



پیش بینی بانک جهانی از رشد اقتصادی ایران

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود اعلام کرد، رشد اقتصادی ایران در سال میلادی ۲۰۲۴، یعنی سال جاری میلادی به ۳/۷ درصد خواهد رسید. به گزارش ایسنا به نقل از بانک جهانی، درگیری در خاورمیانه، عدم اطمینان در مورد پیش بینی های رشد این منطقه را افزایش داده است. با فرض اینکه این درگیری تشدید نشود، پیش بینی می شود رشد منطقه منا (MNA) در سال میلادی ۲۰۲۴ به ۳/۵ درصد برسد و در سال ۲۰۲۵ بالاتر از آنچه قبلاً پیش بینی شده بود به میزان ۰/۲ و ۰/۵ درصد شود. این تجدیدنظرهای صعودی براساس بهبود عملکرد اقتصادی در میان صادرکنندگان نفت، ناشی از بازگشت قوی تر در فعالیت های نفتی و رشد صادرات است. در میان دیگر صادرکنندگان نفت، انتظار می رود رشد اقتصادی در الجزایر و عراق افزایش یابد اما در جمهوری اسلامی ایران و لیبی کند شود. در الجزایر و عراق، گسترش تولید نفت در نتیجه کاهش تولید آرام در اوایل سال ۲۰۲۴ پیش بینی می شود که به رشد سریع تر کمک می کند. در مقابل، در جمهوری اسلامی ایران و لیبی با تثبیت تولید نفت، رشد متوسط پیش بینی می شود. در واردکنندگان نفت، جمع آوری ضعیف درآمده و افزایش پرداخت های بهره باعث افزایش کسری های مالی می شود، درحالی که رشد ضعیف کاهش تولید را نسبت به پیش بینی های قبل از همه گیری تشدید و پیشرفت در کاهش فقر را کند می کند. بانک جهانی در گزارش وضعیت اقتصادی غرب آسیا و شمال آفریقا (منا) پیش بینی کرد، رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۲۴ به ۲/۷ درصد برسد و در این گزارش رشد اقتصادی ایران در سال گذشته میلادی ۴/۲ درصد برآورد شده است.



کاهش رشد پایه پولی و نقدینگی

با اجرای سیاست های پولی بانک مرکزی، رشد پایه پولی ۱۲ ماهه در ادامه روند نزولی خود از ابتدای سال جاری از ۴۵ درصد در فروردین ماه به ۳۳/۵ درصد در آذرماه کاهش یافت. نرخ رشد ۱۲ ماهه نقدینگی نیز از ۳۳/۴ درصد در پایان آذرماه ۱۴۰۱ طی یک روند نزولی به ۲۷ درصد در پایان آذرماه ۱۴۰۲ کاهش یافته است. به گزارش ایسنا، تحولات کل های پولی در آذرماه سال ۱۴۰۲ منتشر شد که بر این اساس، حجم نقدینگی در پایان آذرماه ۱۴۰۲ به رقم ۷۴۹۸۰ هزار میلیارد ریال رسید که نسبت به پایان سال ۱۴۰۱ معادل ۱۸/۳ درصد رشد نشان می دهد. همچنین نرخ رشد ۱۲ ماهه نقدینگی از ۲۳/۴ درصد در پایان آذرماه ۱۴۰۱ طی یک روند نزولی به ۲۷ درصد در پایان آذرماه ۱۴۰۲ کاهش یافته است. بر اساس این گزارش، پایه پولی در آذرماه سال ۱۴۰۲ نیز رقم ۱۰۲۳۱/۹ هزار میلیارد ریال را به ثبت رساند. بر این اساس پایه پولی در پایان آذرماه سال جاری رشدی معادل ۱۹ درصد را نسبت به پایان سال ۱۴۰۱ تجربه کرد. رشد پایه پولی ۱۲ ماهه در ادامه روند نزولی خود از ابتدای سال جاری از ۴۵ درصد در فروردین ماه به ۳۳/۵ درصد در آذرماه کاهش یافت. لازم به اشاره است؛ ضریب فزاینده نقدینگی نیز در پایان آذرماه ۱۴۰۲ نسبت به پایان سال ۱۴۰۱، معادل ۰/۶ درصد کاهش یافت و به رقم ۷/۲۲۸ رسید.

تجارت ۸/۵ میلیارد دلاری با ترکیه

مجموع تجارت (صادرات و واردات) ایران با ترکیه در ۹ ماهه سال جاری به بیش از ۸/۵ میلیارد دلار رسیده است. به گزارش گمرک ایران، محمد رضوانی فر با اعلام این خبر گفت: در این مدت ۶ میلیون و ۴۰۰ هزار تن کالا به ارزش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار به ترکیه صادر شده است که به لحاظ وزن ۱۲/۵ درصد افزایش و از حیث ارزش ۱۵ درصد کاهش داشته است. وی در خصوص میزان واردات از کشور ترکیه در ۹ ماهه سال جاری افزود: در این مدت ۳ میلیون تن کالا به ارزش ۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار وارد کشور شده است که به لحاظ وزن ۱۲ درصد و از حیث ارزش ۱۷ درصد رشد نشان می دهد.

نگاه کارشناس ۱/

علی ضیایی کارشناس حمل و نقل و ترانزیت چالش های ترانزیت به اروپا را بررسی کرد

در دسرهای تازه کامیون داران

❖ به ویزا اشاره کردید. این مشکل برای تردد در همه کشورهای اروپایی وجود دارد؟

مشکل ویزا مربوط به امروز و دیروز نیست. اتحادیه اروپا در چند سال اخیر هر روز در حال سخت تر کردن شرایط اخذ ویزا برای ایرانی هاست؛ راننده و غیرراننده هم ندارد، تقریباً برای همه مردم این شرایط برقرار است، اما به هر حال برای کامیون داران ایرانی محدودیت زیادی را ایجاد کرده است. در این بین فقط سفارت ایتالیا به صورت محدود به رانندگان ایرانی ویزا می دهد.

❖ علت این اتفاق فنی است یا سیاسی؟

باتوجه به اینکه این اقدام سیاست کل اتحادیه اروپاست، حتی می توان اینطور برداشت کرد که موضوع سیاسی است.

❖ ماجرای صدور بیمه کارت سبز هم همینطور؟

ماجرای بیمه سبز علاوه بر جنبه سیاسی، یک جنبه فنی هم دارد. برای صدور بیمه سبز باید یک نهاد مسئول با تشکیل خصوصی در ایران ایجاد می کردیم. این موضوع مربوط به امروز نیست. ۳۰ تا ۴۰ سال قبل باید این نهاد ایجاد می شد، اما این اتفاق نیفتاد و همیشه صدور بیمه سبز در بیمه مرکزی انجام می گرفت. در یک دوره، ارتباط ایران با دفتر مرکزی بیمه کارت سبز در اتحادیه اروپا قطع شد. به صورت کلی ارتباط بین بیمه مرکزی و این دفتر در اتحادیه اروپا چندان خوب نبود. آنها هم بهانه کردند که شما این مشکل را ایجاد نکردید، در نتیجه شما را تعلیق می کنیم.

❖ این تصمیم جدید است و به سرعت هم اعمال شد؟

خیر، دو سال قبل این تصمیم گرفته شد که از اول سال ۲۰۲۴ این اقدام صورت گیرد. دو سال وقت داشتیم که اقداماتی را انجام دهیم. انصافاً تا حدودی این اقدامات نیز پیگیری شد، اما در نهایت باتوجه به اینکه ایجاد این مشکل به مر حله نهایی نرسید، سیستم بیمه کارت سبز تصمیم به تعلیق عضویت ایران گرفت.

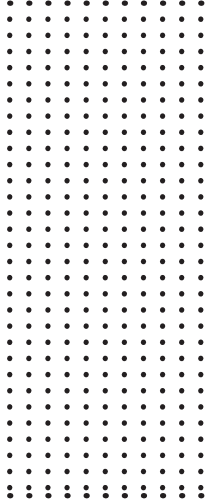
❖ ایران کاری نکرد؟ مذاکراتی صورت نگرفت؟

ایران تلاش خود را کرد. حتی سازمان های بین المللی از جمله سازمان بین المللی حمل و نقل جاده ای (ایرو) هم با تصمیم این کمیسیون مخالفت کردند و با اعلام اینکه ایران در این راستا اقدامات سازنده ای انجام داده و لااقل پرونده ایران را بررسی کنید، به نوعی از ایران حمایت کرد، اما کمیسیون بیمه سبز در اتحادیه اروپا قبول نکرد که این موضوع را بررسی کند و ایران را از عضویت در سیستم بیمه کارت سبز تعلیق کرد. در نتیجه عملاً تردد به سمت اروپا هر روز دامنه اش محدودتر و سخت تر می شود.

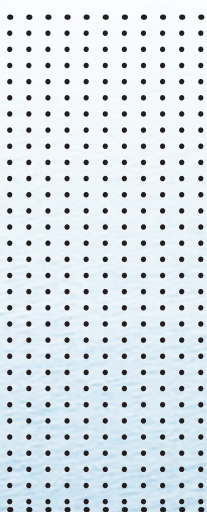


❖ ماجرای در دسر جدید رانندگان در بخش حمل و نقل بین المللی و ترانزیت به اروپا چیست؟

رابطه ترانزیتی ایران و اروپا پس از تحریم ها دیگر مانند گذشته نیست و کاهش قابل توجهی داشته است. هر چند هنوز رابطه لجستیکی وجود دارد و هنوز کالا در این بین جابه جایی شود، اما خدمات دهی هم همانند قبل وجود ندارد و حتی برخی کالاها از طریق بنادر واسط از ایران به اروپا ترانزیت می شود. کشورهای اروپایی هم در تلاش هستند تا فشار را هر لحظه بر ایران بیشتر کنند؛ چه در صدور ویزا و چه مباحث دیگر مانند کنار گذاشتن ایران از سیستم بیمه کارت سبز. در حال حاضر با تعلیق ایران از عضویت در این کنوانسیون، عملاً تردد کامیون های ایرانی در اروپا با چالش بزرگی روبه رو شده که می تواند علاوه بر در دسرهایی که برای کامیون داران و شرکت های حمل و نقل ایجاد می کند، زنجیره وار ادامه یافته و هزینه تمام شده کالا را هم برای مردم عادی افزایش دهد.



تلاش ها برای لغو تعلیق عضویت ایران در سیستم بیمه کارت سبز تا به امروز بی نتیجه بوده و تعلیق عضویت ایران از اول سال ۲۰۲۴ اجرائی شده است. این مسئله نشان دهنده پیچیدگی های حاکم بر روابط بین المللی و تأثیر تحریم ها بر بخش های مختلف اقتصادی ایران است



دلیل جلوگیری از قاچاق اعمال می شوند و شرایط صدور ویزا به قدری سخت و زمان بندی شده است که پاسخگوی تقاضای موجود رانندگان ایرانی نیست.

❖ تأثیر تعلیق بر تجارت ایران و اروپا

تجارت ایران با کشورهای اروپایی در سال های اخیر تحت تأثیر تحریم ها تغییرات قابل توجهی داشته است. تازه ترین داده های مرکز آمار اروپا، نشان می دهد که بده بستان تجاری میان ایران و اتحادیه اروپا در دو ماه نخست سال ۲۰۲۳ به میزان ۹ درصد نسبت به مدت مشابه در سال پیشین، کاهش یافته است. بر پایه اطلاعاتی که توسط مرکز آمار اروپا منتشر شد، تجارت ایران و عضو اتحادیه اروپا در ماه های ژانویه و فوریه سال ۲۰۲۳ با کاهشی ۹ درصدی نسبت به سال گذشته، به رقم ۷۶۱ میلیون یورو رسید. رقم این تبادل تجاری در دو ماه نخست سال ۲۰۲۲ برابر با ۸۳۸ میلیون یورو اعلام شده بود. در گزارشی که توسط این مرکز منتشر شد، رقم واردات اتحادیه اروپا از ایران در دو ماه نخست امسال ۱۳۹ میلیون یورو، درج شده که یک افت ۱۷ درصدی را در قیاس با عدد ۱۶۸ میلیون یورویی سال پیش، گواهی می دهد. در همین مدت، صادرات این ۲۷ کشور به ایران نیز کاهش یافت و از ۶۷۰ میلیون یورو در «ژانویه و فوریه» سال ۲۰۲۲ به ۶۲۲ میلیون در سال ۲۰۲۳ افت کرد. این افت معادل ۷ درصد است. با این حال، تحریم های اعمال شده علیه ایران توسط آمریکا در سه سال گذشته، تجارت خارجی ایران را به شدت کاهش داده و در این میان همکاری های اقتصادی با اروپا بیشترین کاهش را تجربه کرده است. با وجود تلاش های کشورهای اروپایی برای افزایش دوباره مبادلات، به نظر می رسد تا زمانی که تحریم ها بر طرف نشوند، نمی توان انتظار تغییری جدی در این مسیر را داشت.

❖ صادرات ترکیه به اروپا ۹۴ برابر صادرات ایران

بر اساس گزارش مرکز تجارت اروپا، در ۴ ماهه ابتدایی ۲۰۲۱، بالاترین میزان صادرات ایران به ترتیب به آلمان، ایتالیا و اسپانیا بوده است. واردات ایران از کشورهای اروپایی نیز عمدتاً از آلمان، هلند و ایتالیا بوده است. به این ترتیب، طی این مدت، صادرات کالایی ترکیه به اروپا ۹۴ برابر صادرات ایران به این منطقه بوده است. علیرضا شمس فرد، عضو هیئت مدیره اتاق بازرگانی مشترک ایران و اتریش، معتقد است، تا زمانی که ایران در فهرست کشورهای عضو FATF قرار نگیرد و نظام مبادله بانکی بین ایران و اروپا برقرار نشود، حتی در صورت توافق دیپلمات ها در وین و احیای برجام، حجم تجارت ایران و اروپا فراتر از آنچه طی سال های اخیر وجود داشته، نخواهد رفت. در نتیجه، تحریم ها تأثیر قابل توجهی بر تجارت ایران با کشورهای اروپایی داشته و باعث کاهش شدید مبادلات تجاری بین این دو شده است. این تغییرات نشان دهنده چالش های پیش روی اقتصاد ایران در زمینه تعاملات بین المللی و نیاز به یافتن راه های جدید برای توسعه روابط اقتصادی است.



نگاه کارشناس ۲/

رد پای دولت علت اصلی تعلیق ایران

برای تردد ناوگان ایرانی به کشورهای اروپایی، الزاماً وفق قوانین و مقررات بین المللی، باید بیمه کارت سبز از سوی رانندگان در اتحادیه اروپا دریافت شود.

ایران سال هاست که صدور بیمه کارت سبز را از سوی بیمه مرکزی ایران که یک سازمان دولتی است، انجام می دهد، درحالی که در کشورهای عضو، یک مشکل خصوصی باید عهده دار صدور بیمه کارت سبز باشد. در حال حاضر شرکت بیمه ایران تنها شرکتی در کشور است که در دفتر بیمه کارت سبز عضو بوده و اجازه صدور کارت سبز را دارد، اما بازم این بیمه ۱۰ درصد دولتی است و همین موضوع سبب تعلیق ایران از این سیستم شده است. باید در نظر داشت که بسیاری از اقلام مهمی که از اروپا به ایران می آید، از طریق جاده است و پاره ای از اقلام صادراتی بسیار با ارزش ایران هم از طریق جاده به کشورهای اروپایی صادر می شود. با این اتفاق، خسارت بسیاری به صنعت حمل و نقل بین المللی ایران وارد می شود. صادرکنندگان و واردکنندگان ایرانی از طریق جاده به صورت صد درصد دچار مشکل خواهند شد، زیرا بدون بیمه کارت سبز امکان تردد برای آنها وجود ندارد.

اکثون مقامات مهم کشور در حوزه وزارت راه، فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و بیمه مرکزی و سازمان راهداری در حال تلاش و پیگیری برای حل این مشکل هستند، اما این مشکل چالش های زیادی را برای کشور ایجاد کرده است و تا زمان رفع کامل آن، اختلال در حمل و نقل بین المللی ایران ادامه دار خواهد بود.



محمد عیقرلو
دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک

در حال حاضر حمل و نقل بین المللی ایران به ویژه در مسیر کشورهای اروپایی با چند چالش روبه رو شده است. نخست در خصوص اعطای روادید توسط کشورهای عضو شنگن به رانندگان ایرانی که مدت زیادی است درگیر هستیم. عدم صدور ویزا برای رانندگان ایرانی سبب شده تا پای رانندگان خارجی به حمل و نقل بین المللی و ترانزیتی ایران باز شود که هزینه بالایی را برای کشور به همراه می آورد. فقط سفارت ایتالیا است که به صورت محدود و اندک در زمان بندی های طولانی برای رانندگان ایرانی روادید صادر می کند که ریشه و علت اصلی این اتفاق نیز در تحریم هایی است که ایران سال هاست با آنها دست و پنجه نرم می کند.

دومین ویکی از مهم ترین دغدغه ها در این زمینه نیز به صدور بیمه کارت سبز برای کامیون های ترانزیتی ایران در مسیر اروپا برمی گردد. بیش از ۷۰ سال است که اتحادیه اروپا اقدام به ایجاد یک سیستم صدور بیمه کارت سبز کرده که مثل بیمه شخص ثالث عمل می کند و داشتن آن برای تردد در کشورهای اروپایی اجباری است. به عبارتی دیگر