



ساماندهی سهام
عدالت در پیچ نهایی

PDF Compressor Free Version

صفحه ۳

ناکامی بزرگ دشمن
در شبکه سوخت



صفحه ۲

روزنامه سراسری اقتصادی، اجتماعی ایران | دوشنبه ۶ مهر ۱۴۰۵ | ۱۶ ربیع الثانی ۱۴۴۸ | ۲۸ سپتامبر ۲۰۲۶ | شماره ۲۱۹۶ | قیمت ۱۰۰۰۰ تومان

سایه جنگ بر تجارت خلیج فارس؛ تقلا برای بقا



بازار طلا
در آستانه
تغییر فاز؟



دیگر دوداز
«گنده» بلند
نمی‌شود



کیش اکسپو
پل اتصال ایران
به ۴۵ کشور

سایه جنگ بر تجارت خلیج فارس؛ تقلا برای بقا

دکتر فرحناز نعمتی هولاسو – بسته‌شدن مسیرهای معمول کشتیرانی در تنگه هرمز، فقط بازار نفت را تحت تأثیر قرار نداده؛ زنجیره تأمین کالا از مواد غذایی و تجهیزات پزشکی تا کانتینرهای تجاری را مختل کرده و کشورهای خلیج فارس را به سمت مسیرهای جایگزین زمینی، هوایی و بنادر خارج از هرمز سوق داده است.

تنگه هرمز سال‌ها یکی از مهم‌ترین شریان‌های تجارت جهانی بوده است؛ ابراهی باریک که روزانه بخش بزرگی از انرژی جهان و هزاران محموله تجاری از آن عبور می‌کند. اما با تشدید تنش‌های نظامی در منطقه، این مسیر که تنها یک گذرگاه نفتی محسوب نمی‌شد، به یک گلوگاه بزرگ برای تجارت بین‌المللی تبدیل شد.

از چین تا اروپا، از کالاهای مصرفی تا مسود اولیه صنعتی، بسیاری از شرکت‌هایی که زنجیره تأمین خود را بر مسیرهای دریایی خلیج فارس بنا کرده بودند، اکنون مجبورند مسیرهای طولانی‌تر و پرهزینه‌تری را انتخاب کنند؛ از انتقال کالا از بنادر عمان و دریای سرخ گرفته تا استفاده از کامپون، قطار و حمل هوایی.

بحران هرمز نشان داده است که اهمیت این تنگه فقط در عبور نفت و گاز خلاصه نمی‌شود؛ بلکه بخش مهمی از شبکه تجارت جهانی به امنیت و باز بودن این آبراه وابسته است.

براساس گزارش فایننشال تایمز، دیوید یک بازگان بریتانیایی، بیش از پنج سال پیش شرکت حوزه سلامت خود را در دبی راهاندازی کرده؛ زیرا به گفته خودش، این شهر «در موقعیتی کاملاً ایده‌آل میان اروپا و آسیا قرار داشت». اما اکنون نزدیک به هفت ماه پس از آغاز درگیری‌هایی که با حملات آمریکا و اسرائیل به ایران آغاز شد، شرایط برای شرکت او – که دستکش‌های معاینه پزشکی را از چین و جنوب شرق آسیا وارد می‌کند و در کشورهای حوزه خلیج فارس و بریتانیا به فروش می‌رساند – به‌شدت تغییر کرده است.

زمان معمول انتقال کالا از چین به امارات دو برابر شده و به حدود ۶۰ روز رسیده است. این بازگان که خواست نام کم‌لش منتشر نشود، می‌گوید محموله‌ها اغلب در میانه مسیر متوقف می‌شوند و در انتظار انتقال در بندر موندرا در هند یا کمپو در سریلانکا باقی می‌مانند.

«کسپوکار خوب است، اگر فقط بتوانم کالاها را وارد بندر کنم. الان وارد کردن کانتینر به امارات یک کلوپس شده است.»

نفت عبور می‌کند، اما تجارت کالا همچنان گرفتار هرمز است
دوئل‌سند ترامپ، رئیس‌جمهوری آمریکا، بیش از یک ماه است که اعلام می‌کند تنگه هرمز باز است، مین‌های دریایی پاکسازی شدند و آمریکا بر این آبراه «کنترل» دارد؛ این در حالی است که حملات متقابل میان آمریکا و ایران همچنان ادامه دارد.

دولت او بارها اعلام کرده است که آمریکا فتنش‌هایی را که میلیون‌ها بشکه نفت خام حمل می‌کنند، از این نقطه راهبردی اسکورت کرده است. اما در حالی که تمرکز ترامپ بر نفت است، تنگه هرمز همچنان برای

بسیاری دیگر از کالاها عملاً بسته باقی مانده است.

شرکت‌ها مامولست هرینه‌های هنگفتی را متحمل می‌شوند تا از مسیری عبور کنند که به یکی از اصلی‌ترین میانه‌های نبرد در جنگ آمریکا با ایران تبدیل شده است. خلیج فارس علاوه بر تأمین بخش بزرگی از نفت جهان، یکی از مراکز مهم تأمین گاز طبیعی مایع‌شده (LNG)، سوخت‌های پالایش‌شده، محصولات پتروشیمی، مواد اولیه کود و هلیوم نیز محسوب می‌شود.

قطر، دومین تولیدکننده بزرگ LNG جهان، از زمان آغاز جنگ تاکنون تقریباً هیچ صادرات گازی نداشته است.

اگرچه برخی نفتکش‌ها با پشتیبانی هوایی آمریکا در حال ورود و خروج از تنگه هستند، سایر ترافیک‌های دریایی به حداقل رسیده‌اند. یکی از دلایل این موضوع آن است که درآمد کشتی‌های حمل کالا در مقایسه با نفتکش‌ها بسیار کمتر است و ریسک عبور برای آنها توجیه اقتصادی ندارد.

در حالی که اپرنفتکش‌ها در برخی مسیرهای خاورمیانه روزانه تا یک میلیون دلار درآمد کسب می‌کنند، کشتی‌های حمل کالاهای قلمای همچنان تنها ده‌ها هزار دلار در روز درآمد دارند. بندر خورفکان امارات دارای ۶ اسکله و ۱۸ جرثقیل ساحلی است و در مقایسه با بندر جبل‌علی که ۲۷ اسکله و ۱۲۰ جرثقیل دارد، به‌مراتب کوچک‌تر محسوب می‌شود.

کشتی‌های کانتینری از جمله محطاط‌ترین بخش‌های حمل‌ونقل دریایی هستند.

طبق داده‌های شرکت تحلیل دریایی Xeneta، تعداد کشتی‌های کانتینری که بین اول مارس تا هفتم سپتامبر امسال از مسیر خلیج فارس عبور کردند، به تنها ۲۴۰ فروند کاهش یافته است؛ یعنی ۹۴ درصد کمتر از ۴۱۹۸ کشتی در مدت مشابه سال گذشته. بیش از نجران، ۹۹ سرویس کانتینری در خلیج فارس فعالیت می‌کردند یا به این منطقه وارد می‌شدند؛ رقمی معادل ۱۰ درصد کل ناوگان کانتینری جهان. اکنون تنها ۱۱ سرویس فعال باقی مانده است؛ ۱۰ مورد از آنها فقط بین بنادر داخل خلیج فارس رفت‌وآمد می‌کنند و یکی نیز سرویس اختصاصی ایران-چین است.

از عمان تا جده؛ نقشه جدید مسیرهای جایگزین تجارت

صادرات کالاهای حیاتی نیز به‌شدت کاهش یافته است. بر اساس داده‌های پلتفرم کالای Kpler، در ماه ژانویه ۲۰۲۳، ۲.۹۳ میلیون تن سنگ آهن، ۱.۴۵ میلیون تن گوگرد، ۱.۱ میلیون تن کود نیتروزنی و ۱.۷۲ میلیون تن ذرت از مسیر تنگه هرمز جابه‌جا شده بود؛ اما در ماه اوت، این رقم به‌شدت سقوط کرد؛ صادرات سنگ آهن یک به صفر رسید، گوگرد به ۱۲۰ هزار تن، کود نیتروزنی به ۳۴۰ هزار تن و ذرت به ۳۱۰ هزار تن کاهش یافت. این آمار شامل کشتی‌های حمل کالاهای خشک است که به ایران رفت‌وآمد دارند. در داخل کشورهای خلیج فارس هنوز کمپود گسترده‌ای ایجاد نشده، اما برخی کالاهای قفسه‌فروشانگه‌ها ناپدید شده‌اند؛ یک فروشنده ورزشی اعلام کرده کلاه ایمنی دوچرخه کودکان تمام شده است. نمایشگاه‌های خودرو نتوانستند

مدل‌های جدید وارد کنند و برخی بارها نیز نوشیدنی‌های خاص خود را از دست داده‌اند. هیزمان هزینه‌ها برای شرکت‌ها و مصرف‌کنندگان افزایش یافته است. یک مقام دولتی در منطقه خلیج فارس می‌گوید: «کاری که آمریکایی‌ها اکنون انجام می‌دهند در بلندمدت پایدار نیست. تمرکز آنها فقط روی خارج کردن نفت و گاز است، نه وارد کردن کالا و مواد اولیه. در نهایت محدودیتی وجود خواهد داشت.»

او اضافه می‌کند: «ما اکنون سه برابر قیمت قبل از جنگ برای برنج پرداخت می‌کنیم؛ چون مجبوریم آن را از مسیر زمینی وارد کنیم. فعلاً قابل مدیریت است، اما در بلندمدت نه برای خلیج فارس و نه برای آمریکا قابل دوام نیست.» جیسون تووی، اقتصاددان خاورمیانه در Capital Economics، می‌گوید فشار بر عرضه کالا، بودجه دولت‌های منطقه را تحت فشار قرار خواهد داد؛ او می‌گوید این کشورها برای کاهش اثر اختلالات عرضه، حمایت مالی ارائه کرده‌اند و بیشتر آنها به‌جز امارات – قیمت سوخت داخلی را ثابت نگه داشته‌اند؛ به گفته او، این اقدامات هزینه مالی سنگینی دارد؛ آن هم در زمانی که کشورهای مانند قطر، کویت و بحرین با کاهش شدید درآمدها مواجه شده‌اند؛ او اضافه می‌کند عربستان احتمالاً مجبور خواهد بود کاهش هزینه‌های دولتی را ادامه دهد.

بنادر عمان و فجیره؛ پرندگان جدید بحران هرمز

شرکت‌های کشتیرانی با چالش جدید دیگری نیز روبه‌رو شده‌اند؛ زیرا حوثی‌ها، کنترل خود بر تنگه باب‌المندب – یکی دیگر از آبراه‌های راهبردی جهان – را افزایش داده‌اند. یکی از مشکلات اصلی این است که بندر جبل‌علی در شمال دبی، بزرگ‌ترین مرکز کشتیرانی منطقه، عملاً به دلیل بسته شدن تنگه هرمز از مسیر مستقیم دریایی جدا شده است. پیش از جنگ، این بندر روزانه حدود ۴۰ هزار TEU (واحد معادل کانتینر – ۲۰ فوتی) جابه‌جا می‌کرد و طبق داده‌های Lloyd's List، نهمین بندر پرتردد جهان بود. کالاهایی که از شرق و غرب ارسال می‌شدند در این بندر تخلیه می‌شدند و سپس کالاهای مقصد کشورهای همسایه امارات با کشتی‌های کوچک‌تر ادامه مسیر می‌دادند.

اما اکنون، مهم‌ترین همسایه امارات برای بار ترانزیتی خارج از تنگه هرمز، خورفکان است؛ بندی که بسیار کوچک‌تر از جبل‌علی است. خورفکان دارای ۶ اسکله و ۱۸ جرثقیل ساحلی است؛ در حالی که جبل‌علی ۲۷ اسکله و ۱۲۰ جرثقیل دارد.

خورفکان اکنون با حجم بالای محموله‌هایی که به سمت آن هدایت شده‌اند، دست‌وپنجه نرم می‌کند. دیوید می‌گوید: «چند کانتینر من در موندرا تخلیه شدند و حالا باید منتظر بمانم و امیدوار باشم تأیید شود که در کشتی بعدی قرار می‌گیرند. همه چیز به ظرفیت موجود بستگی دارد.» برخی دیگر از شرکت‌ها کالاها را از طریق زمینی وارد می‌کنند؛ از بنادر عمان، از جده یا از ساحل دریای سرخ. عربستان دولت‌های خلیج فارس نیز کالاهای اولویت‌دار را با هواپیما وارد می‌کنند. در نتیجه، عمان که بنادرش خارج از تنگه هرمز قرار دارند، شاهد رونق قابل توجهی شده است. جبران حجم محموله‌هایی که کشتی‌های کانتینری جابه‌جا می‌کنند، برای کامپون‌ها و هواپیماها چالشی بسیار بزرگ است. طبق داده‌های رسمی عمان، حجم محموله‌های بنادر این کشور امسال ۶۹ درصد افزایش یافته و تردد کامپون‌های ترانزیتی تقریباً سه برابر شده و به ۱۱۶ هزار و ۸۸ کامپون در سال ۲۰۲۶ رسیده است.

کشورهایی مانند قطر، بحرین و کویت انتخاب‌های محدودی دارند؛ زیرا بنادر آنها داخل خلیج فارس قرار دارد و در سمت بسته مسیر هرمز واقع شده‌اند.

وینسنت کلرک، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دانمارکی Maersk، می‌گوید: «برای کشورهای مانند قطر، امروز کالا ر به جده می‌بریم، با کامپون به دمام منتقل می‌کنیم و سپس با کشتی به قطر می‌فرستیم. این سریع‌ترین راه برای رساندن کالا به آنجاست.» شرکت آلمانی Hapag-Lloyd اعلام کرده این مسیر موسوم به «پل زمینی» حدود ۷ تا ۱۰ روز زمان اضافی ایجاد می‌کند و نیازمند زیرساخت‌ها و هماهنگی گسترده است.

این شرکت می‌گوید بحران خلیج فارس هفته‌ای ۵۰ میلیون دلار هزینه اضافی برای آن ایجاد کرده است. اما کامپون‌ها و هواپیماها نمی‌توانند به راحتی جای حجم عظیمی را بگیرند که کشتی‌های کانتینری حمل می‌کنند. توبیس مایر، مدیرعامل DHL Global Forwarding در خاورمیانه و آفریقا، می‌گوید: «برای انتقال معادل یک کشتی حامل ۲۰ هزار کانتینر ۲۰ فوتی، به ۱۰ هزار کامپون نیاز است.»



اقتصاد فعلی جای
اصلاحات قیمت
ندارد

یادداشت

مرتضی افقه

اقتصاد کشور در وضعیت حساسی قرار دارد و افزایش قیمت‌ها نمی‌تواند راهکار مناسبی برای اصلاح ساختارهای اقتصادی باشد؛ بنابراین دولت باید به‌جای اعمال شوک‌های قیمتی، بر حفظ تولید و تأمین نیازهای مردم تمرکز کند.

اصل قضیه این است که اقتصاد کشور بسیار آسیب‌پذیر باقی مانده است. من همیشه اعتقاد داشتم که اگر تشخیص درست نباشد، تجویز هم اشتباه خواهد بود.

اگر فکر کنیم اشکال از بیرون است، به سمت این می‌رویم که با عوامل بیرونی دربیفتیم یا مشکلات بیرونی را عامل اصلی بدانیم؛ اما اگر بدانیم ساختارهای داخلی ناکارآمد هستند و اقتصاد را دچار ضعف می‌کنند، باید روی همان موضوع تمرکز کنیم.

متأسفانه در تمام این مدت، حتی اقتصادخوانده‌های ما هم اشکالات را از بیرون می‌دیدند، اما همین عوامل داخلی باعث شده در طول سال‌های پس از انقلاب به فروش نفت و تأمین نیازهایمان از خارج وابسته بمانیم.

به خصوص بخش تولید ما تا حدود ۸۰ درصد از نیازهای خود را از خارج تأمین می‌کند؛ چه در حوزه ماشین‌آلات و چه در زمینه مواد اولیه.

بنابراین از سال ۱۳۹۷ به این سو، به دلیل همان وابستگی و پس از تشدید تحریم‌ها، عملاً مشکلات خارجی نیز تشدید شدند. در سه سال اخیر تقریباً می‌توان گفت که حتی اگر جنگ هم اتفاق نمی‌افتاد، به چیزی شبیه وضعیت فعلی دچار می‌شدیم.

جنگ از سال گذشته و از جنگ ۱۲ روزه به این سو، هم اثرات روانی داشته و هم اثرات واقعی؛ به خصوص این جنگ ۴۰ روزه اخیر. اکنون دیگر عملاً با مشکل جنگ مواجه هستیم و اینکه می‌گوییم بی‌سابقه‌ترین آمارها را در شاخص‌های مختلف جهانی داشته باشیم، درست است.

اینکه می‌گویند اگر این کار (آزادسازی نرخ ارز) را نمی‌کردید قحطی می‌شد، اشتباه است. خیلی فرقی نمی‌کند که جنس در فروشگاه‌ها نباشد و مردم نتوانند آن را تأمین کنند یا جنس باشد، ولی آن قدر گران شده باشد که نتوانند آن را بخرند. این توجیه نادرست برای کار نادرست است.

متأسفانه برخی هم معتقدند در شرایط سخت باید این اصلاحات انجام شود.

اصلاحات، در شرایط فعلی اصلاً نباید اصلاحات قیمتی باشند. از نظر برخی‌ها، اصلاح اقتصادی فقط افزایش قیمت است؛ یعنی انگار به‌جز قیمت، متغیر دیگری را در اقتصاد نمی‌شناسند.

خطرناک‌ترین کار در حال حاضر اصلاح اقتصادی است که از آن با عنوان جراحی یا اصلاح اقتصادی یاد می‌کنند. در یک سری ساختارهای ناکارآمد، دست به کاری زده شود که شرایط را بدتر کند؛ از جمله همان اقدام آزادسازی نرخ ارز در سال گذشته.

من صریحاً در همان جلسه‌ای که رئیس بانک مرکزی حضور داشتند، گفتم هرگز نمی‌توانید در شرایط فعلی نرخ ارز را یکسان کنید.

هیچ‌وقت هم یکسان نشده است. آنها فکر می‌کردند می‌توانند نرخ ارز را یکسان کنند، اما عملاً دولت و بانک مرکزی دنباله‌رو بازار آزاد می‌شوند؛ ولی چون محدودیت دارند و به دلیل مشکلات اجتماعی ناشی از افزایش قیمت، عملاً همیشه حداقل دو نرخ باقی می‌ماند مثل الان.

اکنون هیچ اصلاح اقتصادی نمی‌توانند انجام دهند. اصلاح غیر قیمتی هم نمی‌توانند انجام دهند؛ برای اینکه شرایط خیلی خیلی حساس شده است. تنها کاری که دولت اکنون باید انجام دهد این است که همان‌طور که همین الان وارد عمل شده، بیشتر هم وارد عمل شود. کنترل‌ها را باید افزایش دهند. جبرمندی مثل همه جنگ‌ها، حتی کشورهای توسعه‌یافته و لیبرال هم در شرایط بحرانی و جنگی، دولت تمام قد وارد می‌شود؛ کنترل سرمایه، جلوگیری از خروج سرمایه، کنترل قیمت‌ها، جبرمندی، کوپن و همه این کارهایی که الان انجام می‌دهند.

هیچ اقدام اصلاحی، چه قیمتی و چه غیر قیمتی در این شرایط نمی‌شود انجام داد. دولت اکنون فقط باید تمرکز کند تولید فعلی چگونه به دست همه مردم برسد تا آسیب‌های اقتصادی و به دنبال آن، آسیب‌های دیگر ایجاد نشود.

دو بحث داریم؛ یکی اینکه مردم چگونه واکنش نشان می‌دهند و دیگری اینکه سیاست‌گذار در این شرایط جنگی چه کاری انجام می‌دهد. اگر شرایط جنگی ادامه پیدا کند، سیاست‌های دوره جنگ و بحران هم باید ادامه پیدا کند. اما مردم، چه بخواهیم و چه نخواهیم سیگنال‌های مثبت از مذاکرات می‌گیرند. به محض اینکه حرف از مذاکره شود، چه مثبت باشد و چه منفی، نرخ ارز و طلا پایین می‌آید.

دولت فعلاً باید همان سیاست را ادامه دهد، اما اگر می‌خواهیم مشکلات حل شود، در کوتاه‌مدت هیچ راهی به‌جز این نداریم که جنگ تمام شود، تحریم تمام شود و این شرایط هم پایان پیدا کند.

زودتر با خبر شوید...

www.mozayedemonaghese.com

واحد پشتیبانی و سایت ۰۲۱-۴۹۱۰۵۴۲۵



هند میان نفت ارزان روسیه و بازار ۴۳ میلیارددلاری



آمریکا اکنون اختیار دارد بر خریداران نفت روسیه تا ۱۰۰ درصد تعرفه ببندد. هند نمی از نفت وارداتی‌اش را از روسیه می‌خرد و ممکن است هم‌زمان با گرانی انرژی و فشار بر صادرات رویه‌رو شود.

به نقل از عرب‌پست، دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا قانون تحریمی تازه‌ای علیه روسیه را امضا کرد. این قانون به وا‌شنگتن اجازه می‌دهد بر کشورهای که انرژی روسیه را در حجم بالا می‌خرند، تا ۱۰۰ درصد تعرفه ببندد. تعرفه ۱۰۰ درصدی یعنی کالای آن کشور در بازار آمریکا تا ۲ برابر گران‌تر تمام شود. خود قانون هنوز چنین تعرفه‌ای وضع نکرده است، اما هند در شمار کشورهای در معرض آن قرار دارد.

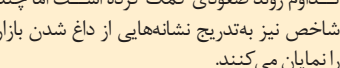
اهمیت این خبر از خرید نفت فزاینده روسیه تا ۹۰ درصد کاهش می‌رود. پرسش اصلی این است که آیا هند می‌تواند سیاست انرژی مستقلی داشته باشد، در حالی که دسترسی به بزرگ‌ترین بازار صادراتی‌اش به محل خرید نفت گره خورده است. پیامد این کشمکش می‌تواند به قیمت جهانی نفت و بازار ارز نیز برسد.

طبق داده‌های منابع تجاری که رویترز منتشر کرده، سهم نفت روسیه در واردات نفت هند در ماه ژوئیه به ۵۰٫۸۳ درصد رسید. این رقم معادل حدود ۲٫۴۷ میلیون بشکه در روز است؛ یعنی از هر ۲ بشکه نفت وارداتی هند، یکی از روسیه می‌آید. این وابستگی حاصل تغییر بزرگ بازار انرژی پس از جنگ اوکراین است. با کناره‌گیری خریداران اروپایی، نفت روسیه با تخفیف راهی آسیا شد و پالایشگاه‌های هند از این فرصت استفاده کردند.

خرید نفت از عربستان، عراق، امارات، آمریکا یا برزیل از نظر فنی ممکن است. اما هزینه آن به کیفیت نفت، ساختار پالایشگاه، کرایه حمل، بیمه و روش پرداخت بستگی دارد. اگر دو واردکننده بزرگ نفت جهان هم‌زمان به دنبال جایگزین برون، تقاضای ناگهانی می‌تواند قیمت نفت جایگزین را بالا ببرد. در این حالت، سیاستی که برای کاهش درآمد نفتی روسیه طراحی شده، ممکن است درآمد سایر تولیدکنندگان را افزایش دهد.

وارد می‌کند. گران‌شدن نفت، تقاضا برای دلار را بالا می‌برد و رویه‌ها را تضعیف می‌کند. رویه ضعیف‌تر نیز نفت را برای هند باز هم گران‌تر می‌کند و تورم وارداتی را تشدید می‌کند. مؤسسه رتبه‌بندی کریسل برآورد کرده است که کسری حساب جاری هند، یعنی مزاد خروج ارز بر ورود آن، در سال مالی جاری از ۰۶ به ۱۵ درصد تولید ناخالص داخلی برسد.

آلت‌کوین‌ها اوج گرفتند



بررسی بازار آلت‌کوین‌ها نشان می‌دهد مقادیر زیادی سرمایه همچنان وارد بازار می‌شود و به تداوم روند صعودی کمک کرده است. اما چند شاخص نیز به‌تدریج نشانه‌هایی از داغ شدن بازار را نمایان می‌کنند.

دار کفاست، تحلیلگر پلتفرم «کریپتوکوانت» (CryptoQuant)، گفت: بازار آلت‌کوین‌ها ممکن است به نقطه عطف مهم نزدیک شده باشد. شاخص «توتال» (TOTAL) که ارزش بازار ترکیبی آلت‌کوین‌ها از جمله اتریوم را اندازه‌گیری می‌کند، از ژوئن تاکنون بیش از ۳۷۱ میلیارد دلار افزایش یافته و طی چند ماه ۴۵ درصد رشد کرده است. این رشد همچنین در بخش گسترده‌تری از بازار آلت‌کوین‌ها مشاهده می‌شود. در آگوست، ۸۰ درصد از آلت‌کوین‌های فهرست‌شده در «کوپینس» (Coinbase) پایین‌تر از میانگین متحرک ۲۰۰ روزه خود معامله می‌شدند، اکنون این وضعیت معکوس شده و ۸۷ درصد از آنها بالاتر از این سطح معامله می‌شوند و فقط ۱۳ درصد از آلت‌کوین‌ها همچنان پایین‌تر از میانگین متحرک ۲۰۰ روزه قرار دارند.

دار کفاست اظهار کرد این تغییر نشان می‌دهد علاقه به خرید در سراسر بازار آلت‌کوین‌ها گسترش یافته است. اما هم‌زمان به احتمال داغ‌شدن بازار نیز اشاره کرد. در دوره‌های گذشته که تعداد زیادی از آلت‌کوین‌ها بالاتر از میانگین‌های متحرک بلندمدت خود معامله می‌شدند، شتاب صعودی به‌تدریج کاهش می‌یافت.

حجم آلت‌کوین‌های وارد شده به صرافی‌ها نیز در حال افزایش است. سیرده‌گذاری آلت‌کوین‌ها در صرافی‌ها به بالاترین سطح از اکتبر سال گذشته رسیده است که اوج قبلی بازار را رقم زد. میانگین هفتگی اخیر تعداد تراکنش‌های سیرده‌گذاری در «بایننس»، ۲۲ هزار و ۷۰۰ تراکنش و در «کوپن‌بیس» ۸۳۰۰ تراکنش بوده و حدود ۲۲ هزار تراکنش دیگر نیز در سایر صرافی‌ها ثبت شده است.

صاحب امتیاز: موسسه مطبوعاتی دانش پیام بامداد نوین
مدیر مسئول: کریم حسن پور
سرمدبیر: جمشید بیرامی
چاپ: جام جم
آدرس: تهران، خیابان البرز ، البرزیکم، پلاک ۶
تلفن: ۰۲۱-۴۹۱۰۵۰۰۰
گستره توزیع: سراسری
شرکت توزیع: نشر گستر



پژو ۲۰۷ و شاهین در بازار آزاد به بالاترین قیمت خود رسیدند

قیمت پژو ۲۰۷ و شاهین در بازار آزاد به بالاترین سطح خود رسید. این اتفاق نشان می‌دهد خرید خودرو برای خانواده‌ها گران‌تر شده و فاصله قیمت بازار با قیمت کارخانه بیش‌تر شده است. بررسی قیمت‌ها در روز یکشنبه ۵ مهر ۱۴۰۵ نشان می‌دهد روند افزایشی بازار خودرو ادامه دارد. در این روز پژو ۲۰۷ از ایران‌خودرو و شاهین از سایپا بالاترین قیمت خود را در بازار آزاد ثبت کردند. بازار آزاد همان بازاری است که خودرو در آن بیرون از سامانه فروش کارخانه و با نرخ عرضه و تقاضا دست‌به‌دست می‌شود.

PDF Compressor Free Version



عاطفه دهقانی | فرقی نمی‌کند اصفهان باشد یا همدان و شیراز؛ اگر چوب لای چرخ گردشگری گذاشته شود، این صنعت از حرکت می‌ایستد. گردشگری در ایران همین حالا هم با مشکلات فراوانی روبه‌روست و شرایط اقتصادی کشور، جنگ و کاهش قدرت سفر کردن مردم، اقتصاد آن را تحت تأثیر قرار داده است. در چنین وضعیتی، حفظ همین ظرفیت موجود و کمک به فعالان این حوزه برای ادامه فعالیت، اهمیت زیادی دارد.

محدود نمی‌ماند. کارکنان مجموعه ممکن است کار خود را از دست بدهند، سرمایه‌گذاری انجام‌شده آسیب ببیند و نیروهای متخصصی که طی سال‌ها در این حوزه تجربه اندوخته‌اند، به سمت مشاغل دیگر بروند گردشگری و هتلداری به نیروی انسانی متخصص نیاز دارند. تربیت یک راهنمای گردشگری، مدیر هتل یا نیروی حرفه‌ای در بخش‌های مختلف این صنعت زمان می‌برد و هزینه دارد. در شرایط اقتصادی کنونی، بسیاری از این نیروها به دلیل کاهش درآمد و نبود ثبات شغلی در معرض خروج از این حوزه قرار دارند و فشارهای بیشتری می‌تواند این روند را تشدید کند از این جهت، کاشان از جمله شهرهایی هستند که بخش مهمی از ظرفیت اقتصادی آن‌ها با گردشگری ارتباط دارد. هتل‌ها، اقامتگاه‌ها، آژانس‌ها، فروشگاه‌های صنایع دستی، رستوران‌ها و مجموعه‌های خدماتی در این شهرها از حضور گردشگران داخلی و خارجی تأثیر می‌پذیرند و هر آسیبی به این زنجیره، کسب‌وکارهای بیشتری را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

جنگ و پیامدهای اقتصادی آن بر فعالیت بسیاری از کسب‌وکارها سایه انداخته و گردشگری نیز بیش از بسیاری از بخش‌ها از این شرایط آسیب دیده است. مسوولان گردشگری در چنین وضعیتی برای جذب گردشگران کشورهای همسایه مانند افغانستان، پاکستان و عراق زاینی و در کنار آن برای حفظ گردشگری داخلی و جلوگیری از تعطیلی تاسیسات مرتبط تلاش می‌کنند.

البته حمایت از گردشگری به معنای نادیده گرفتن قانون نیست. هر واحد اقامتی باید ضوابط و مقررات را رعایت کند و دستگاه‌های نظارتی نیز

زبان ۱۰ میلیارد دلاری خودروسان؛ فاصله قیمت کارخانه و بازار به کجا می‌رسد؟ قیمت‌گذاری دستوری ۱۰ میلیارد دلار زبان روی دست صنعت خودرو گذاشته است. هزینه این زبان را امروز خریدار می‌دهد: عرضه کمتر، کیفیت پایین‌تر و فاصله بیشتر میان قیمت کارخانه و قیمت بازار. برآوردی که فرتاک نیز منتشر کرده است، زبان انباشته صنعت خودرو از قیمت‌گذاری دستوری را ۱۰ میلیارد دلار نشان می‌دهد. قیمت‌گذاری دستوری یعنی نهاد تنظیم‌گر، و نه عرضه و تقاضا، قیمت فروش کارخانه را تعیین می‌کند. در این سازوکار، خودروسان محصول را زیر بهای تمام‌شده می‌فروشند و این اختلاف هر سال به زیانش اضافه می‌شود.

اهمیت این عدد برای خریدار در پیامد آن است. خودروسازی که با زبان تولید می‌کند، توان کافی برای افزایش تیراژ، ارتقای کیفیت و نوسازی خط تولید ندارد. نتیجه این وضعیت عرضه محدود است. عرضه محدود هم فاصله قیمت کارخانه و قیمت بازار آزاد را زیاد نگه می‌دارد. ۱۰ میلیارد دلار یعنی ۱۰ هزار میلیون دلار. این رقم از نوع زبانی است که یکباره ثبت نشده است. سال‌ها فروش زیر بهای تمام‌شده این زبان را لایه‌به‌لای روی ترانزانه خودروسان انباشته است. برای مقایسه، این عدد با بودجه چند طرح بزرگ توسعه محصول یا نوسازی کامل خطوط تولید برابر می‌کند. بخش بزرگی از هزینه تولید خودرو به نرخ ارز گره خورده است؛ از قطعات وارداتی تا مواد اولیه‌ای مانند فولاد و پتروشیمی. وقتی نرخ ارز بالا می‌رود و قیمت مصوب با همان سرعت اصلاح نمی‌شود، شکاف میان هزینه و درآمد بیش‌تر می‌شود. به همین دلیل، زبان خودروسان در دوره‌های جهش ارزی شتاب بیش‌تری می‌گیرد. قیمت‌گذاری دستوری با هدف حمایت از مصرف‌کننده طراحی شده است. داده‌های بازار اما تصویر دیگری نشان می‌دهد. خودرویی که با قیمت مصوب از کارخانه خارج می‌شود، در بازار آزاد با اختلاف قابل‌توجهی دست‌به‌دست می‌شود. این اختلاف به جیب خودروسان یا مصرف‌کننده نهایی نمی‌رسد و در میانه مسیر، میان برندگان قرعه‌کشی و واسطه‌ها توزیع می‌شود.

پرسش ۸۰ میلیون بشکهای مجلس از وزارت نفت؛ پول این نفت کجاست؟ پرونده حدود ۸۰ میلیون بشکه نفتی که واسطه‌های فروش یا «تراستی‌ها» فروخته‌اند، به مجلس رسیده است. سرنوشت پول این محموله‌ها روی عرضه ارز، کسری بودجه و در نهایت قدرت خرید خوارها اثر مستقیم دارد. موضوع حدود ۸۰ میلیون بشکه نفت که از مسیر تراستی‌ها فروخته شده، وزارت نفت را به پاسخ‌گویی در مجلس کشانده است. تراستی‌ها شرکت‌ها یا افراد واسطه‌ای هستند که در دوره تحریم، فروش نفت و انتقال پول آن را بر عهده می‌گیرند. پرسش اصلی نمایندگان این است که این نفت کجا رفته و درآمد ارزی آن به کشور بازگشته است یا نماین پرسش برای کسی که نگران ارزش پول خود است، اهمیت مستقیم دارد. درآمد نفت یکی از منابع اصلی عرضه ارز در کشور است. هر دلاری که از فروش نفت بازنگردد، سهمی از عرضه ارز را کم می‌کند و فشار روی نرخ دلار در بازار آزاد را بیش‌تر می‌کند.

۸۰ میلیون بشکه یعنی چقدر؟ برای ملموس‌شدن این عدد، یک محاسبه ساده کمک می‌کند. با فرض قیمت ۶۰ دلار برای هر بشکه، ارزش این حجم نفت به حدود ۴۸ میلیارد دلار می‌رسد. این رقم تنها یک برآورد تقریبی است، زیرا نفت فروخته‌شده در شرایط تحریم معمولاً با تخفیف به فروش می‌رسد. حتی با این تغییر محور بحث از یک نکته مهم خبر می‌دهد. مسئله تنها فروختن نفت نیست، بلکه بازگرداندن کامل درآمد آن به چرخه اقتصاد است. اگر بخشی از این پول در زنجیره واسطه‌ها باقی بماند، دولت برای جبران کسری بودجه به منابع دیگری روی می‌آورد. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد این منابع جایگزین گاهی به رشد نقدینگی و تورم دامن زده است.

هنوز جزئیات رسمی درباره زمان فروش این پول در دست نیست، اما احتمالاً نام واسطه‌ها یا میزان پول بازگشته منتشر نشده است. پاسخ وزارت نفت به نمایندگان می‌تواند تصویر روشن‌تری از وضعیت درآمدهای ارزی کشور ارائه دهد. تا آن زمان، این پرونده یکی از متغیرهایی است که فعالان بازار ارز و طلا آن را زیر نظر دارند.



هزینه حمل نفت از خلیج‌فارس به آسیا ۱۲ برابر شد؛ اثرش به جیب مصرف‌کننده می‌رسد؟ اجاره روزانه یک نفتکش غول‌پیکر در مسیر خلیج‌فارس به آسیا در چند ماه ۱۲ برابر شده و به حدود ۱.۱ میلیون دلار رسیده است. این هزینه تازه بولمیرگ نشان می‌دهد نرخ اجاره یک نفتکش غول‌پیکر از خلیج‌فارس به آسیا طی چند ماه ۱۲ برابر شده است. این نرخ اکنون به حدود ۱.۱ میلیون دلار در روز رسیده است. این عدد از آن رو اهمیت دارد که مسیر خلیج‌فارس به آسیا یکی از مسیرهای معیار بازار نفت است. یعنی نرخ این مسیر مبنای قیمت‌گذاری بسیاری از قراردادهای دیگر قرار می‌گیرد. وقتی هزینه جابه‌جایی نفت بالا می‌رود، قیمت نهایی آن برای پالایشگاه‌ها و در ادامه برای مصرف‌کننده نیز تحت فشار قرار می‌گیرد.

اگر نرخ فعلی را بر ۱۲ تقسیم کنیم، نرخ اجاره چند ماه پیش حدود ۹۰ هزار دلار در روز بوده است. به بیان ساده، هزینه‌ای که پیش‌تر برای ۱۲ روز اجاره پرداخت می‌شد، اکنون تنها برای ۱ روز پرداخت می‌شود. نفتکش‌های غول‌پیکر یا VLCC کشتی‌هایی هستند که هر کدام حدود ۲ میلیون بشکه نفت خام جابه‌جا می‌کنند.

با این ظرفیت، هزینه اجاره روزانه به‌طور تقریبی به ۵- دلار برای هر بشکه در هر روز سفر می‌رسد. سفر از خلیج‌فارس تا باندرب شرق آسیا چند هفته طول می‌کشد. بنابراین هزینه حمل می‌تواند چند دلار به قیمت هر بشکه اضافه کند، بی‌آن که قیمت خود نفت در بازار جهانی تغییری کرده باشد.

در این وضعیت، قدرت چانه‌زنی در دست مالکان نفتکش‌ها قرار گرفته است. خریداران آسیایی برای تأمین نفت مورد نیاز خود ناچارند نرخ‌های بالاتر را بپذیرند یا به سراغ مسیرها و تأمین‌کنندگان دیگر بروند. تنگه هرمز گذرگاه اصلی صادرات نفت کشورهای حاشیه خلیج‌فارس است و هر تغییری در شرایط آن، مستقیم به هزینه حمل منتقل می‌شود.

اهمیت این خبر در جایگاه این دو خودرو است. ۲۰۷ و شاهین از پرتقاضاترین محصولات دو خودروسان بزرگ کشور هستند و برای بسیاری از خانواده‌ها گزینه اصلی خرید به شمار می‌روند. وقتی قیمتی این خودروها بالا می‌رود، معمولاً بقیه بازار هم از آن‌ها الگو می‌گیرد.

داده‌های بازار نشان می‌دهد نرخ ارز همچنان یکی از مهم‌ترین عامل‌های تعیین قیمت خودرو است. بخش بزرگی از قطعات و مواد اولیه خودروسازی به ارز وابسته است. بنابراین هر افزایش در قیمت دلار، دیر یا زود به هزینه تولید و قیمت نهایی خودرو می‌رسد.

بازار طلا در آستانه تغییر فاز؟



طلای آینده در حالی معاملات امروز را با افزایش اندک آغاز کرده که دامنه نوسان آن به‌تدریج محدودتر شده است. قرار گرفتن قیمت در یک مثلث فشرده و خنثی بودن RSI و MACD، بازار را در انتظار محرکی تازه نگه داشته است. سسکه و ارز در شروع معاملات یکشنبه همچنان در فضایی محتاط و کم‌جهت قرار دارد، شرایطی که بیش از داده‌های بازار نشان می‌دهد نرخ ارز همچنان یکی از مهم‌ترین انگیزه آنکه از کمبود نقدینگی ناشی شود، به تردید معامله‌گران درباره مسیر متغیرهای سیاسی و اقتصادی بازمی‌گردد. افت ابتدایی قیمت‌ها در معاملات شنبه نتوانست به یک موج فروش پایدار تبدیل شود و در مقابل، خریداران نیز انگیزه کافی برای ایجاد یک حرکت صعودی تازه نشان ندادند. در چنین فضای، بازار در حال ارزیابی دوباره انتظارات خود است و کوچک‌ترین تغییر در اخبار سیاسی یا چشم‌انداز اقتصادی می‌تواند تعادل فعلی را برهم بزند.

رفتار نقدینگی در بازار سرمایه نیز تصویر مشابهی را نشان می‌دهد. افزایش توجه به صندوق‌های طلا و درآمد ثابت نشان می‌دهد سرمایه‌گذاران همچنان به دنبال حفظ ارزش دارایی‌های خود هستند، اما در انتخاب مسیر سرمایه‌گذاری رویکردهای محتاطانه دارند. ورود پول به صندوق‌های طلا از یک سو بیانگر تداوم تقاضا برای دارایی‌های مرتبط با طلا در شرایط تورمی است و از سوی دیگر، استقبال از صندوق‌های درآمد ثابت نشان می‌دهد بخشی از سرمایه‌ها ترجیح می‌دهند تا روشن‌تر شدن فضای اقتصادی و سیاسی، با ریسک پایین‌تری در بازار باقی بمانند.

بازار بیش از قیمت، چشم‌انتظار تغییر در انتظارات است. در این میان، مسیر دلار همچنان یکی از مهم‌ترین متغیرهای تعیین‌کننده برای بازار داخلی طلا و سکه است؛ با این حال، رفتار اخیر قیمت‌ها نشان می‌دهد معامله‌گران صرفاً بر اساس روند نرخ ارز تصمیم‌گیری نمی‌کنند و وزن اخبار سیاسی در محاسبات آنها افزایش یافته است. ابهام در تحولات دیپلماتیک و تداوم تنش‌های ژئوپلیتیکی می‌تواند انتظارات تورمی و تقاضا برای دارایی‌های امن را تغییر دهد. بنابراین در شرایط فعلی، بازار در مرحله‌ای قرار دارد که جهت حرکت بعدی آن بیش از هر چیز به تغییر انتظارات و ورود یک محرک تازه وابسته است؛ عاملی که می‌تواند فضای فعلی نوسان و احتیاط را به روندی مشخص تبدیل کند. طلای آینده نقدی معاملات روز گذشته را در محدوده ۱۰۳ میلیون تومان به پایان رساند و امروز نیز در حالی کار خود را آغاز کرده که سمت‌وسوی اولیه معاملات اندکی مثبت بوده است. با این حال، این افزایش در شرایطی رخ داده که هنوز قدرت کافی برای شکل‌گیری یک حرکت جهشتار در بازار دیده نمی‌شود و قیمت همچنان در محدوده فشرده در حال نوسان است.

از منظر ساختار نموداری، آینده در حال حاضر داخل یک مثلث فشرده قرار گرفته و فاصله میان سقف و کف این الگو به‌تدریج در حال کاهش است. این وضعیت نشان می‌دهد دامنه نوسان قیمت محدودتر شده و بازار به مرحله‌ای رسیده که انرژی حرکتی آن در حال جمع شدن است. با وجود این، فشرده‌گی فعلی به‌تنهایی جهت شکست را مشخص نمی‌کند و تا زمانی که قیمت از یکی از اضلاع الگو خارج نشود، ادامه حرکت خنثی همچنان سناریوی قابل بررسی است.

رفتار اندیکاتورها نیز با همین تصویر خنثی همخوانی دارد. شاخص قدرت نسبی یا RSI در محدوده ۴۹ قرار گرفته که تقریباً در نقطه میانه نوسان خود است و برتری مشخصی را میان خریداران و فروشندگان نشان نمی‌دهد. بنابراین در شرایط فعلی، RSI هنوز نشانه‌ای از شکل‌گیری یک مومنتوم قدرتمند در هیچ‌یک از دو جهت ارائه نمی‌کند.

هم‌زمان، MACD نیز در حوالی خط صفر قرار دارد موقعیتی که بیانگر نبود فاصله معنادار میان قدرت حرکتی دو طرف بازار است. قرار گرفتن هم‌زمان RSI در محدوده میانی و MACD در اطراف صفر، احتمال ادامه رفتار خنثی قیمت را تا زمان ورود یک محرک جدید افزایش می‌دهد. در نتیجه، واکنش آینده به اضلاع مثلث اهمیت بیشتری از وضعیت فعلی اندیکاتورها خواهد داشت.

در شرایط فعلی، فضای سیاسی همچنان یکی از عواملی است که می‌تواند مانع شکل‌گیری یک روند پایدار را آینده شود. زمانی که معامله‌گران نسبت به مسیر تحولات سیاسی اطمینان کافی ندارند، تمایل به اتخاذ موقعیت‌های سنگین کاهش پیدا می‌کند و همین موضوع می‌تواند دامنه نوسان قیمت را محدود نگه دارد.

بر این اساس، آینده ممکن است در کوتاه‌مدت همچنان در همین محدوده فشرده حرکت کند و الگوی مثلث پیش از هرگونه شکست معتبر، برای مدتی بیشتر به مسیر رنج خود ادامه دهد. شکست ضلع بالایی یا پایینی مثلث می‌تواند نشانه تغییر این تعادل باشد، اما تا پیش از وقوع چنین حرکتی، سناریوی نوسان محدود و ادامه فشرده‌گی قیمت همچنان با ساختار فعلی بازار سازگارتر است.

قیمت ارز بازار آزاد (تومان)	
۲۳۲,۱۰۰	دلار
۳۶۶,۱۰۰	یورو
۳۱۴,۱۰۰	پوند
۶۲,۸۰۰	درهم
۴,۸۸۰	لیبر
۲۳۸,۵۰۰,۰۰۰	سکه تمام
۱۳۲,۱۰۰,۰۰۰	سکه نیم
۶۴,۵۰۰,۰۰۰	سکه ربع
۳۴,۲۰۰,۰۰۰	سکه یک گرمی