

## واکنش بازارها به خبر ترور

تنش‌های اخیر بین رژیم اشغالگر قدس و لبنان و خیر ترور سیدحسن نصرالله، موجب تغییراتی در بازارها شد.

در اولین واکنش بازارها، بازار طلای جهانی پس از رکورد بزرگ هفته پیش خود، بار دیگر یک رکورد تازه را رقم زد. در روزهای اخیر، قیمت طلای جهانی روند صعودی خود را با دقت حفظ کرد. این فلز گرانبها در روز پنج‌شنبه، برای چندمین بار در سال جاری به رکورد تاریخی خود رسید و توانست قیمت ۲۶۸۵ دلار را لمس کند. با توجه به روند صعودی درخشان طلا و اقدامات محرک چین، قیمت نقره نیز به بالاترین حد خود در بیش از یک دهه گذشته رسیده است.

روز شنبه، قیمت دلار نسبت به دو روز قبل افزایش یافت؛ به‌طوری‌دollar در معاملات روز پنج‌شنبه ۶۰ هزار و ۱۰۰ تومان قیمت‌گذاری شده بود و در روز جمعه نیز به کف کانال ۶۰ هزار تومان رسید. همچنین قیمت درهم امارات در معاملات روز پنج‌شنبه صعودی شد و در ۱۶ هزار و ۴۷۰ تومان نوسان داشت.

براساس استعلام قیمت ارز از صرافی‌ها و بازار آزاد، قیمت خرید دلار روز شنبه در بازار به ۶۰ هزار و ۳۰۰ تومان رسید و قیمت فروش آن ۶۱ هزار و ۱۰۰ هزار تومان معامله می‌شود. این در حالی است که نرخ یورو نیز در بازار شنبه تهران با افزایش همراه بود؛ به‌طوری‌که قیمت خرید آن ۶۶ هزار و ۵۰۰ تومان و قیمت فروش آن ۶۸ هزار و ۳۰۰ تومان در کف بازار معامله می‌شود. از سویی دیگر قیمت لیر ترکیه به ۱۸۵۰ تومان رسید که بررسی‌ها نشان می‌دهد در مقایسه‌باآخرین‌روز معاملاتی هفته گذشته که ۱۷۷۰ تومان بود روند افزایشی را تجربه کرده است. قیمت درهم نیز ۱۶ هزار و ۴۰۰ تومان رارد کرد که در قیاس با آخرین قیمت در پنج‌شنبه گذشته، کاهشی حدود ۲۰۰ تومانی را نشان می‌دهد.

به عقیده تحلیلگران تغییرات بازار ارز نشان‌دهنده واکنش سریع بازار به تحولات سیاسی اخیر در منطقه غرب آسیا است که ممکن است در روزهای آینده قیمت ارزها را همچنان صعودی کند.

رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران درباره وضعیت بازار طلا و سکه در روز شنبه گفت: با وجود کاهش ۲۰ دلاری اونس جهانی طلا، قیمت طلا و سکه در بازار داخلی به دلیل تحولات سیاسی منطقه و افزایش قیمت ارز، با افزایش همراه شده است.
رئیس اتحادیه طلا و سکه در روز پنجشنبه ۴ میلیون تومان رسید به است، گفت: با توجه به خیرهای سیاسی و تنش‌های خاورمیانه، در بازار قیمت‌ها افزایشی شده است. وی اضافه کرد: هر گرم طلای ۱۸ عیار با ۱۰۹ هزار تومان افزایش نسبت به روز پنج‌شنبه، ۴ میلیون و ۳۲ هزار تومان، سکه طرح قدیم با ۷۰۰ هزار تومان افزایش ۴۱ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان، نیم سکه با ۵۰۰ هزار تومان افزایش ۲۵ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان، ربع سکه با ۴۵۰ هزار تومان افزایش به ۱۷ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان و سکه گرمی با ۲۰۰ هزار تومان افزایش ۸ میلیون تومان شده است.

بذرافشان با بیان اینکه حباب سکه نسبت به روز پنج‌شنبه ۳۵۰ هزار تومان افزایش داشته و به ۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان رسیده است، تصریح کرد: با این حال امضا روند افزایش تقاضا در بازار ندرامیر و خبری از التهابیات نیست. او با تأکید بر اینکه بازار در آرامش نسبی قرار دارد، افزود: دیگر مانند قبل خبری از خریدهای هیجانی و افزایش تقاضا نیست. حتی رکود هم حاکم است و روال عادی طی می‌شود. امیدواریم در روزهای آینده شاهد برقراری ثبات نسبی در قیمت‌ها باشیم.

همچنین، نگرانی‌های ایجادشده در بین فعالان بازار سرمایه، تحت تأثیر حوادث رخ‌داده در لبنان، سازمان بورس را بر آن داشت که تا قبل از آغاز معاملات روز شنبه، دامنه نوسان را به منظور حمایت از حقوق سهامداران و مدیریت نوسانات حاکم بر بازار کاهش دهد.

بورس دیروز ۷ مهر ۱۴۰۳ در حالی به پایان رسید که به دلیل ایجاد محدودیت دامنه نوسان یک درصدی، بازار سهام از ریزش سنگین نجات یافت. بر همین اساس، ارزش و حجم معاملات خرد به کمترین میزان طی روزهای گذشته رسید و بیش از ۹۰۰ میلیارد تومان پول حقیقی از بازار خارج شد.

همچنین صبح روز شنبه، حجت‌الله صیدی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار خیر داده بود که «در مورد حوادث لبنان، در حال پی‌گیری و رصد جزئیات و آثار آن بر بازار هستیم. امیدوارم شایعات پخش‌شده از شب گذشته، صحت نداشته باشد.» به نظر می‌رسد اشاره صیدی درباره خبر ترور و شهادت سیدحسن نصرالله بوده است. صیدی در ادامه نیز افزود: «اطمینان داشته باشید که لحظه‌به‌لحظه برخط و به‌گوش هستیم و تصمیم مناسب را در خصوص چگونگی معاملات، به‌موقع و با مشورت عزیزان خواهیم گرفت.»

## اقتصاد

ECONOMY



# روح جدید بصره در جاده ابریشم

## جاده توسعه عراق، آنکارا و بغداد را در مرکزیک کریدور تجاری حیاتی قرار خواهد داد

انتظار می‌رود این پروژه، که در ابتدا «کانال خشک» (Dry Canal)

نام گرفت، با کاهش زمان سفر بین آسیا و اروپا تلاشی باشد برای رقابت با کانال سوئز مصر؛ و در صورت تحقق کشور عراق را به یک مرکز ترانزیتی جهانی تبدیل کند. این پروژه موقعیت ژئوپلیتیکی عراق را در منطقه و جهان تقویت می‌کند و علاوه بر این، پیام‌آور امنیت وثبات در منطقه خواهد بود. پروژه جاده توسعه عراق از ۱۱ شهر بصره، نجف، کربلا، صلاح‌الدین، سامرا، دهوک، موصل، دیوانیه، بابل، ناصریه و فیش‌خایور عبور خواهد کرد و آنچه که در این پروژه تعیین شده، تغییر و تحول بسیار قابل توجه در شبکه حمل‌ونقل قدیمی عراق است. برای این پروژه ایجاد زیرساخت‌های قطارهای سریع‌السیار برای کالا و مسافر در دستور کار است که سرعتی برابر با ۳۰۰ کیلومتر در ساعت دارند و مراکز صنعتی و انرژی را به هم وصل خواهند کرد.

از طرفی این پروژه آنکارا و بغداد را در مرکز یک کریدور تجاری حیاتی قرار خواهد داد که پتانسیل اتصال به کریدور میانی و همچنین طرح «کمربند و جاده» چین را دارد. سالانه ۴ میلیارد دلار درآمد و ایجاد حداقل صدهزار شغل از اهداف این پروژه است.

بر اساس گزارش «مؤسسه سیاسی اقتصادی خاورمیانه» پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۸، ظرفیت حمل و نقل ریلی باری این پروژه سالانه به ۳/۵ میلیون کانتینر و ۲۲ میلیون تن محموله‌فله برسد. ۱۰ سال بعد این ظرفیت به ۷/۵ میلیون کانتینر و ۲۳ میلیون تن محموله‌فله افزایش می‌یابد و تا سال ۲۰۵۰ در پایان پروژه به ۴۰ میلیون تن محموله برسد. در حوزه حمل‌ونقل ریلی مسافربری، قطار سریع‌السیار طراحی‌شده پروژه جاده توسعه عراق، سالانه ۱۳/۸ میلیون مسافر را در خود جای خواهد داد.

دولت عراق این پروژه را وسیله‌ای می‌داند برای تسریع توسعه اقتصادی عراق، تقویت ارتباط این کشور با بازارهای جهانی و ایجاد منابع جدید درآمد و فرصت‌های شغلی. از طرفی این پروژه راهی است برای فرونشاندن نارضایتی مردم از نحوه اداره کشور و تنظیم ثبات سیاسی و اقتصادی آن. مقامات عراقی بر آنند تا به تأسی از دیگر کشورهای عرب حاشیه خلیج‌فارس، اقتصاد خود را از وابستگی به هیدروکربن‌ها رهایی بخشند و توسعه اقتصادی عراق را با تقویت ارتباط این کشور با همسایگان و نیز با بازارهای جهانی و ایجاد منابع جدید درآمدی و اشتغال امکان‌پذیر سازند.

دولت سودانی، نخست‌وزیر عراق، در اکتبر سال ۲۰۲۲ و در پس‌زمینه یک بحران سیاسی طولانی بر سر کار آمد و در همان ابتدا با موج اعتراضات فراغ‌التحصیلان دانشگاهی روبه‌رو شد که خواستار اشتغال در بخش دولتی بودند.

این درحالی است که تنها منبع درآمد دولت عراق عملاً بخش هیدروکربن است و ۹۳ درصد درآمدهای این کشور از راه صادرات نفت و محصولات نفتی تأمین می‌شود.

بخش بزرگی از درآمد نفتی عراق به سمت بخش خدمات و عمدتاً غیرمولد این کشور سرازیر می‌شود؛ بخشی که عملاً از ابزار حکومتداری بی‌دین بازمانده اما تبدیل شده است به محلی برای کاهش بیکاری و گسترش شبکه‌های حمایتی احزاب سیاسی مسلط. از سال ۲۰۰۳، تعداد کارمندان بخش دولتی از ۸۵۰ هزار نفر به بیش از ۴/۵ میلیون نفر رسیده و به این تعداد باید میلیون‌ها بازنشسته عراقی را اضافه کرد که از دولت یارانه دریافت می‌کنند.

به این ترتیب درآمد حاصل از هیدروکربن‌ها به گونه‌ای بازتوزیع می‌شود که به جای سرمایه‌گذاری مجدد، به نابرابری و فساد شدید دامن می‌زند. این سیاست‌ها منجر به طرد بخش‌های بزرگی از جامعه شده است که اکثریت قاطع آن را جوانان تشکیل می‌دهند. تمامی این عوامل دست به دست هم دادند تا دولت عراق مجبور شود برای پرداخت حقوق کارکنان، نرخ دلار را افزایش دهد و از

## اقتصاد

### جهان اقتصاد

ذخایر مالی استراتژیک دولت وام بگیرد.

از این رو سودانی مدلی از سرمایه‌داری دولتی را در دستور کار خود قرار داده است که در آن کلان پروژه‌های استراتژیک در رأس برنامه‌هایش دیده می‌شوند. هر چند بر خی کارشناسان بر این باورند که این مدل که نمونه‌هایی از آن در مصر، عربستان سعودی و ترکیه وجود دارد، اغلب مبتنی بر ارزیابی‌های عجولانه و پوپولیسم اقتصادی است و به‌جای حل واقعی مشکلات اقتصادی، بر جلب نظر حوزه‌های سیاسی از طریق اجرای کلان پروژه‌هایی تمرکز می‌کند که برای دولت‌ها اعتبار به‌همراه می‌آورد.

حارث حسن، کارشناس ارشد مرکز خاورمیانه مالکوم ایچ. کر کارنگی، در مقاله‌ای در وبسایت این مرکز با تأکید بر موارد فوق، می‌نویسد که «جاده توسعه در این خط فکری قرار می‌گیرد، زیرا یک پروژه اقتصادی است که حول یک هدف سیاسی می‌چرخد، یعنی حفظ وضعیت موجود با جست‌وجوی راه‌حل‌های جزئی برای چالش‌های اقتصادی».

این درحالی است که مقامات عراقی تأکید دارند هدف پروژه جاده توسعه عراق، دستیابی به چیزی فراتر از ارتباطات تجاری فرامرزی است چون این پروژه قرار است خون جدیدی بر رگ‌های اقتصادی عراق تزریق کند و فرصت‌های شغلی جدیدی فراهم آورد. جاده توسعه عراق اجازه می‌دهد تا وزن فعالیت‌های اقتصادی از مراکز شهری شلوغ با زیرساخت‌های قدیمی خارج شود و به تحریک مهاجرت به مناطق حاشیه‌ای کمک کند.

مقامات عراقی می‌گویند جاده توسعه، تجارت بین آسیا و اروپا را افزایش می‌دهد و دوره زمانی حمل و نقل کالا بین بندر شانگهای چین و بندر روتردام هلند را از ۳۳ روز به ۱۵ روز کاهش می‌دهد. در نتیجه عراق به یک مرکز مهم تجارت بین‌الملل و کریدور عمده حمل‌کالا تبدیل خواهد شد. این امر برای عراق چقدر سود خواهد داشت؟ آنها منتظر درآمد سالانه‌ای در حدود ۴ میلیارد دلار هستند.

شرکت ایتالیایی (Progetti Europa and Global (PEG که مطالعات امکان‌سنجی این پروژه را انجام داده، اعلام کرده جاده توسعه جایگزین کانال سوئز نمی‌شود، اما به جذب رشد بین‌المللی تجارت از طریق منطقه خاورمیانه که سالانه ۱۰ تا ۱۵ درصد تخمین زده می‌شود، کمک خواهد کرد. علاوه بر آن این پروژه به بازتعریف مرزهای جنوبی و شمالی عراق، که هر دو بخشی جدایی‌ناپذیر از جاده توسعه هستند، کمک می‌کند. تحلیلگران سیاسی منطقه نگاه دیگری به این پروژه دارند. آنها پروژه جاده توسعه را عاملی می‌دانند برای ثبات مرزهای عراق به‌ویژه در بخش شمالی این کشور و بر این باورند که این پروژه می‌تواند روابط سیاسی عراق و ترکیه را نیز به روابطی با همکاری‌های نزدیک ارتقاء دهد. پای چینی هم در میان است. «ابتکار کمربند و جاده» با جاده ابریشم جدید، یک پروژه توسعه زیرساختی جهانی است که توسط دولت چین و از سال ۲۰۱۳ با سرمایه‌گذاری در بیش از ۱۵۰ کشور راه‌اندازی شد. بانک جهانی تخمین می‌زند که این ابتکار پتانسیل افزایش ۴/۱ درصدی جریان تجاری در ۱۵۵ کشور شرکت‌کننده را دارد، در حالی‌که هزینه‌های تجارت جهانی را ۱/۱ تا ۲/۲ درصد کاهش می‌دهد و تولید ناخالص داخلی کشورهای در حال توسعه آسیای شرقی و اقیانوس آرام را به طور متوسط بین ۲/۶ تا ۳/۹ افزایش می‌دهد. حالا کارشناسان بر این باورند که با ورود چین به این پروژه و ادغام آن به‌عنوان بخشی از ابتکار کمربند و جاده چین، اهمیت پروژه جاده توسعه بیش از گذشته باشد.

چین پیشتر هم در عراق حضور داشت. علاوه بر سرمایه‌گذاری‌های شرکت‌های چینی در پروژه‌های استخراج نفت عراق، در سال ۲۰۲۴ دو کشور قراردادی برای ساخت ۱۰۰۰ مدرسه در عراق امضا کردند. توسعه مدارس بخشی از تلاش پکن برای ایفای نقش منطقه‌ای در عراق و به‌طور کلی خاورمیانه است. جاده توسعه چین می‌تواند این نقش را بسیار پررنگ‌تر کند. علاوه بر آن شرکت ملی مهندسی شیمی چین با شرکت پالایشگاه‌های جنوب وزارت نفت عراق قراردادی برای توسعه صنایع نفتی و پالایشی عراق امضا کرده بود. پالایشگاه‌ها بخشی از این قرارداد است که با ظرفیت ۳۰۰ هزار بشکه در روز، از فناوری مدرن برای تولید مشتقات نفتی برای مصرف داخلی و صادرات استفاده می‌کند. احداث مجتمع پتروشیمی با ظرفیت ۳ میلیون تن در سال و نیروگاه ۲۰۰۰ مگاواتی و ساخت آکادمی فناوری پالایشگاه‌فاوبرای آموزش پرسنل عراقی برای مدیریت آنی پالایشگاه از دیگر مواد این قرارداد است که به‌صورت غیر مستقیم هم به پروژه جاده توسعه و هم به پروژه بندر فاورمبیطی می‌شود.

#### ▼ پروژه فاو

در سال ۱۹۷۰ وزیربازی کابینه وقت عراق کشورش را این گونه توصیف کرده بود: «گاراژی بزرگ با دربی بسیار کوچک».

عراق تنها ۵۸ کیلومتر خط ساحلی دارد. این میزان را مقایسه کنید با ۵۸ هزار کیلومتر خط ساحلی ایران که ۴۹۰۰ کیلومتر آن در حاشیه خلیج‌فارس و دریای عمان قرار دارد. این خط ساحلی محدود برای عراق یکی از مشکلات بزرگ این کشور در حوزه صادرات به‌ویژه صادرات بزرگ‌ترین منبع درآمد آن، یعنی نفت است. دولت‌های متوالی عراق با این مشکل دست‌وپنجه نرم کرده‌اند؛ به‌ویژه که وابستگی به خطوط لوله عبوری از دیگر کشورها برای صادرات نفت، مشکلات سیاسی بسیاری برای عراق به همراه داشته تا اینکه صدام حسین در سال ۱۹۹۰ راه‌حلی دم‌دستی و در نگاه اول راحتی را برای حل این مشکل انتخاب کرد: حمله به کویت.

همین حالا هم عراق با کویت در تعیین مرزهای دریایی مشکل دارد و اختلافات مرزی با کویت در سپتامبر ۲۰۲۳ در حال تبدیل شدن به یک بحران جدید بود. مسئولان فعلی عراق به این نتیجه رسیده‌اند که می‌توان از این در بسیار کوچک گاراژ بسیار بزرگ به بهترین نحو استفاده کرد و آن ساخت بندری مجهز در ورودی این در است.