



یان‌ژ جیجی
مدیر گروه اقتصاد

شورای همکاری خلیج فارس روز چهارشنبه در چهل و ششمین نشست خود به میزبانی بحرین، بار دیگر ادعا کرد جزایر سه‌گانه ایرانی تسب بزرگ، تسب کوچک و بوموسی متعلق به امارات است و بر حمایت از حق حاکمیت! امارات از این جزایر تأکید کرد. این ششورا در حالی از ایران خواستار پاسخ به دعوت امارات برای حل این قضیه از طریق مذاکره یا روی آوردن به دیوان بین المللی دادگستری شده که تهران بارها تأکید کرده که این جزایر بخش جدایی ناپذیر از خاک کشور است. اما سوال این است که چه عواملی موجب شده این شورا و پم‌ویزه امارات پا را از گلیم خود درازتر کرده و نسبت به اراضی ایران ادعای مالکیت کند؟ در کنار پاسخ‌های از جنس روابط بین الملل و تحولات منطقه‌ای و موضوعات ژئوپلیتیک، اقتصاددان‌ها هم پاسخ دیگری به این موضوع دارند. به اعتقاد آن‌ها، یکی از علل اصلی ادعای بی پایه‌وساس و متعدد امارات، وابستگی شدید یکی از حساس‌تر ترین بخش‌های اقتصاد ایران به امارات است. این بخش، همان «سیستم تسویه ارزی کشور یادرم» است. سیستمی که به گفته کارشناسان نقطه قابل رصد تجارت ایران توسط آمریکایی‌هاست، مجید شاکری، اقتصاددان در این باره معتقد است حدود ۸۵ درصد مصارف ارزی ایران از طریق درهم انجام می‌شود و گذر مسیر ارزی ایران از امارات نه تنها دوزدن تحریم نیست، بلکه بازی در زمین دشمن است.

۸۵ درصد مصارف ارزی ایران با درهم است

به گفته مجید شاکری، معضل سیستم ارزی ایران را می‌توان این‌طور توضیح داد که منابع ما به‌صورت یوآن وارد می‌شود و با واحد درهم معامله می‌شود و با ترازنامه یک بانک یوآنی کار می‌کند. به گفته وی، به طور میانگین، ۸۵ درصد مصارف ما با واحد درهم است. فرایند تبدیل واحد پولی در معاملات تحریمی هم به این صورت است که ریال ایران به درهم امارات تبدیل می‌شود، درهم به دینار

یک داستان خطرناک؛ ۸۵ درصد تسویهٔ تجاری کشور با واحد پول امارات است

اقتصاد را اگر وگان درهم نکنید

کویت و دینار کویت به دلار تبدیل می‌شود. چطور ما دلار می‌سازیم؟ یوآن را به درهم، درهم را به یورو تبدیل کرده و یورو را از ویرانه باقی‌مانده از دور برگردان‌های یوترن‌های آمریکایی به دلار تبدیل می‌کنیم و درنهایت از طریق کریدور‌ها اقدام می‌کنیم. با وجود اینکه سهم درهم از پرداخت نهایی از واردات ما ۸۵ درصد نیست و حدود ۴۵ تا ۵۰ درصد بسته به شرایط است؛ اما سهم آن از تسویه ما حدود ۸۵ درصد است.

تجارت با درهم

یا ارسال آمار تسویه تجاری ایران به آمریکا؟

به گفته کارشناسان اقتصادی، ایران برای پایان دادن به بازی رسانه‌ای امارات، در حوزه اقتصاد ابتدا باید سیستم تسویه ارزی را به خارج از ساختار امنیتی آمریکا بربرد. به گفته آنان، تسویه با درهم هیچ تفاوتی با تسویه با دلار آمریکا ندارد. به گفته کارشناسان، انتقال بخشی از سیستم تجاری به خارج از درهم به این معناست که الان نقاط تسویه تجاری کشورمان در اختیار رقبای جدی ایران است. کارشناسان می‌گویند وقتی ساختار تسویه‌ای ایران کاملاً درهم‌پا است، یعنی هر چیزی که ایران به جهان صادر می‌کند، باید آن را به درهم تبدیل کند و در امارات خرج کند. در این ساختار ارزی، ایران دیگر ابزاری جلوی اماراتی‌ها ندارد. به گفته کارشناسان در خرداد سال ۱۳۹۷ ظرف یک هفته قیمت ارز از ۷ هزار تومان به ۸ هزار و ۱۰۰ تومان رسید. دلیل آن این بود که کل منابع درهمی ایران در امارات در دو حساب جمع شده بود و اماراتی‌ها روی یکی از آن‌ها محدودیت برداشت گذاشته بودند و گفتند در روز این میزان بیشتر نمی‌توان برداشت کرد که موجب شد ظرف یک هفته هزار هزار تومان در تهران قیمت ارز بالا رود.

تجربه روسیه معکوس ایران

برخی اقتصاددان‌ها می‌گویند درهم امارات کانالی برای دوزدن تحریم نیست، بلکه کانال آمریکایی و معایفت ضمنی بر تحریم‌های آمریکااست. به گفته آنان،

غیر از مترو کرج تنها ۲۰ هزار نفر از حومه برای جابه‌جایی به پایتخت از قطار استفاده می‌کنند

سهم تقریباً صفر قطار حومه‌ای در جابه‌جایی‌ها به تهران

سهم آژانس‌ها و تاکسی‌های اینترنتی ۱۹/۶ درصد و بیش از ۵۳ درصد آن نیز سهم خودروهای شخصی بوده است.

همچنین نگاهی به آمارهای مختلف ارائه‌شده از سوی مترو تهران نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۱ تعداد ۴۰۹ میلیون مسافر با متروی تهران جابه‌جا شده‌اند. این تعداد در سال ۱۴۰۲ به حدود ۴۴۰ میلیون مسافر، در سال ۱۴۰۳ به حول و حوش ۴۵۶ میلیون مسافر و در ۶ ماهه نخست امسال به ۱۷۵ میلیون مسافر رسیده است. براساس این داده‌ها، تعداد مسافران جابه‌جاشده توسط متروی تهران روزانه به حول‌وحوش ۹۷۰ هزار نفر نزدیک شده است. طبق آمارهای رسمی، در شش ماهه نخست سال جاری ۲۸۶ میلیون سفر با مترو انجام شده است.

مسافران قطارهای حومه‌ای تهران روزانه ۲۰ هزار نفر!

بخش دوم در سفرهای ریلی تهران، قطارهای حومه است. تأکید رئیس جمهور بر حمایت و پیگیری رسانه‌ها در موضوع قطار حومه‌ای، در حالی است که این موضوع برای چندین دهه در ایران نادیده گرفته شده و اتفاقیکی از دلایل بحرانی‌تر شدن توسعه فیزیکی پایتخت نیز بوده است. عدم توسعه و عدم توجه به ارتباط حمل و نقلی تهران و حومه و مجموعه کلاشنهری، باعث شده اولا سهم خودروهای شخصی در فرایند جابه‌جایی مسافر بین تهران و حومه و اقامرها به طور قابل توجهی افزایش یافته است. این موضوع، علاوه بر ایجاد ترافیک و آلودگی هوا بسیار زیاد، منجر به مصرف سوخت قابل توجه، آلودگی صوتی و تحمیل هز نه‌های زیرساختی بی‌حدومری به تهران شده است. اما چالش و بحران دیگری که حبس تهران در درون خود ایجاد کرده، بحران مسکن است، به طوری که یکی از مهم‌ترین نبعات بی‌توجهی به راه‌اندازی حمل و نقل سریع السیر بین تهران، اقامر و حومه و سایر شهرهای در شعاع ۱۲۰ تا ۱۵۰ کیلومتری، فشار زیاد روی بازار مسکن است. به عبارت دیگر، از آنجایی که ارتباط تهران با شهرهای اقماری و سایر شهرها بدون حمل و نقل سریع السیر و ارزان انجام می‌شود، این موضوع باعث شده شغلان در تهران به اجبار و در صورت فقدان توان مالی به پیرامون پایتخت مهاجرت کرده‌در آنجا ساکن شوند.

این در حالی است که در پایتخت‌های کشورهای اروپایی و جنوب شرق آسیا یکی از مهم‌ترین ایده‌های دولت‌ها برای تمرکززدایی از مسکن و فعالیت‌ها از کلاشنهرها و پم‌ویزه حومه‌ای است. در اغلب کلاشنهرهای جهان مترو‌ها نقش چشمه‌گیری در انتقال سریع جمعیت از مراکز شهرهای بزرگ به سمت ایستگاه‌های قطار حومه‌ای دارند. همچنین بخش بزرگی از جمعیت کلاشنهر‌ها توسط متروی کلاشنهر به حومه‌های نزدیک و پیرامون کلاشنهر منقل می‌شود. در ایران هر چند تلاش‌هایی برای این موضوع شده و مترو تهران از سمت جنوب تا پرند، محل مهم فرودگاه امام خمینی (ره) متصل شده و در سمت غرب هم تاشگردد خدمات می‌دهد، اما تعداد کم قطارها، ساعات انتظار بالا، سرعت پایین، تعداد خطوط انتقال محدود و موارد دیگر منجر به کاهش سرعت قطارها، افزایش زمان جابه‌جایی مسافران کلاشنهر‌ها شده و همین موضوع در کنار قیمت پایین سوخت باعث شده سهم مترو از کل جابه‌جایی‌های مسافر در شهر تهران بالاتر از عدد ۱۰ درصد نرود، به طوری که براساس داده‌های ارائه‌شده از سوی

شهرداری تهران، در داخل شهر تهران روزانه ۲۱ میلیون سفر انجام شده که سهم مترو ۰/۷ درصد، سهم اتوبوس ۹/۳ درصد، سهم موتورسیکلت ۷/۱ درصد،

آمریکایی‌ها به ما نشان دادند زمانی که لازم است ما را در اینجا گیر بیندازند این کار را می‌کنند. به گفته آنان، این مهم‌ترین تفاوت روابط ایران با چین و روابط روسیه با چین است. بررسی‌ها نشان می‌دهد یکی از مهم‌ترین اقدامات روسیه که منجر به کاهش آسیب‌پذیری این کشور پس از جنگ اوکراین شد، موضوع ایجاد ساختار پرداخت رسمی با چین بود، به طوری که در حال حاضر ۹۰ درصد از تسویه تجاری این دو کشور با یوآن و روبل انجام می‌شود.

به گفته کارشناسان، روابط روس‌ها با چینی‌ها روابط دو جانبه است؛ یعنی از کانال آمریکا با چین کار نمی‌کنند. نه شکل صادرات آن‌ها، نه نحوه تسویه، نه شکل تغییر فناوری‌شان شبیه مانیست که در یک کانال آمریکایی بخواهیم با چین‌ها کار کنیم. روس‌ها تحریم‌ها را در حوزه چین دور نمی‌زنند، بلکه روابط دو جانبه‌ای ایجاد می‌کنند که کاملاً رسمی است. آن کارهایی که روس‌ها در امارات و... می‌کنند بخش عمده‌ای مربوط به دوزدن تحریم سقف قیمتی اروپاست که با هند انجام می‌شود و مربوط به حوزه چین نیست. روسیه و چین دفتر دو جانبه دارند و اساساً این کاری که در حوزه یوآن و افزایش دارایی خارجی بانک مرکزی روسیه می‌کنند، بخشی از نقشه تجاری متوازن است.

ایجاد ابزار تجارت در غیاب ارز آمریکایی

یکی از موضوعاتی که در مورد ایجاد سیستم تسویه تجاری بین ایران و چین مطرح شده، عدم تمایل چینی‌ها به ایجاد چنین ساختاری است. درخصوص این موضوع دو نگاه متفاوت در ایران وجود دارد. بسیاری از مسئولان ایرانی معتقدند چینی‌ها تمایلی به راه‌اندازی یک ساختار پرداخت رسمی با ایران ندارند. اما علی فکری، اقتصاددان و دیپلمات سابق کشورمان که سابقه فعالیت دیپلماتیک در حوزه چین را نیز در کارنامه خود دارد، مدعی است طرف چینی تمایل دارد وقتی ریسک خرید نفت از ایران را می‌پذیرد، منافع ناشی از آن ریسک هم به او برسد و حداقل در آن شریک باشد؛ اما اگر به این سمت برویم که بخواهیم طوری منافع را تعریف کنیم که هزینه‌های جایی برای طرف چینی خیلی بالاتر از این منافع

مسیرهای تهران، قم و شمال بین سال‌های ۱۳۹۶ تا ۵ ماهه ۱۴۰۴ روزانه به طور میانگین ۱۰ تا ۲۰ هزار مسافر جابه‌جا شده است. این عدد با جابه‌جایی میلیون‌ها مسافر بین تهران، قم، قزوین و شمال، عدد ناچیز و بی‌تأثیر در کاهش سهم خودروهای شخصی است.

تجربه ریلی توکیو

متروی توکیو یک شبکه حمل و نقل سریع السیر بزرگ است که به منطقه بزرگ توکیو در ژاپن خدمات‌رسانی می‌کند و شامل دو اپراتور اصلی است. متروی توکیو که ۹ خط را مدیریت می‌کند. مدیریت این شرکت در دست بخش خصوصی انیمه‌خصوصی است. متروی تونی (Toei) نیز توسط اداره حمل و نقل کلانشهر توکیو اداره می‌شود که چهار خط را اداره می‌کند. این دو در کنار هم، یک سیستم ترکیبی از ۱۳ خط را تشکیل می‌دهند که تقریباً ۳۰۴ کیلومتر مسیر را پوشش می‌دهد و حدود ۲۸۶ ایستگاه را به هم متصل می‌کند و آن را به یکی از شلوغ‌ترین و گسترده‌ترین شبکه‌های ریلی شهری جهان تبدیل می‌کند. این سیستم اولین بار در سال ۱۹۲۷ با بخش افتتاحیه‌ای که به خط گینزا متروی توکیو تبدیل شد، افتتاح شد و از آن زمان تاکنون برای مدیریت حجم عظیم مسافران گسترش یافته است، به طوری که متروی توکیو به‌تنهایی روزانه (سال مالی ۲۰۲۴) به طور متوسط ۶/۸ میلیون مسافر را در شبکه ۱۹۵ کیلومتری ۱۸۰ ایستگاه خود جابه‌جا می‌کند. متروی تونی این سیستم را با شبکه ۱۰۹ کیلومتری خود شامل ۱۰۶ ایستگاه تکمیل می‌کند و تا سال مالی ۲۰۲۳ روزانه حدود ۲/۵ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند. مجموع این دو، جابه‌جایی روزانه جابه‌جایی ۹/۳ میلیون مسافر یا جابه‌جایی سالانه ۳/۴ میلیارد مسافر است. متروی توکیو که به‌خاطر وقت‌شناسی، کارایی و ادغام با سایر خدمات ریلی مشهور است، نیازهای حمل و نقل منطقه پایتخت پرجمعیت ژاپن را برآورده می‌سازد. مراکز اصلی مانند ایستگاه توکیو نمونه‌ای از ادغام شبکه با سایر سیستم‌های ریلی هستند، جایی که چندین خط مترو توکیو در کنار شینکانشن و خدمات رفت‌وآمد ریلی و غیر ریلی همگرا می‌شوند و به مسافران اجازه می‌دهند تا به طور یکپارچه بین شبکه‌های مترو و راه‌آهن ملی جابه‌جا شوند. بسیاری از

باشد، طبیعتاً از آن فاصله می‌گیرد. چنین دنبال چنین چیزی است، یعنی هم این را در جهت منافع خود می‌بیند که روابط با ایران را دو جانبه کند و هم آمادگی این را دارد که ابزارهای لازم برای این کار را تعریف کند. تصویر ذهنی ما این است که فشارهای تحریمی که الان روی ماست گذراست، یعنی احتمالاً یک مذاکره می‌کنیم و این فشار‌ها برداشته می‌شود. بنابراین دانمأ‌سعی می‌کنیم سیستمی که بدان «دوزدن تحریم» می‌گوییم را تقویت کنیم، یعنی به سمتی برویم که مثلاً آمریکا بابت کانالی که داشتیم که از چین به امارات می‌رسید و از امارات به اروپا می‌رسید و از آنجا به برزیل می‌رفت، یک نقطه را یکباره دست گذاشته و ضربه بزند. ما این را در جای دیگر و پراتنز دیگری باز می‌کنیم و مشکل را حل می‌کنیم، چون فکر می‌کنیم که این فشار‌ها گذراست.

ایجاد سازوکار مالی از نان شب واجب‌تر

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران اخیراً در گزارشی به بررسی «روند سسر مایه‌گذاری چین در ایران» پرداخته است. در این گزارش پس از بررسی برخی از مهم‌ترین پروژه‌های همکاری دو کشور آمده، برآیند این تجربه‌ها نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری‌های چین در ایران بسیار نامتوازن بوده است. این مطالعه نشان می‌دهد مهم‌ترین چالش‌های مشترک در همه این پروژه‌ها بسته‌نشدن اعتبار اسنادی، نبود پوشش بیمه صادراتی، تحریم‌های آمریکا و ریسک بانک‌های چینی در تعامل مالی با ایران بوده است. در این گزارش پیشنهاد شده با توجه به تجربه‌های سرمایه‌گذاری چین در ایران، بهتر است در مورد افزودن سه محور اصلی به متن موافقت‌نامه تشویق و حمایت متقابل از سرمایه‌گذاری هم‌اندیشی شود: اول، سازوکارهای مالی مشخص مانند استفاده از یوآن، تعریف حساب امنی، تهاتر کالا و بیمه صادراتی برای مقابله با موانع بانکی و مالی، دوم، مدیریت ریسک تحریم‌ها با پیش‌بینی روش‌های جایگزین برای پرداخت و بازگشت سرمایه در صورت بروز تحریم‌های ثالث. سوم، ایجاد یک نظام حل اختلاف دو جانبه و ویژه برای جلوگیری از طولانی‌شدن فرایند رسیدگی به اختلافات در دادگاه‌های بین‌المللی.

- مدیر مسئول:**
- محمد امین ایمانجانی
- قائم مقام مدیرمسئول:**
- مسعود فروغی
- سر دبیر:**
- محمد زعیم‌زاده
- تلفن و فکس:**
- ۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
- کد پستی:**
- ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
- چاپ:**
- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
- نشانی:**
- خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
- روم‌روی ساختمان بورس
- ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

صدای نخبگان، نگاه جوانان FARHIKHTEGAN

روزنامه فرهیختگان WWW.FDN.IR

farhikhteganonline