مجید شاکری:

سیاستگذاری ارزی نیازمند کنترل حساب سرمایه است

مجید شاکری، کارشناس اقتصادی در افتتاحیه دهمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی با موضوع «حکمرانی ارزی؛ ثبات و رونق اقتصادی»، همایش اقتصاد مقاومتی را بستر پاسخ به سوالات اصلی در حکمرانی ارزی کشور دانست و افزود: «برای حکمرانی ارزی و سیاستگذاری برای آن نیازمند فراهم کردن حدی از «کنترل حساب سرمایه» هستیم و همچنین لازم است ابتدا ارتباط سیاست‌های صنعتی و سیاست‌های خارجی کشور با سیاست‌های ارزی تبیین شود. افتتاحیه دهمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی دوم آبان‌ماه با موضوع «حکمرانی ارزی؛ ثبات و رونق اقتصادی» در دانشگاه علم و صنعت برگزار شد. در این افتتاحیه شاکری ضمن تقدیر از برگزاری همایش سالانه اقتصاد مقاومتی با هدف احصای سوالات اصلی در حکمرانی کشور و پاسخگویی به آنها، گفت: «به عقیده من پیش از سیاستگذاری و حکمرانی ارزی باید ارتباط آن با سه مقوله «سیاست‌های کنترل حساب سرمایه»، «سیاست‌های توسعه صنعتی» و «سیاست‌های خارجی» تبیین شود. درواقع ارتباط سیاست ارزی با این سه مقوله پیش‌نیاز سیاستگذاری ارزی است.»

الزامات سیاستگذاری ارزی در اقتصاد ایران

شاکری تصریح کرد: «سوال اول اینکه حساب سرمایه در شرایط تحریم چگونه بسته می‌شود؟ این یک واقعیت است که در شرایط تحریمی کنونی، ایران نمی‌تواند تاحدودی دست از سیاست ارزی تثبیت شده بردارد و برای این مهم باید بتواند حساب سرمایه را کنترل کند و در زمان لازم آن را ببندد. این دعوا درخصوص کنترل حساب سرمایه و بستن آن در اقتصاد ایران پیشینه دیرینه دارد که به سال ۱۳۵۳ برمی‌گردد که در آن زمان مسئولان بانک مرکزی با مسئولان دیگر درخصوص ضرورت کنترل و احیانا بستن حساب سرمایه وارد چالش می‌شدند و تجربه نشان داد این مساله یکی از اولویت‌های اصلی حکمرانی ارزی است.»

وی ضمن تاکید بر اینکه کنترل سیاست‌های ارزی و نرخ ارز تنها از طریق کنترل جریان ریال ممکن نیست، افزود: «حتما به کنترل حساب سرمایه نیاز داریم. این سوال سختی است که چگونه می‌توانیم با وجود تحریم‌ها و دیگر شرایطی که بر تعاملات خارجی ایران حاکم است، حساب سرمایه را کنترل کنیم. روسیه نیز بعد از جدی شدن تحریم‌ها با همین مساله مواجه شده است. اما پاسخ به این سوال لزوما در قالب معامله با غرب نیست و می‌توان بدون این کار هم موفقیت‌هایی در این زمینه به دست آورد.»

وی گفت: «در ایران عمده مبادلات ارزی و دارایی‌های خارجی در اختیار صرافی‌های تراستی است که به‌دلیل کوچک مقیاس بودن و تحریم‌ناپذیر بودن در دوره قدیم تشکیل شدند. اما در دوره فعلی به دلیل بزرگ شدن تعدادی از این صرافی‌های تراستی و نقش‌آفرینی تعداد محدودی از آنها، مزیتی در دور زدن تحریم‌ها ندارند و نکته دیگر اینکه ساختار عملکرد آنها به نحوی است که در زمان لازم بانک مرکزی ما را تنها می‌گذارند که مهم‌ترین نقطه بروز آن تاخیر در تخصیص ارز به واردکنندگان کالا و سود بردن از این تاخیر با استفاده از سرمایه ارزی است. به بیان خلاصه درحال حاضر تراستی‌ها نه همراه و تسهیل‌کننده سیاست‌های بانک مرکزی هستند و نه در تحریم‌ناپذیری مزیت جدی دارند و نه عملکرد آنها برای بانک مرکزی شفاف است. اما این تراستی‌ها امروز قدرت و نفوذ دارند و میتوانند در سیاستگذاری‌ها اثر بگذارند.»

ضرورت تبیین رابطه سیاست ارزی با سیاست‌های صنعتی و خارجی

این کارشناس اقتصادی درخصوص ضرورت تبیین رابطه سیاست ارزی با برنامه توسعه صنعتی کشور گفت: «به‌طور معمول در ثبت سفارش برای واردات کالا شرایط طوری بود که هیچ محدودیتی پیش روی ثبت سفارش با حجم بالا وجود نداشت و در برخی موارد خصوصا در زمان‌های تشدید بحران ارزی یکباره با نیاز گسترده برای واردات در سامانه ثبت سفارش مواجه می‌شدیم. کار خوبی که در یک ماه گذشته با همکاری بانک مرکزی و وزارت صمت انجام شد که محدودیت‌گذاری براساس سابقه واردکنندگان است و نکته مهم اینکه این کار از سر ضعف و در زمان محدودیت‌های ارزی انجام نشده است. اما این کار همچنان یک نقطه ضعف دارد و آن اینکه بخشی از یک برنامه توسعه صنعتی نیست، درحالی‌که باید این‌طور باشد. درواقع برنامه ارزی باید با برنامه توسعه همخوانی داشته باشد.»

شاکری درخصوص ضرورت برقراری رابطه بین سیاستگذاری ارزی و سیاست خارجی کشور ادامه داد: «مهم‌ترین تلاش ما برای یک معامله فراگیر با طرف غربی در قالب برجام، رفع مشکلات ارزی بود؛ چراکه دیگر تحریم‌ها ازجمله درحوزه فروش نفت نیز در عمل یک تحریم ارزی بود و خریداران را از پرداخت پول نفت ایران منع کرده بود. اما آنچه حاصل برجام بود یک ساختار رسمی برای پرداخت‌های خارجی ایران نبود و بعد از اجرای آن نیز همچنان بیش از ۸۵ درصد مبادلات خارجی ایران در ساختار غیررسمی انجام می‌گرفت. در هفته‌های اخیر یک تجربه موفق در این زمینه حاصل شد و آن انتقال پول به قطر بود و در این زمینه بانک مرکزی هدف را محقق شدن خواسته نهایی ایران در نظر گرفت و به این ترتیب مانند برجام منطقه فراری وجود ندارد؛ چراکه ایران هدف خود را تخصیص ارز به واردات عنوان کرد و تنها رفع برخی موانع دسترسی به منابع ارزی به‌عنوان هدف ایران مطرح نشد.» عضو کمیته علمی دهمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی در پایان این همایش را بستر پاسخ به سوالات اصلی در حکمرانی ارزی عنوان کرد و افزود: «امیدواریم بتوانیم در این همایش به این سوالات موجود پاسخ بدهیم.»

«فرهیختگان» براساس نتایج یک گزارش رسمی بررسی کرد

سهم ۸٫۵ درصدی لجستیک در اقتصاد ایران

فرهیختگان

یکی از عناصر کلیدی در توسعه اقتصادی کشورها امور لجستیک پیشرفته است. لجستیک پشتیبان فعالیت‌های تجاری- تولیدی بوده و شامل شبکه‌ای از فعالیت‌ها و خدمات است که جابه‌جایی فیزیکی کالاها در داخل و خارج از مرزها را پشتیبانی می‌کند. فعالیت لجستیک ترکیبی از فعالیت‌های حمل‌ونقل، انبارداری و اطلاعات است که اشتغال را جذب، تولید و مصرف را ارتقا می‌دهد. علاوه بر این لجستیک مولفه اصلی هزینه سایر فعالیت‌ها نیز به شمار می‌آید، از آن جهت که بخش مهمی از هزینه نهاده‌های واسطه آنها را تشکیل می‌دهد. در همین راستا شناسایی اهمیت لجستیک و سهم آن در اقتصاد، همچنین بخش‌های مرتبط با لجستیک و مطالعه روند تغییرات آن ضروری به‌نظر می‌رسد. ایران به‌لحاظ ژئوپلیتیکی موقعیتی استثنایی در منطقه غرب آسیا دارد و به‌طور بالقوه یک کشور تجاری- لجستیکی محسوب می‌شود و مزیت‌های لجستیک بالایی در منطقه استراتژیک خاورمیانه دارد و از این جهت اهمیت لجستیک و الزام به توسعه آن در ایران لازم است مورد مطالعه جدی قرار گیرد. اخیرا مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران در گزارش مفصلی به بررسی وضعیت لجستیک طی دوره ۱۳۶۵ الی ۱۳۹۵ پرداخته است.

وضعیت لجستیک در اقتصاد ایران

لجستیک مولفه اصلی هزینه سایر بخش‌ها نظیر کشاورزی، صنعت و خدمات به شمار می‌آید از آن جهت که بخش مهمی از هزینه نهاده‌های واسطه آنها را تشکیل می‌دهد. از دیدگاه اقتصادی هزینه لجستیک که بخش قابل توجهی از قیمت تمام شده کالاها را تشکیل می‌دهد، برای کشورهای در حال توسعه اهمیت زیادی دارد. زیرا کشورهای در حال توسعه معمولا صادرکننده کالاهای حجیم و مواد اولیه‌ای هستند که اغلب به کشورهای دوردست صادر و هزینه حمل‌ونقل‌شان بالاست. از طرف دیگر واردکننده کالاهای سرمایه‌ای نسبتا گرانبها هستند که باید هزینه حمل و نگهداری بالایی را بپردازند. هر اندازه که این کشورها بتوانند درجهت پویایی و استفاده بهینه از منابع موجود خود در زمینه حمل‌ونقل کارا تلاش کنند، به همان اندازه هزینه‌های پرداختی آنان بابت حمل‌ونقل کم خواهد شد و تورم داخلی یا وابستگی‌های خارجی کمتری ایجاد می‌کند. بنابراین درک و شناسایی بیشتر عملکرد لجستیک در داخل و خارج لازم و برای طراحی سیاست‌های مرتبط با افزایش ظرفیت لجستیک لازم است. محققان برای نشان دادن اهمیت و اثر اقتصادی لجستیک شاخص‌هایی معرفی می‌کنند. شاخص‌هایی نظیر سهم لجستیک از تولید ناخالص داخلی، اشتغال، ارزش افزوده، سرمایه‌گذاری و دستمزدها. با محاسبه شاخص‌های فوق در طول دوره مورد مطالعه رابطه آنها را با رشد و توسعه اقتصادی مورد سنجش قرار می‌دهند. سهم هزینه لجستیک که از نسبت ستانده لجستیک به کل تولید ناخالص داخلی به‌دست می‌آید به‌عنوان شاخصی برای اهمیت لجستیک استفاده می‌شود.

بررسی‌ها نشان می‌دهد برای اقتصادهای بزرگ، لجستیک تقریبا سهمی معادل ۸ تا ۱۸ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) آن کشور را دارد. همچنین برای اقتصادهای توسعه‌یافته اروپا و آمریکای شمالی، لجستیک بین ۸ تا ۹٫۵ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) را تشکیل می‌دهد. برای کشورهای در حال توسعه این محدوده ۱۱ تا ۱۸ درصد است که به‌طور نسبی بالاتر است. تفاوت بین کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای در حال توسعه قابل توجه است. درک ماهیت هزینه‌های لجستیک و شناسایی ابزارهایی برای به حداقل رساندن این هزینه‌ها مهم است. کشورها با سهم‌های کمتر، کشورهایی هستند که اهمیت لجستیک در آنها نسبتا زودتر تشخیص داده شده و زمان برای ایجاد سیستم‌های کارآمدتر لجستیک وجود داشته است. انتظار می‌رود که هزینه‌های لجستیکی کشورهای در حال توسعه طی چند سال آینده با بهره‌مندی از سیستم‌های پیشرفته‌تر و دستیابی به نرخ‌های رشد اقتصادی بالاتر، کاهش یابد.

براساس مطالعات گزارش اتاق، سهم هزینه بخش‌های مستخرج از جداول داده- ستانده در این پژوهش ۸٫۵ درصد محاسبه شده که در مقایسه با ارقام در سطح جهانی برای ایران(۱۶٫۵ درصد برای سال ۲۰۲۱) توسط انجمن لجستیک آمریکا در مقابل ۸٫۵ درصد برای سال ۱۳۹۵ بسیار پایین است که علت آن را می‌توان به روش محاسبه جدول پشتیبانی (افزوده) حمل‌ونقل نسبت داد. بخش قابل توجهی از فعالیت‌های حمل‌ونقل به‌عنوان فعالیت‌های جانبی در بخش‌های غیرحمل‌ونقل ثبت می‌شود و در مبادلات فعالیت‌ها به‌عنوان هزینه حمل‌ونقل شناسایی نمی‌شود. به همین دلیل ارقام هزینه لجستیک محاسبه شده از جدول داده- ستانده همواره با مقادیر واقعی فاصله نسبتا زیادی دارند.

دلیل افزایش سهم لجستیک در اقتصاد ایران

در گزارش اتاق، هفت زیربخش لجستیک به قرار زیر است: ۱- حمل‌ونقل راه‌آهن (بار و مسافر)، ۲- حمل‌ونقل جاده‌ای (بار و مسافر)، ۳- حمل‌ونقل لوله‌ای، ۴- حمل‌ونقل آبی، ۵- حمل‌ونقل هوایی، ۶- انبارداری و خدمات پشتیبانی حمل‌ونقل و ارتباطات.

این گزارش نشان می‌دهد سهم هزینه لجستیک فعالیت‌های اقتصادی و سهم ارزش افزوده لجستیک از تولید ناخالص داخلی در ایران در حال افزایش است. علت آن را به سه عامل می‌توان نسبت داد: الف) افزایش قیمت‌های نسبی وسایل حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به قیمت سایر کالاها و خدمات، ب) گسترش راه‌ها و وسایل حمل‌ونقل موجب گسترش بازار خرید مواد اولیه و واسطه از نقاط دوردست‌تر که هزینه‌های حمل‌ونقل بالاتری داشته و موجب افزایش سهم هزینه حمل‌ونقل شده، ج) تهیه دقیق‌تر جداول داده- ستانده با لحاظ کردن هزینه‌های لجستیک داخلی به‌ویژه حمل‌ونقل داخلی.

بر اساس این گزارش، حمل‌ونقل ریلی نقش بسیار کمی در جابه‌جایی بار و مسافر در ایران دارد که ناشی از عدم‌گسترش ظرفیت‌های موجود در این بخش طی سال‌های گذشته بوده، درحالی‌که وسیله‌ای ارزان، کم خطر و مناسب وضعیت جغرافیای وسیع ایران است. زیر بخش‌های لجستیک در طول ۳۰ سال گذشته اهمیت نسبی‌شان با گذشت زمان افزایش یافته است، زیرا پیوندشان با سایر بخش‌ها عمیق‌تر و تعداد بیشتری از زیربخش‌های آنها از طرف عرضه و تقاضا در میان بخش‌های کلیدی قرار گرفته است. اهمیت زیربخش‌های لجستیک از طرف عرضه نسبت به طرف تقاضا بیشتر است و وابستگی سایر بخش‌ها به زیربخش‌های حمل‌ونقل و ارتباطات یعنی عرضه خدمات لجستیک افزایش یافته است. این نتیجه بیانگر بهبود و ارتقای نسبی عملکرد لجستیک به‌عنوان یکی از اهداف مهم توسعه در کشور طی سالیان اخیر بوده است.

اهمیت حمل‌ونقل جاده‌ای از جهت پیوند با سایر بخش‌ها نسبت به سایر انواع حمل‌ونقل (ریلی، هوایی، و آبی) با وجود گستردگی استفاده از آن، کمتر است. در دو دهه اخیر نقش ارتباطات در رابطه با سایر فعالیت‌های تولیدی، گسترش نسبتا زیادی داشته است که علت را پیشرفت فناوری در سطح بین‌المللی و داخلی می‌توان دانست. بین کلیه زیربخش‌های لجستیک فقط حمل‌ونقل راه‌آهن و حمل‌ونقل آبی دارای پتانسیل توسعه بیشتر و در نتیجه اثر تولیدی بیشتر ناشی از سرمایه‌گذاری و توسعه صادرات هستند و این امر علامت‌دهی خوبی به سیاستگذاران در جهت سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی یا تشویق سیاستهای توسعه صادرات (احداث واحدهای حمل‌ونقل بین‌المللی و ارائه خدمات حمل‌ونقل، بیمه و انبارداری خارجی) از طرف دولت است.

بالاترین مصرف‌کننده انرژی

نتایج محاسبه گزارش اتاق درخصوص مصرف انواع فرآورده‌های نفتی زیربخش‌های لجستیک نیز قابل تامل است. طبق این گزارش، بالاترین شدت مصرف بنزین به زیربخش حمل‌ونقل هوایی اختصاص دارد. بالاترین شدت مصرف نفت سفید را حمل‌ونقل لوله‌ای به خود اختصاص داده است. بالاترین شدت مصرف گازوئیل را حمل‌ونقل جاده‌ای دارد. بالاترین شدت مصرف نفت کوره را حمل‌ونقل آبی دارد. بهره‌وری مصرف انرژی لجستیک از سایر بخش‌ها پایین‌تر است. سه نوع حمل‌ونقل راه‌آهن، جاده‌ای و هوایی از جهت حمل مسافر و بار تقریبا جانشین هم هستند، اما شدت انرژی آنها در مصرف بنزین و گازوئیل متفاوت است. از نظر مصرف انرژی جایگزینی واقعی بین حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای است. در ایران حمل‌ونقل جاده‌ای، خصوصی و راه‌آهن، دولتی محسوب می‌شود و مشمول قیمت‌گذاری. همین امر موجب می‌شود شدت انرژی محاسبه شده راه‌آهن از مقدار واقعی آن بزرگ‌تر باشد. لذا ترجیح سیاستگذار از نظر شدت مصرف انرژی باید حمل‌ونقل راه‌آهن باشد. حمل‌ونقل هوایی و سپس حمل‌ونقل آبی بالاترین وابستگی به واردات را داشته‌اند. وابستگی به واردات لجستیک در سال‌های اخیر کاهش یافته است. با توجه به وابستگی شدید لجستیک به واردات نشان از فرسودگی در وسایل حمل‌ونقل است.

بهترین حمل‌ونقل برای ایران

نتایج بررسی‌های گزارش اتاق نشان می‌دهد همه زیربخش‌های لجستیک به فرآورده‌های نفتی، شیمیایی و فلزات اساسی وابستگی شدید دارند و این زنگ خطری برای سیاست‌های حذف یارانه انرژی یا اصلاح قیمت‌های انرژی است که هرگونه دست‌کاری قیمت انرژی در بخش لجستیک با عکس‌العمل شدید مواجه و روی قیمت خدمات حمل‌ونقل و از آنجا روی قیمت کلیه تولیدات بخشی تاثیر خواهد گذاشت. در همین راستا راه‌آهن که کمترین شدت انرژی را دارد در کنار سیاست اصلاح قیمت حامل‌ها می‌تواند مورد استفاده جهت حمل بار و مسافر بیشتر قرار گیرد و ترجیح سیاستگذار در کنار اصلاح قیمت‌ها باید بازسازی، تجهیز، ایجاد خطوط گسترده‌تر حتی در شهرهای کوچک ناوگان حمل‌ونقل راه‌آهن نیز باشد که از اصلاح قیمت‌ها کمتر تاثیر می‌پذیرد. از طرف دیگر نتایج نشان داد حمل‌ونقل راه‌آهن و آبی بخش کلیدی در کل اقتصاد هستند، این سیگنال خوبی به سیاستگذار در جهت‌دهی سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی یا تشویق سیاست‌های توسعه صادرات (احداث واحدهای حمل‌ونقل بین‌المللی و ارائه خدمات حمل‌ونقل، بیمه و انبارداری خارجی) است که با سرمایه‌گذاری فوق تولیدات داخلی نیز رشد قابل ملاحظه‌ای خواهند داشت. ضمنا نتایج مطالعات نشان داده بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل در حال کاهش و به سطحی پایین‌تر از میانگین کل اقتصاد در انتهای دوره مطالعه (سال ۱۳۹۵) نزول کرده است. ترجیح سیاستگذار باید بازسازی و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل در جهت استفاده بیشتر از فناوری‌های نو باشد.

سرنوشت نوسانات جهانی طلا

مجتبی رجب‌زاده
کارشناس اقتصاد

در جهانی پر از نوسانات سیاسی، اقتصادی و امنیتی، طلا همواره به‌عنوان یک دارایی معتبر معرفی می‌شود. این فلز گران‌بها به‌عنوان نمادی از ثبات و ایمنی انتخاب می‌شود که در زمان‌های نوسانات و تحولات مختلف، به سرمایه‌گذاران به‌عنوان یک نقطه ثبات خدمت می‌کند. این مقاله به تحلیل و بررسی تاثیرات عوامل مختلفی می‌پردازد که قیمت طلا را تحت تاثیر قرار می‌دهند و نقش آن در مواجهه با تغییرات جهانی را بررسی می‌کند. یکی از اصلی‌ترین عوامل تاثیرگذار بر قیمت طلا، نوسانات سیاسی و امنیتی در مناطق مختلف جهان است. تنش‌های منطقه‌ای، نظامی و سیاسی می‌توانند به سرعت به تغییرات قیمت طلا منجر شوند. اخباری مثل تصمیمات حکومت‌ها و احتمال تحرکات نظامی می‌توانند باعث افزایش نگرانی‌ها در بازارهای مالی شوند و سرمایه‌گذاران را به دارایی‌های معتبر و ایمنی مانند طلا جلب کند. به علاوه، تصمیمات و اقدامات کشورها در مواجهه با تحولات منطقه‌ای نیز می‌توانند تاثیر مستقیمی بر قیمت طلا داشته باشند. ازجمله تصمیماتی که اخیرا توجه بسیاری را به خود جلب کرده است، تصمیم رژیم صهیونیستی درخصوص غزه است. این تصمیمات و تغییرات امنیتی می‌توانند نقش مهمی در افزایش نگرانی‌ها و تقاضای بیشتر برای طلا ایفا کنند. در ادامه به تحلیل تاثیر نرخ بهره روی قیمت طلا نیز پرداخته خواهد شد. افزایش نرخ بهره توسط بانک‌های مرکزی معمولا موجب افزایش هزینه نگهداری طلا می‌شود و باعث جذب سرمایه‌گذاران به این دارایی ارزشمند می‌شود. همچنین، پیش‌بینی‌ها و نگرانی‌های مرتبط با نرخ بهره و تصمیمات فدرال رزرو در سال‌های آتی نیز مورد بررسی قرار خواهد گرفت. افزایش نرخ بهره توسط فدرال رزرو می‌تواند به تقاضای بیشتر برای طلا منجر شود. به‌طور خلاصه، مقاله حاضر به تحلیل تاثیرات چندگانه بر قیمت طلا پرداخته و نقش این دارایی ارزشمند در مواجهه با تحولات جهانی و نوسانات بازار را مورد بررسی قرار می‌دهد. در مورد قیمت طلا و تاثیرات متغیرهای مختلف بر آن، می‌توان به تحلیل زیر پرداخت.

طلا در بالاترین سطح ۳ ماهه

در معاملات امروز بازارهای جهانی، قیمت هر اونس طلا به ۱۹۷۵ دلار رسید که البته روز قبل از آن نیز این مقدار به ۱۹۷۹ دلار هم رسیده بود و بالاترین نرخ طلا از ۲۰ جولای به بعد است. این تغییر قیمت طلا به‌شدت به تاثیرات مثبت در بازار ارزش‌گذاری طلا اشاره دارد.

تاثیرات نوسانات سیاسی و امنیتی: نوسانات در منطقه غرب آسیا، به خصوص در مورد رژیم صهیونیستی و غزه، تاثیر بسیاری روی بازارهای جهانی دارد. نگرانی‌ها در مورد تشدید درگیری‌های نظامی و تصمیمات ناگهانی می‌تواند به تغییرات در قیمت طلا منجر شود. افزایش نگرانی‌ها در این زمینه باعث جلب سرمایه‌گذاران به افزایش دارایی‌های ایمنی مثل طلا می‌شود.

رژیم صهیونیستی و تنش‌های مرزی: تصمیمات رژیم صهیونیستی و بمباران غیرانسانی منطقه غزه و دستور تخلیه شهرها در نزدیکی مرز لبنان، تاثیر چشمگیری روی قیمت طلا داشته‌اند. این تصمیمات احتمال تشدید تنش‌ها و احتمال افزایش تنش‌های منطقه‌ای را نشان می‌دهند. این مسائل نقش مهمی در تقاضا برای طلا بازی می‌کنند.

افزایش قیمت طلا در مدت کوتاه: قیمت طلا در طول هفته‌های گذشته با ۲٫۶ درصد افزایش، به میزان ۱۵۰ دلار افزایش یافته است. این افزایش قیمت نشان‌دهنده تقاضای بالاتر برای این دارایی ارزشمند و ترس از نوسانات بازار است.

تاثیر نرخ بهره روی قیمت طلا: ارتباط نرخ بهره با قیمت طلا نیز بسیار مهم است. افزایش نرخ بهره توسط فدرال رزرو در سال ۲۰۲۳ باعث افزایش قیمت طلا شده است. این تغییر نرخ بهره می‌تواند هزینه نگهداری طلا را افزایش دهد و سرمایه‌گذاران را به این دارایی معتبر جلب کند.

تاثیر تصمیم فدرال رزرو: تصمیمات فدرال رزرو در نشست سیاستگذاری ماه آینده نیز نقش مهمی در آینده قیمت طلا خواهد داشت. اگر نرخ بهره افزایش یابد، ممکن است به تقاضای بیشتر برای طلا منجر شود.

وضعیت آتی

حمله وحشیانه این چند روز اخیر رژیم صهیونیستی به غزه و دستور تخلیه شهرها و روستاهای هم‌مرز با لبنان و اعلام این خبر که شاید به‌زودی سران رژیم اشغالگر دستور حمله به غزه را صادر کنند، نگرانی‌ها را تشدید می‌کند و به افزایش تقاضا برای طلا منجر می‌شود. به علاوه، نگرانی‌ها در مورد افزایش مجدد نرخ بهره توسط فدرال رزرو نیز تاثیرگذار بوده و باعث افزایش قیمت طلا شده است. افزایش نرخ بهره هزینه‌های نگهداری طلا را افزایش داده و این امر به سود سرمایه‌گذاران طلا کمک می‌کند. از آنجا که قیمت طلا در این هفته به میزان ۲٫۶ درصد افزایش یافته و با افزایش ۱۵۰ دلار از زمان شروع درگیری‌های منطقه‌ای مواجه است، پیش‌بینی‌ها براساس رشد ادامه‌دار قیمت برای طلا در دستور کار هستند. با توجه به این تحلیل، مشخص است که تاثیرات عوامل سیاسی و امنیتی، نرخ بهره، تصمیمات فدرال رزرو و نگرانی‌های سرمایه‌گذاران نقش بزرگی در تغییرات قیمت طلا ایفا می‌کنند. برای بسیاری از سرمایه‌گذاران، طلا به‌عنوان یک پناهگاه امن در زمان‌های نوسانات بازار مورد توجه قرار می‌گیرد.

پنجشنبه ۴ آبان ۱۴۰۲
شماره ۳۹۹۱
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
سردبیر:
مسعود فروغی
تلفن وفکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم