

بازار لوازم خانگی روی دور گرانی

بازار لوازم خانگی طی هفته‌های اخیر وارد یکی از ملتهب‌ترین دوره‌های خود شده‌است؛ شرایطی که در آن از یک سو قیمت‌ها با شتابی غیرقابل‌توجیه افزایش یافته و از سوی دیگر، به دلیل افت شدید قدرت خرید خانوارها، حجم معاملات به کم‌ترین سطح ممکن رسیده است. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد به رغم کاهش تقاضا، روند صعودی قیمت‌ها نه‌تنها متوقف نشده، بلکه در برخی کالاها به‌صورت هفتگی تداوم دارد. فعالان صنفی، این وضعیت را ناشی از نبود سازو کار شفاف قیمت‌گذاری و فقدان نظارت موثر بر رفتار تولیدکنندگان ارزیابی می‌کنند.یکی از جدی‌ترین انتقادات به‌نظام قیمت‌گذاری، استفاده ابزاری از سیاست «ارز تک‌نرخ» است. اکبر پازوکی، رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم خانگی، در تحلیلی تامل‌برانگیز فاش کرد اکثر تولیدکنندگان مواد اولیه خود را در ماه‌های گذشته با دلار حدود ۷۰ هزار تومانی تهیه کرده‌اند اما اکنون محصولات نهایی را بر مبنای نرخ تخیلی ۱۳۶ هزار تومانی قیمت‌گذاری و روانه بازار می‌کنند. این شکاف فاحش نشان می‌دهد بخش بزرگی از تورم کنونی نه ناشی از هزینه‌های واقعی تولید، بلکه حاصل «بیش‌بود قیمت‌گذاری» به بهانه‌های ارزی است که منجر به جهش‌های ۷۰ تا ۱۰۰ درصدی در لیست‌های فروش شده‌است. علاوه بر چالش قیمت، استراتژی‌های فریبنده عرضه نیز بر آشفته‌گی بازار افزوده است. گزارش‌ها حاکی از آن است که برخی شرکت‌ها با در پیش گرفتن «عرضه قطره‌چکانی»، بازار را تشنه نگه داشته و پس از اعمال افزایش قیمت‌های نجومی، با ارائه تخفیف‌های غیرمنعarf (مانند تخفیف ۴۰ درصدی پس از گران کردن ۱۰۰ درصدی)، سعی در تحریک کاذب تقاضا دارند. همچنین تداوم سیاست «فروش اجباری سیدی»، سرمایه‌های شبکه توزیع را در میان کالاهای راکد قفل کرده و ریسک ورشکستگی واحدهای صنفی کوچک را به‌شدت افزایش داده است. بازار لوازم خانگی به وضعیت به‌شدت ناآرامی دچار شده‌است، جایی که فقدان هم‌افزایی میان نهادهای نظارتی و حاکمیت بنگاه‌های بزرگ تولیدی، علل‌مصرف‌کننده‌و توزیع‌کننده را در موضع ضعف قرار داده است. کارشناسان هشدار می‌دهند تداوم این روند بی‌ضابطه، منجر به خروج دائم مصرف‌کننده از بازار و جایگزینی کالاهای قاچاق خواهد شد. تا زمانی که نظارت بر رفتار تولیدکنندگان از حالت تشریفاتی خارج نشود و فرآیند تامین تا عرضه شفاف نگردد، رکود تورمی کنونی نه‌تنها پایان نمی‌یابد و به‌اسناد کامل معاملات در این بخش راهبردی خواهد انجامید.

■ ■ ■

واردات برنج افزایش یافت



طبق آمار گمرک، در ۱۰ ماه سال جاری حدود ۱،۲۵ میلیون تن برنج وارد شده که معادل کل واردات یک‌ساله قبل است. بر اساس آمار گمرک، در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ حدود ۱،۱۵ میلیون تن برنج به ارزش حدود یک میلیارد و ۳۱۵ میلیون دلار وارد کشور شده که معادل کل واردات یک‌ساله قبل است. به طور میانگین ارزش هر کیلوگرم برنج وارداتی حدود ۱،۰۶ دلار است. تا آخر آذرماه از ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی به واردات برنج تخصیص یافت و بعد از این مدت ارز برنج به تالار دوم و بعد از آن به مرکز مبادله انتقال یافت که نزدیک به نرخ ارز در بازار آزاد است. حدود ۵۲،۷ درصد این برنج وارداتی از هند، حدود ۲۹،۳ درصد از پاکستان و حدود ۱۵،۹ درصد از امارات و مابقی از کشورهای تایلند و ترکیه وارد کشور شده است. میزان واردات ۱۰ ماه سال جاری نشان می‌دهد به‌طور متوسط ماهانه ۱۲۵ هزار تن برنج وارد کشور شده است و در صورت ادامه این روند واردات به ۱،۵ میلیون تن خواهد رسید. بیشترین میزان واردات برنج در گذشته مربوط به سال ۱۴۰۱ با ۱،۸ میلیون تن بوده است.

■ ■ ■

ریزش ۱۰۴هزار واحدی شاخص بورس



شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران در پایان معاملات دیروز با ریزش ۱۰۴ هزار و ۳۳۸ واحدی به سطح ۳ میلیون و ۸۸۱ هزار و ۸۶۷ واحد رسید و یکی از سنگین‌ترین افت‌های اخیر را ثبت کرد. بر اساس این گزارش، شاخص کل هموزن نیز ۱۹ هزار و ۳۲۳ واحد کاهش یافت که نشان می‌دهد فشار فروش در کلیت بازار و نه صرفاً در نمادهای بزرگ جریان سهام است. ارزش معاملات دیروز بازار سهام به بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان رسید که بیانگر تداوم تحرک معاملاتی در فضای منفی بازار است. همچنین حجم معاملات به بیش از ۲۷ میلیارد برگه سهم رسید. در میان نمادهای اثرگذار بر شاخص، عمدتاً شرکت‌های بزرگ کالایی و فلزی بیشتری نقش را در افت نماگر اصلی بازار ایفا کردند. با این حال، بازگشتایی صندوق‌های سرمایه‌گذاری مبتنی بر طلا و نقره با استقبال نسبی معامله‌گران همراه بود و این صندوق‌ها معاملات مثبتی را تجربه کردند؛ موضوعی که از تداوم تمایل بخشی از سرمایه‌گذاران به دارایی‌های مبتنی بر طلا در شرایط پرنوسان بازار سهام حکایت دارد. تحلیلگران معتقدند روند آتی بازار سهام در گرو تحولات متغیرهای کلان اقتصادی، سیاست‌های ارزی و همچنین جریان نقدینگی در بازار سرمایه خواهد بود.



نگاهی به چرخش پارادایمی در دیپلماسی حمل‌ونقل و ابعاد راهبردی همایش بین‌المللی «ایران کریدور ۲۰۲۶»

نبرد برای تثبیت قدرت لجستیکی

گروه اقتصادی: همایش بین‌المللی «ایران کریدور ۲۰۲۶» در حالی در تهران برگزار شد که منطقه اوراسیا در یکی از حساس‌ترین مقاطع ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی دهه‌های اخیر قرار دارد؛ مقطعی که در آن مسیرهای سنتی تجارت جهانی در حال بازاریابی است، کریدورهای جدید تعریف می‌شوند و رقابت کشورها برای تبدیل شدن به گره‌های کلیدی زنجیره تأمین شدت گرفته است. در چنین شرایطی، جمهوری اسلامی ایران با موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی خود که خلیج فارس را به دریای خزر، آسیای مرکزی و قفقاز و از آنجا به اروپا متصل می‌کند، تلاش دارد بار دیگر نقش تاریخی خود را به عنوان چهارراه ارتباطی منطقه احیا کند.

این همایش با حضور رئیس‌جمهور، وزیر راه و شهرسازی، نمایندگان مجلس، مدیران ارشد حوزه زیرساخت، فعالان بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برگزار شد و از سوی برگزارکنندگان به عنوان صحنه اعلام «عزم ملی» برای تبدیل ایران به هاب ترانزیتی اوراسیا معرفی شد. فضای نشست بیش از آنکه صرفاً تشریفاتی باشد، رنگ و بوی برنامه‌ریزی اجرایی داشت؛ از ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری و مدل‌های نوین تأمین مالی گرفته تا امضای تفاهمنامه‌های چند هزار همتی و تشریح پروژه‌هایی که

■ تأکید رئیس‌جمهور بر عزم اجرایی و رفع موانع

مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور، در این همایش با تأکید بر اینکه «روزی نیست که به تکمیل کریدورهای حیاتی فکر نکنیم»، توسعه شریان‌های ارتباطی را نه‌تنها یک ضرورت اقتصادی، بلکه بستری برای صلح، امنیت و همگرایی منطقه‌ای دانست.

او تصریح کرد: جمهوری اسلامی ایران مصمم است با «قدرت، سرعت، دقت، کیفیت و هزینه‌آفرینشی» راه‌گذرهای ریلی و جاده‌ای را عملیاتی کند و برای تأمین مالی آنها از تمام ظرفیت‌های موجود استفاده خواهد شد. به گفته وی، صندوق‌ها و روش‌های مالی مطرح‌شده در این نشست، از همان روز با جدیت پیگیری می‌شوند تا سازوکار اجرایی آنها شکل گیرد.

پزشکیان با اشاره به لزوم رفع موانع قانونی و مقرراتی، تأکید کرد دولت با هماهنگی مجلس شورای اسلامی آماده اصلاح یا حذف مقررات بازدارنده است. او افزود چنانچه خلأ یا مانع قانونی وجود داشته باشد، از مسیر قانون اصلاح خواهد شد تا سرمایه‌گذاران با اطمینان بیشتری وارد میدان شوند.

رئیس‌جمهور در بخش دیگری از سخنان خود، توسعه مسیرهای ارتباطی را عامل تضمین امنیت مشترک منطقه دانست و گفت: ایران با کشورهای همسایه از جمله جمهوری آذربایجان، عراق، ترکیه، افغانستان، پاکستان و ترکمنستان پیوندهای تاریخی، فرهنگی و اجتماعی عمیقی دارد و تقویت این اتصالات‌ها می‌تواند آینده‌ای روشن‌تر برای نسل‌های بعدی رقم بزند.

او با اشاره به تلاش رهبران منطقه برای جلوگیری از جنگ و تقویت حکمرانی منطقه‌ای، تأکید کرد کشورهای منطقه قادرند بدون مداخله بیگانگان مسائل خود را حل کنند و مسیر توسعه از صلح و تعامل می‌گذرد.

■ دیپلماسی حمل‌ونقل و هدف ما ترانزیتی شدن

وزیر راه و شهرسازی در این همایش با طرح سیاست «دیپلماسی حمل‌ونقل» دولت چهاردهم، بر تثبیت جایگاه ژئواکونومیک ایران در منطقه تأکید کرد. به گفته وزیر راه، هدف اصلی این اقدامات راهبردی در جهت توسعه ترانزیت منطقه عنوان کرد.

صادق همچنین ۲ ابتکار بین‌المللی ایران را مطرح کرد: تشکیل «اتاق عملیات مشترک اسلامی» برای کاهش گلوگاه‌های مرزی و ایجاد «صندوق تأمین مالی حمل‌ونقل اسلامی» برای پشتیبانی از پروژه‌های کریدوری. به اعتقاد وزیر راه، این سازوکارها می‌تواند ایران را از مسیر عبوری صرف به شریک راهبردی حمل‌ونقل منطقه ارتقا دهد.

به گفته وزیر راه، پروژه اردبیل – میانه و محور سرخس – چشمه‌نر یا نیز برای تقویت کریدور شرق – غرب در دستور کار است. وی هدف اصلی این اقدامات را هدایت نقدینگی به پروژه‌های مولد، کاهش سفته‌بازی و تبدیل ایران به هاب مطمئن ترانزیت منطقه عنوان کرد.

صادق همچنین ۲ ابتکار بین‌المللی ایران را مطرح کرد: تشکیل «اتاق عملیات مشترک اسلامی» برای کاهش گلوگاه‌های مرزی و ایجاد «صندوق تأمین مالی حمل‌ونقل اسلامی» برای پشتیبانی از پروژه‌های کریدوری. به اعتقاد وزیر راه، این سازوکارها می‌تواند ایران را از مسیر عبوری صرف به شریک راهبردی حمل‌ونقل منطقه ارتقا دهد.

آن چاره‌ای اندیشیده نشود، می‌تواند زمان‌بندی اجرای پروژه‌های راهبردی را به طور قابل توجهی به تعویق بیندازد. عباس خطیبی، معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها اعلام کرد برای تکمیل پروژه‌های ریلی کشور به حدود ۱۶۰۰ همت اعتبار نیاز است؛ رقمی که در مقایسه با تخصیص‌های سالانه، فاصله‌ای معنادار دارد. به گفته وی، در حالی که نیاز مالی پروژه‌ها بسیار بالاست، میزان تخصیص سالانه پاسخگوی این حجم از طرح‌های نیمه‌تمام نیست و با روند فعلی تأمین اعتبار، اتمام پروژه‌های ریلی کشور بیش از ۵ دهه زمان خواهد برد. در حوزه آزادراهی نیز تصویر کم و بیش مشابهی ارائه شد. همچنین اعلام شد ۲۴۰۰ کیلومتر آزادراه جدید در قالب ۷ کریدور تعریف شده و مدل تأمین مالی آنها عمدتاً بر مشارکت بخش خصوصی استوار است، به گونه‌ای که ۵۷ درصد منابع این پروژه‌ها از سوی سرمایه‌گذاران غیردولتی تأمین می‌شود. با این حال، فعالان این حوزه از مولفهی سخن گفتند که جذابیت سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. از جمله پایین بودن نرخ وصول عوارض آزادراهی و بازگشت طولانی سرمایه که دوره بازپرداخت پروژه‌ها را فرسایشی می‌کند. این مسائل سبب شده برخی سرمایه‌گذاران با احتیاط بیشتری وارد پروژه‌های جدید شوند یا خواستار تضمین‌های قوی‌تر از سوی دولت باشند.

■ چالش تأمین مالی و اقتصاد سیاسی کریدورها
در همین چارچوب، در پتل‌های تخصصی همایش، اقتصاددانان به «اقتصاد سیاسی» پروژه‌های زیربنایی پرداختند و بر ضرورت اقتصادی تعریف کردن طرح‌ها و پرهیز از سیاسی شدن آنها تأکید کردند. به اعتقاد آنان، پروژه‌های کریدوری زمانی موفق خواهند بود که بر مبنای تحلیل دقیق تقاضای ترانزیتی، درآمد ارزی، نرخ بازده داخلی و توان بازپرداخت طراحی شوند و از مداخلات مقطعی و تصمیمات غیرکارشناسی مصون بمانند.

به گفته این کارشناسان، اجرای پروژه‌های آزادراهی و ترانزیتی به دهه‌های آینده نیاز دارد و در شرایط تورمی، نوسان‌های شدید قیمتی و ابهام در روابط خارجی، ریسک سرمایه‌گذاری بالا و در برخی موارد غیرقابل اندازه‌گیری می‌شود. این وضعیت، محاسبات اقتصادی سرمایه‌گذاران را پیچیده می‌کند و بدون ایجاد ثبات نسبی در سیاست‌های کلان اقتصادی و خارجی، جذب سرمایه گسترده دشوار خواهد بود.

در عین حال، در این نشست بر ظرفیت‌های بالقوه داخلی نیز تأکید شد. برآوردها نشان می‌دهد حجم قابل‌توجهی از سرمایه‌های سرگردان در اختیار خانوارها و بخش خصوصی وجود دارد که در صورت طراحی ابزارهای مالی مناسب و تضمین بازدهی قابل قبول، می‌تواند به سمت پروژه‌های زیرساختی هدایت شود. این نگاه برخی سخنرانان، ایجاد اعتماد، شفافیت در قرارداده‌ها، تضمین حقوق سرمایه‌گذاران و پرهیز از تغییرات ناگهانی مقررات، پیش‌شرط فعال‌سازی این ظرفیت داخلی است؛ ظرفیتی که در صورت به کارگیری صحیح، می‌تواند بخشی از شکاف بزرگ میان نیاز مالی پروژه‌ها و منابع عمومی را جبران کند.

■ از «گذرگاه جغرافیایی» تا «قدرت لجستیکی»
تحلیل و ارزیابی نهایی این رویداد نشان می‌دهد برگزاری همایش «ایران کریدور ۲۰۲۶» فراتر از یک

نشست عمرانی، نمادی از یک چرخش پارادایمی در نگاه حاکمیت به «جبر جغرافیایی» و تبدیل آن به «مزیت استراتژیک» است. محتوای سخنرانی‌ها و تفاهن‌نامه‌های امضا شده حاکی از آن است که ایران دیگر به دنبال نقش سنتی خود به عنوان صرفاً یک مسیر عبوری نیست، بلکه راهبرد جدید بر تبدیل شدن به یک شریک راهبردی در زنجیره تأمین جهانی استوار شده است. این رویکرد که با ابتکارهای نظیر «اتاق عملیات مشترک اسلامی» و پیوند زدن منافع قدرت‌های منطقه‌ای نظیر روسیه و هند به زیرساخت‌های داخلی ایران همراه است، تلاشی هوشمندانه برای ایجاد یک پیوستگی منافع بین‌المللی محسوب می‌شود که در بلندمدت می‌تواند کارآمدترین ابزار برای خنثی‌سازی فشارها و تحریم‌های ژئوپلیتیک باشد.

در این میان تحلیل واقع‌گرایانه شرایط اوراسیا نشان می‌دهد عنصر زمان به اصلی‌ترین رقیب ایران در رقابت کریدورها تبدیل شده است. در حالی که پروژه‌های جایگزین در پیرامون ایران با شتابی فزاینده در حال شکل‌گیری است، تکمیل حلقه‌های مفقوده‌ای چون راه‌آهن رشت – آستارا یا محور چاپهار – زاهدان، تنها یک مساله اقتصادی یا درامدزایی ارزی نیست، بلکه یک نبرد جایگاه‌یابی در هندسه جدید قدرت جهانی است. به همین جهت، دولت با اتخاذ نگاه واقع‌گرایانه، اعتراف کرده است متدولوژی‌های سنتی بودجه‌ریزی پاسخگوی نیاز ۱۶۰۰ همتی پروژه‌ها نخواهد بود. لذا چرخش به سمت مدل‌های مشارکت عمومی – خصوصی (PPP) و قراردادهای BOT، یک انتخاب سلیقه‌ای نیست، بلکه تنها راهکار استراتژیک برای حفظ حیات این پروژه‌ها در سایه چالش‌های انباشته مالی است.

از سوی دیگر، جایگزینی «ژئوپلیتیک تقابل» با «ژئوپلیتیک اتصال»، مهم‌ترین پیام دیپلماتیک این حرکت راهبردی است. تبدیل ایران به هاب ترانزیتی منطقه، وزن سیاسی و قدرت چانه‌زنی کشور را در مذاکرات بین‌المللی به شکل معناداری افزایش می‌دهد، چرا که گره زدن امنیت مسیرهای ترانزیتی به امنیت ملی ایران، به معنای آن است که اخلاف در ثبات کشور، مستقیماً امنیت انرژی و تجارت جهانی را تحت تأثیر قرار خواهد داد. این تغییر نگاه، بستر لازم برای تحقق «صلح از طریق تجارت» و همگرایی منطقه‌ای را فراهم می‌آورد و جایگاه ایران را از یک بازیگر تأثیرپذیر، به یک گره استراتژیک در معادلات امنیتی و اقتصادی اوراسیا ارتقا می‌دهد.

در نهایت، موفقیت این چشم‌انداز استراتژیک در گرو عبور از مرحله «اعلام عزم ملی» و ورود به عرصه «کارآمدی زیرساختی» است. همایش «ایران کریدور ۲۰۲۶» نقشه راه را ترسیم کرده است اما تثبیت ایران به عنوان «قلب تپنده تجارت زمین»، مستلزم ایجاد یک فرماندهی واحد در مدیریت کریدورها و رفع بروکراسی‌های بازدارنده در جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. اگر ایران بتواند در این نبرد زمان پیروز شود، نه‌تنها چهره اقتصادی خود را دگرگون خواهد کرد، بلکه در دوران گذار نظم جهانی، جایگاه خود را به عنوان شریکی غیرقابل حذف در شبکه لجستیک جهانی تثبیت می‌کند، در غیر این صورت جغرافیای طلایی ایران در خطر تبدیل شدن به یک بن‌بست در میانه مسیرهای نوین بین‌المللی قرار خواهد گرفت.