

چرتکه

ورود دلار به کانال ۲۵ هزار تومان

آغاز روند جدید در بازار ارز؟

بخش اقتصاد– دلار نتوانست خود را در عقربه‌های ساعت حبس کند؛ مرز ۲۴ هزار تومان رد شد و به ۲۵ هزار رسید. نرخ هر دلار آمریکا دیروز در بازار تهران به ۲۵ هزار تومان رسید. سطحی که بازارساز ارز برای مدتی توانسته بود نرخ را از آن دور نگه دارد و به میانه کانال ۲۲ نیز برساند، اما این اتفاق نتوانست چندان دوام بیاورد.

تصویری که از بازار ارز پخش شد، صف شلوغ مقابل صرافی‌ها بود. صف‌هایی که به واسطه استراتژی جدید بازارساز ایجاد شده بودند.البته بازار ساز اعتقاد دارد این صف‌ها واقعیت ندارد و بیشتر هیجان‌سازی در فضای مجازی است اما در غیبت یک دیپلماسی ارتباطی، این صحنه‌ها به عنوان یک اتفاق محتوم جا می‌افتد. البته برخی تحلیل‌گران اعتقاد دارند فارغ از نمایش صف‌ها فشاری که به بازار ساز برای کاهش قیمت وارد شده، قدرت مانور برای کنترل نوسان را گرفته است. بازارساز ارزی طی روزهای اخیر ناچار شد که نرخ صرافی را از بازار آزاد دور نگه دارد. اما این استراتژی در عمل نتیجه نگرفت و نتوانست سیگنال کاهشی به بازار دهد یا از حجم تقاضا بکاهد. به نظر



می‌آمد که موجب خلق تقاضای جدید شد و حتی افرادی هم که به بازار ارز توجه نمی‌کردند، نظرشان عوض شود. چرا که افراد می‌توانستند با فرصت آربیتراژی موجود، از یک سود ۴ میلیون تومانی در یک روز بهره‌مند شوند و همین عامل، صف‌های طولیل را مرتب کرد.

بانک مرکزی در واکنش به تحولات بازار باینه‌ای صادر کرد و خبر داد که حجم تقاضای روزانه در بازار رسمی اسکناس طی چند روز اخیر رقمی بین ۵ تا ۸ میلیون دلار بوده است. این در حالی است که در هفته گذشته، تزریق اسکناس در حدود ۳ میلیون دلار در روز بوده است. در نتیجه با وجود تزریق بیشتر، نرخ در حال افزایش بوده که نشان می‌دهد نرخ تعادلی در حال تغییر است.

اگرچه بازارساز ارزی معتقد است که شکل‌گیری نرخ‌های نسبی بالای ارز در بازار غیررسمی، عمدتاً ناشی از انتظارات و نه عوامل بنیادین، است. بازارساز تقاضای واقعی را نظام بانکی و صرافی‌های بانکی می‌بیند. با اینحال، انتظارات نقش مهمی در شکل‌گیری موج‌های بعدی تقاضا دارد و سیاستگذار نیز به این امر واقف است. کمااینکه سعی کرده با انتشار اخبار بی‌درپی از تزریق اسکناس شیب انتظارات را معکوس کند. اما استراتژی که بازارساز به ناچار برگزیده، باعث شده تا حتی صرافی‌ها هم از عرضه به بازار سرباز زنند.

از نظر برخی تحلیلگران بازارساز ارزی در شرایط فعلی باید بر اساس تراز تجاری به دنبال نرخ تعادلی باشد؛ اگر به همان میزان سال گذشته عرضه ارز برای واردات انجام شده و نرخ در حال افزایش است، معنی‌اش این است که بازارساز نباید به تقابل با نرخ رود. بر اساس آخرین داده‌ها ۱۵ میلیارد دلار برای واردات هزینه شده که در حدود یک سوم آن متعلق به کالاهای اساسی و دارو است.

توصیه کارشناسان این است که بازارساز در وهله اول، فرصت آربیتراژی موجود را از بین ببرد و در وهله دوم، به تسکین انتظارات بپردازد. گرچه از نظر تحلیلگران تکنیکال، تا زمانیکه سقف ۲۶ هزار تومان نشکند، نمی‌توان از آغاز روند افزایشی صحبت کرد، نرخ ارز ممکن است به محدوده ۲۶ هزار تومان بار دیگر برخورد کند و در آن سطح با تشکیل سقف دوقلو، وارد مرحله ریزشی شود. این مسئله ریسک را برای نوسانگیران افزایش می‌دهد. گرچه به دلیل ریسک‌های عدم قطعیت موجود در فضای سیاسی، برخی معتقد هستند که کنترل بازار از بازیگران بزرگ به دست نوسانگیران افتاده و همین مسئله موجب نوسان نرخ در هفته اخیر شده است.

گروهی از تحلیلگران بر این باورند یک عامل مهم نوسانات ارزی در هفته اخیر، فضای بازار سهام بوده است. بسیار سعی شده که این حس القا شود که صف فروش در بازار سهام، مساوی با صف خرید در بازار ارز است. از نظر این عده، پول‌های خارج شده از بورس به سمت بازار دلار حرکت می‌کند و تقاضا را شدت می‌بخشد. در حقیقت، این تفسیری است که بسیاری از تحلیلگران بورسی سعی در القای آن دارند تا سیاستگذار کلان اقتصادی به هر قیمتی از بازار سهام حمایت کند؛ چرا که از نظر آنها ریزش بورس به فروپاشی اقتصادی و جهش نرخ ارز می‌انجامد. اما واقعیت است که احتمال ورود پول‌های خرد وحشت زده از بورس، به بازار پریریسک دیگر کم است، چرا که معمولاً سهامداران خرد پس از ضرر سنگین، ترجیح می‌دهند تا به طور کلی از فضای بازارهای مالی دور بمانند. مسئله دیگر در مورد بازیگران بزرگ بازار سهام است، در این باره نیز فعال بازیگران بزرگ مکلف به حمایت از بازار سرمایه هستند و فرصت خروج پول از آن را ندارند. ضمن اینکه آمارها نشان می‌دهد که از ۲۵ مرداد در حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان پول از بورس خارج شده است، حتی اگر نصف این رقم به بازار ارز سرایت می‌کرد به معنی خرید حدود ۳۲۰ میلیون دلار بوده است، که می‌توانست روزی ۱۱ تا ۱۲ میلیون دلار تقاضا برای بازار ارز ایجاد کند. این در حالی است که تا هفته گذشته صرافی‌ها نیز به حدود ۳ میلیون دلار در روز داشته‌اند. علاوه بر این ریزش بورس از قله، از ۱۹ مرداد ماه آغاز شده است و بازار در حدود یک ماه است که با هیچجانات شدید منفی دنبال می‌شود، در حالیکه بازار ارز تنها در یک هفته اخیر وارد نوسان شده است. در نتیجه نمی‌توان خط و ربط ریزش بورس با صعود ارز را چندان جدی تلقی کرد؛ هر چند برخی از معامله‌گران ارزی از ورود رئیس کل بانک مرکزی به موضوع بورس، چنین برداشتی را کردند.

{اقتصاد}



خبری از استاندارد یورو پنج نیست

خودروهای سرگردانی که پلاک نمی‌شوند

بخش اقتصاد– گویا ماجرای خودروهای سرگردانی که بین سه ضلع خودروساز، وزارت نفت و سازمان محیط زیست برای پلاک‌گذاری گیر افتاده‌اند، پایان ندارد.

سالمه‌است که مقرراتی با هدف ارتقاء کیفیت هوا برای اتومبیل‌های جدید وضع شده است. به این معنی که خودرو هنگام تولید، باید یک استاندارد خاص انتشار یورو را رعایت کند.

این که خودروی شما دیزل یورو ۶ یا بنزین یورو ۱ باشد، با توجه به افزایش تعداد عوارض و جریمه‌های موجود برای اتومبیل‌های قدیمی‌تر، به ویژه دیزل، اکنون از هر زمان دیگری اهمیت بیشتری دارد. بر این اساس در مقررات ساخت خودرو باید قبل از فروش آن‌ها، محدودیت‌های آلودگی اگزوز به طور فزاینده‌ای را که به عنوان استانداردهای انتشار یورو شناخته می‌شود، مطابقت دهند.

اولین استاندارد تولید گازهای گلخانه‌ای، استاندارد «یورو ۱» بود. این استاندارد برای مبدل‌های کاتالیزوری به اتومبیل‌های بنزینی برای کاهش انتشار مونوکسید کربن (CO) بود. آخرین استاندارد جهانی «یورو ۶» است

که برخی خودروها در جهان از آن استفاده می‌کنند به مراتب آلایندگی کمی نسبت به قبل دارد به نوعی می‌توان گفت که این آلاینده، برخی آلاینده‌ها را ۹۶٪ نسبت به حدود ۱۹۹۲ کاهش می‌دهد.

استاندارد یورو ۱ که قدیمی ترین استاندارد در خودرو بود، نیاز به سوئیچ بنزین بدون درز و اتصالات جهانی مبدل‌های کاتالیزوری به خودروهای بنزینی برای کاهش انتشار مونوکسید کربن (CO) داشت. پس از آن استاندارد یورو ۲ آمد که باعث افزایش بیشتر میزان انتشار مونوکسید کربن شد و همچنین باعث کاهش حد ترکیبی هیدروکربن‌های سوخته و اکسیدهای ازت برای هر دو بنزین و دیزل شد.

یورو ۳ روش آزمایش را برای از بین بردن دوره گرم شدن موتور اصلاح کرده و محدودیت‌های ذرات دی اکسید کربن مجاز را کاهش داده است. یورو ۳ همچنین محدودیت جداگانه‌ای را برای موتورهای دیزلی اضافه کرد و محدودیت‌های جداگانه HC و NOx را برای موتورهای بنزینی معرفی کرد. یورو ۴ و بعد یورو ۵ در تمیز کردن انتشار گازهای گلخانه‌ای از اتومبیل‌های دیزل، به ویژه کاهش ماده ذرات (PM) و اکسیدهای ازت (NOx) متمرکز شدند. برخی از خودروهای دیزلی یورو ۴ به فیلترهای ذره‌ای مجهز شده بودند.

استاندارد یورو ۶ کاهش قابل ملاحظه‌ای در انتشار گازهای گلخانه‌ای NOx از موتورهای دیزلی (کاهش ۶۷ درصدی در مقایسه با یورو ۵) را اعمال می‌کند و استانداردهای مشابهی را برای بنزین و دیزل تعیین می‌کند.

در استاندارد یورو ۵، گاز اگزوز (EGR) بازیافت می‌شود (جایگزین کردن مقداری از هوای ورودی (حاوی ۸۰ درصد نیتروژن با گاز اگزوز قابل بازیافت)، یعنی مقدار نیتروژن موجود را برای اکسید کردن در برابر NOx در هنگام

بخش اقتصاد– ۴ نفر از امضاکندگان نامه ۲۵ نفر پژوهشگر مالی و

اقتصادی، در یادداشتی به تبیین دلایل وضعیت فعلی بورس و بایدها و نبایدهای سیاست‌گذاری در این شرایط پرداختند.
امیر کرمانی، علی مروی، سیدعلی مدنی‌زاده و صادق الحسینی در این یادداشت سیاست‌گذار را از دخالت‌های دستوری در بازار برحذر داشته و کاهش مداخلات قیمتی در بازار محصول را تنها راهکار واقعی حمایت از بورس دانستند.
به گزارش اقتصادآنلاین، شاخص کل بورس تهران از ابتدای سال تا ۱۲ شهریور ۲۰۱۸، رشد داشت. در بازه ۱۰ ساله هم رشد شاخص کل ۸۷۰۰٪ بوده است که نشان از یک بازدهی بالا در این بازار دارد. حتی رشد دلاری این بازار در ۱۰ سال اخیر ۲۱۵٪ بوده در حالیکه در همین دوره (تا ۱۲ شهریور ۹۹) رشد دلاری بازارهای جایگزین مثل مسکن منفی ۱۱ درصد و بازار طلای جهانی با همه فراز و نشیب آن تنها مثبت ۵۵ درصد بوده است!

چه عواملی موجب رشد بالای بازار سهام شد؟

عوامل متعددی در این رشد سریع مطرح‌اند اما به اختصار می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

رشد حجم نقدینگی که در این مقطع عمدتاً از ناحیه کسری بودجه ایجاد شده بود همیشه موتور بازارهای دارایی در اقتصاد ایران بوده و هست. این رشد در کنار نرخ بهره حقیقی بسیار منفی (نرخ سود منهای تورم) در سالهای ۹۷ و ۹۸ و ۹۹ که کم نظیر بوده یکی از مهمترین دلایل ایجاد حباب در بازار دارایی‌ها محسوب می‌شود.

از دیگرسو اقدامات درست برای محدودکردن تراکنش‌های بانکی (در قالب برنامه‌های مبارزه با پولشویی و فراتر از آن) هم جلوی بسیاری از اقدامات سفته‌بازانه در سایر بازارها خصوصاً بازار ارز را گرفت و بخش عمده‌ای از تقاضای سفته‌بازانه ناشی از دو عامل بالا را به بازار بورس منتقل کرد. اما ایرادات ساختاری این بازار نظیر درصد شناوری پایین و به اصطلاح کمبود دارایی (ASSET SHORTAGE) در بازار بورس سبب شد این حجم تقاضا با عرضه‌ای محدود روبرو شود. در کنار این، وجود مقررات بیش از حد در بورس (OVER REGULATED) نظیر دامنه نوسان ۵٪ و حجم مینا

مدیرعامل ایران خودرو در پاسخ به این پرسش که در حال حاضر سوخت مناسب این خودروها را نداریم

مدیر عامل ایران خودرو در پاسخ به این پرسش که در حال حاضر سوخت مناسب این خودروها را نداریم، تصریح کرد: در جلسه امروز ارتقای استاندارد سوخت کشور تا سطح یورو ۵ و اقدام در این خصوص در دستور کار قرار گرفت. ما به وعده و تکلیف خود در برابر مردم و مسئولین و اجرای فرمایشات مقام معظم رهبری که سرلوحه تمام کارها است، عمل کردیم.

مقیمی با اشاره به اینکه تا پایان سال ۵ هزار خودرو مطابق استانداردهای یورو ۵ تولید خواهد شد، گفت: در حال حاضر ۵۰۰ دستگاه خودرو تولید شده است و خودروهای تحویلی به متقاضیان در آینده با همین سطح استاندارد است.

او با اشاره به میزان تولید فعلی با بیان اینکه طبیعتاً در آغاز کار تولید با حداکثر ظرفیت وجود ندارد، افزود: برنامه ما تا پایان سال اخذ تاییدیه برای تمامی موتورها، خودروها و تولید انبوه آن‌ها است.

جلوی شماره گذاری خودرو فاقد یورو ۵ گرفته شد

مسعود زندی مدیر دفتر ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص تولید خودرو با استاندارد یورو پنج نیز می‌گوید: هر خودرویی که تولید می‌شود اگر فاقد استانداردسازی یورو ۵ باشد، جلوی شماره گذاری آن گرفته می‌شود. طبق قانون هوای پاک، آیین‌نامه دارد و در این آیین‌نامه دقیقاً برنامه استانداردسازی تعیین شده است.

اما این برنامه هم مانند بسیاری از برنامه‌ها اجرایی نشده و در سکوت مسئولان محو شد تا زمانی که بعد از مدتی اجرای آن را به امسال موکول کردند. حالا که چند ماه از این صحبت می‌گذرد، بحث تولید و عرضه این خودروها و در مقابل داشتن این سوخت مطرح است که گویا این سوخت در کشور وجود ندارد.

امیر جعفر پور سرپرست دفتر صنایع خودرو و نیرو محرکه وزارت صمت در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان، نیز در این زمینه می‌گوید: هر دو خودروساز بزرگ کشور ما از مدت‌ها قبل آمادگی لازم را برای تولید خودرو با استاندارد یورو ۵ اعلام کرده‌اند و مشکل چندانی برای تولید این محصولات وجود ندارد بلکه دغدغه ما تامین سوخت مناسب این خودروها است.

او گفت: خودرویی که تجهیزات آن با استاندارد یورو ۵ طراحی شده است با استفاده از سوختی با کیفیت یورو ۴ و حتی کم‌تر از یورو ۴ آسیب دیده و عمر عملکرد کاتالیزر گر آن به کم‌تر از یک دهم و حتی کم‌تر کاهش پیدا کرد. او ادامه داد: این موضوع در نهایت به منضرر شدن مصرف‌کننده منجر می‌شود و با توجه به آیین‌نامه حمایت از مصرف‌کنندگان خودروسازها باید باز این هزینه را به دوش بکشد. خودروسازها با شرایط سخت و هزینه‌های تولید بالا در حال حفظ و گسترش روند تولید هستند پس نمی‌توان از آن‌ها انتظار داشت بار هزینه‌های ناشی از کیفیت پایین سوخت را به دوش بکشند.

اعمال استاندارد یورو ۵ باعث افزایش قیمت محصولات تولیدی شد

سرپرست دفتر صنایع خودرو و نیرو محرکه وزارت صمت با تاکید بر این که اعمال استاندارد یورو ۵ باعث افزایش قیمت تمام شده محصولات تولید شده در واحدهای خودروسازی خواهد شد گفت: استانداردهای ۸۵ گانه در نظر گرفته شده در صنعت خودرو در بالاترین سطح ممکن طراحی شده است و جزو معدود کشورهایی هستیم که چنین استاندارد سختگیرانه‌ای برای خودروها در نظر گرفتاییم، اما باید اجرای طرح‌ها اولویت بندی شود. در شرایط فعلی واردات مواد اولیه مورد نیاز تولید این محصول بسیار سخت و هزینه‌بر است درحالی که می‌توان با سرف زمان این قطعات را داخلی سازی کرد.

یکی از متقاضیان خودرو در گفت وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، گفت فروردین ۹۸ برای سمند دوگانه EFY با موعد تحویل تیر ۹۹ ثبت نام کرده ام، اما خبری از تحویل خودرو نیست و احتمالاً اصلاً قرار نیست خبری از تحویل باشد.

او ادامه داد: خودروساز می‌گوید محیط زیست مجوز پلاک صادر نمی‌کند، چون سمندهای EFY دوگانه یورو ۴ است. اما سوالی که پیش می‌آید چرا خودرویی که قرار نیست مجوز پلاک بدهند، پیش فروش کردند؟ چرا وقتی پول را می‌گیرند به تاریخ روز و قیمت روز تحویل می‌گیرند، ولی خودرو را به قانون روز که یورو ۵ است تحویل نمی‌دهند.

این متقاضی گفت: چرا فکر نمی‌کنند که با این کار لطمات جبران‌ناپذیری به زندگی شخصی و خانوادگی خریداران وارد می‌شود؟ برای ثبت نام و تکمیل وجه خودرو، طلا و ماشین زیر پایم را فروختم و الان پیاده هستم و با افزایش قیمت طلا و ماشین در بازار آزاد دیگر به آنها دست پیدا نمی‌کنم. پیش از این، از طرف دولت مصوب شده بود که سوخت استاندارد و مناسب تامین شده و بعد از گذشت ۶ ماه از تامین آن و توزیع در سراسر کشور تولید خودرو یورو ۵ آغاز شد. حالا باید دید که چگونه می‌توان استانداردهای درستی در حوزه تولید خودرو تعریف کرد و آیا استفاده و کپی برداری محض از استانداردهای جهانی می‌تواند راهگشای حل مسایل در این حوزه باشد؟

بایدها و نبایدهای سیاست‌گذاری در بورس

کاهش مداخلات قیمتی تنها راهکار حمایت از بورس

از سفته‌بازی آنان در بازار ارز بسیار سخت‌تر از نظارت بر تعداد محدودی بازیگر حقوقی است. از طرف دیگر در صورتی که قیمت تعادلی بازار بیش از قیمت‌های فعلی باشد نیازی به حمایت دولت نیست و این افت شاخص توسط خود بازار و سرمایه‌گذاران با افق برنامه‌ریزی بلندمدت اصلاح می‌شود.

۲. حمایت‌های دستوری از سهام‌های خاص –علی‌الخصوص سهام‌های شاخص ساز– تنها منجر به تعویق فرآیند اصلاح قیمت‌های نسبی سهام‌ها می‌شود و به زیان کل بازار خواهد بود. این خلاف سیاستگذاری در جهت منافع عمومی است و قطعاً منجر به فساد شدید شده و در راستای کمک به خروج سریعتر سرمایه‌گذاران کلان از سهام‌های غیرارزنده و در نهایت سقوط شدیدتر آن سهام‌ها و کل بازار می‌شود.

۳. نباید با ایجاد محدودیت‌های بیشتر جلوی اصلاح قیمت‌ها را گرفت. هر افزایش محدودیتی مثل افزایش حجم مینا یا کاهش دامنه نوسان سبب کاهش نقدشوندگی بازار شده، فرایند فزاینده کاهش و سقوط را تقویت می‌کند.

چه باید کرد؟

۱. تنها راهکار واقعی حمایت از بورس، کم کردن و کنار گذاشتن مداخلات در قیمت محصول نهایی و در نتیجه افزایش سوددهی شرکت‌ها است. اگر تعزیرات و قیمت‌گذاری‌های مصنوعی، فساد آمیز و خلاف مسلمات علم اقتصاد کنار گذاشته شود سود بسیاری از شرکت‌های بورسی افزایش یافته و در قیمت‌های فعلی ارزنده خواهند شد.
۲. کاهش محدودیتها بر رشد صندوق‌های سبدگردان (و نه درآمد ثابت) و در مقابل منوط شدن هر گونه رشد صندوقهای درآمد ثابت به خرید اوراق قرضه دولتی.این امر منجر به ایجاد پرتفوی متنوع برای سرمایه‌گذاران می‌شود و در نتیجه از رفتارهای هیجانی در بازار می‌کاهد.
۳. جلوگیری از رانتهای فنی ایجاد شده نظیر سر خطی زدن که سبب می‌شود عده‌ای با دسترسی‌های خاص بتوانند زودتر از بقیه از بازار منفی خارج شده و فرصتهای برابر بازار را از بین ببرند.