

گروه راهبردی - مرتضی فاخری - آمارهای رسمی منتشر شده از سوی مرکز آمار ایران، تصویری شفاف و در عین حال تأمل برانگیز از وضعیت اقتصادی کشور در زمستان ۱۴۰۴ ارائه می‌دهند. در حالی که رشد اقتصادی کل سال به رقم ناچیز ۰.۲ درصد و رشد بدون نفت به منفی ۰.۳ درصد رسیده است، آنچه بیش از همه جلب توجه میکند، سقوط آزاد برخی بخش های کلیدی اقتصاد در سه ماهه پایانی سسال است. این کاهش شدید، نه یک رخداد طبیعی اقتصادی، که بازتاب مستقیم شوک ناشی از جنگی تمام عیار با آمریکا و اسرائیل، و همچنین نااطمینانی بی سابقه ای است که بر فضای کسب و کار سایه افکنده است. در این میان، سه بخش حمل و نقل، خدمات بازرگانی و گردشگری، و صنعت، بیشترین لرزش را از این زلزله اقتصادی تجربه کرده اند و هر یک به نحوی، عمق فاجعه را به تصویر می کشند.

بخش حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات، با ثبت رشدی معادل منفی ۶.۹ درصد در زمستان، عنوان پر مخاطره ترین عرصه اقتصادی را در این دوره به خود اختصاص داده است. این رقم هشدار دهنده، فقط یک عدد در میان انبوهی از آمار نیست؛ بلکه به معنای یخ زدگی یکی از حیاتی ترین شریانهای اقتصاد کشور است. حمل و نقل، به عنوان موتور محرکه تجارت و حلقه اتصال تولید به مصرف، نخستین قربانی اختلالات ناشی از جنگ است. بسته شدن حریم های هوایی منطقه، که به دنبال حملات اولیه در ۹ اسفند ۱۴۰۴ رخ داد، نه تنها صنعت هوانوردی ایران، که کل شبکه ترانزیت هوایی غرب آسیا را دچار شوک کرد. هزاران پرواز بین المللی لغو شد، مسیرها تغییر یافتند و غولهای هواییمای منطقه با خساراتی میلیاردی مواجه شدند که سرایت آن به شرکتهای ایرانی حمل و نقل هوایی و زمینی، اجتناب ناپذیر بود. در همین حال، تنگه هرمز، به عنوان یکی از مهمترین گلوگاه های انرژی جهان، به کانون اصلی تنش تبدیل شد و با تهدید کشتیرانی و حمله به نفتکش ها، عملاراه صادرات و واردات کالاهای اساسی را با مانعی بزرگ رو به رو کرد. ریسک بالای حمل و نقل دریایی، هزینه های بیمه و سوخت را به طرز سرسام آوری افزایش داد و بسیاری از فعالان اقتصادی را از جابه جایی کالا بازداشت. این اختلالات، که به طور مستقیم زنجیره تأمین را نشانه گرفته بود، نتیجه خود را به شکل کاهش چشمگیر فعالیت در بخش حمل و نقل ریلی و جاده ای نیز نشان داد، چرا که نااطمینانی حاکم، برنامه ریزی برای هر گونه سرمایه گذاری جدید در این حوزه را به امری غیر ممکن تبدیل کرده بود.

در کنار حمل و نقل، بخش عظیم «عمده فروشی، خرده فروشی، هتل و رستوران» با کاهش ۵.۸ درصدی در زمستان، دومین آسیب در معرض شده است. این گروه، که معرف وضعیت مصرف و گردشگری کشور است، به وضوح از دو جهت متفاوت مورد اصابت قرار گرفته است. از یک سو، حملات هوایی و ناامنی ناشی از جنگ، صنعت گردشگری را با بحرانی عمیق مواجه ساخت. فرودگاههای دبی، ابوظبی و دیگر شهرهای بزرگ منطقه، که قطب های توریستی و تجاری خاورمیانه محسوب می شدند، در پی حملات موشکی ایران و نیز حملات تلافی جویانه، با لغو گسترده پروازها و خروج مسافران رو به رو شدند. هتل های لوکس، رستوران ها و مراکز خرید، یکباره از رونق افتادند و رزروهایی که ماه ها پیش انجام شده بود، در کسری از ثانیه لغو شد. این وضعیت، به طور مستقیم بر هتلهای ایران و کسب و کارهای وابسته به گردشگری داخلی نیز اثر گذاشت، زیرا فضای روانی ناشی از جنگ، حتی سفرهای داخلی را نیز به شدت کاهش داد. از سوی دیگر، کاهش شدید قدرت خرید مردم، ناشی از تورم افسار گسیخته و سقوط ارزش ریال، ضربه ای کاری به بخش خرده فروشی وارد کرد. افت ۱.۴ درصدی مصرف نهایی خصوصی در کل سال و تشدید آن به منفی ۴.۸ درصد در زمستان، نشان میدهد که خانوارها، ناگزیر از کوچک کردن سبد مصرفی خود و محدود کردن خرید به کالاهای ضروری بوده اند. در



چنین وضعیتی، فروشگاه های زنجیره ای، بازارهای لوکس و حتی کسب و کارهای کوچک محلی، با کاهش بی سابقه مشتری مواجه شدند و این رکود، در نهایت به افت فاحش ارزش افزوده این بخش منجر شد.

سومین بخششی که در این میان بیشترین لطمه را از جنگ دید، بخش صنعت با کاهش ۴.۲ درصدی در زمستان بود. این رقم، اگرچه از دو بخش قبلی کمتر به نظر میرسد، اما از آن جهت اهمیت دارد که نشان دهنده آسیب پذیری بنیان های تولیدی کشور در مواجهه با شوک های بیرونی است. صنعت، پیش از این نیز به دلیل تحریم ها و بحران انرژی، با چالش های فراوانی دست و پنجه نرم می کرد، اما شدت حملات و نااطمینانی حاصل از جنگ، آن را به لبه پر تگاه کشاند. حملات هوایی آمریکا و اسرائیل به تأسیسات نظامی و دولتی ایران، اگرچه مستقیماً بسیاری از کارخانه ها را تخریب نکرد، اما زیرساخت های حیاتی انرژی و ارتباطات را که صنعت به شدت به آنها وابسته است، نشانه گرفت. قطعی گسترده برق و گاز، که در زمستان به اوج خود رسید، بسیاری از واحدهای تولیدی را به تعطیلی کشاند یا آنها را مجبور به کاهش شدید تولید کرد. همچنین، اختلال در مسیرهای حمل و نقل زمینی و دریایی، تأمین مواد اولیه و صادرات محصولات نهایی را با دشواری های زیادی رو به رو ساخت. این وضعیت، در حالی رخ داد که سرمایه گذاری در ماشین آلات با کاهش ۵.۸ درصدی مواجه شد، که معنایی جز کاهش ظرفیت تولید در آینده و از دست رفتن فرصتهای شغلی پایدار ندارد. گزارش ها حاکی از آن است که میلیون ها نفر از شاغلان بخش صنعت و کارخانه ها، به دلیل تخریبها، تعطیلی ها و بسته شدن مسیر های صادراتی، منابع درآمدی خود را از دست داده اند و این موضوع، خود به بحرانی اجتماعی نیز دامن زده است.

در نتیجه، آنچه از این داده‌های تلخ استنباط میشود، تأثیر عمیق و همه جانبه جنگ بر پیکره اقتصادی ایران است. کاهش ۲۰ درصدی واردات، که تا حدودی از منفی تر شدن رشد اقتصادی جلوگیری کرده، به هیچ وجه نشانه ای از بهبود نیست، بلکه از کمبود شدید ارز و کاهش قدرت خرید داخلی برای تأمین کالاهای واسطه ای و سرمایه ای حکایت دارد. همزمان، رشد ۱.۸ درصدی بخش استخراج نفت و گاز، که به عنوان تنها عامل مثبت ماندن رشد کلی اقتصاد عمل کرده است، نمی تواند التیام بخش زخم های عمیق بخش های تولیدی و خدماتی کشور باشد. بررسی این ارقام نشان می دهد که جنگ، با هدف قرار دادن مستقیم شریان های توزیع و مصرف، ناخواسته کارت بازی اقتصاد ایران را به هم ریخته است. حمل و نقل، که ۹ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد و بیش از ۸۰۰ هزار نفر به طور مستقیم در آن مشغول به کارند، با این افت سنگین، به کابوسی برای تجار و تولیدکنندگان تبدیل شده است. گردشگری و خدمات بازرگانی، که نشان دهنده روح پویای جامعه اند، در زیر بار ناامنی و تورم، خزان کرده اند و صنعت، به عنوان موتور اشتغال پایدار، با از دست رفتن ماشین آلات و سرمایه، به سیاهی آینده تولید مینگرد. این آمار، روایت تلخی از هزینه ای است که نه در میدان نبرد، که در سفره ها، کارخانه ها و جاده های یک کشور پرداخت شده است و شاید مهمترین پیام آن، این هشدار جدی باشد که بهای یک

درگیری نظامی، هرگز به بوده‌جه های نظامی و تجهیزات جنگی محدود نمی ماند و شریان های اصلی حیات یک ملت را تا مدت ها پس از خاموشی آتش، به خون خود می آلود.

اما برای درک عمیق تر ابعاد این فاجعه، باید فراتر از اعداد کلی نگریست و به مکانیسم های پنهانی پرداخت که این سه بخش را به چنین وضعیتی کشانده اند. جنگ، در ذات خود، نه تنها تخریب گر زیرساخت های فیزیکی است، بلکه ویرانگر اعتماد، برنامه ریزی و چشم انداز آینده نیز هست. هنگامی که موشک ها بر فراز شهرها رد و بدل می شوند و تنش ها به اوج خود می رسند، هیچ بازرگانی جرأت سرمایه گذاری بلند مدت ندارد، هیچ تولیدکننده ای نمی تواند برای تأمین مواد اولیه برنامه ریزی کند و هیچ مصرف کننده ای از فرای خود اطمینان ندارد. این فضای ملتهب، دقیقاً همان چیزی است که اقتصاد ایران را از درون تهی کرده و بخش های مذکور را به ویرانه ای تبدیل نموده است. حمل و نقل، به عنوان نخستین حلقه، نه فقط از اختلالات فیزیکی، که از عدم قطعیت سیاسی و نظامی لطمه دیده است؛ زیرا حمل کالا، نیازمند تضمین امنیت مسیرها و زمان بندی دقیق است، و در غیاب این تضمینها، هر گونه جابه جایی به ریسکی بزرگ تبدیل میشود. عمده فروشی و خرده فروشی نیز از این قاعده مستثنا نیستند؛ چرا که موجودی انبارها، قیمت گذاری کالاها و حتی استخدام نیروی کار، همگی به پیش بینی شرایط آینده وابسته اند، و شرایط جنگی، هر گونه پیش بینی را به حدس و گمان تبدیل می کند. صنعت نیز، به عنوان مصرف کننده عظیم انرژی و مواد اولیه، در شرایطی که قیمت نفت و ارز هر روز رقمی جدید را تجربه می کند، قادر به محاسبه هزینه های تولید و تعیین قیمت نهایی نیست و این آشفتگی، سرمایه های مولد را به حاشیه می راند.

از منظر کلان تر، این آسیب های بخشی، زنگ خطری برای کل نظام اقتصادی کشور به شمار می روند. رشد منفی اقتصادی در زمستان ۱۴۰۴، که عمدتاً ناشی از عملکرد ضعیف این سه بخش بوده است، نشان دهنده آن است که اقتصاد ایران، به شدت به ثبات سیاسی و امنیت منطقه ای وابسته است. هر گو نه تنش نظامی، نه فقط با خسارت های مستقیم، که با هزینه های غیرمستقیم هنگفتی همراه است که گاه از خود خسارت های فیزیکی نیز فراتر می روند. برای مثال، کاهش ۵.۸ درصدی بخش عمده فروشی و خرده فروشی، علاوه بر آنکه نشان از رکود سنگین مصرف دارد، به معنای کاهش درآمد مالیاتی دولت و افزایش فشار بر بودجه عمومی نیز هست. همچنین، افت ۴.۲ درصدی صنعت، تولید ناخالص داخلی را نه فقط در کوتاه مدت، که در میان مدت و بلند مدت نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد، زیرا واحدهای تولیدی تعطیل شده یا با ظرفیت پایین کار، به سادگی قادر به بازگشت به نقطه پیشین نخواهند بود. این زخم های عمیق، التیام خود را به سال ها زمان و سرمایه گذاری کلان نیاز دارند و این، در حالی است که اقتصاد ایران از پیش، با کمبود سرمایه و فناوری دست به گریبان بوده است.

در این میان، نباید از تأثیرات روانی و اجتماعی این آسیب های اقتصادی غافل شد. افزایش بیکاری، به ویژه در بخش های حمل و نقل و صنعت، نه تنها معیشت میلیون ها خانواده را با تهدید جدی رو به رو کرده، بلکه به افزایش نارضایتی ها و کاهش سرمایه

اجتماعی کشور نیز انجامیده است. مردمی که نان شب خود را از دست کارخانه ها و جاده ها به دست می آورند، وقتی با تعطیلی و رکود رو به رو می شوند، امید خود را به آینده از دست می دهند و این ناامیدی، خود به چالشی بزرگتر از هسر تحریم و تهدید خارجی تبدیل میشود. از سوی دیگر، کاهش شدید فعالیت های گردشگری، که روزگاری به عنوان یکی از ظرفیت های مغفول اقتصاد ایران مطرح بود، نه تنها درآمد ارزی کشور را کاهش داده، بلکه تصویر ایران را به عنوان مقصدی امن برای سرمایه گذاری و سفر، مخدوش ساخته است. هتل های خالی و رستوران های خلوت، روایت گر جامعه ای هستند که در ترس و ناامنی، به درون خود خزیده و از تعاملات اقتصادی و فرهنگی پویا فاصله گرفته است.

با وجود این همه، تحلیل وضعیت فعلی، نباید به ذکر مصیبت ها محدود شود؛ بلکه باید به دنبال ریشه ها و راهکارها نیز بود. اینکه جنگ و نااطمینانی، چه ساز و کاری را در هر یک از این سه بخش فعال کرده و چگونه می توان آسیب ها را ترمیم کرد، سؤالاتی است که پاسخ آن ها می تواند چراغ راه آینده باشد. در بخش حمل و نقل، بازگشت به ثبات منطقه ای و گشایش مسیرهای زمینی، هوایی و دریایی، گام نخست است، اما این، به تنهایی کافی نیست؛ بلکه بازسازی ناوگان فرسوده، نوسازی جاده ها

«سرآمد» بررسی می کند؛

فصل های خاموش اقتصاد ایران

واکاوی عمیق ترین آسیب ها در جنگ تحمیلی صهیونی - آمریکایی

از سوی دیگر، تجربه تاریخی نشان داده است که اقتصادهای جنگی، معمولاً با چرخش های ناگهانی و تغییرات ساختاری عمیق همراه هستند. اینکه اقتصاد ایران، پس از پایان جنگ، به چه مسیری خواهد رفت، به میزان تخریب ها و نیز به سیاست های اتخاذی دولت برای بازسازی بستگی دارد. آن چه مسلم است، اینکه دوران بازسازی، خود به اهرم هایی برای رشد و شکوفایی اقتصادی تبدیل می شود، مشروط بر آن که از اشتباهات گذشته درس گرفته شود و برنامه ای جامع برای بازگرداندن سرمایه ها، ایجاد اشتغال، و افزایش بهره وری بخش های آسیب دیده تدوین گردد. این برنامه، باید به گونه ای باشد که ضمن جبران خسارت های جانی و مالی، به تقویت بنیه اقتصادی کشور در برابر شوک های آینده نیز بینجامد و وابستگی اقتصاد به نفت و شرایط ژئوپلیتیک منطقه را به حداقل برساند.

در پایان، باید اذعان داشت که تصویری که از اقتصاد ایران در زمستان ۱۴۰۴ ارائه شد، بسیار تیره و نگران کننده است. سقوط حمل و نقل، رکود خدمات بازرگانی و گردشگری، و افت صنعت، همگی نشانه هایی از یک بیماری عمیق هستند که ریشه در ناامنی مزمن و سیاست های ناکارآمد اقتصادی دارد. اما در دل این تاریکی، فرصت هایی نیز برای بازاندیشی و اصلاح وجود دارد. شاید بتوان از دل همین بحران، عزمی ملی برای کاهش



وابستگی ها، تقویت تولید داخلی و ایجاد تنوع اقتصادی پدید آورد. آنچه در نهایت اهمیت دارد، این است که هزینه های گراف جنگ، نه در آمار رشد اقتصادی، بلکه در زندگی روزمره مردم و چشم انداز آینده کشور ثبت خواهد شد، و پرسش اساسی پیش روی سیاست گذاران و شهروندان، این است که چگونه میتوان از این پس، از تکرار چنین فاجعه ای جلوگیری کرد و اقتصاد ایران را از چنبره نااطمینانی نظامی و سیاسی، به سمت ثبات و شکوفایی پایدار هدایت نمود. پاسخ به این پرسش، نیازمند اراده ای فراتر از بخشنامه ها و مصوبات دولتی است و به بازتعریف رابطه ملت با امنیت، توسعه و آینده جمعی بازم یگردد، تا زمستان خاموش اقتصاد، جای خود را به بهاری پر رونق و امید بخش دهد.

و بنادر، و ارائه بسته های حمایتی به شرکت های حمل و نقل، از ضروریات اجتناب ناپذیر به شمار می رود. در بخش خدمات بازرگانی و گردشگری، کاهش تورم و ثبات قیمت ها، میتواند اعتماد مصرف کننده را بازگرداند، اما این نیز نیازمند سیاست گذاری پولی و مالی کارآمد و همچنین دیپلماسی اقتصادی فعال برای جذب گردشگران خارجی است. در حوزه صنعت نیز، تأمین پایدار انرژی، اصلاح نظام تعرفه ها، و تسهیل تأمین مواد اولیه، از جمله اقداماتی است که می تواند به واحدهای تولیدی برای خروج از رکود کمک کند، اما همه اینها، در صورتی ممکن است که آرامش سیاسی و امنیت اقتصادی، به عنوان پیش شرط اصلی، برقرار شود.

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریداعیزی - اقتصاد سرآمد