

## افت نرخ بین بانکی به ۲۱/۷۳ درصد

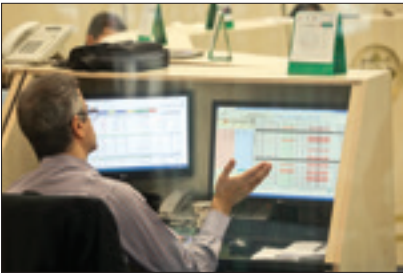
نرخ سود بین بانکی در هفته منتهی به ۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۵ یا کاهش قابل توجهی به ۲۱/۷۳ درصد رسید که نسبت به هفته قبل بیش از ۱/۵ واحد درصد افت حکایت دارد. این تغییر در حالی رخ داده است که بازار پول طی هفته‌های گذشته با نوسانات قابل توجهی مواجه بود و کاهش اخیر می تواند نشانه‌ای از تعدیل فشار نقدینگی در شبکه بانکی و بهبود نسبی شرایط تأمین منابع کوتاهمدت تلقی شود. هر چند تداوم این روند برای قضاوت قطعی ضروری به نظر می‌رسد.

وضعیت در بازار پول از کاهش محسوس نرخ سود بین بانکی حکایت دارد که به عنوان یکی از مهم‌ترین شاخص‌های وضعیت نقدینگی در شبکه بانکی شناخته می‌شود. بر اساس داده‌های موجود، این نرخ در هفته منتهی به ۹ اردیبهشت ۱۴۰۵ به ۲۱/۷۳ درصد رسیده است، در حالی که در هفته پیش از آن در سطح ۲۳/۳۱ درصد قرار داشت. این افت بیش از ۱/۵ واحد درصدی، پس از نوره‌ای از افزایش نرخ‌ها در هفته‌های پایانی فروردین، از تغییر جهت در وضعیت نقدینگی خبر می‌دهد.

بازار بین بانکی به طور معمول نخستین بخشی است که نشانه‌های کمبود یا وفور منابع مالی در آن آشکار می‌شود. در شرایطی که بانک‌ها با تنگنای نقدینگی مواجه باشند، تقاضا برای استقراض کوتاهمدت افزایش پیدا می‌کند و همین موضوع باعث رشد نرخ سود می‌شود. در مقابل، کاهش نرخ نشان دهنده افت نیاز بانک‌ها به عنوان تأمین فوری منابع و بهبود نسبی تراز نقدی آنها تلقی می‌شود. روند اخیر نیز در همین چارچوب قابل تحلیل است و می‌تواند نشانه‌ای از کاهش فشارهای کوتاهمدت در شبکه بانکی باشد. بررسی همزمان سایر نرخ‌های سیاستی نیز حاوی نکات قابل توجهی است. در این دوره، نرخ توافق باز خرید در سطح ۲۲ درصد و نرخ اعتبار گیری قاعدهمند در سطح ۲۴ درصد بدون تغییر باقی مانده است. ثبات این نرخ‌ها بیانگر آن است که سیاستگذار پولی تغییریری در چارچوب کلی سیاست‌های خود ایجاد نکرده و اجازه داده است نرخ بازار بین بانکی در محدوده تعیین شده به صورت طبیعی تعدیل شود. این رویکرد معمولاً زمانی اتخاذ می‌شود که هدف، مدیریت تدریجی و غیر مستقیم نقدینگی باشد.

### نشانه‌های کاهش فشار در شبکه بانکی

کاهش نرخ سود بین بانکی را می‌توان در پیوند با تعدیل نیاز بانک‌ها به منابع اضطراری تحلیل کرد. در هفته‌های پایانی فروردین، افزایش تقاضا برای نقدینگی موجب شده بود نرخ‌ها به شکل قابل توجهی افزایش پیدا کنند. این وضعیت معمولاً ناشی



محمد مهدی سالی جوان

از تسویه حساب‌های مقطعی، فشار بر ترازنامه بانک‌ها و افزایش برداشت از منابع کوتاهمدت است. با عبور از این مقطع، بخشی از این فشارها کاهش یافته و در نتیجه نرخ‌ها نیز مسیر نزولی در پیش گرفته‌اند. همچنین بهبود نسبی جریان ورودی منابع به بانک‌ها می‌تواند در کاهش نرخ‌ها نقش داشته باشد. افزایش سپرده‌ها یا کاهش خروج منابع از شبکه بانکی از جمله عواملی است که باعث می‌شود بانک‌ها نیاز کمتری به استقراض از یکدیگر داشته باشند. در چنین شرایطی، رقابت برای جذب منابع کاهش یافته و نرخ سود نیز متناسب با آن تعدیل می‌شود. این تغییرات، اگرچه کوتاهمدت به نظر می‌رسند، اما می‌توانند سیگنال مهمی از وضعیت عمومی نقدینگی در اقتصاد ارائه دهند. از سوی دیگر، نقش عملیات بازار باز نیز در این میان قابل توجه است. ابزارهایی که برای تنظیم نقدینگی به کار گرفته می‌شوند، می‌توانند با هدایت منابع در شبکه بانکی، از شدت نوسانات بکاهند. اثر گذاری این ابزارها معمولاً به صورت تدریجی نمایان می‌شود و کاهش اخیر نرخ سود می‌تواند تاحدی به این سیاست‌ها مرتبط باشد. با وجود کاهش اخیر، تحلیل وضعیت بازار پول نیازمند بررسی روندی پایدار تر است. ماه‌های ابتدایی سال معمولاً با نوسانات مقطعی همراه است و تغییرات نرخ سود در این دوره لزوماً بیانگر یک روند بلندمدت نیست. تسویه‌های فصلی، جابه‌جایی منابع و تغییر در رفتار سپرده‌گذاران می‌تواند باعث ایجاد نوسان در نرخ‌ها شود. در این شرایط، آنچه اهمیت دارد تداوم روند کاهش نرخ سود بین بانکی در هفته‌های آینده است. اگر این روند تثبیت شود، می‌توان انتظار داشت فشار بر شبکه بانکی کاهش بیشتری پیدا کند و شرایط تأمین مالی کوتاهمدت بهبود یابد. چنین وضعیتی به افزایش قابلیت پیش‌بینی در بازار پول کمک خواهد کرد و می‌تواند زمینه‌ساز ثبات بیشتر در سایر بازارهای مالی نیز شود. در مقابل، بازگشت مجدد نرخ‌ها به سطوح بالاتر می‌تواند نشانه‌ای از تداوم مشکلات ساختاری در تأمین نقدینگی باشد.

### خبر کوتاه

## هنوز پولی به گندمکاران پرداخت نشده است

رئیس بنیاد ملی گندمکاران گفت: برداشت و تحویل گندم یسه مراکز دولتی انجام شده است، اما تاکنون پولی به کشاورزان پرداخت نشده است. به گزارش سرویس، علی‌الله هاشمی با اشاره به سپری شدن نزدیک به یک ماه از آغاز برداشت گندم در استان‌های جنوبی کشور، از تاخیر در پرداخت بهای گندم به کشاورزان انتقاد کرد. رئیس بنیاد ملی گندمکاران تصریح کرد: تاکنون نزدیک به ۲۰۰ هزار تن گندم در طرح خرید تضمینی به سیلوها و مراکز دولتی تحویل داده شده، اما متأسفانه هنوز هیچ‌گونه پرداختی به کشاورزان صورت نگرفته است. وی افزود: بر اساس برنامه‌ریزی‌ها قرار بود مطالبات گندمکاران حداکثر طی یک هفته پس از تحویل محصول پرداخت شود، اما این موضوع تاکنون محقق نشده و موجب نارضایتی کشاورزان شده است. هاشمی اظهار داشت: برداشت کلان گندم در استان‌ها معمولاً از اواخر اردیبهشت‌ماه آغاز می‌شود و در حال حاضر در مراحل ابتدایی خرید قرار داریم، بنابراین لازم است پرداخت مطالبات هرچه زودتر آغاز تا مشکلات و موانع احتمالی برفع شود.

### گزارش یک هادی اسماعیلی

## بازار خودرو متأثر از واسطه‌ها دچار نوسان است

# دولت ترمز کاسپان خودرو را بکشد

عرضه مستمر فولاد و تأمین مواد اولیه ادامه دارد اما ظاهر آسوداگران بازار خودرو بنا ندارد از بهانه «شرایط حساس» برای سرکیسه کردن مشتریان دست بکشند

بازار خودرو این روزها وضعیتی ناپایدار و تا حدی متناقض دارد که در آن رشد قیمت‌ها پیش از آنکه ریشه در واقعیت تولید و هزینه‌ها داشته باشد، بازتاب رفتارهای واسطه‌های و انتظارات هیجانی است. به ادعای انجمن خودروسازان ایران، «خودروسازان تاکنون افزایشی در قیمت‌ها اعمال نکرده‌اند». با این حال، شکاف میان قیمت‌های اعلامی در بازار و واقعیت معاملات، موجب شکل‌گیری فضایی شده که مصرف‌کننده در آن با ابهام و بی‌اعتمادی مواجه است. در چنین شرایطی، نقش سیاستگذاری، نظارت و شفاف‌سازی بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند تا از تعمیق فاصله میان عرضه و تقاضای واقعی جلوگیری و مسیر بازار به سمت تعادل شود.

وضعیت بازار خودرو نشان می‌دهد افزایش قیمت‌هایی که در فضای عمومی و به‌ویژه در آگهی‌های فروش مشاهده می‌شود، الزاماً بیانگر تغییر واقعی در سطح معاملات نیست و بررسی داده‌ها و رفتار بازبزرگان بازار حاکی از آن است که بخش قابل توجهی از این افزایش‌ها از سوی واسطه‌ها و فعالان غیرمولد شکل گرفته و به نوعی به بازار القا شده است. این در حالی است که در سطح تولید، خودروسازان مدعی هستند همچنان به مبنای نرخ‌های قبلی فعالیت می‌کنند و تغییر محسوسی در قیمت‌های کارخانه‌ای ایجاد نشده است.

این وضعیت زمانی پیچیده‌تر می‌شود که انتظارات تورمی و اخبار غیررسمی درباره کمبود مواد اولیه به بازار تریق می‌شود، به طوری که اخیراً برخی فعالان بازار با استناد به آسیب‌های وارد شده به زیرساخت‌های صنعتی و احتمال کاهش عرضه فولاد، اقدام به افزایش قیمت خودرو کرده‌اند. این در حالی است که داده‌های



### گزارش ۲

### زینب زین

جریان واردات کالا در شرایط موسوم به «محاصره دریایی» دشمن تروریستی رژیم امریکا ادامه دارد و ساختار حمل و نقل کشورمان توانسته است از مسیرهای جایگزین بهره‌برداری کند و ظرفیت‌های زمینی و ریلی گسترده و بهره‌گیری از زیرساخت‌های موجود سبب شده است محدودیت‌های تحمیلی اثر قابل توجهی بر تأمین کالاهای اساسی و تجارت نداشته باشد. این روند موهون مدیریت هوشمندانه لجستیک، توسعه کریدورها و هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی بوده و افزایش حجم مسیرهای جایگزین و ظرفیت‌های ریلی امکان کاهش وابستگی به مسیرهای دریایی را فراهم و تاب‌آوری اقتصادی را تقویت کرده است. این رویکردها، همراه با بهره‌برداری از ظرفیت‌های با کشورهای همسایه و بهینه‌سازی فرایندهای داخلی، باعث حفظ امنیت تأمین کالاهای ضروری و استمرار تجارت پایدار خواهد شد.

تجاوز دشمن امریکایی- صهیونی در میدان اقتصاد ادامه دارد اما کشورمان با بهره‌گیری از شبکه گسترده مسیرهای زمینی و ریلی توانسته است محدودیت‌های ناشی از آنچه را «محاصره دریایی» نامیده می‌شود و به معنای محدود کردن حرکت شناورها، پهلوگیری کشتی‌ها و حتی تراکشن‌های مالی مرزبان حمل‌ونقل است. مدیریت کاد، توان ظرفیت‌های ریلی در کنار انعطاف‌پذیری مسیرها و ظرفیت بالای زیرساخت‌ها، امکان استمرار واردات کالا را فراهم می‌کند.

شبکه گسترده مسیرهای زمینی کشور پهناورمان شامل جاده‌های ترانزیتی متعدد، مرزهای زمینی با کشورهای همسایه و کریدورهای ترانزیتی فعال، بستر مناسب برای انتقال حجم قابل توجهی از کالاهای مهم و امکان جایگزینی واردات از مسیرهای دریایی را امکان می‌کند و با این ظرفیت در شرایط حساس این روزها، تهدیدهای خارجی نمی‌توانند جریان تأمین کالاهای اساسی را متوقف کنند.

ایران با بهره‌برداری از مسیرهای زمینی و ریلی توانسته است محدودیت‌های دریایی را مدیریت و جریان واردات کالا را با سرعت و امنیت حفظ کند. زیرساخت‌های لجستیک، کریدورها و سامانه‌های دیجیتال نقش کلیدی در استمرار تجارت ایفا می‌کنند

فقط در یک نوبت عرضه، ۱۶۰ هزار تن ورق فولادی وارد بازار شد که از این میزان ۹۰ هزار تن به فروش رسید. این حجم از عرضه به ما می‌گوید ظرفیت تولید و توزیع در این بخش مناسب است. علاوه بر فولاد، مواد پتروشیمی نیز به عنوان یکی از اجزای کلیدی در تولید خودرو، در وضعیت نسبتاً پایداری قرار دارد. برای تولید هر خودرو بین ۵۰ تا ۶۰ کیلوگرم مواد پتروشیمی مصرف می‌شود و تأمین این میزان، نقش مهمی در حفظ تیراژ تولید دارد. هماهنگی این اجزای مهم‌شده در این حوزه موجب شده است نگرانی از بابت کمبود این مواد نیز کاهش یابد. در کنار این موارد، تسهیل فرایندهای گمرکی و کاهش موانع ثبت سفارش نیز به بهبود شرایط کمک کرده است، به طوری که تسریع در ترخیص کالا و رفع موانع اداری، امکان دسترسی سریع‌تر تولیدکنندگان به مواد اولیه را فراهم و از ایجاد وقفه در خطوط تولید جلوگیری کرده است.

### نقش واسطه‌ها در التهاب بازار

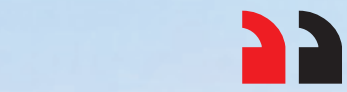
یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد نوسان در بازار خودرو، فعالیت واسطه‌ها و دلالتان است. این گروه با استفاده از فضای مهم و انتشار آگهی‌های با قیمت‌های اغیرواقعی، سعی در جهت‌دهی به بازار دارند. نکته قابل توجه این است که بسیاری از این قیمت‌ها به معاملات واقعی منجر نمی‌شود و بیشتر جنبه روانی دارد.

در واقع، فاصله میان قیمت‌های اعلامی و قیمت‌های معاملاتی، نشان‌دهنده شکاف میان واقعیت و تصویرسازی در بازار است و این شکاف باعث می‌شود مصرف‌کننده با اطلاعات نادرست مواجه و تصمیم‌گیری برای خرید یا فروش با دشواری همراه شود.

از سوی دیگر، برخی فروشندگان نیز تحت تأثیر این فضای روانی، قیمت‌های خود را افزایش می‌دهند. این رفتار زنجیرهای موجب می‌شود حتی بدون تغییر در هزینه‌های تولید، قیمت‌ها در بازار رشد کند. در چنین شرایطی، نبود شفافیت اطلاعاتی، زمینه را برای سوءاستفاده فراهم می‌کند.

### فرجام سیاست‌های نظارتی

با توجه به تداوم عرضه مواد اولیه و نبود تغییر در



افزایش قیمت خودرو در شرایطی رخ داده است که شواهد موجود از ثبات در تولید و تأمین مواد اولیه حکایت دارد، بنابراین این بخش مهمی از التهاب بازار ریشه در عوامل روانی و فعالیت واسطه‌ها دارد که با انتشار قیمت‌های غیر واقعی، مسیر بازار را منحرف کرده‌اند

قیمت‌های کارخانه‌ای، انتظار می‌رود روند فعلی قیمت‌ها در بازار پایدار نباشد چراکه افزایش عرضه فولاد در بورس کالا و استمرار این روند، می‌تواند به تعدیل قیمت‌ها در بازار منجر شود و طبعاً هرگاه عرضه مواد اولیه افزایش می‌یابد، قیمت‌ها در بازار نیز به سمت کاهش حرکت می‌کنند.

در این میان، نقش نهادهای نظارتی در کنترل بازار اهمیت ویژه‌ای دارد چراکه رصد مستمر بازار و برخورد با گران‌فروشی، می‌تواند از تشدید نوسانات جلوگیری کند. همچنین اطلاع‌رسانی دقیق و به‌موقع درباره وضعیت تولید و تأمین مواد اولیه، می‌تواند از شکل‌گیری انتظارات نادرست در بازار جلوگیری کند. در کنار اقدامات نظارتی، افزایش شفافیت در معاملات نیز ضروری است. ایجاد بسترهایی برای اعلام قیمت‌های واقعی و ثبت معاملات، می‌تواند به کاهش فاصله میان قیمت‌های اعلامی و واقعی کمک کند. این اقدام نه تنها به نفع مصرف‌کننده است، بلکه به تعادل بازار نیز کمک می‌کند.

در نهایت، آنچه بیش از همه اهمیت دارد، بازگشت اعتماد به بازار است و اعتماد به بازار خودرو زمانی شکل می‌گیرد که اطلاعات دقیق، شفاف و قابل اتکا در اختیار فعالان بازار قرار گیرد. در چنین شرایطی، رفتارهای هیجانی کاهش می‌یابد و بازار به سمت ثبات حرکت می‌کند.



### مسیرهای زمینی و ریلی برای پایداری تجارت فعال شده است

# کریدورهای زمینی محاصره دریایی رادر هم می‌شکنند

جریان تجارت خارجی با استفاده از شبکه گسترده مسیرهای زمینی و ریلی ادامه دارد

جایگزین، امکان مدیریت بحران در شرایط حساس منطقه‌ای را فراهم می‌کند و همین ظرفیت استفاده از مسیرهای زمینی، ریلی و کریدورهای ترانزیتی، تاب‌آوری اقتصادی کشورمان را تقویت و امنیت تأمین کالاهای ضروری را تضمین کرده است.

در سطح راهبری نیز توسعه مسیرهای جایگزین و افزایش ظرفیت‌های ریلی، کشورمان را به هاب منطقه‌ای حمل‌ونقل نزدیک می‌کند که علاوه بر تسهیل تجارت داخلی، امکان توسعه روابط تجاری با کشورهای همسایه و منطقه را فراهم می‌آورد و جایگاه ایران را در شبکه‌های تجاری بین‌المللی ارتقا می‌دهد. به این نکته نیز باید توجه شود که حجم بالای کالاهای در انتظار ورود در بنادر خارجی، ضرورت بهره‌برداری از مسیرهای جایگزین را دوچندان کرده است و فعال شدن کریدورهای زمینی و ریلی، همراه با بهبود زیرساخت‌های دیجیتال و لجستیک، جریان واردات را تسهیل می‌کند و تهدیدهای خارجی را کم‌اثر می‌سازد. ایران با سرمایه‌گذاری در مسیرهای ریلی و توسعه کریدورها، توانسته است محدودیت‌های ایجاد شده را جبران کند و ظرفیت‌های موجود در مسیرهای زمینی و ریلی، امکان استمرار تجارت و جابه‌جایی کالاهای بدون وابستگی کامل به بنادر دریایی فراهم ساخته است. از طرفی استمرار جریان واردات، به ویژه در شرایط حساس منطقه‌ای، نشان‌دهنده انعطاف‌پذیری زیرساخت‌های لجستیک و توانمندی مدیریت اقتصادی کشورمان است و بهره‌گیری از مسیرهای جایگزین و توسعه ظرفیت‌ها، تاب‌آوری اقتصادی و امنیت تأمین کالاهای اساسی را تضمین می‌کند.

یکی از مزیت‌های توسعه مسیرهای زمینی و ریلی، کاهش آسیب‌پذیری در برابر تهدیدهای خارجی است، بنابراین محدودیت‌های دریایی نمی‌توانند جریان واردات را متوقف کنند، زیرا ظرفیت‌های جایگزین امکان ادامه تجارت را فراهم می‌سازند. این مسئله اهمیت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های زمینی و ریلی و پیش از پیش نشان می‌دهد و ضرورت برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه این شبکه‌ها را تأیید می‌کند.

خوشبختانه ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های

اجرایی و بخش خصوصی، به ویژه در زمینه لجستیک و ترانزیت، موجب افزایش سرعت و کیفیت حمل‌ونقل کالا شده است و استفاده از سامانه‌های رصد و مدیریت اطلاعات، تسهیل فرایندهای گمرکی و بهینه‌سازی مسیرها، همگی در راستای حفظ جریان تجارت و کاهش هزینه‌ها صورت گرفته‌اند و قدرت مدیریت لجستیک کشور و توانایی مقابله با محدودیت‌ها و فشارهای خارجی را باآوری می‌کنند.

مسیر ریلی چین- ایران که قابلیت اتصال به بنادر داخلی را دارد، نمونه بارز این ظرفیت است و بهره‌برداری کامل از این مسیرها می‌تواند حجم تجارت خارجی کشورمان را افزایش دهد و جایگاه ما را در شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای تقویت کند.

از منظر اقتصادی، بهره‌برداری از مسیرهای جایگزین و توسعه کریدورها به کاهش وابستگی به بازارهای خارجی و مسیرهای دریایی منجر شده و علاوه بر این، بهینه‌سازی مقررات داخلی، اثرگذاری محدودیت‌ها و تحریم‌های خارجی را کاهش داده است. همچنین تمرکز بر مسیرهای زمینی و ریلی، امکان تأمین کالاهای وارداتی، امکان توسعه صادرات کالاهای ایرانی به کشورهای همسایه و منطقه را نیز فراهم کرده است. این اقدام، نقش کشورمان را در شبکه تجاری منطقه‌ای تقویت و فرصت‌های اقتصادی جدیدی را برای بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران ایجاد می‌کند. ادغام مسیرهای زمینی و ریلی با سامانه‌های مدیریتی دیجیتال، امکان رصد و پیگیری لحظه‌ای کالاهای مهم و مدیریت جریان واردات را به صورت کاملاً هوشمند و دقیق ممکن می‌سازد و تحقق این اقدام باعث افزایش سرعت ترانزیت، کاهش خطاهای اجرایی و اطمینان از تأمین به‌موقع کالاهای اساسی شده است، بنابراین توسعه ظرفیت‌های دریایی نیز جایگزین و توسعه کریدورها و بهره‌برداری از ظرفیت‌های زمینی، توانسته است جریان واردات را بدون وابستگی کامل به مسیرهای دریایی حفظ کند. طبعاً این اقدامات ضمن کاهش هزینه‌های ترانزیت، امنیت تأمین کالاهای اساسی و مواد اولیه تولید را تضمین می‌کند.