

سیستم‌های فناوری دفتر کل توزیع شده

کتاب «سیستم‌های فناوری دفتر کل توزیع شده» نوشته اندرو گلیلین و میشل راکس، با ترجمه ریحانه خیربخش و فاطمه عبدالله و نشر «راه پرداخت» یکی از معدود منابع فارسی معتبر برای درک بنیان‌های فنی دنیای نوین مالی است. این اثر که در واقع ترجمه‌ای از یک گزارش تحقیقاتی است، برای مخاطبان گسترده‌ای

از دانشجویان و مهندسان تا سرمایه‌گذاران و قانون‌گذاران نوشته شده و هدف اصلی آن ارائه یک «چارچوب مفهومی» یکپارچه و قاعده‌مند است. نویسندگان در این کتاب کوشیده‌اند با تعریف دقیق مفاهیم و استانداردسازی اصطلاحات پراکنده، ابزار را برای تحلیل و مقایسه سیستم‌های مختلف دفتر کل توزیع شده (DLT) (مانند بلاک‌چین) در اختیار خوانندگان قرار دهند. ساختار کتاب به گونه‌ای طراحی شده که پس از مرور کلیات و معرفی چارچوب، به بررسی تعاملات سیستمی و سپس کاربرد عملی آن در مطالعه موردی پروژه‌های واقعی می‌پردازد. تاکید این کتاب، تمرکز آن بر تحلیل «قدرت» و «مسئولیت‌پذیری» در این سیستم‌هاست؛ به این معنا که به خواننده کمک می‌کند تشخیص دهد در یک شبکه پیچیده، اختیار و کنترل نهایی در کجا متمرکز است و در قبال نتایج، پاسخگو کیست. زبان روان و نسبتاً ساده کتاب به‌رغم پرداختن به موضوعات فنی و همچنین پر کردن خلأ منابع آموزشی فارسی در این حوزه، از دیگر نقاط قوت آن به شمار می‌آید.

هرچند این کتاب واقعا از حیث علمی در سطح‌بندی بالا و نسبتاً پژوهشی قرار می‌گیرد اما اگر به دنبال آشنایی بسیار عمیق و بنیادین با موضوع فناوری دفتر کل توزیع شده هستید برای شما بسیار مفید است.

گزارش

برنج بدون ارز ترجیحی

نایزمندمدیریت نوسانات دلار

گروه اقتصادی: حذف ارز ترجیحی از واردات برنج، اگرچه گامی در جهت اصلاح ساختار بازار و کاهش رانت‌های ارزی است اما بدون مدیریت دقیق سیاست‌های ارزی می‌تواند به جهش قیمت‌ها و فشار مضاعف بر خانوارها منجر شود. دولت باید با کنترل نوسانات ارزی، پرداخت مطالبات واردکنندگان و ایجاد رقابت سالم، ملع از آن شود که تغییر سازوکار ارزی، قیمت این کالای اساسی را به سطحی غیرقابل‌تحمل برای مصرف‌کنندگان برساند.

حذف ارز ترجیحی از واردات برنج خارجی و انتقال آن به تالار دوم مبادله، یکی از مهم‌ترین تصمیمات اخیر دولت در حوزه کالاهای اساسی است. این اقدام که پیش‌تر درباره گوشت قرمز نیز اجرا نشده بود، اکنون دومین محصول پرمصرف خوارا ایرانی پس از گندم را تحت تأثیر قرار داده است. برنج، غذای روزانه و حیاتی برای بخش بزرگی از جامعه است و تغییر در سازوکار ارزی آن می‌تواند پیامدهای گسترده‌تری بر قیمت، دسترسی و الگوی مصرف داشته‌باشد. وزارت جهاد کشاورزی در نیمه آذرماه ۱۴۰۴ رسماً اعلام کرد، ارز ۲۸۵۰۰ تومانی از واردات برنج حذف شده است. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شد که بازار داخلی طی ماههای اخیر با کاهش عرضه برنج‌های ارزان‌تر، بویژه وارینه‌های هندی و پاکستانی مواجه بوده است. بررسی‌های هفتگی بازار کالاهای اساسی نشان می‌دهد این اقدام تقریباً از فروشگاه‌های زنجیره‌ای و خرده‌فروشی‌ها ناپدید شده‌اند و خانوارها با محدودیتی جدی در انتخاب مواجهند.

با انتقال برنج خارجی به تالار دوم مبادله، نرخ آن مانند سایر کالاهای وارداتی وابسته به عرضه و تقاضا خواهد بود. این به آن مناسنتس که قیمت برای مصرف‌کننده شناور می‌شود و دیگر امکان تثبیت دستوری وجود ندارد. در چنین شرایطی، برنج ایرانی نیز به‌طور غیرمستقیم تحت تأثیر قرار خواهد گرفت، زیرا افزایش قیمت برنج خارجی می‌تواند تقاضا برای محصول داخلی را بالا برده و فشار مضاعفی بر بازار وارد کند. مجیدرضا خاکی، دبیر انجمن واردکنندگان برنج ایران، حذف ارز ترجیحی را تصمیمی درست و دیرینه‌گام دانسته

است. به باور وی، نخستین گام برای ایجاد آرامش در بازار، کنل گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری است. بر اساس قانون برنامه هفتم، دولت تنها درباره کالاهای پارانهای و خدمات انحصاری مجاز به قیمت‌گذاری است و در سایر موارد باید اجازه دهد بازار بر اساس رقابت و عرضه و تقاضا عمل کند. وی تأکید کرده است تعیین قیمت ثابت برای کالاهای وارداتی در شرایط شناور بودن نرخ ارز عملاً امکان‌پذیر نیست. بنابراین برنج خارجی نیز باید مانند سایر کالاهای غیرایرانه‌ای در چارچوب ضوابط واردات و با قیمت رقابتی عرضه شود. علاوه بر این، حذف الزام تحویل کالا به دولت و کنل گذاشتن سهمیه‌بندی واردات، از دیگر پیش‌شرطهای ایجاد رقابت سالم و تنظیم بازار است. یکی از مهم‌ترین موانع اجرای این سیاست، انباشت مطالبات ارزی واردکنندگان است. بر اساس اعلام انجمن واردکنندگان برنج، میزان این مطالبات از یک میلیارد یورو فراتر رفته است. محموله‌هایی که از بهمن سال گذشته وارد کشور و مصرف شده‌اند، تاکنون هیچ ارزی در یافت نکرده‌اند. این وضعیت علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین به واردکنندگان، موجب بی‌اعتمادی تأمین‌کنندگان خارجی شده و تمایل آنان برای عرضه محموله‌های جدید به ایران را کاهش داده است. در نتیجه، جریان تأمین کالا با اختلال جدی مواجه شده و خطر کمبود در بازار داخلی افزایش یافته است.

دبیر انجمن واردکنندگان برنج ایران معتقد است حذف ارز ترجیحی از واردات برنج، گامی در جهت اصلاح ساختار بازار و کاهش رانت‌های ارزی است. با این حال، موفقیت این سیاست به مجموعه‌ای از اقدامات مکمل وابسته است: حذف قیمت‌گذاری دستوری، رفع سهمیه‌بندی واردات، پرداخت مطالبات ارزی واردکنندگان و ایجاد فضای رقابتی واقعی. در غیر این صورت، این تصمیم می‌تواند به افزایش قیمت‌ها، کاهش عرضه و فشار بیشتر بر خانوارهای ایرانی منجر شود. آینده بازار برنج در ایران، بیش از هر چیز به توان دولت در مدیریت این الزامات و اعتمادسازی میان فعالان اقتصادی داخلی و خارجی وابسته خواهد بود.



چرا ترکیه در مقابل فشار آمریکا

برای توقف واردات انرژی از ایران مقاومت می‌کند

امنیت انرژیانتخاب راهبردی آنگارا

گروه اقتصادی: ترکیه در شرایطی که ایالاتمتحده

فشارهای فزاینده‌ای برای کاهش وابستگی این کشور به گاز ایران و روسیه اعمال می‌کند، همچنان بر ادامه واردات گاز از ایران پای می‌فشارد. در همین رابطه آلپ ارسلان بیرقدار، وزیر انرژی ترکیه اخیراً در گفت‌وگو با خبرنگاران اعلام کرد «این کشور به گاز ایران و روسیه نیازمند است». قرارداد ۲۰ ساله صادرات گاز میان تهران و آنکارا که اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی امضا شد، سالانه ۱۰ میلیارد مترمکعب گاز را از طریق خط لوله به ترکیه منتقل می‌کند و تا میانه سال ۲۰۲۶ اعتبار دارد. این توافق برای ترکیه نه‌تنها یک قرارداد تجاری، بلکه ستون مهمی در امنیت انرژی‌اش محسوب می‌شود، چرا که ایران پس از روسیه دومین تأمین‌کننده بزرگ گاز این کشور است و نزدیک به ۱۷ درصد واردات گاز ترکیه را تشکیل می‌دهد. ایالات متحده پس از جنگ اوکراین تلاش کرده متحدان خود را به سمت کاهش واردات انرژی از روسیه و ایران سوق دهد و جایگزینی آن با LNG آمریکا و قطر را پیشنهاد کرده است. ترکیه نیز در همین راستا قراردادهایی برای واردات بلندمدت LNG با شرکت‌های آمریکایی و اروپایی امضا کرده، از جمله توافق ۲۰ ساله با شرکت Mercuria برای واردات سالانه ۴ میلیارد مترمکعب LNG از سال ۲۰۲۶. با این حال، جایگزینی کامل گاز خط لوله ایران با LNG به دلیل هزینه‌های بالای زیرساختی و حمل‌ونقل، برای ترکیه دشوار و پرهزینه خواهد بود.

گاز ایران به دلیل نزدیکی جغرافیایی و هزینه پایین انتقال، با قیمتی در محدوده ۳ تا ۴ دلار به ازای هر میلیون بی‌تی‌وی به ترکیه عرضه می‌شود؛ رقمی که در مقایسه با قراردادهای مشابه منطقه‌ای، یکی از پایین‌ترین نرخ‌ها برای ترکیه به شمار می‌رود و مزیت اقتصادی قابل توجهی ایجاد می‌کند. در مقابل، واردات گاز از آمریکا به شکل LNG هزینه‌ای بسیار بالاتر دارد. هرچند قیمت پایه گاز طبیعی در هاب هنری آمریکا دسامبر ۲۰۲۵ حدود ۴٫۹ دلار به ازای هر میلیون بی‌تی‌وی ثبت شده است اما برای رساندن این گاز به ترکیه باید مراحل پرهزینه‌ای طی شود، مایع‌سازی و حمل دریایی که حدود ۳ تا ۴ دلار هزینه دارد و سپس ذخیره‌سازی و تبدیل مجدد به گاز که ۲ تا ۳ دلار دیگر به هزینه‌ها اضافه می‌کند. در نتیجه، قیمت نهایی LNG

در مقابل، واردات گاز از آمریکا به شکل LNG هزینه‌ای بسیار بالاتر دارد. هرچند قیمت پایه گاز طبیعی در هاب هنری آمریکا دسامبر ۲۰۲۵ حدود ۴٫۹ دلار به ازای هر

میلیون بی‌تی‌وی ثبت شده است اما برای رساندن این گاز به ترکیه باید مراحل پرهزینه‌ای طی شود، مایع‌سازی و حمل دریایی که حدود ۳ تا ۴ دلار هزینه دارد و سپس ذخیره‌سازی و تبدیل مجدد به گاز که ۲ تا ۳ دلار دیگر به هزینه‌ها اضافه می‌کند. در نتیجه، قیمت نهایی LNG

در مقابل، واردات گاز از آمریکا به شکل LNG هزینه‌ای بسیار بالاتر دارد. هرچند قیمت پایه گاز طبیعی در هاب هنری آمریکا دسامبر ۲۰۲۵ حدود ۴٫۹ دلار به ازای هر

میلیون بی‌تی‌وی ثبت شده است اما برای رساندن این گاز به ترکیه باید مراحل پرهزینه‌ای طی شود، مایع‌سازی و حمل دریایی که حدود ۳ تا ۴ دلار هزینه دارد و سپس ذخیره‌سازی و تبدیل مجدد به گاز که ۲ تا ۳ دلار دیگر به هزینه‌ها اضافه می‌کند. در نتیجه، قیمت نهایی LNG

گروه اقتصادی: مصوبه جدید دولت درباره نرخ سوم بنزین به مرحله اجرایی نزدیک شد، چراکه شکاف میان تولید و مصرف بنزین در ایران به یکی از جدی‌ترین چالش‌های انرژی کشور تبدیل شده است. تولید روزانه حدود ۱۱۵ میلیون لیتر بنزین پاسخگوی مصرفی نیست که در بسیاری از روزها از مرز ۱۳۰ میلیون لیتر عبور کرده است. این ناترازی نه‌تنها دولت را ناگزیر به واردات روزانه نزدیک به ۳۰ میلیون لیتر بنزین کرده، بلکه زمینه قاچاق گسترده سوخت را نیز فراهم آورده است؛ قاچاقی که به دلیل اختلاف قیمت داخلی و خارجی، فشار مضاعفی بر منابع ملی وارد می‌کند. در چنین شرایطی، اجرای طرح بنزین ۳ نرخی از ۲۲ آذر به عنوان راهکاری برای مدیریت مصرف، کنترل قاچاق و کاهش بار مالی دولت در دستور کار قرار گرفته است. این سیاست با هدف تأمین بخش عمده نیاز مردم با نرخ‌های پارانهای و اعمال نرخ بالاتر برای مصرف مازاد، تلاش دارد تعادلی تازه در بازار سوخت ایجاد کند و منابع حاصل از آن را به حمایت از خانوارهای کم‌درآمد اختصاص دهد.

در همین رابطه سخنگوی دولت اعلام کرد: از بامداد شنبه ۲۲ آذرماه قیمت بنزین در کارت جایگاه به ۵۰۰۰ تومان افزایش می‌یابد. در این طرح سهمیه خودروهای دولتی (به جز آمبولانس‌ها)، خودروهای وارداتی و پلاک‌های منطقه آزاد حذف خواهد شد. دولت تأکید کرده است ۸۰ درصد نیاز مردم همچنان با سهمیه ۱۶۰ لیتری با نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومان تأمین می‌شود و منابع حاصل از این تغییرات صرف حمایت از خانوارهای کم‌درآمد خواهد شد. فاطمه مهاجرانی گفت: کارگروهی که از دوم آذرماه کار خود را آغاز کرد و تشکیل جلسه داد، در نهایت مصوب کرد از بامداد شنبه ۲۲ آذرماه قیمت بنزین در کارت جایگاه‌ها به ۵۰۰۰ تومان افزایش یابد. لازم است تأکید کنم ۸۰ درصد مردم با همان ۱۶۰ لیتر یعنی ۶۰ لیتر با نرخ ۱۵۰۰ تومان و ۱۰۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ تومان بنزین مورد نیازشان کاملاً تأمین می‌شود و طبیعتاً کسانی که بخواهند از کارت جایگاه

کامل واردات از ایران و روسیه روابط منطقه‌ای خود را تضعیف کند و در عین حال سعی دارد همکاری با آمریکا را نیز حفظ کند.

با نزدیک شدن به پایان قرارداد در سال ۲۰۲۶، ترکیه احتمالاً به دنبال تمدید یا بازنگری در شرایط توافق خواهد بود. تحلیل‌ها نشان می‌دهد آنکارا ممکن است حجم واردات از ایران را کاهش دهد تا فضای بیشتری برای همکاری در بخش گازی سایر کشورها ایجاد کند اما قطع کامل واردات بعید به نظر می‌رسد. ایران نیز به دلیل رویکرد توسعه روابط اقتصادی با کشورهای همسایه علاقه‌مند به تمدید قرارداد خواهد بود.

اصرار ترکیه بر ادامه خرید گاز از ایران در واقع بازتاب سیاست موازنه‌گرایی انرژی این کشور است. آنکارا می‌کوشد همزمان روابط خود با واشنگتن را حفظ کند و از مزایای اقتصادی همکاری با ایران و روسیه بهره‌مند شود. این سیاست چندجانبه ترکیه را در موقعیتی میان شرق و غرب قرار داده است.

ترکیه در سال‌های اخیر بارها اعلام کرده است هدف‌گذاری روابط اقتصادی با ایران را در سطح ۳۰ میلیارد دلار تجارت سالانه دنبال می‌کند. این هدف در شرایطی مطرح می‌شود که روابط اقتصادی ۲ کشور تحت تأثیر فشارهای آمریکا و محدودیت‌های بانکی با چالش‌های جدی مواجه بوده است. در چنین فضایی، انرژی و بویژه واردات گاز از ایران، به عنوان یکی از ستون‌های اصلی موازنه تجاری میان ۲ کشور عمل می‌کند و می‌تواند به تحقق این هدف کمک کند. در واقع گاز و فرآورده‌های انرژی می‌توانند حجم تجارت را به طور قابل توجهی افزایش دهند و زمینه را برای توسعه سایر بخش‌ها فراهم کنند. به بیان دیگر، گاز ایران برای ترکیه نه‌تنها یک منبع انرژی، بلکه یک ابزار تنظیم‌کننده روابط اقتصادی است که به تحقق هدف‌گذاری کلان ۲ کشور کمک می‌کند.

رویکرد هاب انرژی شدن ترکیه
ترکیه در سال‌های اخیر بارها اعلام کرده است قصد دارد به یک هاب انرژی منطقه‌ای تبدیل شود؛ جایگاهی که نه‌تنها نیازهای داخلی این کشور را پوشش دهد، بلکه امکان تأمین بخشی از انرژی مورد نیاز اروپا را نیز فراهم کند. تحقق چنین هدفی مستلزم دسترسی پایدار به منابع متنوع انرژی و ایجاد شبکه‌ای گسترده از خطوط انتقال است. در این میان، همکاری با ایران جایگاهی کلیدی دارد.

سخنگوی دولت از اجرای مصوبه بنزین ۳ نرخی از ۲۲ آذر خبر داد؛ بنزین جایگاه‌ها ۵ هزار تومان می‌شود

این بار صبح شنبه



شود، تماماً صرف حمایت از خانوارهای کم‌درآمد خواهد شد. **■ جزئیات تولید و مصرف بنزین در ایران** ایران در حال حاضر روزانه بین ۱۱۵ تا ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین تولید می‌کند اما مصرف داخلی در بسیاری از روزها از این میزان فراتر می‌رود و به بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر می‌رسد؛ حتی در برخی مقاطع مانند پایان سال ۱۴۰۳، رکورد مصرف روزانه ۱۶۴ میلیون لیتر ثبت شده است. این شکاف میان تولید و مصرف، کشور را ناگزیر به واردات کرده و در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ میزان واردات به حدود ۳۰ میلیون لیتر در روز رسیده است؛ رقمی که بار مالی سنگینی معادل ۳ تا ۴ میلیارد دلار در سال بر دوش دولت گذاشته است.

ظرفیت تولید بنزین ایران عمدتاً بر پایه فعالیت حدود ۱۰ پالایشگاه اصلی است که توان فرآوری بیش از ۲٫۴ میلیون بشکه نفت خام در روز را دارند. در این میان، پالایشگاه ستاره خلیج فارس نقش محوری ایفا می‌کند و به‌تنهایی نزدیک به ۴۵ میلیون لیتر بنزین در روز تولید می‌کند؛ یعنی حدود ۳۸ درصد کل تولید کشور. با وجود این ظرفیت، رشد سریع مصرف داخلی باعث شده تولید و مصرف تقریباً هم‌سطح شود و در بسیاری از روزها مصرف از تولید پیشی بگیرد.

افزایش مصرف بنزین در ایران دلایل متعددی دارد. کیفیت پایین خودروهای داخلی و تولید بیش از ۱۵ میلیون خودرو با راندمان پایین طی یک دهه اخیر، سهم بزرگی در افزایش مصرف داشته است. علاوه بر این، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل – که بیش از ۵۵ درصد خودروهای فعال در کلان‌شهرها را شامل می‌شود – مصرف سوخت را به طور قابل توجهی بالا برده است. از سوی دیگر، نبود پالایشگاه‌های جدید طی سال‌های اخیر موجب شده ظرفیت تولید کشور ثابت بماند و نتواند پاسخگوی رشد تقاضا باشد. این ناترازی پیامدهای اقتصادی و راهبردی مهمی دارد. واردات روزانه ۳۰ میلیون لیتر بنزین فشار سنگینی بر بودجه عمومی وارد می‌کند و منابع ارزی کشور را کاهش می‌دهد. در شرایط تحریم، وابستگی به واردات می‌تواند امنیت انرژی را به طور جدی تهدید کند. افزون بر این، مصرف بالای بنزین موجب افزایش آلودگی هوا و تشدید مشکلات زیست‌محیطی شده است. در مجموع وضعیت تولید، مصرف و واردات بنزین در ایران تصویری روشن از چالش‌های انرژی کشور ارائه می‌کند: تولید در سطح بالا اما ثابت، مصرف رو به رشد و وابستگی روزافزون به واردات. این شرایط نشان می‌دهد بدون اصلاح ساختار مصرف، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و توسعه ظرفیت پالایشگاهی، فشار اقتصادی و زیست‌محیطی ناشی از این ناترازی در سال‌های آینده بیش از پیش افزایش خواهد یافت.