



دبیر گروه اقتصادی

اکنون اما صندوق توسعه ملی می تواند با تکیه بر توان مالی، به یک شریک مستقل و مؤثر در قراردادهای نفتی تبدیل شود. این وضعیت هم به شفافیت قراردادها کمک می کند، هم بهره‌وری را بالا می‌برد و هم امکان حضور بازیگران بخش خصوصی را افزایش می‌دهد، همچنین ورود صندوق توسعه ملی به بخش بالادستی نفت و گاز، یک فرصت بی‌نظیر

برای تکمیل زنجیره ارزش در این صنعت ایجاد می‌کند. وقتی صندوق بتواند در اکتشاف، استخراج و توسعه میدان بین سرمایه‌گذاری کند، به‌طور طبیعی امکان توسعه پالایشگاه‌ها، پتروشیمی‌ها و صنایع پایین‌دستی نیز فراهم می‌شود. این یعنی خلق ارزش افزوده داخلی، صادرات غیر خام، افزایش اشتغال و افزایش درآمدهای پایدار ارزی. فراتر از این موارد، یک نکته کلیدی نباید فراموش شود: سرمایه‌گذاری صندوق توسعه ملی در این پروژه‌ها، به معنای استفاده از منابع ارزی در مسیر خلق ثروت پایدار است. این یعنی به جای آنکه دلارهای نفتی صرف واردات یا ذخیره غیرفعال شود، به موتور محرک تولید و توسعه تبدیل می‌شود. به‌ویژه آنکه صندوق، وظیفه حفظ سرمایه بین‌نسلی را دارد و چراغی بهتر از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی که نسل‌های آینده نیز از ثمرات آن بهره‌مند می‌شوند، البته باید توجه داشت که این مسیر بدون ریسک نیست. اجرای نادرست، ضعف نظارت یا ورود به پروژه‌های ناکارآمد می‌تواند به تضعیف جایگاه صندوق منجر شود. همان‌گونه که همواره تأکید می‌شود، نظارت حداکثری و دخالت حداقلی، رمز موفقیت در این سرمایه‌گذاری‌هاست. لازم است قراردادها با دقت حقوقی بالا، ضمانت‌های اجرایی مشخص و سازوکارهای بازگشت سرمایه به‌طور دقیق طراحی و پیاده‌سازی شوند. موافقت رهبر حکیم انقلاب با درخواست دولت برای حرکت صندوق توسعه ملی در چنین مسیری، در شرایطی که مسیر قانونی این تحول بسته شده بود، نقطه عطفی در تاریخ صندوق توسعه ملی و شاید اقتصاد کشورمان باشد چراکه می‌تواند نقش صندوق توسعه ملی را از یک نهاد منفعل به یک بازیگر فعال در تحقق اهداف توسعه‌ای کشور تبدیل کند، به‌ویژه در شرایطی که ایران‌مان نیازمند جذب سرمایه، افزایش تولید انرژی، صادرات بیشتر و مقابله با رقبای منطقه‌ای است. صندوق توسعه ملی اکنون در آستانه یک نقش‌آفرینی جدید قرار دارد. اگر این نقش با تدبیر، برنامه‌ریزی دقیق و رعایت اصول حرفه‌ای اجرا شود، می‌تواند نه‌تنها بدیهی‌های معوق دولت را سامان دهد، بلکه موجب بازسازی اقتصاد انرژی کشورمان، افزایش درآمدهای ارزی و حتی شکل‌گیری بازارهای جدید صادراتی شود. فرصتی مطلوب در اختیار اقتصاد کشورمان قرار گرفته است؛ فرصتی که اگر با نگاه توسعه‌محور و نه سیاسی یا مقطعی دنبال شود، می‌تواند به یکی از ابزارهای کلیدی بازسازی اقتصاد در دهه آینده تبدیل شود. منابع ارزی صندوق، اگر درست هدایت شوند، نه تنها از گزند تورم و بی‌ثباتی مصون خواهند ماند، بلکه به سرمایه‌ای زاینده، ثروت‌آفرین و پایدار برای نسل‌های آینده تبدیل می‌شوند.

خبر



زنگ خطر آب را جدی بگیریم

با گذشت پنج سال پیایی خشکسالی، امسال از نظر آمار بارندگی در جایگاه دوم کم‌بارش‌ترین سال‌های ۵۷ سال گذشته قرار گرفته است، اما وقتی جمعیت، مصرف و سرانه آب را در نظر بگیریم، بدون شک امسال را باید خشک‌ترین سال نیم قرن اخیر ایران بدانیم. کم‌بارش‌ترین سال ۵۷ سال گذشته است، اما امسال به دلایلی که فراتر از تنها میزان بارندگی است، عنوان خشک‌ترین سال را از آن خود کرده است. این روزها در اغلب استان‌ها، جملۀ تهران، پنجمین سال خشک پیایی در حال سپری شدن است، اما آنچه امسال را از سایر سال‌های خشک متمایز کرده کاهش بارندگی یا موفقت در ایران نیست، بلکه تبدیل به افزایش فشار بر منابع محدود آبی کشور است. طبق آمار منتشر شده از سوی شرکت مدیریت منابع آب ایران، میزان بارش‌ها در سال آبی جاری به حدی کاهش یافته‌است که تنها یک سال در ۵۷ سال گذشته با چنین شرایطی روبه‌رو بوده‌ایم، با این حال اگر جمعیت ۹۰میلیونی امروز ایران را با جمعیت حدود ۷۰میلیونی سال ۱۳۸۶ مقایسه کنیم، در کم‌ی کم کنیم که تأثیر خشکسالی امروز بسیار عمیق‌تر و گسترده‌تر از گذشته‌است.

خشکسالی وقتی خطرناک‌تر می‌شود که منابع ذخیره آب نیز کاهش یابند و این دقیقاً همان چیزی است که امسال در بسیاری از سدهای کشور شاهد آن هستیم. سدهای تهران به عنوان نمونه‌ای از وضعیت بحرانی ذخایر آب در کشور، تنها طی چهار روز ۱۲ میلیون مترمکعب کاهش ذخیره را تجربه کرده‌اند، رقمی که به‌خوبی نشان می‌دهد با چه سرعتی منابع آبی در حال اف‌ت هستند. از سوی دیگر، کاهش بارندگی نه‌تنها زندگی شهری و شرب را تحت تأثیر قرار داده، بلکه کشاورزی، صنعت، تأمین برق (به‌دلیل کاهش توان نیروگاه‌های برقابی) و حتی امنیت غذایی کشور را نیز تهدید می‌کند. کشاورزانی که به امید باران زمین‌های خود را کاشته‌اند، حالا با خاک خشک و بی‌محصول روبه‌رو شده‌اند. کارشناسان بارها هشدار داده‌اند تغییرات اقلیمی، افزایش دما، کاهش بارش‌ها و مدیریت نادرست منابع آب، کشور را در مسیر بحرانی کم‌آبی قرار داده است. دیگر نمی‌توان با روش‌های سنتسی و مصرف بی‌رویه از این بحران عبور کرد. مدیریت مصرف، بازنگری در شیوه‌های آبیاری، فرهنگ‌سازی و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین آبیاری و شیرین‌سازی آب، از جمله راهکارهای است که باید هر چه سریع‌تر مورد توجه قرار گیرد. نکته مهم دیگر، نگاه نگران‌کننده به آینده است. اگر روند فعلی ادامه پیدا کند و برنامه‌ای عملیاتی برای مقابله با خشکسالی اتخاذ نشود، سال‌های آینده ممکن است حتی از امسال نیز وخیم‌تر باشند. بحران آب دیگر یک موضوع تخصصی یا صرفاً زیست‌محیطی نیست بلکه یک بحران ملی است که امنیت، سلامت و آینده کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در چنین شرایطی، نقش مردم در صرفه‌جویی و همچنین سیاستگذاری‌های کلان در حوزه مدیریت منابع آب بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند. به نوبت، باید پذیرفت که ایران وارد دورهای جدید از اقلیم درده‌دهنده دورهای که در آن «کم‌آبی» نه تنها یک هشدار، بلکه واقعیتی دائمی است. امسال زنگ خطر جدی برای همه ماست، اگر امروز چاره نکنیم، فردا ممکن است برای بحران خیلی دیر باشد.

هیچ کالایی در اقتصاد به اندازه خودرو، شبیه ققنوس نیست که هر بار در آتش می‌سوزد و گران‌تر از خاکسترش برمی‌خیزد. بازار خودرو، دیگر نه بازار است و نه قابل پیش‌بینی، میدانی بی‌در و پیکر است که در آن، قیمت‌ها بی‌منطق بالا می‌روند، نهادهای مسئول فقط نظاره‌گرند و مردم در این میان، قربانیان اصلی هستند. گرانی خودرو دیگر یک مسئله نیست، یک بحران است؛ بحرانی که با سکوت سیاستگذار و بی‌عملی نهادهای نظارتی، به هرج‌ومرجی تمام‌عیار بدل شده است. امروز حتی خودروهای موسوم به «ارزان‌قیمت» هم از توان خرید طبقه متوسط فراتر رفته‌اند و خانواده‌ها برای خرید یک ماشین ساده، باید به صف تسهیلات بانکی، بازارهای اقساطی یا خرید خودروهای فرسوده بانه بپردازند. این وضعیت، اگرچه تاریکی ندارد، اما شدت آن در ماه‌های اخیر به حدی رسیده است که دیگر نمی‌توان آن را نادیده گرفت. وقتی مردم یک جامعه برای ابتدایی‌ترین نیاز حمل‌ونقل خود باید به دردها و بیفتند، باید از خود پرسید: تنظیم‌گر کجاست؟

■ ■ ■

تا همین یک دهه پیش، خودرویی مانند پراید برای بسیاری از خانوارهای ایرانی نماد «اولین ماشین» بود، ساده، بی‌ادعا، اما در دسترس. امروز همان پراید، اسطوره‌ای که سال‌ها پیش از خط تولید خارج شد، حالا با لباس و است و نام ۱۵۱ دوباره متولد شده و با قیمت‌هایی عجیب بین ۲۲۰ تا ۴۲۵میلیون تومان در بازار خرید و فروش می‌شود. این اعداد را اگر به گوش یک شهروند ۱۰ سال پیش می‌رسانیم، حتماً آن را طرز می‌پنداشت. واقعیت آن است که بازار خودرو، دیگر تابع هیچ منطق اقتصادی نیست. نه به قانون عرضه و تقاضا پایبند است، نه شفافیت دارد، نه برنامه‌ریزی بلندمدت. نوسانات ناگهانی، اعلامیه‌های لحظه‌ای، وعده‌های نیمه‌کاره و دخالت‌های نصفه‌نیمه، همه‌وهمه منجر به بی‌ثبات از این بازار ساخته‌اند. در چنین شرایطی، قیمت‌ها همچون فتری که رها شده باشد، مدام جهش می‌یابند و کسی نیست که پاسخگو باشد.

■ «طبقه متوسط» بزرگ‌ترین بازنده این میدان
گرانی خودرو تنها مسئله‌ای اقتصادی نیست، بحرانی اجتماعی است. اگر روزگاری خودرویی مانند پژو ۲۰۶ یا سمند برای خانواده‌ای کارمند و فرهنگی یک انتخاب معقول به‌شمار می‌رفت، امروز همان خودروها به‌قیمت‌هایی معامله می‌شوند که با جمع پس‌انداز چند سال یک خانواده نیز قابل خرید نیستند. برای مثال، پژو ۲۰۶ یا پاورامی اتومات امروز با قیمتی بیش از یک‌میلیارد ۱۰۰ میلیون عرضه می‌شود، درحالی‌که درآمد ماهانه یک کارمند با سابقه ۱۰ سال، به‌زحمت ۲۰ میلیون تومان می‌رسد. آیا این تطابق دارد؟ آیا بازار خودرو با واقعیت محیط مردم هم‌راستا

شده است؟ از همه مهم‌تر، تأثیر روانی این گرانی بر جامعه است. وقتی مردم مدام با قیمت‌های نجومی و دست‌نیافتنی مواجه می‌شوند، حس بی‌عدالتی، نارضایتی و شکاف طبقاتی در ذهن‌شان قاجعه پیدا می‌کند. این حس، از خود گرانی خطرناک‌تر است.

■ سونامی قیمت‌ها در بازار آزاد
گزارش‌های میدانی از بازار آزاد خودرو در هفته پایانی تیرماه ۱۴۰۴، تصویر واضح‌تری از عمق فاجعه ارائه می‌دهد. امروز، دیگر نام خودرو مهم نیست، از «ساینا» گرفته تا «تیگو» پرومکس هیبرید، همه در مسابقه گرانی، رکورد شکسته‌اند. ساینا، زمانی نماد خودروی اقتصادی بود، حالا با قیمت ۵۲۴میلیون تومان عرضه می‌شود. ساینا دو گانه‌سوز به ۹۷میلیون و نسخه اتوماتیک آن به ۶۲۰میلیون تومان رسیده است. کوئیک S با قیمت ۱۵۵میلیون، قریب جدی برای پژوهای دهه نودی شده و شاهین اتومات پلاس هم با قیمتی بالغ بر یک‌میلیارد ۲۴۲میلیون تومان، از بسیاری از خودروهای وارداتی گذشته است. در بازار ایران خودرو نیز دنا اتومات به یک‌میلیارد ۲۰۵میلیون دلار، پارس اتومات با قیمتی بیش از یک‌میلیارد ۱۶۵میلیون تومان معامله می‌شود. ۲۰۷ پاورامای اتومات بیش از یک‌میلیارد ۱۷۰ میلیون و نسخه فلزی آن نیز از مرز یک‌میلیارد عبور کرده است. در بخش خودروهای مونتاژی و وارداتی،

وضعیت وخیم‌تر است. تیگو ۸ پرومکس هیبرید ۳ میلیارد و ۷۳۰میلیون، فونیکس آفا ایکس ۲میلیارد ۴۷۵میلیون و کراس‌اورهای چینی تازه‌وارد مانند هایما S8 از ۲میلیارد ۳۰۰ میلیون تومان بالاتر رفته‌اند. اکس‌تريم (VX) با برچسب ۵میلیارد ۲۱۰ میلیون تومان در صدر فهرست نشسته است. این اعداد، نه در بازار لامبورگینی و مرسدس، بلکه در بازار خودروی ایرانی در سال ۱۴۰۴ رقم خورده‌اند؛ بازاری بی‌نظم و بی‌تنظیم.

■ سکوت تنظیم‌گر، رقص سوداگران
در میان اینس هرج‌ومرج، آن‌که باید میداندار باشد، غایب است. نهادهایی که با نام‌های برطمطراق چون «شورای رقابت»، «سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده»، «وزارت صمت» و «شورای عالی صنایع خودرو» بر سر زبان‌ها هستند، عملاً به نهادهایی بی‌اثر و فرمایشی تبدیل شده‌اند. مصوبه‌ها دیر ایلاخ می‌شوند، نظارت‌ها سطحی است و مهم‌تر از همه، قیمت‌گذاری‌های دستوری نه‌تنها بازار را کنترل نمی‌کند، بلکه زمینه سوداگری را فراهم کرده است. دلایل استفاده از شفاف‌بین‌هاگرفتن کارخانه و بازار، به سودهایی چندصدمیلیونی دست پیدا می‌کنند، در حالی که مصرف‌کننده واقعی باید تا به خرید گران دهد یا اصلاً از خرید منصرف شود. دولت مدعی است با آزادسازی واردات، می‌خواهد فشار را از روی بازار

بازگشت ۱۸۷ هزار میلیارد تومان پول مردم به خزانه

رسمی، وجوه دریافتی به حساب خزانه و سازمان‌های مرتبط مانند سازمان هدفمندی یارانه‌ها و سازمان امور مالیاتی رفته است. این یعنی امکان استفاده مستقیم در:

- پرداخت یارانه نقدی و غیرنقدی به مردم

- تأمین بودجه آموزش و پرورش

- توسعه زیرساخت‌های شهری و روستایی

- پرداخت حقوق کارکنان دولت و بازنشستگان.

اما برای آنکه این فرایند شفاف و قابل اعتماد باقی بماند، نیازمند اطلاع‌رسانی دقیق، گزارش‌های عمومی و حسابرسی مستقل هستیم. اعتماد مردم، سرمایه‌ای گرانبهاست که با گزارش‌های روشن و عملکرد شفاف، می‌توان آن را حفظ کرد.

وقتی سخن از عدالت مالیاتی به میان می‌آید، نباید فقط به عدد و رقم‌ها نگاه کرد. عدالت مالیاتی یعنی هر کس به اندازه توان خود، در هزینه‌های کشور شریک باشد. فرار مالیاتی نه فقط یک تخلف اقتصادی، بلکه خیانت به عدالت اجتماعی است. بازگرداندن ۱۸۷ هزار میلیارد تومان، بازگرداندن اعتماد، سرمایه، امید و سهم مردم از منابع عمومی کشور است. این اقدام اگرچه یک آغاز است، اما می‌تواند سمرق و الگو برای سایر استان‌ها و نهادهای باشد. هیچ‌کس انتظار ندارد در عرض یک‌سال، همه بهدکاران مالیاتی کشور شناسایی و تنبیه شوند، اما مداوم این مسیر، می‌تواند در چند سال آینده ستون‌های مالی کشور را بر پایه‌ای سالم‌تر استوار کند.

- ایجاد سامانه شفافیت عمومی درباره پرداخت مالیات

- تقویت ارتباط میان بانک‌ها، ثبت اسناد و سازمان مالیاتی برای رهگیری فرارها

- حمایت از افشاگران فساد مالیاتی با مشوق‌های قانونی، آموزش و فرهنگ‌سازی درباره حقوق عمومی و مالیات در رسانه‌ها و مدارس.

۱۸۷ هزار میلیارد تومان، فقط یک عدد نیست. این رقم معادل صدها کیلومتر بزرگراه، هزاران مدرسه، دهها بیمارستان و میلیون‌ها وعده غذایی برای خانواده‌های کم‌درآمد است. این مبلغ، حق مردم بوده که دوباره به آنان بازگردانده شده است. اگر این مسیر ادامه یابد، می‌توان امیدوار بود که نه‌تنها بدیهی‌ها، بلکه بی‌اعتمادی، فساد و بی‌عدالتی نیز در اقتصاد ما رخت بپوشد، تنها کافی است مسئولان، مردم و رسانه‌ها در کنار هم، پایشگر، مطالبه‌گر و حافظ سرمایه ملی باشند.

اقتصاد

سرویس اقتصادی ۶۰۰۸۵۲۳

قیمت‌ها در بازار خودرو می‌تازند و دولت تماشاچی است

تخت‌گاز قیمت خودرو در جاده سکوت دولت!

بازار خودرو در سایه سکوت نهادهای ناظر و بی‌برنامگی نهادهای تنظیم‌گر، هر روز بی‌قاعده‌تر و نجومی‌تر می‌شود، حالا حتی خودروهای اقتصادی نیز از دسترس طبقه متوسط خارج شده‌اند

هیچ کدام راه‌حل مسئله نیستند. واردات باید هدفمند، هوشمندانه و با هدف تأمین نیاز عمومی جامعه باشد، نه بر کردن ویرترین‌های نمایشگاه‌ها.

■ **خودروسازان، تولید بی‌کیفیت، قیمت نجومی**

از سوی دیگر، خودروسازان داخلی نیز در این میان مقصرند. هنوز خودروهایی با طراحی ۳۰سال پیش، با فناوری‌های ابتدایی، کیفیت ساخت پایین و ایمنی نازل تولید و با قیمتی بالاتر از استانداردهای جهانی به بازار عرضه می‌شوند. خودرویی مانند دنا یا تارا با آنکه ساخت داخل است، اما قیمت آن از نمونه‌های کرای چینی فراتر رفته است. این شکاف میان کیفیت و قیمت، نتیجه نبود رقابت واقعی در بازار، انحصار چند خودروساز و عدم شفافیت در فرایند تولید است. هیچ نهادی هم این شرکت‌ها را به پاسخگویی وادار نمی‌کند، آنها زیان انباشته دارند، اما پاداش‌های مدیترتی سر جایش باقی است.

■ **دولت، ناظر بی‌عمل یا شریک پنهان؟**

یکی از پرسش‌های اساسی مردم این است: چرا دولت اقدامی جدی نمی‌کند؟ آیا واقعاً دولت ناتوان است یا نخواستن بر ناتوانی چرپیده؟ برخی اقتصاددانان معتقدند دولت‌ها در ایران، به دلیل سهم بالای که از صنعت خودرو دارند (مستقیم یا غیرمستقیم)، تمایلی به آزادسازی واقعی بازار ندارند. این انحصار سودآور، در واقع منبعی پنهان برای تأمین مالی برخی نهادهاست و به همین دلیل، اصلاح نمی‌شود. تجربه نشان می‌دهد هر گاه بازار خودرو رها شد، قیمت‌ها افسار پاره کردند، اما در عوض، تنظیم‌گر به‌جای کنترل بازار، بیشتر به سمت توجیه رفت تا تدبیر.

■ **آیا بار برون رفت وجود دارد؟**

بله، قطعاً هست، اما مشروط به اراده سیاسی و صداقت اقتصادی. نخست باید انحصار تولید شکسته شود. نظام قیمت‌گذاری با شفاف و مبتنی بر سازوکار واقعی باشد و دولت به‌عنوان ناظر مقتدر ابغای نقش کند. در عین حال، نهادهای تنظیم‌گر باید پاسخگو باشند. شورای رقابت و وزارت صمت باید در برابر عملکرد خود پاسخ دهند، نه این‌که در پیراینه‌های کلی عسکری بی‌ثمر بنگران شوند، همچنین توسعه حمل‌ونقل عمومی و تسهیلات بلندمدت خرید خودرو برای طبقات کم‌درآمد، باید جز اولویت‌های دولت قرار گیرد. مردم در برابر گرانی‌ها و نوسانات سال‌های اخیر، صبر و تحمل فراوانی نشان داده‌اند. اما صبر اجتماعی حدی دارد. وقتی یک نیاز اولیه مثل داشتن خودرو که نه تحمل است و نه سرمایه‌گذاری، به آرزویی دور از دسترس بدل شود، این نارضایتی دیر یا زود به صورت‌های دیگر بروز خواهد کرد، در چند مردم هنوز تنبیه‌نا، با وام، قسط، فروش طلا یا خانه پدری در تلاش برای خرید ماشین هستند، اما این تلاش، اگر بی‌پاسخ بماند، خطر بزرگی برای اعتماد عمومی خواهد بود.

فکر

در بازار آشفته خودرو، جیب مردم خالی می‌شود و واسطه‌ها چاق‌تر، این بازار نه تابع عرضه و تقاضاست و نه بر مدار عقل اقتصادی می‌چرخد. سکوت تنظیم‌گر، بستر رانت و سوداگری را گستره کرده است، مردم چشم‌انتظار تدبیرند اما پاسخ، فقط سکوت است و وعده‌هایی که هر گز عملی نمی‌شوند

داخلی بردار، اما واردات به‌شیوه فعلی، نه‌تنها کمکی نکرده بلکه خود به عامل افزایش قیمت تبدیل شده است. خودروهای وارداتی عمدتاً لوکس یا نیمه‌لوکس هستند که در خوش‌بینانه‌ترین حالت برای اقشار مرفه کاربرد دارند. این خودروها، با دلار گران و تعرفه‌های سنگین وارد کشور و با قیمت‌های میلیاردی در بازار عرضه می‌شوند. مثلاً مز‌دا ۳ مدل ۲۰۲۴ به قیمت ۳میلیارد و ۸۰۰میلیون تومان، یاسوزوکی بالنو ۲۰۲۵ به قیمت بیش از ۲میلیارد معامله می‌شود. اینها

بازار طلا و سکه وارز، آرام اما ناپایدار

بازار طلا، سکه و ارز روز سه‌شنبه ۳۱ تیر ۱۴۰۴، با نوسانات قابل توجهی همراه بود. بر اساس بررسی‌های میدانی از بازار آزاد، قیمت‌ها روند افزایشی آرام اما پایداری را در پیش گرفته‌اند. این وضعیت، همراه با تحولات بازارهای جهانی و عوامل اقتصادی داخلی، چشم‌انداز بازار را تا حدودی مبهم کرده و وضعیت‌گران را با سردگمی‌هایی مواجه ساخته است.

طلا ۱۸ عیار روز سه‌شنبه با قیمت هر گرم ۷میلیون و ۱۱۹ هزار تومان معامله شد. این در حالی است که قیمت هر مثقال طلا نیز به ۳۰میلیون و ۸۴۰ هزار تومان رسیده است. افزایش قیمت طلا در داخلی، تحت تأثیر رشد قیمت اونس جهانی طلا و همچنین نوسانات نرخ ارز در بازار داخل بوده است. کارشناسان معتقدند طلا همچنان یکی از امن‌ترین پناهگاه‌های سرمایه در شرایط بی‌ثباتی اقتصادی و تورم است، بنابراین تقاضا برای آن در سطوح بالا باقی مانده و همین امر، قیمت‌ها را در سطوح بالا نگه داشته است. در بازار سبز میدان تهران، قیمت سکه تمام‌بهار آزادی طرح جدید به ۲۹میلیون و ۲۰۰ هزار تومان رسید، این در حالی است که سکه طرح قدیم نیز با قیمتی کمتر، یعنی ۱۷میلیون و ۹۰۰ هزار تومان خرید و فروش شد. اختلاف قیمتی بین این دو نوع سکه همچنان پابرجاست که ناشی از تفاوت در میزان تقاضا و محبوبیت سکه طرح جدید در بین خریداران است.

در بخش‌های دیگر بازار سکه نیز شاهد قیمت‌های بالایی هستیم. نیم‌سکه ۴۴میلیون و ۶۰۰ هزار تومان رسیده است. سکه‌های یک‌گرمی نیز با قیمتی معادل ۴میلیون و ۷۰۰ هزار تومان معامله می‌شوند. به گفته فعالان بازار، رشد قیمت سکه بیش از آنکه ناشی از تحولات اونس جهانی باشد، بیشتر تحت تأثیر نرخ دلار و تقاضای داخلی است. به خصوص در ماه‌های تابستان که معمولاً به دلیل برگزاری مراسم ازدواج، تقاضا برای سکه‌های کوچک افزایش می‌یابد.

قیمت هر اونس طلا در بازارهای جهانی دیروز به ۲۳۸۶ دلار رسید که نشان دهنده افزایش قابل توجهی نسبت به هفته گذشته است. این افزایش عمدتاً ناشی از نگرانی‌ها درباره وضعیت اقتصاد جهانی، بالا ماندن نرخ‌های بهره در آمریکا و تنش‌های ژئوپلیتیکی در برخی مناطق دنیاست.

تحلیلگران جهانی معتقدند طلا در حال تثبیت موقعیت خود به‌عنوان دارایی امن است، به‌ویژه در شرایطی که بازارهای سهام نوسانات زیادی را تجربه می‌کنند و ارزش دلار آمریکا در برابر سایر ارزها نیز در حال نوسان است. در بازار تجاری روز سه‌شنبه نیز نرخ ارزهای مهم افزایش یافت. قیمت توافقی اسکس‌اس دلار به ۷۱ هزار و ۷۵۲ تومان رسید که نسبت به روز کاری گذشته افزایش نشان می‌دهد. همچنین قیمت توافقی حواله دلار نیز با رشد، به ۶۹ هزار و ۶۶۲ تومان رسیده است.

از سوی دیگر، یورو نیز تحت تأثیر هجوم موج افزایشی قرار گرفت. قیمت توافقی هر اسکس‌اس یورو در مرکز مبادله ایران به ۸۲ هزار و ۹۸۵ تومان رسیده است، در حالی که نرخ حواله آن نیز به ۸۱ هزار و ۳۹۹ تومان افزایش یافته است. در هم‌امرات نیز که معمولاً به‌عنوان ارز واسطه در بسیاری از مبادلات تجاری ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد، روز سه‌شنبه با افزایش قیمت به ۱۹ هزار و ۵۲۷ تومان برای اسکس‌اس و ۱۸ هزار و ۹۶۸ تومان برای حواله رسید.