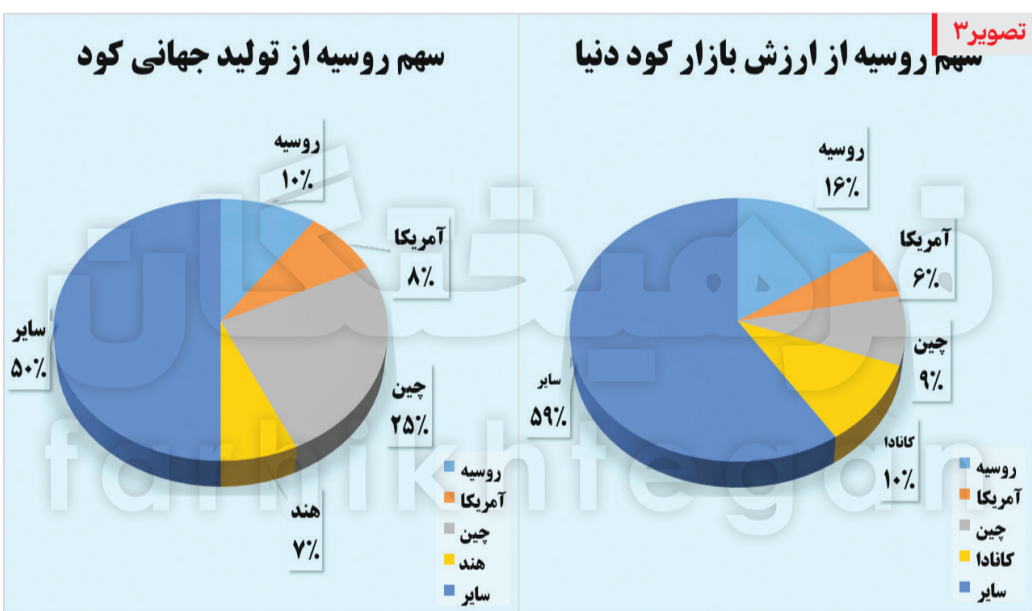
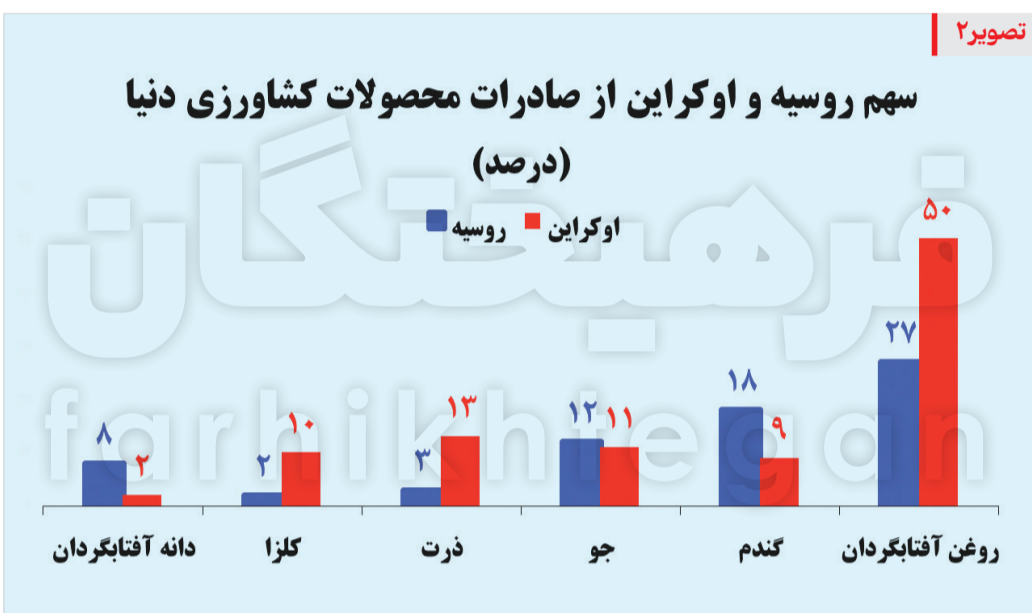


فرصت تبدیل شدن ایران به هاب غلات



شدند. باین حال اوکراین در این مدت توانست تعدادی از بنادر رومانی و بلغارستان را برای صادرات غلات آماده کند و همچنین از بنادر خودش در دریای سیاه نیز به طور رسمی و خطی کار استفاده می کند.

روسیه هم از بنادر دریای سیاه خود همچنان استفاده می کند و هر چند وقت یکبار تنش هایی در این حوزه ایجاد می شود. مثلاً سال گذشته یکی از نفتکش های روسیه در این دریا مورد اصابت نیروی دریایی اوکراین قرار گرفت. کمی قبل تر اوکراین اعلام کرد یک کشتی روسی حامل گندم دزدیده شده اوکراینی است، یعنی در آن مناطق که به تصرف روسیه درآمده تولید شده و این موضوع باعث شد حتی تریک آن کشتی را توقیف و گندم آن را مصادره کنند.

خطر خفگی ژئوپلیتیکی برای روسیه در دریای سیاه با حضور ناتو

دریای سیاه اکنون نا آرام است و تنش هایی در آن از دو طرف جنگ وجود دارد، ولی هنوز به نقطه انسداده نرسیده است. شرایط دریای سیاه برای روسیه خیلی خاص است، منطقه بندری دریای سیاه و دریای آزوف، حدود ۳۰ درصد از مدیریت پارا و راداری و صادراتی روسیه را بر عهده دارد و ۱۵ درصد از کود، ۳۵ درصد از صادرات دریایی نفت خام، ۳۵ درصد از صادرات دریایی فرآورده های روسیه و از آن مهم تر صادرات ۹۰ تا ۹۵ درصد غلات روسیه از طریق این دریای انجام می شود چون نزدیک به مناطق کشت است. سایر مناطق بندری روسیه به مناطق کشت گندم و غلات روسیه نزدیک نیست.

به همین دلیل این منطقه بندری اهمیت ویژه ای دارد. حدود ۳۱ درصد از مدیریت بازرگاری روسیه در دریای سیاه انجام می شود و بزرگترین منطقه دریایی روسیه است. روسیه نمی تواند به همین راحتی این منطقه را کنار بگذارد و گاهی به یکسری قراردادها با دشمن خود تن می دهد. وضعیت دریای سیاه برای روسیه به این صورت است که این دریای توسط ناتو احاطه شده است. دو تنگه در این دریای وجود دارد به نام های تنگه دار دانیل و سُنْفَر که توسط ترکیه ناوایی کنترل می شود. در شمال این دریای در کشور رومانی و بلغارستان قرار دارند و در قسمت دیگری که محل جولان کشورهای بلقان است هم ناتو حضور دارد. فقط در کشور دریای سیاه، عضو ناتو نیستند که نام آنها گرجستان و اوکراین است و روسیه با هر دوی آنها ناسازگاری و تنش دارد. کلاری دریای سیاه برای روسیه یکسری ضعف های امنیتی دارد و از لحاظ راهبردی ممکن است که برای روسیه خفگی ژئوپلیتیکی ایجاد کند، مشابه اتفاقی که در تنگه مالاکا برای چین رخ داده است.

روسیه خودش هم به این موضوع اذعان دارد که باید جایگزین هایی برای دریای سیاه ایجاد کند. ولادیمیر پوتین بارها روی موضوع کربودر شمال - جنوب به عنوان یک مسیر امن، سریع و مقرون به صرفه برای جابه جایی محصولات روسی از شمال به جنوب جهانی و بالعکس تاکید کرده است. اگر روزی این دریا برای روسیه نامن شود به یکباره ۳۰ درصد از کل صادرات و واردات این کشور مختل می شود، پس موضوع برای روسیه جدی است.

ظرفیت ۱۴ میلیون تنی ایران برای حمل و نقل غلات

روس ها چندین بار پیشنهاد حمل و نقل غلات از روسیه و به وسیله مسیر کربودر شمال - جنوب را به طرف ایرانی ارائه کرده اند. آخرین بار آن هم سال گذشته بود که در ویدئو کنفرانسی که برای افتتاح پاکلیدنی پروژه رشت - آستارا بین شهید رئیسی و پوتین انجام شد، باز هم پوتین به این مسئله پرداخت و گفت که این یک مسیر راهبردی برای روسیه بوده و ما به این مسیر نه تنها به عنوان یک راه حمل و نقلی بلکه به عنوان یک مسیر بازار نگاه می کنیم.

در حال حاضر مقدار باری که در دریای سیاه جابه جایی می شود، بیش از ۲۰۰ میلیون تن در سال است. ایران اکنون یک ظرفیت خالی برای حمل و نقل از کربودر شمال - جنوب دارد؛ حتی فرض اینکه هنوز رشت - آستارا تکمیل نشده باشد. اگر مسیرهای حمل و نقل ریلی شرق دریای مازندران و مسیرهای آبی دریای مازندران تا بنادر متصل به ریل خود را به عنوان بخش شمالی کربودر شمال - جنوب در نظر بگیریم، هم اکنون حدود ۱۰ میلیون تن باری می توانیم در این مسیر جابه جایی کنیم. اگر راه آهن های که روی سوخت می دهیم تکیه کنیم و تمرکز کشور به خاطر مسائل اقتصادی روی حمل و نقل ریلی ایجاد شود و گزینه اگر ظرفیت حمل و نقل جاده ای نیز اضافه شود توان ایران برای حمل و نقل کود و غلات، بیش از ۹ تا ۱۴ میلیون تن در سال خواهد شد.

احیای واحدهای فرآوری غذایی در مسیر کربودر شمال - جنوب

طبق مطالعاتی که بنده انجام دادم در صورت حمل و نقل جاده ای ایران می تواند ظرفیت حمل و نقل خود از کربودر شمال - جنوب را دو برابر کند. در جنوب کشور ما می توانیم پذیرای ۱۰ میلیون تن ظرفیت خالی کالا باشیم. البته این نکته حائز اهمیت است که ما به طرح تبدیل شدن ایران به هاب غلات و کود منطقه صرفاً به عنوان یک مسیر ترانزیتی نگاه نمی کنیم و در نظر داریم که ظرفیت های خالی آسیابانی، تولید ماکارونی و بیسکویت و شیرینی سازی کشور هم مورد استفاده و احیا قرار بگیرد. طبق برآوردهای ایران تقریباً بین ۱۲ تا ۱۸ میلیون تن در سال ظرفیت خالی آسیابانی آرد دارد. حدود یک میلیون تن ظرفیت خالی برای تولید بیسکویت و شیرینی دارد و نیم میلیون تن ظرفیت خالی برای تولید ماکارونی و پاستانیز در داخل کشور موجود است که این ظرفیت های خالی می توانند با حمل و نقل کود و غلات روسیه، احیا شده و به عنوان واحد فرآوری ارزش افزوده تولید کنند و باعث اشتغال زایی شوند.

تقاضای ۵۰ میلیون تنی کشورهای منطقه برای واردات کود و غلات

بررسی ها نشان می دهد که واردات غلات توسط کشورهای منطقه که در دسترس مسیر کربودر شمال - جنوب قرار دارند، یعنی کشورهای حوزه خلیج فارس، هند، پاکستان، عراق و حتی اردن و سایر کشورهای عربی، حدود ۲۲۷ میلیون تن است. از طرفی حدود ۵۵ میلیون تن واردات کودهای شیمیایی توسط این کشورهای انجام می شود. پس مشاهده می کنیم که ما بیش از ظرفیت حمل خود در کربودر شمال - جنوب، تقاضای کود و غلات در منطقه و فراتر از داریم که اگر دامنه را افزایش دهیم و به کشورهای شرق آسیا و آفریقا برسیم این تقاضا ۷۰۰ میلیون تن هم قرار می رود. در نتیجه اگر ایران کار حمل و نقل را با سالانه ۱۰ میلیون تن آغاز کند، می تواند تقاضای مورد نیاز را جذب کرده و به سمت تبدیل شدن به هاب کود و غلات منطقه گام بردارد.

۳ پیش نیاز ایران برای تبدیل شدن به هاب غلات چیست؟

اماریا رسیدن به هدف تبدیل شدن ایران به هاب کود و غلات منطقه با گام برداشتن در مسیر این هدف، مشکلاتی وجود دارد که باعث شده هنوز موضوع هاب کود و غلات شکل نگیرد. این مشکلات به شرح زیر است:

کشور است که اجازه نمی دهد در بیعت حمل و نقل تجارت کالا سرعت انجام شود. بنده افرادی را می شناسم که در موضوع حمل و نقل آرد کد کرده و وارد میدان عمل شده اند، یعنی مثلاً گندم را وارد کرده و فرآوری کرده اند و می خواهند محصول تولیدی را به صورت آرد حمل و نقل کنند. اما قوانین دست و پاگیر در ایران مانع تجارت آنها شده و این تجارت را با متوقف کرده از هزینه های بسیار بالا رها کرده است. پس در قوانین گمرکی ایران باید تسهیلاتی صورت بگیرد. در حوزه کشتیرانی در دریای خزر هنوز از نظر لجستیکی با مشکلاتی مواجه هستیم. برای شکل گیری این مسیر کربودر باید مشکلات موجود حل شود تا ابتدا تجارت خرد و سپس در ابعاد بزرگتر شکل بگیرد. همچنین یکی از مهم ترین مشکلات این است که تجارت روسیه ایران زمانی شناسند و به نوعی با یک جعبه سیاه مواجه هستند. تجارت روسی با شرکت ایرانی ترانزیتی و محل های فرآوری غلات و کود در ایران آشنایی ندارند و ابتدا باید یک سری ارتباطات برای آشنایی تجار در کشور ایجاد شود. این ارتباطات تجاری می تواند از نوع برگزاری نمایشگاه ها باشد. در مجموع برای تبدیل شدن به هاب، ابتدا باید پیش نیازهایی را رعایت کنیم.

سید احسان حسینی خبرنگار

با وقوع جنگ اوکراین در ۲۴ فوریه سال ۲۰۲۲، بازار انرژی دنیا دچار چالش شد و این رخداد در رسانه های غربی با کلید واژه هایی همچون زمستان سخت اروپا یا گذار به نظم جدید بازار نفت و چرخش نفت روسیه به سمت چین و هند مطرح شد. در نتیجه این اتفاقات، شرایطی برای ایران مهیا شد که تا توسعه تجارت انرژی با روسیه، برای تبدیل شدن به «هاب گازی منطقه» قدم بردارد. اما جنگ اوکراین، فرصت های دیگری را نیز برای ایران در همکاری با روسیه فراهم کرده که می تواند با محوریت کربودر شمال - جنوب اجرایی شود. دو کشور روسیه و اوکراین از جمله بزرگترین تأمین کنندگان کود و غلات جهانند و در این بین، دریای سیاه (همچنین دریای آزوف) یک شاهراه راهبردی برای حمل و نقل این محصولات محسوب می شود.

اما طوری که در تصویر مشخص شده، تا پیش از فوریه ۲۰۲۲، عمده محصولات کشاورزی روسیه و اوکراین از دو بندر نورو سیسک و اودسا صادر می شد. طبق آمار، سهم تجارت خارجی روس ها از دریای سیاه بیش از ۳۰ درصد از کل تجارت این کشور را شامل می شود. همچنین بیش از ۹۵ درصد غلات، ۳۵ درصد نفت خام و ۳۸ درصد فرآورده های نفتی روسیه نیز از مسیر دریای سیاه صادر می شود که از نقش با اهمیت این مسیر برای روس ها حکایت دارد. البته با وقوع جنگ اوکراین، این مسیر حمل و نقلی، امنیت خود را از دست داده و به پاشنه آشیل دو کشور و کشورهای دنیا به ترتیب برای صادرات و تأمین امنیت غذایی تبدیل شده است.

سهم روسیه و اوکراین از تجارت جهانی کود و غلات چقدر است؟

طبق آمار سازمان غذا و کشاورزی ملل متحد (FAO) در تصویر ۲، روسیه و اوکراین سهم بالایی از صادرات محصولات کشاورزی در دنیا دارند، به گونه ای که ۲۷ درصد از تجارت گندم، ۷۷ درصد از تجارت روغن آفتابگردان، ۲۳ درصد از تجارت جو، و... فقط توسط این دو کشور دیگر جنگ انجام می شود.

یکی از مهم ترین نهادهای کشاورزی در جهان کودهای شیمیایی محسوب می شوند که مسئول تولید نیمی از غذای مصرفی بشرند. روسیه به طور میانگین در سال های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ سهم ۱۰ درصدی از تولید جهانی کود کشاورزی را به خود اختصاص داد که پس از چین بزرگترین تولیدکننده محسوب می شود. این در حالی است که این کشور در همین بازه سهم ۱۶ درصد از صادرات جهانی کود را بر عهده داشت و بزرگترین صادرکننده محسوب می شود (تصویر ۳).

کربودر شمال - جنوب می تواند جایگزین دریای سیاه شود؟

پس از آغاز جنگ اوکراین، نیروی دریایی روسیه توانست بنادر اصلی صادرکننده محصولات کشاورزی اوکراین در دریای سیاه را صاحب کند و از طرفی با اعمال تحریم های اتحادیه اروپا ارائه خدمات کشتیرانی، خدمات بیمه و خدمات بانکی به روسیه محدود و مسدود شد. در نتیجه، توقف صادرات کود و غلات از دریای سیاه، باعث انفجار قیمت محصولات کشاورزی در دنیا شد. بحران افزایش قیمت محصولات کشاورزی باعث شد که با مساطت سازمان ملل توافق بین روسیه و اوکراین برای اجرای ابتکار عبور امن غلات و مواد غذایی از بنادر اوکراینی در ژوئیه سال ۲۰۲۲ اجرایی شود که به اختصار به آن قرارداد (ابتکار) غلات دریای سیاه می گویند. اما عمر این قرارداد نیز به یک سال نکشید، زیرا طبق این قرارداد روسیه موظف بود که مسیر صادرات محصولات کشاورزی اوکراین از دریای سیاه را باز کند و در ازای این اقدام، تحریم های غرب علیه صادرات کود و غلات روسیه متوقف شود که این اتفاق با وجود پایبندی روسیه به توافق رخ نداد.

در تصویر ۴، اطلاعاتی از جغرافیای تولید کود و محصولات کشاورزی در روسیه آورده شده است. همانطور که مشاهده می کنید، مناطق تولیدی در خاک روسیه، عمدتاً بین دریای خزر و دریای سیاه واقع شده اند. در نتیجه یکی از راهکارهای جایگزین روسیه برای حمل و نقل کود و غلات می تواند از مسیر ایران و کربودر شمال به جنوب تعریف شود. مسیر کربودر شمال - جنوب از روسیه به ایران شامل سه مسیر از غرب دریای خزر، شرق دریای خزر و مسیر آبی دریای خزر می شود که در ادامه از مسیرهای ریلی ایران می گذرد. طبق برآوردها، هم اکنون امکان انتقال سالانه ۱۰ میلیون تن کود و غلات از مبدأ روسیه و از مسیر ایران به دریای عمان وجود دارد. در تصویر ۵، طرحی کلی از ظرفیت حمل و نقلی ایران نمایش داده شده است.

اما برای بررسی دقیق تر فرصت تبدیل شدن ایران به هاب کود و غلات منطقه و استفاده از شرایط جنگ اوکراین، با فرهاد عوافی، کارشناس امنیت غذایی به گفت و گو نشستیم. مشروح مصاحبه با این کارشناس امنیت غذایی به صورت یادداشت در ادامه آورده شده است که از نظراتی می گذرد.

حرقه افزایش جهانی قیمت غذا کجا زده شد؟

جنگ روسیه و اوکراین تلاطم هایی در قیمت غلات روغن های گیاهی و همچنین کودهای شیمیایی ایجاد کرد. ولی برای بررسی این تغییرات و تلاطم ما باید به عقب تر برگردیم. از زمان شیوع بیماری کرونا یا همان کوید-۱۹، اعمال ظرفیتهای سختگیرانه ای گمرکی برای واردات و صادرات، کمبود کارگر و مسائلی از این دست، همه روی زنجیره های تأمین غذا و نهادهای کشاورزی که همان کودها بودند تأثیر گذاشت و در نهایت سیر صعودی افزایش قیمت غذا آغاز شد.

پس ابتدا کرونا شیوع پیدا کرد و حدود یک سال بعد اختراع غلات توسط چین رخ داد. چین در آن زمان بیش از ۵۰ الی ۶۰ درصد از غلات جهان را در کشور خودش ذخیره سازی کرد. این اتفاق باعث شد که قیمت غلات، سیری صعودی پیدا کند و اضطراب کشاورها برای تأمین امنیت غذایی، جهان را به یک سیکل افزایش قیمت ها وارد کرد. بعد از این اتفاق، چینی ها محدودیت های خود را روی صادرات کودهای شیمیایی هم تعمیم دادند و صادرات کودهای شیمیایی پر فروش خود را ممنوع کردند، زیرا در آن زمان قیمت گاز هم افزایش پیدا کرده بود. تقریباً بیش از نیمی از غذای مصرفی جهان از طریق کودهای شیمیایی تولید می شود، یعنی نیمی از جمعیت جهانی وابسته به غذاهایی اند که از طریق مصرف کودهای شیمیایی ایجاد می شود و افزایش قیمت گاز که نهادهای برای تولید کودهای شیمیایی است در نهایت تأثیر افزایش قیمت غذا می شود. سپس دنیا به جنگ روسیه و اوکراین رسید و ماجرای مسدود شدن و ایجاد تنش در دریای سیاه رخ داد که مسیر اصلی برای حمل و نقل کود و غلات روسیه و اوکراین است.

سرنوشت توافق غلات دریای سیاه به کجا رسید؟

با شروع جنگ اوکراین، تحریم هایی علیه تجارت کود و غلات روسیه اعمال شد و روس ها نتوانستند کشتی های خود را بیمه کنند و از طرفی بنادرشان نیز تحریم شد. دارایی های اولیگارش های شرکت های بزرگ و افراد ثروتمند را اقتصادی روسیه مسدود شد و کشتی هایی که در بنادر روسیه پهلو می گرفتند، دچار تحریم شدند. هر چند در ابتدا تحریم کنندگان غربی گفته بودند صادرات محصولات کشاورزی و کودهای شیمیایی روسیه و تحریم ها معاف است؛ اما در عمل اتفاق دیگری افتاد و شرکت هایی که با روسیه کار می کردند، اموالشان بلوکه شده و گرفتار تنبیهات مالی می شدند. از طرفی روسیه نیز محاصره دریایی اوکراین را انجام داد و اوکراین برای صادرات غلات خود که حجم قابل توجهی از صادرات غلات جهانی است با مشکل مواجه شد. در نتیجه تجارت کود و غلات در دنیا تحت تأثیر جنگ روسیه و اوکراین قرار گرفت.

سپس این دو کشور، با واسطه گری ترکیه و سازمان ملل قراردادی تحت عنوان «قرارداد غلات دریای سیاه» امضا کردند که در این قرارداد روسیه اجازه داد اوکراین از بنادر خودش برای صادرات غلات بدون مزاحمت ارزش روسیه استفاده کند و در عوض روسیه بتواند برای صادرات محصولات کشاورزی خود دوباره به سوئیفت وصل شود و تسویه مالی را بدون مزاحمت انجام دهد. همچنین قرار شد بنادر کشتی های روسیه نیز محاصره دریایی اوکراین که البته انجام نشد. در توافق غلات دریای سیاه، روسیه به طور کامل به خواسته های خود نرسید. یعنی به سوئیفت وصل نشد و هر چند تعدادی بانک واسطه آمریکایی، تبادلات بانکی روس ها را انجام دادند، اما نتیجه مدنظر روسیه رخ نداد و آنها از این قرارداد خارج