

کزارش **سعیده زمانی**

مسیر دریایی به سمت ریلی شده است و با استفاده از این روش ها و همچنین توسعه روابط تجاری با برخی کشورهای جمله عراق، پاکستان و… تحریم‌های تحمیلی دریایی به نوعی دور زده شده است؛ با این حال توصیه کارشناسان به ارچویت حمل‌ونقل دریایی نسبت به زمینی است. حمل‌ونقل دریایی به مراتب هزینه‌های پایین‌تری نسبت به حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای دارد و بر این اساس در چند هفته گذشته دولت تلاش کرده تا با ارائه مشوق‌هایی تجار را نسبت به استفاده از ظرفیت بنادر شمالی ترغیب کند. در حال حاضر ۸۰درصد تأمین کالاهای اساسی روی ریل شمال قرار دارد؛ بااین حال ظرفیت بنادر شمالی به مراتب بیشتر است. در صورت بهره‌برداری از اسکله‌های نیمه‌تمام در بنادر شمالی و به نوعی بهبود وضعیت زیرساخت‌ها، می‌توان ضمن کاهش هزینه‌های تجارت، از ظرفیت ۲۰میلیون تنی بنادر شمالی بهره برد و هزینه‌های تمام‌شده کالاهارائیز کاهش داد.اصول پدافند غیرعامل نیز ایجاب می‌کند در کنار مسیرهای جنوبی، مسیرهای ترکیبی شمالی هم فعال باشند.

یکی از پروژه‌های مهم که تکمیل آن سهم بنادر شمالی از تجارت را افزایش می‌دهد، اسکله «رو-رو» در بندر امیرآباد است. این اسکله که قرار بود کامیون‌ها و واگن‌های حامل کالا را بدون تخلیه بار از روسیه و قزاقستان وارد خاک ایران کند با بالعکس، می‌توانست زمان ترانزیت را تا ۵۰درصد کاهش دهد. اما به گفته کارشناسان، ساخت آن حدود دوهه پیش آغاز و سپس به دلایل نامشخص متوقف شد.

بر اساس اعلام فارس، آخرین وعده رسمی به آذر سال ۱۴۰۴ بازمی‌گردد؛ زمانی که استاندار مازندران از تخصیص ۷هزارمیلیارد ریال اعتبار خبر داد، اما تا امروز هیچ تحول عملی در این پروژه دیده نشده است. بندر امیرآباد با هزارو ۳۰۰ هکتار وسعت، ۱۵پست اسکله و ظرفیت ۱۰میلیون تنی، بزرگ‌ترین بندر جنوب دریای خزر محسوب می‌شود. اتصال به شبکه ریلی سراسری، سیلوهای غلات و کارخانه‌های بزرگ، آن را به یکی از بنادر نسل سوم تبدیل کرده، اما نبود اسکله رو-رو، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب راه مسیرهای جایگزین مانند جمهوری آذربایجان وابسته کرده است. در همین ارتباط، کیوان جعفری طهرانی، کارشناس اقتصادی با اشاره به اهمیت حمل‌نقل دریایی در کاهش هزینه‌ها گفت: چرخش از بنادر جنوبی به بنادر شمالی با توجه به محدودیت‌هایی که بنادر شمالی کشور دارند، نیازمند ایجاد زیرساخت‌هایی است. از سوی دیگر کشورهای که در همسایه شمالی ما هستند، لزوماً نمی‌توانند تمام نیازهای کشور را تأمین کنند.

اواظهار کرد: باید بازاری جدیدی را به عنوان خریدار در همسایه شمالی پیدا کنیم تا بتوانیم حجمی از صادرات که به بازارهای سنتی مثل چین و



توسعه بنادر شمالی و حمل‌ونقل دریایی ضرورت این روزهای اقتصاد است

دریای کاسپین برگ برنده تجارت عصر جنگی

هندوستان داشتیم، به آن کشورها داشته باشیم. از طرفی باید در نظر داشت که صادرات بسیاری از محصولات به راحتی نیست. مثلاً گندله‌ای که طی سالیان گذشته به چین با ظرف یک‌سال‌ونیم گذشته به هند صادر می‌شد، نمی‌تواند به راحتی به همسایگان شمالی که فولادساز هستند یا حتی ترکیه صادر کرد. طبیعتاً تحقق این امر نیازمند زمان است.

به گفته جعفری، مهم‌ترین موضوع این است که بتوانیم با توسعه روابط

اقتصاد

سرویس اقتصادی ۶۰-۸۸۵۳۳



تجاری با کشورهای همسایه شمالی سهم بیشتری در تجارت داشته باشیم. این کارشناس اقتصادی درباره استفاده بیشتر از ظرفیت‌های ریلی و جاده‌ای به جای کشتی گفت: محدودیت‌هایی برای مسیر ریلی و جاده‌ای وجود دارد. مثلاً صحبت‌های زیادی است که شبکه راه‌هن و چین از طریق کشورهای همسایگان شمال شرقی به شبکه راه‌هن ایران وصل شود. شاید برای واردات به کشور کمک زیادی کند یا در بخش صادرات نیز مؤثر باشد، ولی نمی‌شود محصولات فله‌حجمی که از طریق دریا صادر می‌گردیم، از طریق ریل یا حتی جاده صادر کنیم. از طرفی افزایش هزینه را در پیش داریم. هزینه حمل دریایی به مراتب از حمل‌ونقل ریلی پایین‌تر است. بنابراین برای اینکه خودمان را با بازار تطبیق دهیم، به زمان نیاز داریم تا بتوانیم سهم بیشتری از تجارت کشورهای همسایه شمالی از طریق دریا، ریل و

بانکی مشروط به تحقق اهداف تولیدی و صادراتی بود.

بازسازی اقتصاد با هدایت اعتبار بانکی

اقتصاد کشورمان در دوران پساجنگ، بیش از آنکه با کمبود منابع مالی مواجه باشد، با بحران جهت‌دهی اعتبارات روبه‌رو خواهد بود. در شرایطی که جنگ بخشی از زیرساخت‌های اقتصادی، صنعتی، حمل‌ونقل، انرژی و ظرفیت تولید کشور را دچار آسیب کرده و هزینه‌های سنگینی بر اقتصاد تحمیل کرده است، نحوه تخصیص منابع بانکی به مسئله‌ای تعیین‌کننده در روند بازسازی کشور تبدیل می‌شود. داده‌های رسمی بانک مرکزی نشان می‌دهد حجم نقدینگی کشور اکنون از ۱۲ هزارهمت عبور کرده است. همچنین این داده‌ها نشان می‌دهد مجموع تسهیلات پرداختی بانک‌ها در ۱۲امام‌سال ۱۴۰۴ به حدود ۱۰ هزار و ۵۷۸ میلیارد تومان رسیده است که در مقایسه با رقم ۷هزار و ۶۶۴ میلیارد تومانی سال ۱۴۰۳، افزایش یافته است. با این حال، رشد سطح عمومی قیمت‌ها در این دوره موجب شده که افزایش اسمی، به‌طور کامل به افزایش واقعی در ظرفیت تأمین مالی تبدیل نشود. آمارها همچنین نشان می‌دهد که

فولاد یا پروژه حمل‌ونقل اختصاص پیدا می‌کرد، در مقابل، تولید انرژی، کالا و خدمات نیز افزایش می‌یافت و همین مسئله مانع از شکل‌گیری فشار تورمی ناشی از رشد نقدینگی می‌شد. نتیجه این سیاست‌ها قابل توجه بهبود وضعیت مصرف نیست. مسئله اصلی آن است که بخش بزرگی از این اعتبارات نیز برای افزایش به‌جای هدایت به سمت تولید و بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده، وارد فعالیت‌های غیرمولد، بینگداری بانکی، بازار ملک و سفته‌بازی شده است. نتیجه چنین روندی امروز در تورم بالای ۵۰درصد، جهش قیمت‌های دارایی‌ها و کاهش مداوم قدرت خرید خانوارها قابل مشاهده است. ادامه این وضعیت در اقتصاد پساجنگ می‌تواند روند احیای اقتصادی کشور را با چالش جدی مواجه کند. زیرا اقتصاد ایران در این دوره بیش از هر زمان دیگری به سمت تولید و بازسازی زیرساخت‌های انرژی، صنایع و خدمات‌های انرژی، برای مثال، اگر فقط ۲۰درصد تسهیلات سالانه شبکه بانکی یعنی حدود ۲هزار و ۵۰۰همت به‌جای فعالیت‌های کوتاه‌مدت کشاورزی سنتی متکی بود و صادرات سالانه کره کمتر رقم به‌تنهایی معادل چندبرابر بودجه عمرانی فعلی کشور خواهد بود و می‌تواند ساختار اقتصاد را تغییر دهد. اگر از این آهزار و ۵۰۰همت، حدود ۸۰۰همت به بخش انرژی اختصاص پیدا کنند، ایران می‌تواند ظرف چند سال دهه‌ها نیروگاه جدید، شبکه انتقال برق و پروژه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی ایجاد کند. این مسئله در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بخشی از زیرساخت‌های انرژی کشور در جریان جنگ آسیب دیده و کمبود برق و گاز سالانه دهها میلیارد دلار به صنعت ایران خسارت وارد می‌کند. طبق برآورد اتاق بازرگانی، قطع برق تا حدود ۸میلیارد دلار به صنایع خسارت زده شود، بنابراین بازسازی و توسعه زیرساخت‌های انرژی، علاوه بر جبران خسارت‌های جنگ، می‌تواند بخشی از تورم ناشی از افت تولید را نیز مهار کند. اگر ۵۰۰همت دیگر به حمل‌ونقل و لجستیک اختصاص پیدا کند، کشور می‌تواند پروژه‌های ریلی نیمه‌تمام، بنادر و کریدورهای ترانزیتی را تکمیل و زیرساخت‌های آسیب‌دیده در جنگ را بازسازی کند. تجربه جهانی نشان می‌دهد هر یک‌درصد

تحلیل **حامد سلیمانی***

واثر آن به ساختار تولید، سرمایه‌گذاری، اشتغال و ثبات اقتصادی نیز سرایت می‌کند. در چنین شرایطی، بازسازی اقتصاد به یکی از اصلی‌ترین چالش‌های دولت‌ها تبدیل می‌شود و کیفیت این بازسازی تا حد زیادی به نحوه تأمین مالی و جهت‌دهی منابع اعتباری وابسته است. کشورهایی که پس از جنگ توانسته‌اند مسیر بازسازی را با موفقیت طی کنند، منابع بانکی و تسهیلات مالی را در مسیر احیای زیرساخت‌ها، تقویت بخش‌های مولد و افزایش ظرفیت تولید به کار گرفته‌اند. در مقابل، انحراف منابع به سمت فعالیت‌های غیرمولد، روند بازسازی را کند کرده و فشارهای تورمی را افزایش داده است. بنابراین نظام بانکی در چنین دوره‌ای صرفاً نقش تأمین‌کننده منابع مالی را ندارد و به یکی از ارکان اصلی بازسازی اقتصادی تبدیل می‌شود. نحوه تخصیص اعتبار در این مرحله تعیین‌کننده هدایت هدفمند منابع بانکی به سمت تولید و زیرساخت، امکان بازگشت تدریجی اقتصاد به ثبات و رشد را فراهم می‌کند و بی‌توجهی به این موضوع، دوره بازسازی را طولانی‌تر و پر هزینه‌تر می‌کند.

بازسازی بدون بانک ممکن نیست
برآورد‌ها جنگ‌ها و درگیری‌های بزرگ در جهان نشان می‌دهد هزینه بازسازی معمولاً بین ۱۵ تا ۴۰درصد تولید ناخالص داخلی کشور هاست. برای اقتصادی مثل ایران که بیش از جنگ نیز بارند پایین سرمایه‌گذاری، کسری بودجه مزمن و ناترازی بانکی روبه‌رو بوده، تأمین چنین منابعی از محل بودجه عمومی تقریباً ناممکن است. طبق آمار بانک مرکزی، حجم نقدینگی ایران از ۱۲ هزار هزار میلیارد تومان عبور کرده و نسبت تسهیلات به سپرده در بسیاری از بانک‌ها به سطوح هشدار رسیده است. در چنین شرایطی، هر گونه تأمین مالی بازسازی اگر صرفاً از مسیر چاپ پول یا اضافه‌برداشت بانکی انجام شود، می‌تواند موج جدیدی از تورم ایجاد کند؛ تورمی که حتی از تورخسارتات جنگی مانند گارت نیز خفباتر بود. بنابراین برخی سدهای اقتصادی پساجنگ این نیست که چندتر پول لازم است؛ بلکه این است که پول بازسازی از چه مسیری تأمین می‌شود.

تجربه کشورها، بانک‌ها چگونه بازسازی را تأمین مالی می‌کنند؟
اقتصادهای پساجنگ معمولاً با یک تناقض اساسی مواجه هستند: از یک‌سو کشور برای بازسازی فوری زیرساخت‌ها، صنایع و ظرفیت‌های تخریب‌شده به منابع مالی گسترده نیاز دارد و از سوی دیگر، اگر این تأمین مالی بدون انضباط پولی و بانکی انجام شود، می‌تواند به تورم شدید، سقوط ارزش پول ملی و حتی بی‌ثباتی اقتصادی منجر شود. تجربه کشورهای مانند آلمان و کره جنوبی نشان می‌دهد تفاوت میان اقتصادهای موفق و ناموفق پساجنگ دقیقاً از همین نقطه آغاز می‌شود؛ اینکه نظام بانکی در خدمت تولید، بازسازی و توسعه زیرساخت‌ها قرار گیرد یا صرفاً به خلق نقدینگی و توزیع پول بدون پشتوانه بپردازد. پس از پایان جنگ جهانی دوم، اقتصاد آلمان تقریباً ویران شده بود. طبق داده‌های وزارت دارایی آلمان، حدود ۲۰درصد ظرفیت صنعتی کشور و نزدیک به ۱۵درصد موجودی مسکن از بین رفته بود و در برخی شهرها تا ۹۰درصد زیرساخت‌ها تخریب شده بودند. تولید صنعتی آلمان در سال ۱۹۴۵ به کمتر از یک‌سوم سطح پیش از جنگ سقوط کرد و تورم ناشی از کمبود کالا و بی‌ثباتی پولی،

کاهش هزینه لجستیک می‌تواند میلیارد‌ها دلار به بهره‌وری اقتصاد اضافه کند. ایران امروز به دلیل ضعف زیرساخت حمل‌ونقل، بخش بزرگی از ظرفیت ترانزیتی خود را از دست داده است و سرمایه‌گذاری بانکی در این حوزه نه‌تنها هزینه محسوب نمی‌شود، بلکه مستقیماً درآمد آرزوی و اشتغال ایجاد می‌کند در بخش مسکن نیز تفاوت میان وام‌تورم‌زا و وام مولد اهمیت بالایی دارد. اگر بانک‌ها ۴۰۰همت تسهیلات را صرف خریدوفروش ملک کنند، تنها قیمت مسکن افزایش پیدا می‌کند، اما اگر همین منابع وارد ساخت‌وساز واقعی و بازسازی مناطق آسیب‌دیده شود، می‌توان سالانه صدها هزار واحد مسکونی جدید احداث کرد. هر پروژه ساختمانی علاوه بر اشتغال مستقیم، بیش از صد صنعت دیگر از فولاد و سیمان تا لوازم خانگی را فعال می‌کند.

به همین دلیل در بسیاری از اقتصادهای پساجنگ، مسکن یکی از موتورهای اصلی خروج از رکود و بازسازی اقتصادی بوده است. بخش صنعت نیز نیازمند الگوی متفاوتی از اعتباردهی است. اگر ۶۰۰همت اعتبار هدفمند به صنایع صادراتمحور اختصاص پیدا کند، بانک‌ها می‌توانند تأمین مالی را مشروط به صادرات و افزایش بهره‌وری کنند. مدلی و ۱۲/۵درصد به خانوارها اختصاص یافته است، اما در شرایط کاهش ارزش واقعی منابع، این توزیع نیز الزاماً به معنای تقویت مؤثر فعالیت‌های اقتصادی یا بهبود وضعیت مصرف نیست. مسئله اصلی آن است که بخش بزرگی از این اعتبارات نیز برای افزایش به‌جای هدایت به سمت تولید و بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده، وارد فعالیت‌های غیرمولد، بینگداری بانکی، بازار ملک و سفته‌بازی شده است. نتیجه چنین روندی امروز در تورم بالای ۵۰درصد، جهش قیمت‌های دارایی‌ها و کاهش مداوم قدرت خرید خانوارها قابل مشاهده است. ادامه این وضعیت در اقتصاد پساجنگ می‌تواند روند احیای اقتصادی کشور را با چالش جدی مواجه کند. زیرا اقتصاد ایران در این دوره بیش از هر زمان دیگری به سمت تولید و بازسازی زیرساخت‌های انرژی، صنایع و خدمات‌های انرژی، برای مثال، اگر فقط ۲۰درصد تسهیلات سالانه شبکه بانکی یعنی حدود ۲هزار و ۵۰۰همت به‌جای فعالیت‌های کوتاه‌مدت کشاورزی سنتی متکی بود و صادرات سالانه کره کمتر رقم به‌تنهایی معادل چندبرابر بودجه عمرانی فعلی کشور خواهد بود و می‌تواند ساختار اقتصاد را تغییر دهد. اگر از این آهزار و ۵۰۰همت، حدود ۸۰۰همت به بخش انرژی اختصاص پیدا کنند، ایران می‌تواند ظرف چند سال دهه‌ها نیروگاه جدید، شبکه انتقال برق و پروژه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی ایجاد کند. این مسئله در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بخشی از زیرساخت‌های انرژی کشور در جریان جنگ آسیب دیده و کمبود برق و گاز سالانه دهها میلیارد دلار به صنعت ایران خسارت وارد می‌کند. طبق برآورد اتاق بازرگانی، قطع برق تا حدود ۸میلیارد دلار به صنایع خسارت زده شود، بنابراین بازسازی و توسعه زیرساخت‌های انرژی، علاوه بر جبران خسارت‌های جنگ، می‌تواند بخشی از تورم ناشی از افت تولید را نیز مهار کند. اگر ۵۰۰همت دیگر به حمل‌ونقل و لجستیک اختصاص پیدا کند، کشور می‌تواند پروژه‌های ریلی نیمه‌تمام، بنادر و کریدورهای ترانزیتی را تکمیل و زیرساخت‌های آسیب‌دیده در جنگ را بازسازی کند. تجربه جهانی نشان می‌دهد هر یک‌درصد



بازسازی پساجنگ با بانک‌های بی‌جهت؟

اقتصاد کشور را در وضعیت بحرانی قرار داده بود. با این حال، دولت آلمان که تجربه نسلخ ایر تورم دهه ۱۹۲۰ را در حافظه تاریخی خود داشت، تصمیم گرفت بازسازی اقتصاد را نه از مسیر چاپ گسترده پول، بلکه از طریق اعتباردهی هدفمندبانکی دنبال کند. در همین چارچوب در سال ۱۹۴۸ بانک بازسازی آلمان تأسیس شد تا منابع حاصل از طرح مارشال آمریکا را به سمت پروژه‌های مولد و زیرساختی هدایت کند. آلمان غربی حدود ۴/۱میلیارد دلار از این طرح دریافت کرده رقمی که در آن زمان معادل چندین درصد تولید ناخالص داخلی کشور بود. با این حال، اهمیت اصلی نه در حجم منابع، بلکه در نحوه تخصیص آنها بود. این منابع به‌صورت مستقیم میان مردم توزیع نشد، بلکه در قالب وام‌های بلندمدت و کمبهره به صنایع پایه، پروژه‌های زیرساختی و طرح‌های بازسازی اختصاص یافت. بخش قابل توجهی از نخستین اعتبارات به صنایع زغال‌سنگ و فولاد تعلق گرفت، زیرا سیاست‌گذاران آلمانی معتقد بودند بدون احیای انرژی و صنایع مادر، امکان توسعه شبکه برق، بازسازی راه‌هن، بنادر، حمل‌ونقل و همچنین ساخت مسکن آرزان قیمت شد. ویژگی مهم این مدل آن بود که هر واحد اعتبار بانکی هم‌زمان ظرفیت واقعی تولید را نیز افزایش می‌داد.

در سال ۱۹۴۸ بانک بازسازی آلمان تأسیس شد تا منابع حاصل از طرح مارشال آمریکا را به سمت پروژه‌های مولد و زیرساختی هدایت کند. آلمان غربی حدود ۴/۱میلیارد دلار از این طرح دریافت کرده رقمی که در آن زمان معادل چندین درصد تولید ناخالص داخلی کشور بود. با این حال، اهمیت اصلی نه در حجم منابع، بلکه در نحوه تخصیص آنها بود. این منابع به‌صورت مستقیم میان مردم توزیع نشد، بلکه در قالب وام‌های بلندمدت و کمبهره به صنایع پایه، پروژه‌های زیرساختی و طرح‌های بازسازی اختصاص یافت. بخش قابل توجهی از نخستین اعتبارات به صنایع زغال‌سنگ و فولاد تعلق گرفت، زیرا سیاست‌گذاران آلمانی معتقد بودند بدون احیای انرژی و صنایع مادر، امکان توسعه شبکه برق، بازسازی راه‌هن، بنادر، حمل‌ونقل و همچنین ساخت مسکن آرزان قیمت شد. ویژگی مهم این مدل آن بود که هر واحد اعتبار بانکی هم‌زمان ظرفیت واقعی تولید را نیز افزایش می‌داد.

اقتصاد کشورمان در دوران پساجنگ، پیش از آنکه با کمبود منابع مالی مواجه باشد، با بحران جهت‌دهی اعتبارات روبه‌رو خواهد بود. در شرایطی که جنگ بخشی از زیرساخت‌های اقتصادی، صنعتی، حمل‌ونقل، انرژی و ظرفیت تولید کشور را دچار آسیب کرده و هزینه‌های سنگینی بر اقتصاد تحمیل کرده است، نحوه تخصیص منابع بانکی به مسئله‌ای تعیین‌کننده در روند بازسازی کشور تبدیل می‌شود.

اقتصاد

اقتصاد کشورمان در دوران پساجنگ، پیش از آنکه با کمبود منابع مالی مواجه باشد، با بحران جهت‌دهی اعتبارات روبه‌رو خواهد بود. در شرایطی که جنگ بخشی از زیرساخت‌های اقتصادی، صنعتی، حمل‌ونقل، انرژی و ظرفیت تولید کشور را دچار آسیب کرده و هزینه‌های سنگینی بر اقتصاد تحمیل کرده است، نحوه تخصیص منابع بانکی به مسئله‌ای تعیین‌کننده در روند بازسازی کشور تبدیل می‌شود.

د

هزینه حمل دریایی به مراتب از حمل‌ونقل ریلی پایین‌تر است. بنابراین برای اینکه خودمان را با بازار تطبیق دهیم، به زمان نیاز داریم تا بتوانیم سهم بیشتری از تجارت کشورهای همسایه شمالی از طریق دریا، ریل و جاده داشته باشیم

جاده داشته باشیم.

هزینه‌های بالای حمل‌ونقل زمینی

در حال حاضر بخشی از حدود ۳۰میلیون تن کالای ورودی کشور که قبلاً از مسیر خلیج فارس و دریای عمان وارد می‌شد، اکنون به مسیرهای زمینی (ریلی و جاده‌ای) منتقل شده است. مدیرعامل راه‌هن جبارعلی ذاکری، ۹خرداد اعلام کرد، راه‌هن در سال گذشته ۴۴میلیون تن بار جابه‌جا کرده و هدف‌گذاری امسال ۵۴میلیون تن است. اعلام این رقم در شرایطی است که در مقایسه با راه‌هن قزاقستان با شبکه‌ای تقریباً هم‌اندازه ایران، فاصله زیادی داریم و تحقق این مهم در گرو بهبود زیرساخت حمل‌ونقل ریلی است.

دولت به دنبال کاهش هزینه‌های لجستیکی

با توجه به محدودیت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای و محدودیت بنادر جنوبی، استفاده از ظرفیت بنادر شمالی بیش از پیش اهمیت یافته است. اکبر فتحی، معاون امور برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی با اشاره به کاهش وابستگی به بنادر جنوبی درباره تأثیر تغییر مسیرهای وارداتی بر هزینه تأمین کالاها گفت: طبیعی است که هر تغییری در مسیرهای تأمین و حمل‌ونقل، تبعات و هزینه‌های خاص خود را به همراه داشته باشد. هزینه حمل کالا از طریق کامیون، حمل‌ونقل ریلی و حمل دریایی یکسان نیست و هر یک ساختار هزینه‌ای متفاوتی دارند. دولت نیز تلاش می‌کند تا حد امکان این هزینه‌ها را مدیریت و کاهش دهد تا آثار آن بر قیمت تمام‌شده کالاها به حداقل برسد. به‌ویژه در بخش حمل کالا با کامیون، چه در مسیرهای خارج از کشور تا مرزهای ورودی و چه در شبکه حمل‌ونقل داخلی، هزینه‌ها در مقایسه با برخی روش‌های دیگر بالاتر است. او ادامه داد: به همین دلیل توسعه حمل‌ونقل ریلی و ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز در این بخش با جدیت در حال پیگیری است. وزارت راه و شهرسازی نیز اقدامات متعددی را در این زمینه دنبال می‌کند تا از طریق افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی، هزینه‌های جابه‌جایی کالا کاهش یابد. تمامی این اقدامات در نهایت بر قیمت تمام‌شده کالاها اثر گذار خواهد بود و هر میزان که هزینه‌های حمل‌ونقل کاهش یابد، فشار کمتری نیز به مصرف‌کنندگان وارد و در نتیجه هزینه‌ها کاهش می‌یابد. کشتی رانی اجرائی در گیر موضوع هستند و هر یک بخشی از اقدامات لازم را برای بهبود زیرساخت‌ها و کاهش هزینه‌های لجستیکی دنبال می‌کنند تا آثار اقتصادی این تغییرات برای مردم به حداقل برسد.

نگاه

ساختارهای متکثر خروجی‌های کم‌اثر

بازار کشاورزی میان دو ضرورت متضاد گرفتار مانده است؛ از یک سو نیاز به تنظیم‌گری دقیق برای حفظ ثبات قیمت کالاهای اساسی وجود دارد و از سوی دیگر ضرورت چابک‌سازی و کاهش مداخلات برآکنده خودنمایی می‌کند. در چنین شرایطی، نقش وزارت جهاد کشاورزی به عنوان یکی از اصلی‌ترین نهادها در تنظیم کم‌اثر بخش از هر زمان دیگری برجسته شده‌است، اما ساختار فعلی این وزارت‌خانه همچنان با چالش‌هایی مواجه است که کارآمدی تصمیم‌گیری و اجرای سیاست‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

مسئله اصلی در این حوزه، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و پراکندگی مسئولیت‌های نظارتی است. در عمل، بخش قابل توجهی از انرژی مدیریتی صرف هماهنگی میان نهادهای مختلف می‌شود و همین موضوع باعث می‌شود نتیجه نهایی سیاست‌ها در بازار، با آنچه در سطح تصمیم‌گیری طراحی شده، فاصله داشته باشد. این فاصله خود را در نوسان قیمت کالاهای اساسی و نارضایتی مصرف‌کننده نشان می‌دهد.

بازار ساختاری پیچیده اما حساس دارد و کوچک‌ترین اختلال در نظم نظارت، در این حوزه، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و پراکندگی مسئولیت‌های نظارتی است. در عمل، بخش قابل توجهی از انرژی مدیریتی صرف هماهنگی میان نهادهای مختلف می‌شود و همین موضوع باعث می‌شود نتیجه نهایی سیاست‌ها در بازار، با آنچه در سطح تصمیم‌گیری طراحی شده، فاصله داشته باشد. این فاصله خود را در نوسان قیمت کالاهای اساسی و نارضایتی مصرف‌کننده نشان می‌دهد.

بازار ساختاری پیچیده اما حساس دارد و کوچک‌ترین اختلال در نظم نظارت، در این حوزه، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و پراکندگی مسئولیت‌های نظارتی است. در عمل، بخش قابل توجهی از انرژی مدیریتی صرف هماهنگی میان نهادهای مختلف می‌شود و همین موضوع باعث می‌شود نتیجه نهایی سیاست‌ها در بازار، با آنچه در سطح تصمیم‌گیری طراحی شده، فاصله داشته باشد. این فاصله خود را در نوسان قیمت کالاهای اساسی و نارضایتی مصرف‌کننده نشان می‌دهد.

از سوی دیگر، انگذاری بخشی از امور اجرایی به بخش خصوصی نیز در صورتی مؤثر خواهد بود که نقش حاکمیتی دولت به‌درستی تعریف و اجرا شود. تنظیم‌گری بازار، به‌ویژه در حوزه کالاهای اساسی، نیازمند نظارت دقیق و هماهنگ است، اما این نظارت نباید به شکل برآکنده و غیرمتمرکز انجام شود. در نهایت، مسئله اصلی در وزارت جهاد کشاورزی نه فقدان سیاست یا قانون، بلکه ضعف در انسجام اجرایی و مدیریت نتیجه‌محور است. تا زمانی که ساختار تصمیم‌گیری و نظارت در یک مسیر واحد و پاسخگو قرار نگیرد، فاصله میان سیاست و واقعیت بازار ادامه خواهد داشت. اصلاح این وضعیت نیازمند عبور از نگاه صرفاً اداری و حرکت به سمت مدیریتی است که بتواند نتیجه را در بازار تضمین کند.

✉ **پوهوشگر اقتصادی**