چهره روز

وضعیت اموال در انبارها، بهتر شده است

غلامحسین محسنی اژه‌ای، رئیس قوه قضاییه از زمان ریاست بر دستگاه قضا، همواره پیگیر تعیین تکلیف کالاهای انباشته شده در گمرک بوده و در تازه‌ترین اظهارنظر گفته است: وضعیت اموال و کالاهای موجود در انبارهای بنادر، گمرک‌ها و سازمان اموال تملیکی نسبت به قبل، بسیار بهتر شده است و قابل مقایسه با دوره و مقطع قبل از ورود قوه قضاییه و دولت نیست؛ اما تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله داریم. انتقاد و مطالبه رئیس دستگاه قضا از بلاتکلیفی کالاهای دپو شده در گمرک و بندرها در شرایطی صورت می‌گیرد که ۲روز پیش اعضای ستاد هماهنگی اقتصادی دولت سازوکارهای جدید جلوگیری از رسوب کالا در گمرک و تسریع در تعیین تکلیف اموال تملیکی را تصویب کردند. ازجمله تمهیدات جدید دولت برای جلوگیری از تلنبار شدن و رسوب کالاها این است که سرعت عمل از طریق اتصال و به روز رسانی تبادل اطلاعات در مورد کالاهای وارداتی و اموال تملیکی به‌صورت زنجیره‌ای و هماهنگ میان دستگاه‌های ذی‌ربط افزایش یابد. واقعیت این است که در سال‌های اخیر پدیده «کالا بیار، دلارش را بگیر»، در حوزه تجارت خارجی باب شده و به هنگام تنگدستی ارزی کشور، فرایند ثبت سفارش کالاها طولانی می‌شود. در چنین شرایطی برخی بازرگانان به واردات کالا و انباشت آن در گمرک و بندر اقدام می‌کنند. سپس فرایندهای ثبت سفارش و یا دریافت ارز را در اولویت خود قرار می‌دهند. بدیهی است اگر دولت و بانک مرکزی بخواهد به همه کالاهای واردشده ارز اختصاص دهد، با دست‌اندازهای جدی مواجه می‌شود. به‌همین خاطر در واردات و تخصیص ارز، اولویت‌گذاری می‌شود. پیشنهاد می‌شود سران قوا نسبت به آسیب‌شناسی و چاره‌اندیشی در حوزه تجارت خارجی اقدام کنند و موانع را بردارند و مسیر تجارت را شفاف سازند تا شاهد استمرار شیوع پدیده کالا بیار، دلار بگیر نباشیم.

نقد خبر

همه، معطل یک آیین‌نامه

خبر: مصطفی طاهری، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس از بررسی آیین‌نامه واردات خودرو با حضور معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صنعت و نمایندگان بانک مرکزی در این کمیسیون خبر داده است.

نقد: بازار خودروی ایران انحصاری است. حتی در زمانی که واردات خودروی خارجی با تعرفه ۱۰۰درصدی آزاد بود، باز هم بخش مصرفی این بازار در انحصار خودروسازان داخلی قرار داشت و واردات خودرو جز برای دهک‌های بالای درآمدی خیروبرکت نداشت. بااین‌همه، ممنوعیت کامل واردات باعث شده کلیت بازار به هم بریزد و بخشی از خودروهای داخلی که مثلاً در ۵سال پیش می‌توانست خودروی طبقه متوسط محسوب شود، در غیاب محصولات ارزان‌قیمت خارجی در بازار، جایگزین آنها شوند و عملاً ماهیت آنها به‌خودروهایی لوکس تغییر یابد. در این میان، اگرچه واردات خودرو قادر نیست تغییر شگرفی در بازار و صنعت خودروی ایران ایجاد کند؛ اما همین که بتواند تقاضای گران‌پسندان بازار را پاسخ بدهد و از سرریز شدن موج تورمی این بخش از بازار به بازار خودروهای ارزان‌قیمت ممانعت کند، اتفاق مبارکی است. تنها مشکل این‌جاست که بحث واردات خودرو، هم در تصویب قانون اولیه با رفت‌وبرگشت‌های بسیار مواجه بود و هم در تدوین و ابلاغ آیین‌نامه کل بازار و جامعه را معطل خود کرده است و تا این بوروکراسی برطرف نشود، عواید حداقلی این واردات هم از بازار داخلی دریغ خواهد شد.

داده‌نما

خطر خروج ایران از بازار گاز دنیا

میزان مصرف گاز طبیعی در ایران از کل مصرف ۳۰کشور اروپایی بیشتر است و اگر همین روند مصرف ادامه پیدا کند، به چشم‌برهم‌زدنی ایران از باشگاه صادرکنندگان گاز دنیا اخراج خواهد شد.

تازه‌ترین گزارش شرکت بریتیش پترولیوم نشان از وضع نامطلوب مصرف گاز در ایران در مقایسه با سایر نقاط جهان شامل قاره آمریکا، اروپا، آفریقا، آسیای میانه و خاورمیانه دارد. باتوجه به داده‌های شرکت BP (بریتیش پترولیوم) درباره میزان تولید و مصرف گاز در جهان در سال ۲۰۲۱، سهم ایران در حوزه تولید گاز دنیا، ۶,۴درصد و در عرصه مصرف، ۶درصد است.

این امر به این معناست که میزان تولید به مصرف، بسیار نزدیک و فقط ۰.۴درصد است. در بین ۴کشور نخست، در زمینه تولید و مصرف گاز، فقط چین، مصرف بیشتری نسبت به تولید دارد که البته باید جمعیت بالای آن مدنظر قرار گیرد. همچنین با وجود جمعیت و وسعت بیشتر روسیه و آمریکا نسبت به ایران، وضعیت این ۲کشور از نظر شاخص تولید به مصرف، نسبت به کشور ما بهتر است. نرخ رشد مصرف طی سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۱ نیز بیانگر این است که مصرف گاز ایران نسبت به آمریکا و روسیه، در ۱۰سال اخیر، بیشتر بوده است.

کشورهای برتر تولید و مصرف گاز در سال ۲۰۲۱

نام‌کشور	رتبه‌جهانی		سهم‌جهانی	
	در تولید	در مصرف	از تولید	از مصرف
آمریکا	۱	۱	۲۰.۵	۲,۳
روسیه	۲	۲	۱۱,۸	۰,۹
ایران	۳	۴	۶	۴,۶
چین	۴	۳	۹,۴	۱۰,۹

روز با برکت نفتی‌ها

تفاهمنامه ساخت ۲ پتروپالایشگاه به ارزش ۱۸ میلیارد دلار در حضور رئیس‌جمهوری به امضا رسید

نفت

دولت ایران مصمم به شکستن حلقه محاصره احتمالی درصورت به نتیجه نرسیدن مذاکرات رفع تحریم‌هاست. یکی از گام‌های جدی، ساخت پتروپالایشگاه‌ها است. هدف، افزایش تاب‌آوری اقتصاد ایران از دریچه تامین انرژی موردنیاز داخلی به‌ویژه بنزین و البته متنوع‌سازی بازار فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی و جلوگیری از خام فروشی نفت سنگین است.

دیروز جمعی از مدیران شبکه بانکی به پاستور رفتند تا در حضور رئیس‌جمهور، معاون اول او و وزیر نفت، پای ۲تفاهمنامه ساخت پتروپالایشگاه به ارزش ۱۸میلیارد دلار را امضا کنند و متعهد شوند نسبت به تامین مالی این ۲ابر پروژه نفتی اقدام کنند.

تفاهمنامه مشارکت و تأمین مالی ساخت ۲پتروپالایشگاه به نام «شهید قاسم سلیمانی» با ظرفیت پالایش روزانه ۳۰۰ هزار بشکه نفت خام سنگین و پالایشگاه «مروارید مکران» با ظرفیت پالایش روزانه ۳۰۰هزار بشکه نفت خام سنگین و فوق سنگین با حضور سید ابراهیم رئیسی، به امضا رسید. رئیس‌جمهور روز گذشته در مراسم ویژه‌ای، از امضای این تفاهمنامه به‌عنوان روز با برکت یاد و تأکید کرد: امضای این تفاهمنامه گامی در مسیر تحقق اقتصاد مقاومتی با هدف خنثی‌سازی تحریم‌ها، جلوگیری از خام‌فروشی و تبدیل نفت خام به فرآورده‌های با ارزش افزوده بالاتر، تامین نیازهای کشور به فرآورده‌های نفتی و ایجاد ظرفیت‌های صادراتی جدید است.

به گزارش همشهری، تفاهمنامه مشارکت و تأمین مالی احداث پالایشگاه «مروارید مکران» با ظرفیت پالایش روزانه ۳۰۰هزار بشکه نفت خام سنگین و فوق سنگین در جاسک با برآورد حدود ۷میلیارد دلار سرمایه‌گذاری میان گروه اقتصادی مفید و بانک‌های ملت، تجارت و پارسیان امضا شد تا براساس مشارکت‌نامه شرکت مجری، تأمین مالی و احداث پالایشگاه یادشده تأمین شود. استفاده حداکثری از تجهیزات ساخت داخل و بهره‌مندی از قانون تنفس خوراک از ویژگی‌های طرح ساخت پالایشگاه نفت مروارید مکران است.

این گزارش می‌افزاید: تفاهمنامه مشارکت و تأمین مالی احداث پتروپالایشگاه «شهید قاسم سلیمانی» با ظرفیت پالایش روزانه ۳۰۰هزار بشکه نفت خام سنگین نیز با برآورد کمی بیش از ۱۱میلیارد دلار سرمایه‌گذاری میان بانک‌های ملی، رفاه کارگران، ملت و تجارت و گروه تدبیر انرژی، شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس، شرکت سرمایه‌گذاری اهداف و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران امضا شد تا براساس مشارکت‌نامه شرکت مجری طرح، تأمین مالی و احداث پتروپالایشگاه یاد شده، تأمین شود.

براساس اعلام وزارت نفت، ترکیب فرآورده‌های تولیدی در پتروپالایشگاه شهید سلیمانی با ظرفیت پالایش روزانه ۳۰۰هزار بشکه نفت خام سنگین، ۶۵درصد سوخت و ۳۵درصد محصولات شیمیایی خواهد بود و قرار است این طرح پس از گذشت ۵ سال از زمان اجرا تکمیل شود. گروه تدبیر انرژی ۱۵درصد، شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس ۱۵درصد، شرکت سرمایه‌گذاری اهداف ۱۵درصد، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ۱۰درصد، بانک ملی ۱۵درصد، بانک رفاه کارگران ۱۵درصد، بانک ملت ۷.۵درصد و بانک تجارت ۷.۵درصد در تفاهمنامه مشارکت و تأمین مالی احداث پتروپالایشگاه «شهید قاسم سلیمانی» سهم دارند.

هدف اصلی از ساخت ۲پتروپالایشگاه، ایجاد ارزش افزوده و جلوگیری از خام‌فروشی جلوگیری از واردات بنزین به کشور، افزایش ظرفیت پالایشی و تولید فرآورده‌های نفتی در کشور، اشتغال‌زایی و به‌کارگیری توانایی شرکت‌های داخلی و ظرفیت دانش‌بنیان‌ها، مقابله فعالانه با تحریم‌ها و جلوگیری از تحریم‌پذیری، هدایت نقدینگی به سمت سرمایه‌گذاری مولد، عبور از پالایشگاه‌سازی و حرکت به سمت احداث پتروپالایشگاه‌ها و استمرار حضور ایران در بازارهای جهانی اعلام شده است.

دفاع رئیسی از تفاهم نفتی‌ها

رئیس‌جمهور امضای تفاهمنامه تامین مالی برای احداث پتروپالایشگاه شهید سلیمانی و پالایشگاه مروارید مکران را اقدامی مؤثر در تحقق اهداف کشور در زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاری در مسیر رونق تولید، خنثی‌سازی تحریم‌ها، جلوگیری از خام‌فروشی و تبدیل نفت به فرآورده‌های با ارزش افزوده بیشتر و ایجاد اشتغال علم‌پایه دانست.

رئیسی احداث مجتمع‌های پتروشیمی و پتروپالایشگاهی را از نیازها و ضرورت‌های کشور عنوان کرد و افزود: تحقق اهداف کشور در زمینه رشد اقتصادی در گرو سرمایه‌گذاری‌های کلان است و این تفاهمنامه‌ها از جمله اقدامات و زمینه‌سازی‌های مؤثر برای جذب سرمایه‌های خرد و کلان در مسیر سازندگی و آبادانی کشور است.

رئیس‌جمهور همچنین با اشاره به اتفاق‌نظر کارشناسان اقتصادی بر این نکته که هدایت نقدینگی به سمت تولید، نگرانی‌ها را از رشد نقدینگی برطرف می‌کند، تصریح کرد: تفاهمنامه‌ای که امروز به امضا رسید، همچنین یکی از مصادیق موفق هدایت نقدینگی به‌سوی تولید است.

وی خاطرنشان کرد: گاهی ممکن است در مسیر اجرای یک پروژه بزرگ، موانع کوچکی پیدا شود اما این نباید باعث توقف یا حتی کندی کار شود. به هیچ وجه در مسیر اجرای چنین پروژه‌هایی موانع را به رسمیت نشناسید.

رئیس‌جمهور اجرای این پروژه‌ها را باعث آبادانی و پیشرفت برای بندرعباس و به‌ویژه سواحل مَکران دانست و گفت: اجرای این پروژه‌ها به‌عنوان طرح‌هایی علم‌پایه می‌تواند باعث ایجاد اشتغال پایدار و رونق تولید، به‌خصوص در صنایع پایین‌دستی صنعت نفت شود. رئیس‌جمهور اظهار داشت: امروز وظیفه ما در عرصه رونق تولید، همان وظیفه‌ای است که رزمندگان ما در جبهه‌های دفاع‌مقدس بر عهده داشتند. هر گامی برای رونق تولید و ایجاد اشتغال، تیری در قلب دشمن و قدمی برای افزایش امید و اعتماد مردم به نظام است.

قانون چه می‌گوید؟

براساس قانون بودجه ۱۴۰۱وزارت نفت اجازه دارد با رعایت قانون حمایت از توسعه صنایع پایین دستی نفت خام و میعانات گازی با استفاده از سرمایه‌گذاری مردمی مصوب سال ۱۳۹۸ و سیاست‌های کلی اصل ۴۴قانون اساسی از طریق شرکت‌های دولتی حداکثر در سقف ۲۰درصد نسبت به احداث پتروپالایشگاه نفت خام به ظرفیت ۳۰۰هزار بشکه در روز جهت تولید مواد پایه پتروشیمی و سوخت از محل منابع داخلی با مشارکت بخش غیردولتی، تأمین مالی خارجی(فاینانس) و یا تحویل نفت خام به پیمانکاران اقدام کند؛ البته وزارت نفت وظیفه دارد پس از ساخت و بهره‌برداری این پتروپالایشگاه‌ها نسبت به واگذاری سهم خود در قالب بازار سرمایه ظرف یک‌سال پس از بهره‌برداری اقدام کند.

همشهری توالی سوانح ترکیدگی لاستیک هواپیماها در فرودگاه مشهد را بررسی می‌کند

بار بحران روی چرخ‌های هواپیما

گزارش

در ۴روز، ۳هواپیما در فرودگاه مشهد دچار ترکیدگی لاستیک شده‌اند؛ سازمان هواپیمایی کشوری یکی از عوامل این حوادث را ایراد در باند فرودگاه اعلام کرده که البته مسئولان فرودگاه مشهد آن را قبول ندارند.

به گزارش همشهری، توالی سوانح مربوط به ترکیدگی لاستیک هواپیماها در باند فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی‌نژاد مشهد به‌گونه‌ای است که ناخودآگاه، ایراد در باند این فرودگاه وزن بیشتری در شناسایی عوامل مقصر به‌خود می‌گیرد؛ اما این سؤال مطرح می‌شود که اگر ایراد در باند فرودگاه عامل بروز این سوانح است، چرا در هفته‌های قبل این توالی در سوانح وجود نداشت؟ همچنین برخی گرمای هوا را مؤثر می‌دانند؛ اما بازهم این سؤال مطرح می‌شود که چرا در سایر فرودگاه‌های کشور که برخی گرم‌تر هستند، این اتفاق به‌ندرت می‌افتد؟ آیا ترکیدن لاستیک هواپیماها با اوضاع مالی نابسامان ایرلاین‌ها مرتبط است؟ آیا ترافیک مسافران به‌خصوص در مسیر مشهد باعث بروز چنین سوانحی شده است؟

اتهامات باند فرودگاه مشهد

نیمه‌شب ۸بهمن ۱۳۹۴، یک فروند هواپیمای ام‌دی ۸۳ متعلق به هواپیمایی زاگرس هنگام فرود، از باند فرودگاه مشهد خارج شد. چرخ و دماغه این هواپیما به‌شدت آسیب دید و یک بال آن نیز شکست. این یکی از اتفاقات بسیار بد در فرودگاه مشهد بود. در ادامه، در سال ۱۴۰۰ نیز لاستیک هواپیمای 737B شرکت هواپیمایی سپهران در باند فرودگاه مشهد دچار ترکیدگی شد. سازمان هواپیمایی مدعی است که به‌دنبال این دو اتفاق، توصیه ایمنی برای ارتقای کیفیت سطح باند اصلی فرودگاه مشهد (قدرت ترمزگیری، رنگ‌آمیزی) را صادر کرد که طبق اظهارات مدیران فرودگاهی، به‌دلیل زمان‌بر بودن و حجم زیاد پروژه، تاکنون موفق به اقدام اصلاحی نشده‌اند. به گزارش همشهری، بازخوانی سوانح فرودگاه مشهد نشان می‌دهد که از ابتدای امسال، حداقل ۵مورد ترکیدگی لاستیک در باند اصلی فرودگاه مشهد رخ داده است. ۳۰فروردین، یکی از لاستیک‌های عقب هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ متعلق به شرکت هواپیمایی کاسپین که از مبدأ اصفهان وارد مشهد شده بود، پس از فرود در باند فرودگاه مشهد ترکید.

اول مرداد، بوئینگ ۷۳۳ شرکت هواپیمایی سپهران در مسیر شیراز به تهران حین فرود در فرودگاه مهرآباد، دچار ترکیدگی لاستیک شد. طبق اعلام سپهران، لاستیک هواپیما کم‌باد بوده و در زمان فرود با توجه به فشار زیاد هواپیما دچار آسیب شده است. صبح جمعه ۷ مردادماه نیز پرواز شرکت هواپیمایی آتا از مشهد به نجف پس از برخاستن از باند فرودگاه مشهد دچار ترکیدگی لاستیک شد و پس از کاهش سوخت با ادامه پرواز در فضای تقرب مشهد و رسیدن به وزن مجاز در باند فرودگاه مشهد فرود آمد. هشتم مردادماه نیز پرواز شرکت هواپیمایی قشم که فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی‌نژاد مشهد را به مقصد مسقط، ترک کرده بود، به‌علت ترکیدن ۲ لاستیک ارابه فرود اصلی سمت چپ هنگام تیک‌آف مجبور به بازگشت به فرودگاه مشهد شد. این هواپیما برای سوزاندن سوخت موجود در مخازن و کاهش وزن، ۳ساعت و ۳۸دقیقه در اطراف مشهد هلدینگ انجام داد.

در نهایت صبح دیروز نیز ۲لاستیک عقب هواپیمای شرکت سپهران هنگام ورود به پارکینگ فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی‌نژاد مشهد دچار ترکیدگی شد.

پشت پرده سوانح فرودگاه مشهد

شرکت هواپیمایی سپهران در ۱۰روز گذشته، ۲سانحه ترکیدگی لاستیک در فرودگاه مشهد را تجربه کرده است. در اول مرداد، هواپیمای سپهران به‌واسطه کم‌بادبودن لاستیک در زمان فرود دچار ترکیدگی لاستیک شده و دیروز هم هواپیمای این شرکت هنگام ورود به پارکینگ فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی‌نژاد با ترکیدگی لاستیک مواجه شده است. گرچه توالی سوانح مربوط به ترکیدگی لاستیک هواپیماها در باند فرودگاه مشهد به‌گونه‌ای است که ایراد در باند این فرودگاه وزن بیشتری در شناسایی عوامل مقصر به‌خود می‌گیرد، اما برای مقصرکردن باند فرودگاه مشهد، فقط نمی‌توان به توالی حوادث ترکیدگی لاستیک استناد کرد؛ چراکه اگر این باند ایرادی داشته باشد، باید در دوره‌های قبل نیز این اتفاق حتی به میزانی کمتر رخ می‌داد. در مورد گرمای هوا نیز می‌توان چنین استدلالی آورد به‌خصوص که فرودگاه‌های بسیار گرم‌تر از مشهد نیز در کشور وجود دارد که توالی سوانح ترکیدگی لاستیک آنها مانند فرودگاه مشهد نیست.

نکته دیگر اینکه فرودگاه مشهد بعد از فرودگاه مهرآباد بالاترین ترافیک نشست و برخاست هواپیما را دارد و تعداد سوانح فعلی در مقایسه با تعداد کل پروازها ضریب چندان بالایی ندارد. از همه مهم‌تر، سوانح ترکیدگی لاستیک در فرودگاه مشهد مربوط به ایرلاین‌های کوچک‌تر کشور است و ترکیدگی لاستیک آنها می‌تواند ارتباط مستقیمی با وضعیت مالی بسیار نامساعد ایرلاین‌ها در یکی دو سال اخیر داشته باشد.

به‌عبارت‌دیگر، فشار مالی به ایرلاین‌ها به‌خصوص در دوره کرونا به‌گونه‌ای بود که آنها بارها اعلام کردند با هزینه فروش بلیت، حتی قادر به جبران هزینه‌های جاری نیز نیستند. در این وضعیت با توجه به اینکه دفعات استفاده از لاستیک هواپیما به‌صورت تولید جدید حدود ۲۰۰سیکل و به‌صورت اورهال شده حدود ۱۰۰سیکل پروازی است، این احتمال وجود دارد که ایرلاین‌ها به‌خصوص ایرلاین‌های ضعیف‌تر از منظر مالی، تعویض چرخ‌ها را به تعویق بیندازند تا در هزینه‌ها صرفه‌جویی کنند. تکرار سانحه ترکیدگی چرخ هواپیما سپهران، آن‌هم بعد از فرود نشان می‌دهد، بیش از اینکه بتوان باند فرود را مقصر حادثه دانست، باید فکری به حال اوضاع مالی نامساعد ایرلاین‌ها و رعایت استانداردهای پروازی کرد.

عاقبت پرواز با بال‌های بسته

صنعت هواپیمایی ایران، ۴دهه تحریم را پشت سر گذاشته و در شرایط فعلی آمارهای رسمی و غیررسمی از زمین‌گیرشدن حدود نیمی از هواپیماهای مسافربری کشور حکایت دارند. در این وضعیت، جدای از اینکه ایرلاین‌ها دسترسی سخت و پرهزینه‌ای برای خرید قطعات و موتور هواپیما دارند، امکانی برای نوسازی ناوگان با استفاده از فاینانس خارجی (نظیر فرصتی که در برجام برای ایران ایر فراهم شد) هم ندارند و همین مسئله دامنه فعالیت آنها را به‌واسطه کهنسالی ناوگان و کم‌بودن تعداد آنها روزبه‌روز کوچک‌تر می‌کند؛ به‌گونه‌ای که عملا سهم بسیاری ایرلاین‌های داخلی از پروازهای منطقه‌ای به صفر رسیده است. در مقابل همه این ناملایمات، قیمت‌گذاری دستوری، دست‌وبال شرکت‌ها را بسته‌اند.

این وضعیت، ایرلاین‌های کوچک را به مرز ورشکستگی کامل کشانده و ایمنی پرواز آنها را به مخاطره انداخته است. استمرار این شرایط می‌تواند معدود ایرلاین‌های بزرگ کشور را نیز به سرنوشت همین ایرلاین‌های کوچک دچار کند و آن‌وقت توالی و شدت حوادث به‌مراتب فراتر از سوانح اخیر در باند فرودگاه مشهد خواهد بود.

یادداشت

عباس آشتیانی: مدیرعامل انجمن بلاکچین ایران

دلایل واکنش غیرمنتظره دلار به افزایش نرخ بهره

تغییر نرخ بهره یکی از مهم‌ترین سیاست‌های پولی کشورها محسوب می‌شود، به‌طوری که در زمان ایجاد تورم ناشی از چاپ بدون پشتوانه پول، این ابزار می‌تواند نقدینگی را از بازارها جمع‌آوری و به بانک‌ها هدایت کند. مهم‌ترین پشتوانه چاپ پول، تولیدات داخلی(GDP)، شرایط اقتصادی و سیاسی باشد و درصورت عدم تعادل بین این ۲، افزایش تورم اتفاق می‌افتد.

در دوران کرونا آمریکا نیز مانند سایر کشورها مقدار زیادی پول بدون پشتوانه معادل ۲,۵تریلیون دلار در قالب بسته‌های حمایتی برای مردم چاپ و تورم ۹درصدی امروز را ایجاد کرد. برای کنترل این تورم بانک مرکزی آمریکا افزایش نرخ بهره تا ۴,۵درصد را در نظر دارد و قرار شده این میزان را به‌صورت یکسانی اعمال کند که امروز به ۲,۵درصد رسیده است.

البته که پس از کمرنگ شدن معضل کرونا در غالب کشورهای جهان، شاهد بازگشایی کارخانه‌ها، جذب نیروی کار و کاهش نرخ بیکاری بودیم و این موضوع احتمالا نویدی برای ورود به دوران ۱۰ یا ۱۲ساله شرایط نرمال اقتصادی خواهد بود. اما موضوعی که نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد تورم حدود ۹درصدی آمریکاست. تجربه نشان داده که نرخ بهره به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ابزار برای کنترل تورم، معمولا کارکرد مطلوبی دارد؛ در همین راستا احتمالا فدرال رزرو یک مرحله دیگر، البته کمتر از گذشته نرخ بهره را افزایش خواهد داد، اما هرگونه افزایش در نرخ بهره و جمع‌آوری پول از سطح بازار می‌تواند باعث کاهش تولیدات داخلی و احتمالا افزایش نرخ بی کاری نیز شود.

افزایش این نرخ بهره در دوره پیشین طبق انتظار منجر به افزایش ارزش بازار پول و کاهش ارزش در بازارهای جایگزین دیگر مانند بورس و رمز ارزها شد ولی به‌رغم انتظار، پس از افزایش اخیر نرخ بهره دلار و بازارهایی مانند کریپتوکارنسی و سهام رشد کردند. یکی از دلایل این واکنش عجیب می‌تواند این باشد که در اجلاس FOMC بیان شد که نرخ بهره ۰,۷۵درصد افزایش می‌یابد و بازار با توجه به اطلاع قبلی از افزایش نرخ بهره، چند روز جلوتر واکنش‌های مورد انتظار را تا حدودی نشان داد و ما شاهد پیش‌خور شدن خبر قبل از اجرا و انتشار آن بودیم. اما با این حال معامله گران انتظار رشد قیمتی را در این وضعیت نداشتند و این اتفاق احتمالا دلایل دیگری فارغ از رشد نرخ بهره فدرال رزرو داشته است. درخصوص این دلایل می‌توان عنوان کرد که آمریکا دیگر به‌شدت قبل، نیاز به افزایش پلکانی نرخ بهره را احساس نمی‌کند چرا که پارامترهای اقتصادی مهمی مانند روند نرخ بیکاری در ایالات متحده و گزارش‌های فصلی نرخ تولیدات داخلی این کشور هر ۲ با خوش‌بینی بالایی همراه بوده است؛ به‌عبارت دیگر احتمال دارد وضعیت اقتصادی وارد رکود نشده و با پایان دوران انقباض پولی و مالی شاهد رونق و رشد اقتصادی در این کشور و جهان باشیم.

در پایان یک نکته مهم و نقد فلسفی به بیت‌کوین وجود دارد. بازار کریپتوکارنسی توانسته به‌طور قابل توجهی به بلوغ، رشد و همبستگی با سایر بازارها دست پیدا کند. بیت کوین و سایر رمزارزها با کارکرد ضدتورمی به عرصه اقتصاد ورود کردند و انتظار می‌رفت در زمان چاپ پول در مقابل سیاست‌های انفرادی و تمرکزگرایانه دولت‌ها عملکرد مطلوبی ارائه کند. اما متأسفانه بیت‌کوین به‌طور کلی از فلسفه اصلی خود در این زمینه دور شده است و هم‌اکنون همبستگی بالایی با بازار سهام دارد که این امر به‌علت ورود مؤسسات مالی و دولتی از سال ۲۰۱۸ به بازار رمزارزها بوده و تبعیت بالایی با قوانین اقتصاد سنتی دارد.

خودرو

تا پایان مرداد ماه انجام می‌شود

آغاز دوباره عرضه خودرو در بورس کالا

بالاخره بعد از چالش‌های فراوان درباره عرضه خودرو در بازار سرمایه آنطور که بورس کالا در اطلاعیه‌ای رسمی اعلام کرده از ۲۶مرداد ماه امسال عرضه خودرو در بورس کالا دوباره از سر گرفته خواهد شد.

به‌گزارش همشهری، با وجود یک دور عرضه موفقیت‌آمیز ۲محصول متعلق به گروه بهمن در بورس کالا در ابتدای سال جاری، قرار بود از خردادماه با پذیرش محصولات سایر شرکت‌های خودروسازی، بازار مبادلات خودرو در بورس کالا توسعه پیدا کند اما این طرح با مخالفت وزارت صنعت مواجه شد و جلوی عرضه‌های بیشتر در بورس کالا گرفته شد. در نتیجه این رویداد ماه قبل شورای بورس جلسه تشکیل داد و در نشستی که با حضور وزیر اقتصاد و وزیر صنعت برگزار شد اختلاف‌ها حل و قرار شد بار دیگر عرضه خودرو در بورس کالا از سر گرفته شود. حالا اطلاعیه بورس کالا نشان می‌دهد قرار است عرضه‌های جدید بار دیگر از سر گرفته شود. به‌نظر می‌رسد این موضوع ناشی از توافق بین مسئولان بازار سرمایه و وزارت اقتصاد با وزارت صنعت است که می‌تواند راه را برای عرضه محصولات سایر شرکت‌های خودروساز ازجمله سایپا و ایران خودرو نیز باز کند. بورس کالا با انتشار اطلاعیه‌ای رسمی در سامانه کدال اعلام کرد در عرضه نخست، ۶۰۰دستگاه خودروی فیدلیتی و دیگنیتی گروه بهمن در تاریخ ۲۶مرداد ماه در بورس کالا عرضه می‌شود.

طبق توافق انجام شده قرار است در این روز ۳۵۰دستگاه فیدلیتی و ۲۵۰دستگاه دیگنیتی متعلق به گروه بهمن‌موتور راهی تالار صنعتی بورس کالا شود. براساس این اطلاعیه، عرضه ۸۵دستگاه از این خودروها فیدلیتی ۷نفره تیپ ۲ مشکی و ۹۰دستگاه فیدلیتی ۷نفره تیپ ۲ سفید است که با قیمت‌های ۷۷۲میلیون تومان عرضه خواهند شد. همچنین ۸۵دستگاه فیدلیتی ۵نفره تیپ یک مشکی و ۹۰دستگاه فیدلیتی ۵نفره تیپ یک سفید نیز به قیمت ۷۵۸میلیون و ۵۰۰هزار تومان عرضه خواهند شد. طبق اطلاعات ارائه شده از بورس کالا، ۲۵۰دستگاه از خودروهای عرضه شده نیز دیگنیتی پرایم مشکی و سفید هستند که هر یک به قیمت ۸۲۱میلیون و ۵۰۰هزار تومان عرضه می‌شوند. در جریان این عرضه هر کد ملی مجاز به ثبت سفارش روی یکی از کدهای عرضه شده در تاریخ عرضه و صرفا برای یک دستگاه خودرو است. صدور سند و شماره‌گذاری خودرو فقط به اسم شخص خریدار خواهد بود. همچنین خریداران برای تحویل خودرو باید یکی از نمایندگی‌های مجاز بهمن موتور را مطابق فهرست انتخاب کنند. پیش‌تر نیز خودروی کارا متعلق به این خودروسازی در بورس عرضه شده و مورد معامله قرار گرفته بود. درمجموع ۱۳۹دستگاه کارای تک‌کابین و دوکابین مورد معامله قرار گرفته بود که ۸۱دستگاه کارای دوکابین و ۵۸دستگاه کارای تک‌کابین بود.