

روزنامه در اقتصاد

چهارشنبه ۱۵ مهر ۱۴۰۵
شماره ۱۰۱۱
www.marzeghtesad.ir

♥ هزینه تأمین مالی شرکت‌های آمریکایی افزایش یافت

افزایش بازده اوراق خزانه‌داری آمریکا به بالاترین سطوح چند دهه اخیر، هزینه استقراض شرکت‌های آمریکایی را افزایش داده و فشار بیشتری بر بازار بدهی این کشور وارد کرده است.
افزایش بازده اوراق دولتی آمریکا موجب شده هزینه تأمین مالی در بازار اعتباری این کشور افزایش یابد و شرکت‌های دارای رتبه اعتباری پایین‌تر با نرخ‌های بهره بسیار بالاتری برای استقراض مواجه شوند.به نوشته فایننشال تایمز، برخی شرکت‌ها در شرایط فعلی انتشار بدهی جدید خود را به تعویق انداخته‌اند، زیرا افزایش نرخ‌ها بهره باعث شده تأمین مالی از طریق بازار اوراق برای آنها گران‌تر شود.
هزینه استقراضی برای برخی شرکت‌های پریسبک حتی به حدود ۱۷ درصد رسیده است.
افزایش هزینه تأمین مالی می‌تواند بر تصمیم شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری، توسعه فعالیت‌ها و تأمین نقدینگی اثر بگذارد. این مسئله به‌ویژه برای شرکت‌هایی که وابستگی بیشتری به بازار بدهی دارند اهمیت دارد.با وجود افزایش هزینه استقراض، شرکت‌های فعلی در حوزه هوش مصنوعی همچنان در حال استفاده از بازار بدهی برای تأمین مالی پروژه‌های خود هستند. سرمایه‌گذاری گسترده این شرکت‌ها در زیرساخت‌های هوش مصنوعی به منابع مالی قابل توجهی نیاز دارد و برخی از آنها حاضرند برای تأمین این منابع هزینه بیشتری پرداخت کنند
افزایش بازده اوراق بلندمدت آمریکا همچنین نشانه‌دهنده نگرانی سرمایه‌گذاران درباره مسیر بدهی و کسری بودجه دولت این کشور است. بالا رفتن نرخ‌های بلندمدت می‌تواند نه تنها هزینه استقراض دولت، بلکه هزینه سرمایه برای شرکت‌ها و سایر فعالان اقتصادی را نیز افزایش دهد.در چنین شرایطی، تداوم نرخ‌های بالا می‌تواند به کاهش سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی از اقتصاد آمریکا منجر شده، هرچند بخش‌هایی مانند فناوری و هوش مصنوعی همچنان به دلیل چشم‌انداز رشد بالا، تقاضای قابل توجهی برای تأمین مالی دارند.

—————

♥ قیمت پیشنهادی مسکن در ۲۰ منطقه تهران طی ۱ سال ۲ برابر شد
موسط قیمت پیشنهادی هر متر خانه در ۲۰ منطقه تهران طی ۱۲ ماه گذشته بیش از ۱۰۰ درصد رشد کرده است. یعنی خریدار امروز برای همان خانه، دست‌کم ۲ برابر سال گذشته پول می‌خواهد.داده‌های قیمت‌های عرضه‌شده در بازار آنلاین مسکن تهران نشان می‌دهد متوسط قیمت هر مترمربع در ۲۰ منطقه پایتخت طی ۱ سال گذشته بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافته است. رسانه‌های داخلی اینرقام را منتشر کرده‌اند. بر اساس این گزارش، منطقه ۳ تهران بیش‌ترین رشد سالانه را میان مناطق بررسی‌شده ثبت کرده است. این رقم برای خانواده‌ای یک پیام روشن دارد: قدرت خرید مسکن با پول نقد در ۱ سال تقریباً نصف شده است. برای نمونه، آپارتمانی که پارسال با ۵ میلیارد تومان آگهی می‌شد، امروز با قیمتی بالای ۱۰ میلیارد تومان عرضه می‌شود. کسی که پس‌انداز ریالی خود را برای خرید خانه کنار گذاشته بود، اکنون با فاصله‌ای ۲ برابری تا هدف روبروست. یک نکته در خواندن این داده‌ها اهمیت دارد. این ارقام از آگهی‌های فروش استخراج شده است، نه از قراردادهای نهایی. قیمت پیشنهادی همان عددی است که فروشنده در آگهی می‌نویسد؛ قیمت معامله رقمی است که پس از چانه‌زنی امضا می‌شود و معمولاً پایین‌تر است.به بیان دیگر، این آمار بیش‌تر انتظارات فروشنده‌گان را نشان می‌دهد تا توان پرداخت خریداران. وقتی شکاف میان این دو عدد زیاد شود، بازار معمولاً با کاهش تعداد معاملات همراه می‌شود. یعنی آگهی‌ها گران‌تر می‌شوند، اما شمار قراردادهای امضاشده لزوماً بالا نمی‌رود.مسکن در اقتصاد ایران همواره نقش پناهگاه ارزش داشته است. یعنی دارایی‌ای که خانواده‌ها در دوره‌های تورمی برای حفظ ارزش پول خود به آن روی می‌آورند. فروشنده‌گان معمولاً قیمت را با چشم به نرخ تورم، هزینه ساخت و تحولات بازارهای موزای مانند ارز و طلا تعیین می‌کنند. وقتی انتظارات تورمی بالا باشد، مالکان تمایل کمتری به فروش با قیمت‌های گذشته دارند.ر سودی دیگر، درآمد خانوارها با این سرعت رشد نکرده است. نتیجه این کشمکش، فاصله گرفتن بیش‌تر قیمت خانه از توان خرید متقاضیان مصرفی است. مقایسه رشد قیمت‌ها در مناطق مختلف و آمار رسمی معاملات در ماه‌های آینده نشان می‌دهد این افزایش تا چه حد به قراردادهای واقعی منتقل شده است.

—————

♥ بازار مسکن در رکود تورمی؛ کمبود خانه هست، خریداران نیست
بازار مسکن وارد رکود تورمی شده است؛ قیمت‌ها پایین نمی‌آید، اما معاملاتی هم شکل نمی‌گیرد. این وضعیت ممکن است فروشندگان را به سمت شیوه‌های تازه فروش سوق دهد. گزارش تازه هلدینگ ثمسکن نشان می‌دهد بازار مسکن وارد «رکود تورمی» شده است. رکود تورمی یعنی قیمت‌ها همچنان بالا می‌ماند یا رشد می‌کند، اما حجم خرید و فروش کاهش می‌یابد. نتیجه برای خانوارها روشن است: صاحب‌خانه‌شدن دشوار‌تر شده و فروش ملک هم زمان بیش‌تری می‌برد. تصویری که این گزارش ترسیم می‌کند، در نگاه اول متناقض به نظر می‌رسد. از یک سو کشور با کمبود واحد مسکونی روبروست. از سوی دیگر، خریدار کافی برای همین خانه‌های موجود وجود ندارد. این شکاف برای هر کسی که قصد خرید، فروش یا اجاره دارد، اهمیت دارد.



ایران؛ هاب ترانزیتی منطقه در آستانه جهش

۶ مریم لطفی – «ایران پس از سال‌ها تقلا در برابر راهبردهای محاصره‌محور، اکنون در حال باز تعریف موقعیت ژئوپلیتیک خود است. بهره‌گیری از مزیت‌های جغرافیایی و فعال‌سازی کریدورهای حیاتی، مسیر تهدید انزو را به فرصتی طلایی برای قدرت‌نمایی اقتصادی تغییر داده است. این تغییر جهت استراتژیک، نه تنها پیوندهای اقتصادی کشور را بازسازی می‌کند، بلکه ایران را به حلقه‌ای غیرقابل‌حذف و محوری در مبادلات تجاری منطقه و جهان تبدیل کرده است.»

با بهره‌گیری از مسیرهای ریلی و زمینی، ایران می‌تواند تهدید محدودیت‌های دریایی را به فرصتی جهت تثبیت جایگاه خود به عنوان هاب ترانزیتی جهان تبدیل کند.
برای سال‌های متنامی، بدنه اصلی مراودات تجاری برون‌مرزی ایران وابسته به مسیرهای دریایی و گذرگاه تنگه هرمز بوده و بنادر جنوبی همواره نقشی محوری در واردات کالا ایفا می‌کرده‌اند. در مقابل، به دلایل متعدد، ظرفیت‌ها و قابلیت‌های مسیرهای ترانزیت زمینی برای جابه‌جایی کالا آن‌طور که باید و شاید در کانون توجه قرار نگرفته است.
با این حال، در شرایط کنونی و با بروز محدودیت‌هایی جدی در تخلیه و بارگیری کالا در بنادر جنوبی، تمرکز بر مسیرهای جایگزین دیگر نه یک انتخاب، بلکه به یک الزام حیاتی بدل شده است. اگرچه این وضعیت می‌تواند در کوتاه‌مدت فشارهایی را بر پیکره اقتصاد کشور تحمیل کند، اما یک فرصت راهبردی ارزشمند را نیز در خود جای داده است: کاهش وابستگی تجارت ایران به یک مسیر خاص و ارتقای موقعیت جغرافیایی کشور به یک مزیت رقابتی و اقتصادی.

♥ گسست از وابستگی تک‌بهدی به مسیرهای دریایی

بروز اختلال در تجارت دریایی ایران و محدودیت‌های اعمال‌شده در مسیر تنگه هرمز، یک حقیقت کلیدی را بار دیگر برای سیاست‌گذاران نمایان ساخت: اقتصاد ملی نباید به شریان‌های محدود گره بخورد؛ حتی اگر آن شریان یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین گذرگاه‌های تجاری در سطح جهان باشد.
بیعتاً این وضعیت چالش‌های ملموسی را برای کشور، به‌ویژه در بخش صادرات نفت و روند تأمین کالاهای اساسی به وجود آورده است. اما فراتر از این مسائل، چنین رویدادی درس بزرگی برای کشور به همراه دارد؛ اینکه باید مسیرهای موزای تجارت را با جدیت دنبال کرد تا هیچ‌گاه اختلال در یک گلوگاه، کل تجارت خارجی کشور را به توقف وروبر نکند

جایگاه ژئوپلیتیک؛ نقطه ثقل ارتباطی شرق و غرب



♥ اوکی‌ایکس پول ملی ۵۰ کشور را به دلار دیجیتال تبدیل می‌کند
صرافی رمززار اوکی‌ایکس ایلپیکیشن‌ی راهاندازی کرد که بیش از ۵۰ پول محلی را به استیبل‌کوین‌های دلاری تبدیل می‌کند. هدف این طرح، ساکنان کشورهای در حال توسعه است که برای حفظ ارزش پس‌انداز خود با نوسان ارزی روبرو هستند.
به نقل از فورچون، صرافی رمززار اوکی‌ایکس روز سه‌شنبه ۶ اکتبر ۲۰۲۶ (۱۴ مهر ۱۴۰۵) ایلپیکیشن مستقلی به نام «اوکی‌ایکس مانی» را معرفی کرد. کاربران با این ایلپیکیشن می‌توانند بیش از ۵۰ پول محلی را به استیبل‌کوین‌های دلاری تبدیل کنند. این محصول در رویدادی در سنگاپور رونمایی شد و بازارهای آمریکای لاتین، آفریقا، جنوب آسیا و خاورمیانه را هدف گرفته است.
استیبل‌کوین رمزارزی است که ارزش آن به یک دارایی مانند دلار آمریکا گره خورده و نوسان قیمتی کمی دارد. اوکی‌ایکس می‌گوید نوسان ارزی، دسترسی محدود به خدمات بانکی و کارمزد تبدیل ارز، حفظ پس‌انداز را در این مناطق دشوار کرده است. معنای این طرح برای خانواده‌های این کشورها روشن است: راه تازه‌ای برای نگهداری دارایی به دلار، بیرون از نظام بانکی سنتی.
کاربران در این ایلپیکیشن سه استیبل‌کوین دلاری نگهداری می‌کنند: USDC، شرکت یکسوس USDC و سیرکل و USDT یا همان تتر. به گفته اوکی‌ایکس، موجودی‌های واجد شرایط USDC ۱۰ درصد سود سالانه دریافت می‌کنند. این رقم سقف سود است و همه موجودی‌ها را شامل نمی‌شود. کارتهای مجازی و فیزیکی بدون کارمزد تبدیل ارز و پاداش معرفی دوسنان نیز از دیگر امکانات این سرویس است.حیدر رفیق، شریک مدیریتی جهانی اوکی‌ایکس، به فورچون گفت: «شکاف اصلی برای افراد و نهاده‌ها، تسویه است» منظور او از تسویه، زمان لازم برای نهایی‌شدن یک پرداخت است. به گفته او، یک کسب‌وکار کوچک نباید روزها متذلل تسویه بانک بماند. رفیق که به پاکستان بزرگ شده، می‌گوید هنوز رسیده‌ای پول‌هایی را که والدینش از طریق وسترن یونیون برایش می‌فرستادند، نگه داشته است.
این ایلپیکیشن تاثرترین محصول از مجموعه طرح‌های جدید اوکی‌ایکس است. شرکت اینتر کانتریننتال اکسچینج، مالک بورس نیویورک، در ماه مارس در اوکی‌ایکس سرمایه‌گذاری کرد و ارزش این صرافی را ۲۵ میلیارد دلار برآورد کرد.
گلوبمرگ رقم این سرمایه‌گذاری را حدود ۲۰ میلیون دلار گزارش کرده است.

بازار خودرو در حالی با موج تازه‌ای از افزایش قیمت مواجه شده که هیچانی شدن معاملات و اعلام قیمت‌های غیرعادی، حتی روند معمول به‌روزرسانی نرخ‌ها در برخی سایت‌های تخصصی را متوقف کرده است.
بازار خودرو امروز در شرایطی فعالیت خود را دنبال می‌کند که قیمت بسیاری از خودروهای داخلی و مونتاژی نسبت به روزهای گذشته افزایش یافته، اما این رشد قیمت نتوانسته رونقی در معاملات ایجاد کند. در واقع، بازار در شرایطی قرار گرفته که قیمت‌های پیشنهادی فروشندگان با سرعت بیشتری تغییر می‌کند، اما خریداران به دلیل کاهش قدرت خرید و نگرانی از آینده قیمت‌ها، همچنان از انجام معامله فاصله گرفته‌اند.
بررسی قیمت‌های اعلامی بازار آزاد نشان می‌دهد خودروهای داخلی در روزهای اخیر نوسان قابل‌توجهی داشته‌اند و در برخی مدل‌ها افزایش قیمت به چند ده یا حتی چند صد میلیون تومان رسیده است. در بازار مونتاژی‌ها نیز دامنه تغییرات بیشتر بوده و برخی خودروها با افزایش‌های چندصد میلیون تومانی مواجه شده‌اند.
در بازار محصولات ایران‌خودرو، پژو ۲۰۷ همچنان یکی از خودروهای پرنوسان بازار است. پژو ۲۰۷ دنده‌ای T۷۳ در محدوده ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان و نسخه دنده‌ای T۷۵P حدود ۲ میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است.



هرچند بهره‌گیری از مرزهای زمینی نیز با پیچیدگی‌ها و چالش‌های خاص خود همراه است، اما کاملاً آشکار است که تکیه بر یک مسیر واحد می‌تواند آن را به پاشنه آشیل اقتصاد کشور بدل کند. ایران با بهره‌مندی از مرزهای زمینی مشترک با هفت کشور همسایه، از پتانسیل مطلوبی برای اتصال به کریدورهای کلان جهانی، از دروازه‌های شرق آسیا گرفته تا مرزهای اروپا برخوردار است. آنچه در سال‌های قبل شاید گزینه‌ای درج‌نود در تجارت خارجی قلمداد می‌شد، امروز می‌تواند به خط مقدم جبهه اقتصادی ایران تبدیل شود.
نکته قابل‌تأمل‌تر این است که جایگاه ژئوپلیتیک ایران به عنوان نقطه ثقل شبکه ارتباطی شرق به غرب و شمال به جنوب، این فرصت بی‌نظیر را فراهم کرده که کشور به یک هاب ترانزیتی بدل شود؛ ظرفیتی که متأسفانه تا به امروز به شکلی که باید مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. شاید این تهدید محاصره، بهترین فرصت تاریخی برای پیریزی این تحول بزرگ در اقتصاد ایران باشد.

♥ تقویت کریدور ریلی چین به ایران؛ جهش در تبادلات زمینی
یکی از مسیرهای حیاتی، کریدور ریلی اتصال چین به ایران از مسیر آسیای مرکزی است. این محور ریلی با بیش از ۱۰ هزار کیلومتر طول، چندین کلان‌شهر صنعتی چین را به ایران متصل می‌کند. این خط در گذشته فعالیت چندانی نداشت، اما اکنون رشد قابل‌توجهی داشته؛ به‌طوری‌که تعداد قطارهای این مسیر از حدود هفت قطار در سال به بیش از ۱۰۰ قطار در ماه رسیده است. این روند صعودی نشان می‌دهد که مسیرهای زمینی در صورت تأمین زیرساخت‌های لازم و ایجاد هم‌افزایی میان کشورهای مسیر، می‌توانند در کوتاه‌مدت به یکی از شریان‌های اصلی تجارت ایران تبدیل شوند. این کریدور نه‌تنها زمان انتقال کالا را به طور چشمگیری کاهش می‌دهد، بلکه وابستگی تجارت کشور به بنادر دریایی را نیز تقلیل می‌دهد. البته مسیرهای زمینی نیز از گردن مسائل سیاسی و امنیتی در امان نیستند، اما ایجاد چند مسیر موزای به معنای آن است که اختلال در یک مسیر، به توقف کامل جریان تجارت کشور منجر نخواهد شد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور گفت: عملیات تعریض و بهسازی محور طالقان -هشتگرد به طول ۳۵ کیلومتر در حال اجراست و تاکنون ۳۰۰ متر از تونل یک‌کیلومتری این محور حفاری شده است.هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، در دیدار با علی حدادی، نماینده مردم شهرستان‌های ساوجبلاغ، نظرآباد، طالقان و چهارباغ در مجلس شورای اسلامی، آخرین وضعیت اجرای پروژه تعریض و بهسازی محور طالقان - هشتگرد را بررسی کرد. بازوند با اشاره به اهمیت این محور اظهار کرد: محور طالقان - هشتگرد به دلیل موقعیت گردشگری منطقه و حجم بالای تردد، از مسیرهای پرتردد استان البرز محسوب می‌شود و با توجه به شرایط کوهستانی و وجود ارتفاعات در این محور، توجه ویژه به موضوع ایمنی مسیر در روند اجرای پروژه ضروری است. معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: عملیات اجرایی تعریض و بهسازی محور طالقان - هشتگرد به طول ۳۵ کیلومتر در حال انجام است و تلاش مجموعه شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور بر این است که با پیشبرد بخش‌های مختلف پروژه، شرایط تردد ایمن‌تر و روان‌تر در این مسیر فراهم شودوی با اشاره به آخرین وضعیت عملیات احداث تونل یک‌کیلومتری این محور گفت: احداث این تونل به دلیل شرایط زمین‌شناسی و جنس خاک منطقه با دشواری‌های اجرایی همراه است و عملیات حفاری متناسب با شرایط زمین پیش می‌رود.

♥ فروش ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در نیمه اول ۱۴۰۵ حدود ۳۰ درصد کم شد

فروش سه خودروساز بزرگ کشور در نیمه اول ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۹.۴ درصد کاهش یافت. این یعنی خودروی کمتری از کارخانه به دست خریداران رسیده است و توازن عرضه و تقاضا در بازار از این مسدتر اثر می‌گیرد.
فروش ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو در ۶ ماه نخست سال ۱۴۰۵ با کاهش ۲۹.۴ درصدی همراه بوده است. این آمار بر پایه گزارشی است که پایگاه «میل سخن» منتشر کرده است. بازه مورد بررسی از فروردین تا پایان شهریور را در بر می‌گیرد.
اهمیت این عدد در سهم بالای این سه شرکت از بازار است. بخشی بزرگی از خودروهای نو در کشور را همین سه خودروساز تولید و عرضه می‌کنند. به زبان ساده، از هر ۱۰ خودرویی که این شرکت‌ها در نیمه اول سال گذشته فروخته بودند، امسال حدود ۳ خودرو دستگاه کمتر به فروش رسیده است. برای خانواده‌هایی که خرید خودرو را در برنامه دارند، این تغییر مستقیماً به موجودی بازار و روند دریافت خودرو از کارخانه مربوط است.
فروش خودروساز با تولید آن یکسان نیست. آمار فروش معمولاً نشان می‌دهد چه تعداد خودرو در عمل به خریدار تحویل یا واگذار شده است. بنابراین افت فروش می‌تواند هم از کاهش تولید یابود و هم از کندی در عرضه و تحویل.

گزارش منتشرشده علت این کاهش را تکنیک نکرده است. با این حال، چند متغیر شناخته‌شده در صنعت خودرو معمولاً بر حجم فروش اثر می‌گذارد: تأمین قطعات، نقدینگی خودروسازان، سیاست قیمت‌گذاری کارخانه و شیوه عرضه از جمله عوامل در این سهم هر یک از این عوامل در افت امسال هنوز با داده رسمی روشن نشده است.در بازار خودرو، کشمکش اصلی میان حجم عرضه کارخانه و تقاضای انباشته خریداران است. وقتی خودروی کمتری از مسیر کارخانه وارد بازار شود، بخشی از تقاضا به بازار آزاد منتقل می‌شود. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد این وضعیت معمولاً فاصله قیمت کارخانه و قیمت بازار را بیشتر می‌کند. البته قیمت نهایی به عوامل دیگری مانند نرخ ارز، انتظارات تورمی و قدرت خرید خانوارها نیز وابسته است.

قیمت خودرو از کنترل خارج شد

پژو ۲۰۷ اتوماتیک نیز بسته به تیپ و شرایط خودرو، قیمت‌های متفاوتی دارد و در برخی فهرست‌های بازار، نسخه اتوماتیک سقف‌شیش‌های تا محدوده ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان قیمت خورده است.

دنا پلاس شش‌دنده نیز در محدوده ۲ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان قرار دارد و دنا پلاس اتوماتیک در محدوده ۲ میلیارد و ۳۰۰ تا ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. در خانواده تارا نیز تارا دنده‌ای V۱ حدود ۲ میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان و تارا اتوماتیک V۴ حدود ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت دارد.

سورن پلاس بنزینی X۷۷P نیز در محدوده ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان و سورن پلاس دوگانه‌سوز حدود ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

در بازار سایپا نیز قیمت برخی محصولات افزایش یافته است. شاهین دنده‌ای در برخی فهرست‌های امروز حدود ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده و شاهین اتوماتیک نیز در محدوده ۲ میلیارد و ۲۰۰ تا ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

شاهین پلاس نیز در برخی گزارش‌های بازار تا محدوده ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قیمت خورده است.در بخش خودروهای اقتصادی، سایپا ۵ در محدوده یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، کوئیک GX L حدود یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و کوئیک ۵ حدود یک میلیارد و



نکته قابل تأمل‌تر این است که جایگاه ژئوپلیتیک ایران به عنوان نقطه ثقل شبکه ارتباطی شرق به غرب و شمال به جنوب، این فرصت بی‌نظیر را فراهم کرده که کشور به یک هاب ترانزیتی بدل شود؛ ظرفیتی که متأسفانه تا به امروز به شکلی که باید مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است.

♥ کریدور شمال – جنوب؛ تکمیل‌کننده پازل تجارت منطقه‌ای

کریدور بین‌المللی شمال – جنوب (INSTC) نیز از دیگر مسیرهای است که می‌تواند موقعیت ایران را در شبکه تجاری منطقه به‌طور جدی تقویت کند. این کریدور با عبور از خاک روسیه، جمهوری آذربایجان و ایران، امکان پیوند ایران به بازارهای روسیه، هند و کشورهای آسیای میانه را فراهم می‌سازد. با وجود سال‌ها برنامه‌ریزی‌های انجام شده، این مسیر هنوز به ظرفیت کامل بهره‌برداری نرسیده است. تکمیل نهایی کریدور شمال – جنوب می‌تواند علاوه بر متنوع‌سازی مسیرهای مبادلات خارجی، درآمدهای ارزی قابل‌توجهی را از محل خدمات ترانزیتی برای کشور ایجاد کند. اتصال هم‌زمان ایران به بازارهای شمالی و جنوبی، در صورت توسعه زیرساخت‌ها، قادر است موازنه تجاری کشور را نیز به‌کلی تغییر دهد.

♥ اتصال شلمچه به بصره؛ کلید طلایی بازارهای همسایه

در میان پروژه‌های ریلی، اتصال شلمچه به بصره نیز اهمیتی دوچندان دارد. خط ریلی شلمچه – بصره با طول تنها حدود ۳۲ کیلومتر می‌تواند شبکه ریلی ایران را به عراق متصل کرده و از آنجا به شبکه حمل‌ونقل گسترده منطقه‌ای گره بزند. تکمیل این مسیر، دسترسی تجار و بازرگانان ایرانی به بازار عراق را به‌طور محسوسی تسهیل کرده و در ادامه، بستر اتصال شرق به ترکیه و سایر بازارهای هدف را فراهم می‌کند.با این حال، این پروژه نیز با وجود وعده‌های مکرر، هنوز به سسرانجام نهایی نرسیده است. در واقع، اهمیت این سه مسیر فراتر از انتقال چند محموله از مبدا به مقصد است. هدف بنیادین، ایجاد تنوع در شریان‌های تجارت خارجی ایران است. وقتی کالا بتواند از شرق از مسیر چین و آسیای مرکزی، از شمال از طریق روسیه و کریدور شمال – جنوب و از غرب از مسیر عراق و ترکیه صادر یا وارد شود، اختلال در یک مسیر دیگر به معنای توقف تجارت کشور نخواهد بود. این همان دگردیسی است که اقتصاد ایران به آن نیازمند است؛ گذار از اقتصادی که بخش اعظم تجارت آن به یک گلوگاه دریایی وابسته است، به اقتصادی که چندین مسیر موزای و مکمل برای تعامل با بازارهای منطقه‌ای و جهانی در اختیار دارد.

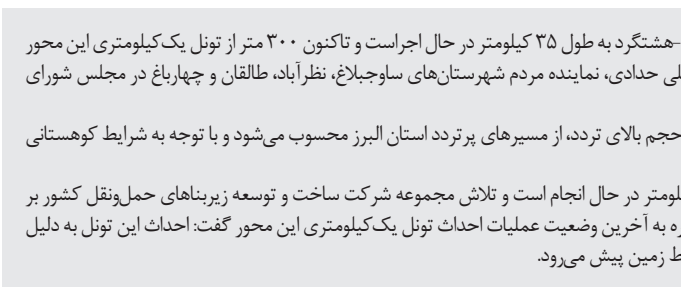
♥ از مدیریت بحران تا ترسیم استراتژی کلان اقتصادی

فساز کریدورهای زمینی می‌تواند وابستگی ایران به یک مسیر دریایی آسیب‌پذیر را کاهش داده و عمق راهبردی تجارت کشور را ارتقا بخشد. معنای این تحول روشن است: دیگر یک تهدید در یک مسیر معین نمی‌تواند به‌تنهایی کل چرخ دنده‌های اقتصاد کشور را فلج کند. اما نکته حائز اهمیت اینجاست که این مسیرها نباید صرفاً به چشم یک «مسکن موقت» برای گذر از شرایط فعلی نگریسته شوند.حتی پس از بازگشت وضعیت به روال عادی، تداوم استفاده از مسیرهای زمینی و تکمیل پروژه‌های نیمه‌کاره، یک فرصت راهبردی برای اقتصاد ایران به شمار می‌رود. توسعه این کریدورها در قالب همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه با کشورهای همسایه می‌تواند ایران را بیش از گذشته در متن مبادلات اقتصادی منطقه جای دهد و بستر سرمایه‌گذاری کشورهای نظیر چین، هند و روسیه در زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران را فراهم کند.

در حقیقت، آنچه ممکن است به عنوان یک واکنش اضطراری در برابر محدودیت‌های دریایی آغاز شود، می‌تواند به یک استراتژی کلان اقتصادی تبدیل شود.ایران نباید تنها در پی یافتن جایگزینی برای مسیرهای دریایی باشد؛ بلکه باید یک شبکه لجستیکی چندوجهی ایجاد کند که در آن دریا، جاده و ریل، هم‌افزایی داشته باشند ایران نباید تنها در پی یافتن جایگزینی برای مسیرهای دریایی باشد؛ بلکه باید یک شبکه لجستیکی چندوجهی ایجاد کند که در آن دریا، جاده و ریل، هم‌افزایی داشته باشند.چنین شبکه‌ای می‌تواند حتی پس از رفع محدودیت‌ها نیز به عنوان یک مزیت رقابتی پایدار برای ایران عمل کرده و کشور را به یکی از بازیگران اصلی ترانزیت در سطح منطقه تبدیل کند.

♥ فرصتی طلایی برای تغییر جایگاه ایران

بر این اساس، آینده تجارت ایران در گرو آن است که مسیرهای زمینی نه به عنوان یک ضرورت گذرا، بلکه به عنوان اجزای لاینفک نقشه راه دائمی اقتصاد دیده شوند. تکمیل زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای و فعال کردن کریدورهای شرق – غرب و شمال – جنوب می‌تواند وابستگی کشور به یک مسیر خاص را تقلیل دهد.تجربه محدودیت‌های دریایی، هرچند هزینه‌زا و دشوار است، اما می‌تواند یک درس راهبردی مهم برای ایران به همراه داشته باشد و آن اینکه کشور با موقعیت جغرافیایی ایران نباید تنها مصرف‌کننده مسیرهای ترانزیتی باشد؛ بلکه باید خودش به اصلی‌ترین مسیر ترانزیتی تبدیل شود.اگر این نگاه در سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی تثبیت شود، آنچه امروز یک تهدید برای تجارت ایران محسوب می‌شود، در نهایت به فرصتی طلایی برای تغییر جایگاه ایران در نقشه اقتصادی منطقه تبدیل خواهد شد.



♥ نزدیک رکورد تازه ثبت کرد: احتمال افزایش نرخ بهره آمریکا کم‌تر شد
شاخص نزدک در پی کاهش انتظار بازار برای افزایش نرخ بهره در آمریکا به بالاترین سطح تاریخ خود رسید. قراردادهای آتی سهام آمریکا پس از این رکورد بدون تغییر محسوس معامله می‌شوند.
به نقل از اینوستینگ، قراردادهای آتی سهام آمریکا روز سه‌شنبه ۶ اکتبر ۲۰۲۶ (۱۴ مهر ۱۴۰۵) بدون نوسان محسوس معامله شدند. این آرامش پس از آن رقم خورد که شاخص نزدک در جلسه قبل رکورد تازه‌ای ثبت کرد. محرک اصلی این رشد، کاهش انتظار سرمایه‌گذاران برای افزایش نرخ بهره از سوی فدرال رزرو بود.

قراردادهای آتی توافق‌هایی برای خرید یا فروش یک شاخص در تاریخی مشخص هستند. معامله‌گران از این قراردادها برای سنجش جهت بازار پیش از گشایش رسمی استفاده می‌کنند. ثبات آتی‌ها نشان می‌دهد بازار پس از رکورد اخیر در حال ارزیابی وضعیت است و هنوز جهت تازه‌ای انتخاب نکرده است.

فدرال رزرو، بانک مرکزی آمریکا، با تغییر نرخ بهره هزینه پول را در بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تعیین می‌کند. نرخ بهره بالاتر هزینه وام شرکت‌ها را افزایش می‌دهد و سود سپرده و اوراق قرضه را جذاب‌تر می‌کند. در چنین شرایطی بخشی از سرمایه از بازار سهام خارج می‌شود.

به همین دلیل، کهرنگ شدن احتمال افزایش نرخ بهره معمولاً از فشار فروش در بازار سهام می‌کاهد. شرکت‌های فناوری بیش‌ترین وزن را در شاخص نزدک دارند. ارزش این شرکت‌ها به سودهای آینده وابسته است و از

همین رو به تغییر نرخ بهره حساسیت بیش‌تری نشان می‌دهند.

انتظارات نرخ بهره آمریکا تنها بر بورس اثر نمی‌گذارد و ارزش جهانی دلار و قیمت طلا را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. داده‌های سال‌های گذشته نشان می‌دهد چشم‌انداز نرخ بهره پایین‌تر معمولاً هزینه نگهداری طلا را کاهش می‌دهد. در روزهای پیش رو، داده‌های اقتصادی و اظهارات مقام‌های فدرال رزرو محرک اصلی این انتظارات خواهد بود

۵۰۰ میلیون تومان قیمت دارد.
اطلس گنیز در محدوده یک میلیارد و ۷۰۰ تا یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان قرار گرفته و سه‌هنگ ۵ گنیز در همین محدوده قیمتی معامله می‌شود.
نوسانات در بازار خودروهای مونتاژی شدیدتر بوده است. هایما AS در محدوده ۷ میلیارد تومان خورده و فیدلیتی الت تیپ ۲ هفت‌نفره نیز حدود ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است.
تیکو ۷ پرو مکس نیز در برخی فهرست‌های امروز به محدوده ۸ میلیارد تومان رسیده است.
جک A۴ نیز در روزهای اخیر افزایش قیمت داشته و در محدوده ۳ میلیارد تومان قرار گرفته است. خودروهای مونتاژی به دلیل وابستگی بیشتر به قطعات و هزینه‌های ارزی، معمولاً واکنش سریع‌تری نسبت به نوسانات نرخ ارز و انتظارات تورمی نشان می‌دهند و همین موضوع باعث شده دامنه افزایش قیمت در این بخش بیشتر باشد.در این بین یکی از نشانه‌های متفاوت وضعیت بازار در دو روز اخیر، تغییر در روند اعلام قیمت خودرو است.در شرایط عادی، برخی سایت‌های تخصصی بازار خودرو قیمت مدل‌های مختلف را در فاصله‌های کوتاه و حتی هر یک تا دو ساعت به‌روزرسانی می‌کردند، اما طی دو روز اخیر و هم‌زمان با تشدید نوسانات، در برخی از این سایت‌ها به‌روزرسانی قیمت‌ها متوقف شده یا فاصله زمانی بیشتری انجام می‌شود.

● دلار ۲۵۸٫۵۰۰ ● یورو ۲۹۳٫۴۱۰ ● پوند ۳۱۰٫۴۸۰ ● درهم ۷۰٫۹۲۰ ● لیر ۵٫۳۶۰ ● سکه ۲۶۱٫۵۰۰٫۰۰۰ ● سکه بهار آزادی ۲۵۶٫۴۸۰٫۰۰۰ ● نیم سکه ۱۳۵٫۵۰۰٫۰۰۰ ● ربع سکه ۷۳٫۵۰۰٫۰۰۰ ● سکه گرمی ۳۷۰۰۰٫۰۰۰ ● طلای ۱۸ عیار ۲۵۰٫۶۰۰٫۰۰۰ ● طلای ۲۴ عیار ۳۴۰٫۴۵۰۰۰۰ ●

 روزنامه					
روزاقتصاد روزنامه اقتصادی					
چهارشنبه۱۵ مهرماه۱۴۰۵شماره۱۰۱۱ www.marzeghtesad.ir					
صاحب امتیاز: موسسه مطبوعاتی دانش پیام بامداد نوین					
مدیر مسئول: ابوالفضل حمیدی					
چاپ: جام جم					
آدرس: تهران، بلوار مرزداران، خیابان البرز ، البرزیکم، پلاک ۶					
تلفن: ۰۲۱-۴۹۱۰۵۰۰۰					
گستره توزیع : سراسری					
شرکت توزیع : نشر گستر					