

عصر اقتصاد، رسانه عصر دانش و شکوفایی

هوالمزراق

دوشنبه ۶ مهر ۱۴۰۵
۲۸ سپتامبر ۲۰۲۶
۱۶ ربیع الثانی ۱۴۴۸
سال بیست و سوم
شماره ۶۰۱۲

www.asre-eghtesad.com

روزنامه بین المللی اقتصادی ایران

۱۰۰۰۰۰ تومان

عصر اقتصاد



کلید هوشمند بر قفل معادن



کاهش ۲۶ درصدی اضافه برداشت
بانک سرمایه از بانک مرکزی

صفحه ۸

صفحه ۶

عصر اقتصاد کاهشی ناچیز تورم نقطه به نقطه را زیر ذره بین برد

افت تورم یا آرامشی پیش از موج تازه گرانی؟

صفحه ۵

بحران ناریه معادن را تعطیل کرد

صفحه ۶

بازار جهانی گاز زیر فشار اختلال در مسیرهای ال ان جی

صفحه ۷

تیغ کند اینترنت بر گلولی اشتغال دیجیتال

صفحه ۳

سرمقاله

اقتصاد خشکی؛ وقتی تجارت از دریا به جاده پناه می‌برد

ساسان باقرپناه
کارشناس ارشد مالی و اقتصاد

سال‌ها بخش بزرگی از تجارت بین‌المللی بر یک منطق ساده بنا شده است: هرچه حجم کالا بیشتر باشد، حمل دریایی اقتصادی‌تر می‌شود. ..

یادداشت

سیب‌زمینی داغ؛ وقتی پول، وبال گردن

می‌شود

علیرضا محمودی فرد
پسادکتری حرفه‌ای آینده‌پژوهی

در ادبیات اقتصاد، اصطلاحی هست که گرچه ساده به‌نظر می‌رسد، اما عمق یک فاجعه‌ی مالی را در خود نهفته دارد...

یادداشت

وقتی صبر ایوب و عمر نوح هم دیگر کارساز نیست

راضیه حسینی
روزنامه نگار

«۱۷ سال انتظار برای خرید خودرو با حقوق کارگری» در حال حاضر بیش از نیاز به صبر ایوب، ما به عمر نوح احتیاج داریم..

وقتی صبر ایوب و عمر نوح هم دیگر کارساز نیست

راضیه حسینی - روزنامه نگار

«۱۷ سال انتظار برای خرید خودرو با حقوق کارگری» در حال حاضر بیش از نیاز به صبر ایوب، ما به عمر نوح احتیاج داریم. با این قیمت‌ها، و صبر برای رسیدنی که معلوم نیست چه زمانی اتفاق خواهد افتاد، همراهی معمول و نرمال به درد کسی نمی‌خورد. باید عمری به اندازه‌ی حضرت نوح داشته باشیم تا شاید یک روزی به قیمت‌ها برسیم و بتوانیم چیزی که آرزو داشتیم بخریم. اگر کمی خواب اصحاب‌کف هم نصیب‌مان می‌شد بهتر بود. در واقع یک کارگر اگر چیزی نخورد و نپوشد و نخرد شاید بتواند هفده سال بعد یک خودرو بخرد، پس اگر مثل اصحاب‌کف به خوابی چندین ساله برود، شاید بتواند با حقوقی که جمع کرده است چیزی بخرد، البته به‌شرط ثابت ماندن تورم، که این یکی خیلی بعید است. ممکن است وقتی خوش و خرم از خواب بیدار شد و رفت سراغ پول‌ها تا از خودروسازها خودرویی بخرد، متوجه شود که با این پول نهایتاً می‌تواند لنت ماشین را عوض کند و حتی به خرید یک جفت لاستیک هم نمی‌رسد!

در این حالت دیگر نه عمر نوح به درد می‌خورد، نه خواب اصحاب‌کف و نه حتی صبر ایوب. فقط یک عزیز مصر لازم است تا با یک اشاره هر خودرویی دلش خواست بخرد و بیندازد گوشه‌ی پارکینگ قصرش.

در حال حاضر شاید از همه چیز بهتر زندگی جناب یونس پیامبر باشد. با این اوصاف اگر همگی برویم در دهان یک نهنگ و همان‌جا روزگار بگذرانیم بهتر از ماندن روی زمینی است که برای خرید یک خودرو باید ده‌ها سال صبر کرد، و تازه باز هم نرسید. بسیاری از اقلام و خوراک‌ها هم که خودبه‌خود حدف شده‌اند، پس چه کاری است ماندن؟ برویم در دهان نهنگ و همان‌جا زندگی کنیم، شاید در شکم نهنگ غذایی بیشتری گیرمان بیاید. انواع آبزیانی که درسته قورت داده می‌شوند در دسترس خواهد بود و می‌توان بعد از سال‌ها دلی از عزا در آورد و ماهی رایگان خورد. حتی شاید میگو که خیلی‌ها پادشان نمی‌آید آخرین بار کی خوردند و اصلاً تابه‌حال خوردند یا نه.

البته امیدواریم نهنگ‌ها پس از بلعیدن ما و متوجه‌شدن شرایط زندگی‌مان، دسته‌جمعی به ساحل نروند و خودکشی راه نیندازند!

سیب‌زمینی داغ؛ وقتی پول، وبال گردن می‌شود

علیرضا محمودی فرد - پسادکتری حرفه‌ای آینده‌پژوهی، پژوهشگر و مدرس دانشگاه‌ها

در ادبیات اقتصاد، اصطلاحی هست که گرچه ساده به‌نظر می‌رسد، اما عمق یک فاجعه‌ی مالی را در خود نهفته دارد: «سیب‌زمینی داغ (Hot potato)»: تصویر آن روشن است؛ شبی که اگر در دست بماند، می‌سوزاند و باید هرچه سریع‌تر آن را به دیگری بسپاری؛ حال، اگر این سیب‌زمینی داغ، خود پول یک کشور باشد، چه اتفاقی می‌افتد؟ وقتی ریال ایران به چنین سرنوشتی دچار می‌شود، دیگر سخن از یک نوسان ساده‌ی ارزی نیست؛ سخن از فروپاشی کارکرد پول به‌عنوان ذخیره‌ی ارزش، معیار سنجش و وسیله‌ی مبادله است.

پول، در اقتصاد مدرن، سه وظیفه‌ی بنیادین دارد: وسیله‌ی مبادله، معیار سنجش ارزش و ذخیره‌ی ارزش. وقتی تورم مزمن و انتظارات تورمی فزاینده به‌سراغ یک واحد پولی می‌آید، نخستین وظیفه‌ای که آسیب می‌بیند، ذخیره‌ی ارزش است؛ مردم دیگر نمی‌خواهند ریال را نگه دارند، زیرا می‌دانند فردا ارزش کمتری خواهد داشت؛ در چنین وضعیتی، ریال به سیب‌زمینی داغ بدل می‌شود؛ همه می‌خواهند آن را سریع به کالا، طلا، خودرو، دلار یا دارایی دیگری تبدیل کنند؛ اما این تبدیل شتاب‌زده، خودش تقاضا برای دارایی‌های جایگزین را بالا می‌برد و مارپیچ تورم را تشدید می‌کند.

نگته‌ی مهم آن است که بی‌ارزش شدن ریال، تنها یک پدیده‌ی پولی نیست؛ یک پدیده‌ی رفتاری و اجتماعی است؛ وقتی مردم اعتماد خود به پول ملی را از دست می‌دهند، رفتار اقتصادی‌شان تغییر می‌کند؛ پس‌انداز به‌سمت دارایی‌های غیرمولد می‌رود، سرمایه‌گذاری بلندمدت جای خود را به سفته‌بازی می‌دهد و قراردادهای تجاری به ارزهای خارجی گره می‌خورد؛ در چنین فضایی، سیاست‌گذار پولی هرچه تلاش کند، ابزارهایش کم‌اثر می‌شود؛ زیرا انتظارات تورمی، خود به موتور مستقل بدل شده‌اند که خارج از کنترل بانک مرکزی می‌چرخند.

ریشه‌های این وضعیت را باید در چند لایه جست‌وجو کرد. نخست، کسری بودجه‌ی مزمن و تأمین آن از طریق استقراض از بانک مرکزی یا خلق پول، که به‌صورت مستقیم پایه‌ی پولی را گسترش می‌دهد. دوم، تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های دسترسی به نظام مالی جهانی، که توان کشور را در جذب ارز و مدیریت بازار کاهش می‌دهد. سوم، ضعف ساختاری در بهره‌وری، که باعث می‌شود رشد نقدینگی به‌جای

تسریع در بازسازی مناطق آسیب‌دیده از جنگ رمضان

دویست روز است که با حضور مستمر در صحنه وفاداری خود را به نظام و رزمندگان اثبات کرده‌اند. این مقاومت مدنی در شرایطی است که فشارها مستقیماً بر زندگی روزمره مردم تأثیر گذاشته اما آن‌ها حمایت از آرمان‌های کشور دست نکشیده‌اند و این سرمایه عظیم اجتماعی وظیفه مسئولان را در خدمت‌رسانی دوجندان می‌کند.بیات در بخش دیگری از اظهارات خود با تحلیل راهبردهای خصمانه علیه کشور گفت که دشمن با استفاده از ابزارهای نظامی و جنگ روانی تلاش کرده است تا شکافی میان مردم و حاکمیت ایجاد کند و از وضعیت معیشتی آنان به نفع اهداف خود بهره‌برداری نماید که تاکنون در این مسیر ناکام مانده است. وی تأکید کرد که خدمت صادقانه و بی‌وقفه به مردم بهترین راهکار برای خنثی‌سازی توطئه‌های دشمن و مستحکم‌تر کردن پیوند میان ملت و مسئولان است. او خاطرنشان کرد که مسئولان باید با درک درست از این مقطع حساس تاریخی و با افزایش سطح خدمات عمومی پاسخی درخرو به پایداری مردم بدهند و اجازه ندهند مشکلات ناشی از جنگ به نارضایتی‌های اجتماعی تبدیل شود.

سال‌ها بخش بزرگی از تجارت بین‌المللی بر یک منطق ساده بنا شده است: هرچه حجم کالا بیشتر باشد، حمل دریایی اقتصادی‌تر می‌شود. کشتی می‌تواند هزاران تن کالا یا تعداد زیادی کانتینر را در یک سفر جابه‌جا کند و هزینه حمل را روی حجم بزرگی از بار تقسیم کند. به همین دلیل در تجارت جهانی، دریا فقط یک مسیر حمل نیست؛ بخشی از مدل اقتصادی تجارت است.اما وقتی مسیرهای دریایی ناامن، محدود یا غیرقابل پیش‌بینی می‌شوند، تجارت منتظر نمی‌ماند. کالا باید حرکت کند، کارخانه به مواد اولیه نیاز دارد و صادرکننده هم نمی‌تواند برای مدت نامعلوم به مشتری بگوید صبر کند. در چنین شرایطی بخشی از تجارت ناچار می‌شود مسیر دیگری پیدا کند؛ جاده، مرز زمینی، راه‌آهن یا ترکیبی از چند مسیر.

در ظاهر فقط وسیله حمل عوض شده است. در واقع اما ساختار هزینه تجارت تغییر کرده است.یک کشتی می‌تواند حجم بزرگی از بار را یکجا جابه‌جا کند، اما انتقال همان حجم از طریق جاده به تعداد زیادی کامیون، راننده، مجوز، توقف مرزی، انبار و هماهنگی نیاز دارد. این همان جایی است که مفهوم «صرفه‌های ناشی از مقیاس» خودش را نشان می‌دهد. هرچه امکان جابه‌جایی حجم بیشتری در یک عملیات وجود داشته باشد، هزینه متوسط حمل می‌تواند پایین‌تر بیاید.

وقتی کالا از دریا به جاده منتقل می‌شود، بخشی از این مزیت از بین می‌رود. مسئله فقط کرایه کامیون نیست. مرز زمینی ظرفیت مشخصی دارد. تعداد گیت‌های گمرکی محدود است، جاده ظرفیت محدودی دارد، پارکینگ کامیون، انبار، باسکول، خدمات گمرکی و نیروی انسانی هم نامحدود نیستند. اگر ناگهان حجم بیشتری از تجارت به یک مسیر زمینی منتقل شود، همان مسیری که دیروز عادی کار می‌کرد می‌تواند امروز به گلوگاه تبدیل شود.در اقتصاد، گاهی هزینه اصلی دقیقاً در همین نقطه ساخته می‌شود؛ جایی که تقاضا برای استفاده از یک زیرساخت سریع‌تر از ظرفیت آن رشد می‌کند.صف کامیون فقط یک تصویر ترفاقیکی نیست. هر کامیونی که ساعت‌ها با روزها منتظر عبور از مرز می‌ماند، سرمایه‌ای را با خودش متوقف کرده است.

اینجا دوباره به یکی از مهم‌ترین هزینه‌های پنهان تجارت می‌رسیم: زمان. واردکننده ممکن است پول کالا را پرداخت کرده باشد، اما تا وقتی محوله به انبارش نرسیده، نمی‌تواند آن را بفروشد یا وارد خط تولید کند. صادرکننده نیز ممکن است محصول را آماده کرده باشد، اما تا وقتی کالا به مشتری نرسیده، معامله عملاً پایان پیدا نکرده است.

هر روز تأخیر، چرخه بازگشت پول را طولانی‌تر می‌کند. برای یک بنگاه کوچک این موضوع بسیار جدی است. شرکتی که سرمایه در گردش محدودی دارد، نمی‌تواند دائماً پول بیشتری در مسیر نگه دارد. اگر قبلاً سرمایه یک محموله برای مدت مشخصی درگیر بود و حالا همان سفر طولانی‌تر شده است، شرکت برای انجام همان حجم قبلی تجارت به پول بیشتری نیاز دارد.

یعنی بدون اینکه شرکت بزرگ‌تر شده باشد، نیاز مالی آن بزرگ‌تر شده است. تغییر مسیر تجارت یک هزینه دیگر هم دارد: هزینه هماهنگی. حمل دریایی معمولاً در یک زنجیره نسبتاً مشخص انجام می‌شود؛ بندر مبدأ، کشتیرانی، بندر مقصد و مراحل بعدی. اما تجارت زمینی ممکن است به چند مرز، چند شرکت حمل، تغییر وسیله، انبار میان‌راهی و هماهنگی‌های بیشتری نیاز داشته باشد.

هر مرحله جدید احتمال تأخیر، اختلاف، آسیب کالا و هزینه اداری را هم افزایش می‌دهد.در اقتصاد به این مجموعه می‌توان

اقتصاد خشکی؛ وقتی تجارت از دریا به جاده پناه می‌برد

ساسان باقرپناه- کارشناس ارشد مالی و اقتصاد

بخشی از «هزینه مبادله» گفت؛ هزینه‌ای که مستقیماً قیمت خود کالا نیست، اما برای انجام معامله باید پرداخت شود.

از همین‌جا اثر موضوع از تاجر فراتر می‌رود. اگر ماده اولیه یک کارخانه دیرتر و گران‌تر برسد، کارخانه برای جلوگیری از توقف تولید ممکن است موجودی بیشتری نگه دارد. موجودی بیشتر یعنی سرمایه بیشتری در انبار قفل شود. اگر هزینه حمل نیز بالا رفته باشد، قیمت تمام‌شده محصول افزایش پیدا می‌کند. بنابراین تغییر جغرافیای تجارت می‌تواند آرام آرام خودش را در قیمت کالایی نشان دهد که مصرف‌کننده شاید هیچ‌وقت نداند از چه مسیری وارد شده است.

اما ماجرا فقط واردات نیست.

برای صادرکننده، جاده می‌تواند مسئله حساس‌تری ایجاد کند. مشتری خارجی معمولاً فقط به قیمت توجه نمی‌کند؛ زمان تحویل و قابل بودن تأمین هم برایش مهم است.

اگر صادرکننده نتواند زمان نسبتاً مشخصی برای تحویل ارائه کند، بخشی از مزیت رقابتی‌اش از بین می‌رود. مشتری ممکن است یک‌بار تأخیر را بپذیرد، اما اگر مسئله تکرار شود، به سراغ تأمین‌کننده دیگری می‌رود.و بازگرداندن مشتری از دست‌رفته معمولاً بسیار سخت‌تر از پیدا کردن یک کامیون دیگر است.همه اینها البته به این معنا نیست که تجارت زمینی انتخاب بدی است. برعکس، در شرایط اختلال مسیرهای دریایی، داشتن کریدورهای زمینی می‌تواند یکی از مهم‌ترین ابزارهای تاب‌آوری اقتصاد باشد.

مسئله این است که مسیر جایگزین را نباید با مسیر هم‌ظرفیت اشتباه گرفت.

جاده و راه‌آهن می‌توانند بخشی از فشار را جذب کنند، اما برای تبدیل شدن به ستون جدی تجارت نیازمند زیرساخت مناسب، گمرک سریع، هماهنگی مرزی، ناوگان کافی، انبارهای مناسب و فرآیندهای قابل پیش‌بینی هستند.

اینجاست که مفهوم «تاب‌آوری» در سیاست تجاری اهمیت پیدا می‌کند.

اقتصاد مقاوم به شوک الزاماً اقتصادی نیست که ارزان‌ترین مسیر ممکن را انتخاب کرده باشد؛ اقتصادی است که اگر مسیر اصلی دچار مشکل شد، مسیر دوم واقعاً توان پذیرش بار را داشته باشد. در روزهای عادی، ظرفیت اضافه ممکن است هزینه به نظر برسد. خط ریلی جایگزین، مرز مجهزتر، انبار بیشتر یا کریدور دوم شاید همیشه با حداکثر ظرفیت کار نکنند. اما در روز بحران همان ظرفیت ظاهرأ اضافه می‌تواند مانع توقف تجارت شود.شاید مهم‌ترین درس شرایط فعلی همین باشد: تنوع مسیر، فقط مسئله لجستیک نیست؛ بخشی از امنیت اقتصادی است.تجارت ممکن است از دریا به جاده پناه ببرد، اما جاده هم باید از قبل برای این پناه دادن آماده شده باشد.اگر قرار باشد هر شوک دریایی را با صف‌های طولانی‌تر در مرز، خواب بیشتر سرمایه و هزینه بالاتر حمل جبران کنیم، تجارت ادامه پیدا کرده است، اما با قیمتی سنگین‌تر.

در نهایت، تغییر مسیر تجارت فقط تغییر چند خط روی نقشه نیست.وقتی کالا از کشتی به کامیون منتقل می‌شود، همراه آن هزینه، زمان، سرمایه در گردش و ریسک هم جابه‌جا می‌شوند.

شاید سؤال مهم سیاست تجاری امروز این نباشد که آیا مسیر جایگزین داریم یا نه؛ بلکه این باشد:

اگر فردا مجبور شدیم بخش بیشتری از تجارت را از خشکی عبور دهیم، آیا زیرساخت اقتصادی ما واقعاً توان عبور دادن آن را دارد؟

