

سهم ذخایر دلاری بانک‌های جهانی به ۵۸ درصد کاهش یافت

کاهش تدریجی انحصار دلار از مبادلات بین‌المللی

استفاده سیاسی از دلار و تحریم‌ها بسیاری از کشورها را به سمت ارزهای جایگزین سوق داده است و بررسی ذخایر ارزی بانک‌های جهانی نشان می‌دهد که بهره‌برداری بیش‌از حد از سلاح دلار در نهادهای به تضعیف جذابیت و جایگاه خود دلار منجر شده است و حالا رقبا، به خصوص چین در حال ساختن زیرساخت‌های یک نظام مالی چندقطبی هستند و این روند پس از جنگ روسیه و اوکراین شسدت گرفت و اکنون جنگ ایران نیز تاب‌آوری جایگاه دلار را در برابر یک شوک ژئوپلیتیک بزرگ قرار داده است.

■ ■ ■

بانک مرکزی هلند با اشاره به افزایش نااطمینانی‌های ژئوپلیتیک در جهان، حدود ۸۶٪ از ذخایر طلای خود را از نیویورک و اتاوا به لندن منتقل کرده است. این جابه‌جایی که در فاصله ماه‌های مارس تا اوت سال ۲۰۲۶ میلادی به سرانجام رسید، بخشی از راهبرد این نهاد برای ارتقای آمادگی در برابر بحران‌ها و تقویت تاب‌آوری مالی کشور عنوان شده است. طبق گزارش از وال‌استریت ژورنال، مسئولان این بانک اعلام کردند، طلایی که در بانک مرکزی انگلستان در لندن نگهداری می‌شود، در مقایسه با ذخایر مستقر در نیویورک با اتاوا، نقدشوندگی بالاتری دارد و با سرعت به مراتب بیشتری قابل معامله است. مزیتی که هنگام بروز بحران‌های ناگهانی، دسترسی فوری به نقدینگی را تسهیل می‌کند. اگرچه بانک مرکزی هلند انتظار ندارد در شرایط فعلی ناچار به فروش یا استفاده از این ذخایر شود، اما اولا فل اسلیپن از مدیران این بانک، تأکید کرده است هدف اصلی، افزایش توان کشور برای واکنش سریع به شوک‌های پیش‌بینی نشده بین‌المللی است. این تصمیم در بحبوحه تیره‌تر شدن مناسبات میان آمریکا و برخی دولت‌های اروپایی اتخاذ شده است. اختلاف‌ها بر سر سهم هزینه‌های دفاعی اروپا، موضع‌گیری‌ها و تهدیدهای ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، درباره گرنیند و همچنین کشمکش‌های تجاری، به‌ویژه افزایش تعرفه‌های واشینگتن بر کالاهای کانادایی و تدابیر تلافی‌جویانه اتاوا بر آتش این تنش‌ها دمیده است. هرچند بانک مرکزی هلند مشخص نکرده که دقیقاً کدام‌یک از این خطرات در تصمیم‌تهایی نقش تعیین‌کننده داشته‌اند. در پی این جابه‌جایی، سهم لندن از میزبانی ذخایر طلای هلند از ۱۸/۱ درصد به ۲۳/۱ درصد جهش یافت. در سوی دیگر، سهم نیویورک از ۳۱/۳ درصد به ۵/۵ درصد کاهش پیدا کرد و سهم اتاوا نیز روی رقم ۵/۱۸ درصد تثبیت شد.

■ **کاهش سهم ذخایر دلاری بانک‌های جهانی به ۵۸ درصد** جنگ‌ها، تحریم‌ها و تحولات ژئوپلیتیک در دو دهه گذشته منجر به خروج دلار و سیستماتیک کشورها از دلار به سوی ارز جایگزین شده است. ریک اسکات سناتور آمریکایی، مهم‌ترین سود ناشی از سلطه دلار برای آمریکا را کمک دلار به اعمال نفوذ جهانی در سیاست خارجی می‌داند و مدعی است که سلطه دلار کشورها را مجبور می‌کند با آمریکا همراه شوند. بر این اساس بهره‌برداری بیش‌از حد از سلاح دلار، سهم دلار از بانک‌های مرکزی جهانی را کاهش داده است. براساس داده‌های ترکیب‌ارزی ذخایر رسمی ارز خارجی صندوق بین‌المللی پول، سهم دلار از ذخایر بانک‌های مرکزی از ۷۱ درصد در سال ۱۹۹۹ به حدود ۵۸ درصد در سال ۲۰۲۱ کاهش یافته است. نکته مهم این است که این کاهش منابع به معنای حرکت ذخایر به سمت یورو، ین یا پوند نبوده، بلکه سهم ارزهای موسوم به غیر سنتی همچون دلار استرالیا یا کانادا افزایش یافته است.

■ **علت کاهش استفاده از دلار**

تجارت، پدیده خارجی و نیازهای نقدینگی همچنان عوامل اصلی تعیین‌کننده جایگاه دلار در ذخایر ارزی هستند. طی هشت دهه گذشته حجم بزرگی از تجارت جهانی، ذخایر ارزی بانک‌های مرکزی و مبادلات بین‌المللی با دلار انجام شده است. وقتی یک کشور به شبکه مالی دلاری وابسته باشد، تحریم شدن از سوی آمریکا می‌تواند هزینه‌های سنگینی برای تجارت و اقتصاد آن ایجاد کند. محدودیت دسترسی به بانک‌ها، دشوار شدن انتقال پول و نگرانی شرکت‌ها از تحریم‌های ثانویه از جمله اثرهای هستند که قدرت اقتصادی دلار را افزایش داده‌اند. به همین دلیل، بسیاری از کشورها که حتی تحت تحریم‌های امریکا قرار ندارند، اگر چه به‌دنبال کمک دلار نیستند، اما می‌خواهند وابستگی مطلق خود به آن را کاهش دهند. آنچه امروز در حال شکل‌گیری است تغییر تدریجی ماهیت سلطه دلار است. رشد استفاده از ارزهای ملی، افزایش سهم یوآن و ارزهای ذخیره‌غیر سنتی، توسعه پرداخت‌های دیجیتال، تلاش کشورهای بریکس برای ایجاد سازوکارهای مالی مستقل و نگرانی‌های ژئوپلیتیک درباره تحریم‌ها، همگی به تدریج وابستگی جهان به دلار را کاهش می‌دهند. در سازمان همکاری شانگهای نیز این موضوع به‌طور رسمی در دستور کار قرار گرفته است. نقشه راه افزایش تدریجی سهم ارزهای ملی در تسویه‌های متقابل میان اعضا از سال ۲۰۲۲ تصویب شد و سازمان همچنان سازوکارهای افزایش استفاده از ارزهای ملی و توسعه سیستم‌های پرداخت و تسویه اirdابل می‌کند. همچنین از نمونه‌های عملی دلارزدایی می‌توان به صادرات نفت ایران به چین و تسویه ۹۰ درصد آن به یوآن و معاملات چین و روسیه با حذف دلار اشاره کرد.

اگر کشورهایی دیگر نیز سازوکارهای مشابهی ایجاد کنند، سهم دلار در بخشی از تجارت کاهش پیدا می‌کند. کاملاً بیکه عملکرد چین و گسترش تلاش‌های دلارزدایی نیز نشان می‌دهد که رقابتی آن در حال ساختن زیرساخت‌های یک نظام مالی چندقطبی هستند و به نظر می‌رسد دوران فرمانروایی بدون دلار به تدریج در حال پایان یافتن است.

صنعت خودرو با تولید کمتر، خودروهای فرسوده بیشتر و مصرف سوخت بالاتر، هزینه ناکارآمدی خود را به منابع عمومی تحمیل می‌کند، به‌طوری که تولید خودرو در سال گذشته به ۹۲۶ هزار دستگاه رسید و شمار خودروهای اسقاط‌شده به ۲۰۴ هزار دستگاه محدود ماند و میانگین مصرف روزانه بنزین خودروها نیز به ۱۲۰ میلیون لیتر افزایش یافت. بنابراین ترکیب این ارقام از شکاف میان سیاست‌های نوسازی ناوگان و واقعیت بازار خودرو پرده برمی‌دارد، زیرا کاهش تولید خودروهای جدید کم‌مصرف همزمان با عقب‌ماندن اسقاط خودروهای فرسوده، عمر ناوگان بر مصرف را طولانی‌تر کرده و فشار بیشتری بر مصرف بنزین وارد آورده است که در کنار افت صادرات و افزایش واردات، ابهامات درباره بهره‌وری و مسیر اصلاح صنعت خودرو را جدی‌تر می‌کند.

■ ■ ■

صنعت خودرو سهم بزرگی از اقتصاد را درگیر کرده و اثر عملکرد آن نقش در تعداد خودروهای تولیدشده باقیمت فروش کارخانهای خلاصه نمی‌شود، به‌طوری که هزینه سوخت، نیاز به واردات، آلودگی هوا، هزینه تعمیرات و استهلاک خودروها نیز بخشی از صورت‌حسابی هستند که عملکرد این صنعت برای اقتصاد کشور ایجاد می‌کند و به همین دلیل، افت تولید وقتی در کنار رشد مصرف بنزین و کاهش اسقاط خودروهای فرسوده قرار می‌گیرد، مسئله‌ای فراتر از کاهش تیراژ چند کارخانه را پیش‌روی سیاست‌گذار قرار می‌دهد.

تولید خودرو در سال گذشته به ۹۲۶ هزار دستگاه رسید، در حالی که تولید سال ۱۴۰۳ حدود یک میلیون و ۱۲۱ هزار دستگاه بود. بنابراین کاهش ۱۷/۴ درصدی تولید، یعنی افت بیش از یک درصد در دستگاه خودرو و کمتر از یک سال قبل وارد بازار شده است و مشکلات زنجیره تأمین و ناترازی‌های موجود در بخش‌های مختلف تولید از عوامل این افت معرفی شده‌اند، اما پیامد کاهش تولید را باید در بازار و ناوگان موجود نیز دنبال کرد.

خودروهای جدید، دست‌کم در بخش قابل توجهی از محصولات، مصرف سوخت پایین‌تری نسبت به خودروهای قدیمی دارند و از دست‌رفتن ظرفیت تولید و کاهش سرعت نوسازی فقط به معنی عرضه کمتر خودرو نیست و اثر آن به مصرف انرژی نیز منتقل می‌شود و خودرویی که باید از چرخه خارج شود، با باقی ماندن در خیابان همچنان بنزین مصرف می‌کند و هزینه‌نگهداری بالاتری به مالک تحمیل می‌کند و اگر تعداد این خودروها افزایش پیدا کند، صرفه‌جویی ناشی از ورود خودروهای جدید نیز کوچک‌تر خواهد شد. آمار مصرف بنزین همین مسئله را از زاویه دیگری قابل مشاهده می‌کند، چرا که میانگین مصرف روزانه سوخت خودروها از ۱۲۴/۵ میلیون لیتر در سال ۱۴۰۲ به ۱۳۰ میلیون لیتر رسیده است و رشد ۴/۴ درصدی مصرف در کنار کاهش ۱۷/۴ درصدی تولید نشان

خودروهای بی‌کیفیت میانگین مصرف روزانه بنزین را به ۱۳۰ میلیون لیتر رساندند

منابع ملی در ارابه‌های داخلی و سرهم‌بندی شده دود می‌شود

افت تولید، تداوم خودروهای فرسوده، مصرف بالای سوخت و قیمت‌گذاری فزاینده

ادعای خودروسازان و سرهم‌بندان صنعت خودرو را درباره مزیت واگذاری به بخش خصوصی زیر سؤال برده است



صنعت خودروسازی ایران با تولید کمتر، خودروهای فرسوده بیشتر و مصرف سوخت بالاتر، هزینه ناکارآمدی خود را به منابع عمومی تحمیل می‌کند، به‌طوری که تولید خودرو در سال گذشته به ۹۲۶ هزار دستگاه رسید و شمار خودروهای اسقاط‌شده به ۲۰۴ هزار دستگاه محدود ماند و میانگین مصرف روزانه بنزین خودروها نیز به ۱۲۰ میلیون لیتر افزایش یافت. بنابراین ترکیب این ارقام از شکاف میان سیاست‌های نوسازی ناوگان و واقعیت بازار خودرو پرده برمی‌دارد، زیرا کاهش تولید خودروهای جدید کم‌مصرف همزمان با عقب‌ماندن اسقاط خودروهای فرسوده، عمر ناوگان بر مصرف را طولانی‌تر کرده و فشار بیشتری بر مصرف بنزین وارد آورده است که در کنار افت صادرات و افزایش واردات، ابهامات درباره بهره‌وری و مسیر اصلاح صنعت خودرو را جدی‌تر می‌کند.

پیدا کند، به همین دلیل، سیاست اسقاط بدون برنامه جایگزینی نتیجه محدودی خواهد داشت و مالک خودروی فرسوده باید بتواند با استفاده از تسهیلات یا منابع حاصل از طرح‌های نوسازی، وسیله جدیدی تهیه کند، وگرنه انگیزه اقتصادی کافی برای خروج خودرو از چرخه تردد شکل نمی‌گیرد.

اصطلاح «سرمایه‌های ناوگان اختصاص پیدا کند» صنعت خودرو برای افزایش سرعت اسقاط طراحی شده است و طبق مقررات جدید، نسبت اسقاط از یک خودرو به ازای هر ۱۲ خودروی تولیدی به یک خودرو به ازای هر چهار خودرو تغییر کرده و معنای این تغییر برای خودروسازان مشخص است و آنها باید معادل ۲۵ درصد تولید ماهانه خود را از مسیر اسقاط خودروهای فرسوده جبران کنند و برآوردهای اعلام شده نیز ظرفیت بیش از ۳۵۰ هزار دستگاه اسقاط در سال را هدف گرفته‌اند.

اجرای این سیاست، اما به سازوکار عملی نیاز دارد و مراکز اسقاط باید توان پذیرش خودروها را داشته باشند، منابع مالی به‌موقع تأمین شود و فرایند تحویل و جایگزینی خودرو برای مالک فرسوده پیچیدگی غیرضروری نداشته باشد و اگر مقررات سخت‌تر شوند، ولی زیرساخت اجرایی و منابع مالی متناسب با آن توسعه پیدا نکنند، فاصله میان هدف قانونی و نتیجه واقعی باقی خواهد ماند.

هزینه اسقاط نیز باید در اقتصاد خودرو دیده شود، زیرا خودروساز برای تولید محصول جدید با هزینه‌های قطع، دستمزد، انرژی، سرمایه و تأمین مالی روبرو

است و اضافه شدن تعهد اسقاط، هزینه دیگری به این زنجیره اضافه می‌کند و انتقال مستقیم این هزینه به قیمت خودرو، قدرت خرید مصرف‌کننده را کاهش می‌دهد و نادیده گرفتن آن نیز به ادامه حضور خودروهای پر مصرف و تحمیل هزینه سوخت منجر می‌شود و سیاست درست باید هزینه نوسازی را میان ذی‌نفعان تقسیم کند و همزمان برای کاهش هزینه تولید خودروهای جدید برنامه داشته باشد.

مشکل دیگر به قدرت خرید خانوار برمی‌گردد، یعنی خودرویی که مصرف سوخت پایین‌تری دارد، معمولاً فناوری پیچیده‌تر و هزینه اولیه بیشتری دارد و اگر اختلاف قیمت آن با خودروهای معمولی زیاد باشد، مزیت مصرف سوخت طی چند سال اول برای خریدار به اندازه کافی جذاب نخواهد بود و سیاست‌گذار برای تغییر الگوی مصرف باید این فاصله را از طریق تسهیلات، مشق‌های مالی یا کاهش هزینه‌های واردات و تولید مدیریت کند.

■ **واردات بیشتر و صادرات ضعیف‌تر**

در بخش تجارت خارجی، آمار واردات و صادرات نیز فشارهای موجود بر صنعت را نشان می‌دهد، به‌طوری که واردات خودرو حدود ۶۷ هزار دستگاه اعلام شده است، در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۳ حدود ۶۳ هزار دستگاه بود و رشد ۶/۳ درصدی واردات در کنار افت تولید داخلی، بخشی از نیاز بازار را از خارج تأمین کرده است و واردات در صورت ورود خودروهای کم‌مصرف با کیفیت می‌تواند به نوسازی ناوگان کمک کند، اما افزایش واردات به تنهایی جایگزین اصلاح



۳۷/۸ همت را ثبت کرد. ورود پول حقیقی به سهام و حق تقدم نیز در معاملات روز دوشنبه ادامه یافت و حدود ۷۵۵ میلیارد تومان نقدینگی حقیقی از صندوق‌های سهامی به این بخش منتقل شد و در مقابل، ۲۵۳۸ میلیارد تومان پول حقیقی از صندوق‌های درآمد ثابت خارج شد که این جابه‌جایی منابع، افزایش تمایل سرمایه‌گذاران به دارایی‌های پرریسک‌تر را در جریان معاملات امروز نشان داد. فراپورس نیز همسو با بورس تهران حرکت کرد و شاخص این بازار با افزایش ۱۳۰۲ واحدی برای نخستین بار به سطح ۵۴۶۶ واحد رسید و ارزش معاملات فراپورس ۱۹۲/۴ همت بود که ۱۷۳/۴ همت آن به عملیات بازار باز اختصاص داشت و سهم معاملات سهام تنها ۵/۳ همت ثبت شد.

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۸ – ۱۴۰۵

صنایع شهید مسلمی در نظر دارد خرید موارد ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به طور جداگانه به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لازم به ذکر است، جهت دریافت اسناد مناقصه داشتن رزومه شرکت، معرفی نامه الزامی است و تنها در صورتی اسناد مناقصه به نماینده شرکت ارائه می گردد، که رزومه مورد تایید صنایع واقع گردد. از کلیه متقاضیان واجد شرایط، دعوت می شود از تاریخ درج آگهی جهت دریافت اسناد مناقصه و پیوست فنی قبل از مراجعه با شماره تلفن های ذکر شده حتماً هماهنگ شود: ۰۲۱-۳۶۰۷۷۰۵۴ سپس مراجعه نمایند.
مهلت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۷ لغایت ۱۴۰۵/۰۶/۲۹
از ساعت ۰۸:۰۰ صبح الی ۱۲:۳۰ و از ساعت ۱۴:۰۰ لغایت ۱۵:۳۰ خواهد بود و اسناد مناقصه را می بایست تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۳۰ به آدرس مذکور تحویل نمایند. استعلام های واصله واجد شرایط در روز سه شنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۲۱ راس ساعت ۰۸:۰۰ صبح بازگشایی و بررسی خواهد شد.

به پیشنهادهای فاقد امضاء، مهر یا سپرده معتبر، مخدوش و مشروط و پیشنهادات واصله بعد از مهلت مقرر تر تیب اثر داده نخواهد شد.

***** پرداخت هزینه آگهی مناقصه به عهده برندگان مناقصه می باشد.**

***** هر شرکت کننده جهت حضور در یک یا چند موضوع مناقصه مختار می باشد.**

- ماشینکاری قطعه باک ۰۶-۲۶-۲۳۹ به تعداد ۲۰۰/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۸۴)
- تزریق مجموعه قطعه باکد ۱-۲۰۰ به تعداد ۷/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۳۸۵)
- ماشینکاری، شستشو و آنبیل کاری، قلع کاری، رنگ و مونتاژ مجموعه قطعه باکد ۱-۵۰۱-VPZ به تعداد ۴/۲۰۰ عدد (استعلام شماره ۳۸۶)
- خرید قطعه همراه با پوششکاری باکد ۰۰۱-۰۰۲۲-VPZ به تعداد ۲۶/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۳۸۷)
- خرید قطعه باکد ۰۲-۱۰۰-۱۱۲-۰۹-۱۵۴ به تعداد ۱۰/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۳۸۸)

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی

شماره آگهی: ۲۲۷۱۲۹۴

« آگهی فراخوان عمومی (نویت اول) » شماره ۱۶۸ سال ۱۴۰۵

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی در نظر دارد عملیات مربوط به مناقصات مندرج در جدول ذیل را بر روش مناقصه عمومی و از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **www.setadiran.ir** برگزار نماید، لذا از پیمانکاران دارای گواهینامه صلاحیت برای دریافت اسناد با مشخصات ذیل دعوت می نماید:

شماره فراخوان	شماره فراخوان سامانه ستاد ایران	موضوع مناقصه	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	مدت اجرای کار	محل اعتبار	رشته وگروه پیمانکار	مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ریال)
۱۶۸	به شماره ۰۰۰۱۴۰۳۰۰۱۵۵ مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۱۴	اجرای عملیات اصلاح، بازسازی و استاندارد سازی آفتابیات شبکه توزیع آب شهری اسکو	۳۶,۷۲۱,۵۳۳,۵۵۸	۴	غیر اعتباری	آب	۱,۸۳۶,۰۷۸,۶۷۸

کارفرما:

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی.

لازم به ذکر است که هزینه آگهی مناقصه به عهده برنده مناقصه می باشد. آدرس سایت اینترنت: **www.abfaazarbaijan.ir**

مهلت دریافت اسناد:

تا ساعت ۱۹ مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۲۳

مهلت ارسال پاسخ به اسناد و ارسال پیشنهادات: تا ساعت ۸ صبح مورخه ۱۴۰۵/۰۷/۰۵

زمان بازگشایی پیشنهادات: ساعت ۱۰ صبح مورخه ۱۴۰۵/۰۷/۰۵