile, Brazil is consolidating its position as a dominant player in global corn and soybean markets due to its production growth and cost advantages.

One of the key messages of the event was the rising importance of geopolitics in global price formation. From the Red Sea to the Persian Gulf and the Strait of Hormuz, political risks are now directly impacting shipping and insurance costs.

At the same time, the digital transformation of grain trade is accelerating, signaling a deep restructuring of traditional commodity trading systems.

The core takeaway is clear: supply chain security has become more important than short-term growth, and the global grain market is entering a new era defined by resilience, risk management, and adaptability.

Rabobank: US food inflation may climb even higher



تورم مواد غذایی در آمریکا ممکن است باز هم افزایش یابد

بر اساس گزارش رابوبانک آمریکای شمالی، تورم مواد غذایی در آمریکا به دلیل افزایش قیمت انرژی ناشی از تنش‌های ژئوپلیتیکی و اختلالات مرتبط با تنگه هرمز ممکن است در نیمه دوم سال ۲۰۲۶ و طی سال ۲۰۲۷ به ۶ درصد برسد. واحد تحقیقاتی RaboResearch تورم مواد غذایی را برای پایان سال ۲۰۲۶ بین ۴ تا ۶ درصد و برای سال ۲۰۲۷ بین ۳ تا ۵ درصد پیش‌بینی کرده است.

این مؤسسه هشدار داد که افزایش قیمت و نوسان در بازار انرژی، هزینه‌ها را در سراسر زنجیره غذایی از تولید کود و فعالیت‌های کشاورزی تا فرآوری، سردخانه، حمل‌ونقل و بسته‌بندی افزایش داده است. به گفته این مرکز، برخلاف تورم سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ که بیشتر ناشی از رشد تقاضا بود، موج جدید تورم عمدتاً از افزایش هزینه‌های تولید سرچشمه می‌گیرد.

در بخش کشاورزی، افزایش قیمت کودهای شیمیایی و سایر نهاده‌ها باعث بالا رفتن هزینه تولید غلات و دانه‌های روغنی شده و در ادامه هزینه خوراک دام، گوشت و لبنیات را نیز افزایش می‌دهد. همچنین گندم، آرد، شکر و به‌ویژه روغن‌های گیاهی با ریسک افزایش قیمت روبه‌رو هستند.

رابوبانک معتقد است مصرف‌کنندگان آمریکایی نسبت به موج تورمی جدید حساس‌تر خواهند بود و بیشتر به سمت کالاهای ارزان‌تر، برندهای فروشگاهی، خریدهای تخفیفی و کاهش حجم خرید حرکت خواهند کرد؛ موضوعی که فشار بیشتری بر فروش محصولات عمومی و غیرضروری وارد می‌کند.

تقویم همایش/کنفرانس/کنگره‌های بین‌المللی تیر و شهریور ۱۴۰۵

اطلاعات	زمان	مکان	نام همایش/کنفرانس/کنگره
 info@fooddrinksmalaysia.com	۳۰ تیر الی ۱ مرداد	کوالالامپور، مالزی	International Trade Fair for Food, Beverages, & Business Development نمایشگاه بین‌المللی غذا، نوشیدنی و توسعه کسب و کار
 admin@wrightcountyfair.org	۳۱ تیر الی ۴ مرداد	مینه سوتا، آمریکا	Trade fair for Agriculture & Crafts نمایشگاه کشاورزی و صنایع دستی
 is@agriteksyria.com	۴ الی ۶ مرداد	دمشق، سوریه	International Trade Exhibition for Agricultural Technology & Sustainable Solutions نمایشگاه بین‌المللی فناوری کشاورزی و راهکارهای پایدار
 foodproexpo@divcom.net.au	۴ الی ۷ مرداد	ملبورن، استرالیا	Trade Fair for the Food & Beverage Industry نمایشگاه تجاری برای صنعت غذا و نوشیدنی
 info@gem-indonesia.net	۶ الی ۸ مرداد	جاکارتا، اندونزی	International Exhibition for Palm Oil Machinery & Processing Techniques نمایشگاه بین‌المللی ماشین‌آلات و تکنیک‌های فرآوری روغن پالم
 info@gem-indonesia.net	۶ الی ۸ مرداد	جاکارتا، اندونزی	International Exhibition for Agricultural Chemicals, Fertilizers & Pesticides نمایشگاه بین‌المللی مواد شیمیایی، کود و آفتکش‌های کشاورزی
 2850965739@qq.com	۱۶ الی ۱۷ مرداد	اورومچی، چین	Agricultural Fair نمایشگاه کشاورزی
 info@mxmexhibitions.com	۲۹ الی ۳۱ مرداد	نایروبی، کنیا	Trade Fair for Grain & Agricultural Technologies نمایشگاه تجاری غلات و فناوری‌های کشاورزی
 indiafoodex@gmail.com	۳۰ مرداد الی ۱ شهریور	بنگلور، هند	Trade Fair for the Food Industry نمایشگاه تخصصی صنایع غذایی



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 بازگانی 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



بهبود عملکرد والس؛ با فناوری پولی و تسمه

در سیستم‌های سنتی چرخ‌دنده‌ای، انتقال نیرو به صورت مستقیم و سخت انجام می‌شود. این موضوع در طول زمان باعث افزایش تنش‌های مکانیکی، سایش چرخ‌دنده‌ها، خرابی بلبرینگ‌ها و انتقال ضربات به غلطک‌ها می‌گردد.

اما در سیستم پولی و تسمه:

- انتقال نیرو نرم‌تر و یکپارچه‌تر انجام می‌شود
- ضربات و شوک‌های ناگهانی از بین می‌روند
- لرزش و صدای سیستم تا ۴۰٪ کاهش می‌یابد
- و عمر مفید غلطک‌ها و یتاقان‌ها به طور قابل توجهی افزایش پیدا می‌کند

نتیجه نهایی:

پایداری بیشتر در عملکرد والس، دقت بالاتر در تنظیم فاصله غلطک‌ها، کاهش توقف‌های ناگهانی و صرفه‌جویی واقعی در هزینه نگهداری و انرژی.

این تبدیل هم در والس‌های شیاردار و هم صاف قابل اجراست، بدون نیاز به تغییر در ساختار اصلی دستگاه.

اگر به دنبال ارتقای سیستم والس و افزایش راندمان آسیاب خود هستید، همین حالا برای مشاوره تخصصی و بررسی فنی، پیام دهید.



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

📷 DAKAM_SAMGHABADY_CO

۰۲۱-۶۶۹۴۷۶۴۲-۳-۴

✉ Salehi@dakam.co

🌐 www.dakam.co

تهران، خیابان آزادی، خیابان خوش،

تقاطع آذربایجان، پلاک ۸۲۹، طبقه ۴



KIG-SILO

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

THE GRAIN WORLD'S SILO

سیلوهای ذخیره غلات
ماشین آلات و انتقال دهنده های غلات
تجهیزات جانبی سیلوه
اجرای کلید تحویل پروژه های سیلو (بتنی و فلزی)



آدرس: ستارخان، نرسیده به میدان توحید،
کوشک سوم، پلاک ۲۶، واحد ۹
تلفن: ۰۲۱۶۶۵۷۲۲۹۷/۸ - ۰۹۱۲۰۴۰۶۲۱۳/۱۴
✉ silogq_karami@yahoo.com
🌐 <http://www.kig-silo.com>





Right There With You.

کنار شماست.

صرافی ملورین

مورد اعتماد صنعت غلات و حبوبات

+98 912 154 7622

پاسخگویی سریع