

بازار سرمایه در سال ۱۴۰۱ چگونه بود؟

بورس، همچنان بر مدار بی‌اعتمادی مردم



رشد ۳۰۰ هزار واحدی شاخص کل در مجموع این مدت چیزی نبود که در مقابل وضعیت وخیم تورم و بی ارزش شدن دائمی پول ملی به چشم بیاید. در خوشبینانه ترین حالت سهامداران در

در سال ۱۴۰۱ خوش شانس ترین سرمایه‌گذاران بورس ۴۰ درصد سود کسب کرده‌اند که کمتر از نرخ تورم است و در خوش بینانه ترین حالت آنها از بی ارزش شدن سرمایه خود جلوگیری کرده‌اند و سودی نبرده‌اند

پایان بهمن ماه به همان نقطه ای رسیده بودند که در پایان اردیبهشت با آن خداحافظی کرده بودند! با این حال اسفندماه بار دیگر رشد بورس آغاز شد و طی دو هفته اول اسفند شاخص رکورد زد و به بالاتر از یک میلیون و ۸۰۰ هزار واحد رسید. در این دوره طلا و ارز هم رکوردهایی زدند که رکورد بورس در مقابل آن چندان به چشم نمی‌آمد، ضمن اینکه تجربه دو ساله مردم در این بازار باعث شده بود که امید و اعتماد از این بازار رخت بربندد و دیگر رفتگان از این بازار چندان تمایلی به بازگشت به آن نداشتند، ضمن اینکه بازار طلا ارز و خودرو به اندازه‌ای جذاب بود که نوبت به بورس نرسد. در همان زمانی که بورس چنین رشدی را داشت اعلام شد که مردم می‌توانند ۵۰۰ میلیون تومان بدهند تا در خرید خودروی خارجی ای که نه نوع آن معلوم است و

زمانی که سید ابراهیم رئیسی و کاندیداهای پوششی همراهش تبلیغات انتخاباتی شان را آغاز کرده بودند، بورس در بدترین وضعیت ممکن قرار داشت. مردمی که در ماه‌های آخر سال ۱۳۹۸ و پنج ماه اول سال ۱۳۹۹ سوددهی عجیب و باورنکردنی این بازار را دیده بودند، بی محابا و بدون تجربه وارد این بازار شده بودند ولی از مردادماه آن سال یکباره با ریزش قیمت‌ها در بورس مواجه شدند؛ امید به بازگشت باعث شد که بسیاری سرمایه‌های خود را در بورس نگاه دارند و روز به روز آب شدن سرمایه‌هایشان را بیشتر تجربه کنند، همین موضوع ناخرسندی و اعتراض‌های بسیاری را شکل داد، بخصوص که مسئولان هم بسیاری را به سرمایه گذاری در این بازار دعوت کرده بودند. رئیسی و همراهانش از این فرصت طلایی استفاده کردند و وعده‌های وعده‌های رنگارنگی در خصوص حل مشکل بورس بدهند. رئیسی به صراحت گفت که اولین دستورهایش درباره حل مشکل بورس است، محسن رضایی از تقویت بورس گفت قاضی زاده‌هایشی‌حل سه روزه مشکل بورس را وعده داد. شاید افرادی هم به این حرف‌ها دلخوش کردند اما با شروع دولت رئیسی مشخص شد که نه تنها مشکل بورس حل نمی‌شود بلکه وضع به مرور بدتر هم خواهد شد. برای همین در پاییز و زمستان ۱۴۰۰ خروج سرمایه‌های خرد مردم (با به اصطلاح اهالی این بازار: پول حقیقی) از این بازار آغاز شد و بسیاری از افراد عطای بورس را به لقایش بخشیدند و البته در این راه زیان بسیاری دیدند.

سال ۱۴۰۱ اگرچه با همین روند آغاز شد اما در دو مقطع بار دیگر امیدهایی برای آن دسته از افراد که سرمایه گذار حرفه ای این بازار بودند پیدا شد. اولین روند مثبت در همان روزهای نوروز آغاز شد و تا اواخر اردیبهشت ادامه یافت و به این ترتیب شاخص کل بورس که در سال قبل روی عدد یک میلیون و ۳۶۷ هزار واحد متوقف شده بود شروع به رشد کرد تا ۲۷ اردیبهشت به عدد یک میلیون و ۶۰۶ هزار واحد رسید. اما فتح کانال یک میلیون و ۶۰۰ یک روز بیشتر دوام نیاورد و بار دیگر روند نزولی این بازار شکل گرفت و ادامه این داستان تا نهم آبان ماه باعث شد که شاخص کل به پایین تر از یک میلیون و سیصد هزار واحد سقوط کند، آن هم در شرایطی که تورم بالای ۴۰ درصد وجود داشت و بازارهای سوازی مثل ارز، طلا و خودرو هر روز مرزهای جدیدی را رد می‌کرد!

از آبان ماه تا پایان بهمن، روند بورس اگرچه در مجموع صعودی بود اما چندان دلچسب نبود.

دولت ابراهیم رئیسی از ابتدا معتقد بود اقتصاد را به تحریم گره نمی‌زند اما مهمترین منبع درآمد کشور و محرک اقتصاد یعنی فروش نفت به طور جدی با صادرات نفت گره خورده بود! از زمان روی کار آمدن دولت رئیسی، چه رئیس دولت و چه وزیر نفت او جواد اوجی، بارها و بارها از افزایش فروش نفت سخن گفتند اما طی یک سال و نیم اخیر، آمار فروش نفت ایران در گزارش‌های ماهانه اوپک تقریبا ثابت ماند و رشد محسوسی نداشت. ایسن وضعیت در مورد فروش میعانات گازی نیز همینطور بود.

البته گزارش‌های ماهانه اوپک در مورد تولید نفت کشورها، بر مبنای منابع ثانویه تهیه می‌شود و می‌تواند قابل خدشه باشد. به همین دلیل مسئولان در داخل کشور، آمارهای بهتر و بالاتری درباره فروش نفت اعلام می‌کردند. اما شواهدی برای نقض این ادعاها وجود داشت.

مهمترین موضوع این بود که به نظر می‌رسید شرکت ملی نفت ایران، کل نفت تحویلی به شرکت نیکو به عنوان مسئول فروش نفت ایران را جزو آمار صادرات به حساب می‌آورد؛ در حالی‌که بخشی از این نفت به دلیل تحریم به فروش نمی‌رسد و در مخازن روی آنها ذخیره می‌شود تا مشتری پیدا کند. در واقع نفت از شرکت ملی نفت تحویل شرکت نیکو شده و آمارش جزو آمار فروش یا صادرات محاسبه شده، اما عملا فروش نرفته است. به همین دلیل می‌توان به آمارهای صادرات نفت با دیده ابهام نگریست.

دومین نکته این است که در مقطعی که فروش نفت ایران افزایش یافته، لزوماً به معنای افزایش تولید نبوده است. به عنوان مثال در ماه‌های اخیر، رییس کمیسیون اقتصادی مجلس از افزایش صادرات نفت ایران به ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار بشکه در روز خبر داد درحالی‌که تولید نفت ایران در یک سال و نیم اخیر هیچگاه به ۳ میلیون بشکه در روز نرسیده است و حداقل ۲ میلیون بشکه از آن صرف نیازهای داخل کشور بویژه تولید بنزین می‌شود. به همین دلیل این آمارها را می‌توان مقطعی دانست و بعید است صادرات نفت و میعانات گازی ایران هیچگاه به یک میلیون بشکه در روز رسیده باشد. سوسمین نکته تاثیرس تحریم نفتی روسیه روی صادرات نفت ایران است. در دوران تحریم ایران، چین مهمترین خریدار نفت ایران بود که نفت ایران را با تخفیف خریداری می‌کرد. پس از تحریم روسیه توسط غرب، صادرات نفت روسیه به اروپا متوقف شد و اروپا نیاز خود به نفت را از راه‌های دیگری جبران کرد. بدین ترتیب روسیه به سمت شرق متمایل شد و نفت خود را با تخفیف بالا به کشورهای شرقی بویژه چین و هند صادر کرد که ایسن به معنای در تولید قرار دادن صادرات نفت ایران بود. با توجه به مراتب پایینتر ایران نسبت به روسیه، انعطاف پذیری ایران برای ارائه

مروری بر روند صادرات نفت، گاز و فرآورده‌های نفتی در دوران تحریم

افزایش فروش نفت؛ رویا یا واقعیت؟!



صادرات نفت ایران با ارائه تخفیف به خریداران و گاه به واسطه‌ها صورت می‌گیرد و بخشی از ارز حاصل از آن به جای آنکه به‌صورت ارزی وارد کشور شود در قالب تهاتر کالا بویژه با چین به کشور بر می‌گردد.

البته در سالی که گذشت در حوزه فرآورده‌های نفتی هم دچار چالش بودیم. صادرات بنزین از سال گذشته قطع شد و افزایش مصرف در در عین حال عدم افزایش تولید موجب شد در مقطعی شاهد واردات بنزین یا تولید مجدد بنزین در پتروشیمی‌ها باشیم تا کمبود را جبران کند. روند پالایشگاه سازی در کشور در شرایطی که معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش، همواره از منتقدان جدی عدم توجه به پالایشگاه سازی در دولت گذشته بود، باز هم روند مطلوبی نداشت و به عنوان نمونه پتروپالایشگاه سردار سلیمانی که خبر احداث آن اواخر سال ۱۴۰۰ مطرح شد و قرار بود اوایل امسال کلنگ احداث آن به زمین بخورد

حتی کلنگ زنی هم نشود! این درحالیست که در دولت قبل پالایشگاه ستاره خلیج فارس تکمیل شد و ایران را در بنزین به خودکفایی رساند و حتی موجب ورود ایران به باشگاه صادرکنندگان بنزین شد.

در حوزه گاز اگرچه صادرات گاز کشور ادامه یافت، اما به دلیل افزایش مصرف داخل و عدم افزایش تولید، به پهای قطع گاز صنایع و نیروگاهها دولت موفق به حفظ جریان گاز خانگی و گاز صادراتی شد و در سالهای آتی امیدي به افزایش صادرات گاز نیست.

در بودجه۱۴۰۲ صادرات روزانه یکمیلیون و ۴۰۰هزار بشکه نفت‌خام تعریف شده‌است که تحقق آن دشوار است؛ بویژه با توجه به اینکه فعلا امیدي به لغو تحریمها در کوتاه مدت نیست.

گام‌های بلند کشتیرانی جمهوری اسلامی برای تحقق اهداف دولت؛

خط مستقیم کشتیرانی به ونزوئلا منتظر استقبال صاحبان کالای ایرانی

می‌آوریم و تقاضا می‌کنیم هر چه زودتر نسبت به رزرو کانتینر اقدام نمایند. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران بزرگترین ناوگان کشتیرانی منطقه است. این کشتیرانی در جهان نیز دارای رتبه‌ای قابل توجه و ماهیه مباحث است، گروه کشتیرانی رتبه چهاردهم ظرفیت حمل و نقل کانتینری را در میان بیست کشتیرانی بزرگ جهان در اختیار خود دارد. شناورهای ملکی کانتینری این گروه با ظرفیت حمل ۱۴ هزار TEU کانتینر از جمله شناورهای بزرگ حمل کانتینر در جهان هستند.

خط منظم کشتیرانی به ونزوئلا

نیازمند استقبال

از سوی صاحبان بار صادراتی

این گروه در بخش‌های حمل فله، حمل مواد شیمیایی، نفت و مشتقات نفتی، آفشور و حتی مسافری نیز فعال است. شرکت کشتیرانی دریای خزر از جمله شرکت‌های تابعه آن بزرگترین ناوگان تجاری دریای خزر است که ضمن کسب درآمد برای کشور، ایجاد اشتغال و کمک به توسعه صادرات، نقش بازوی اعمال حق حاکمیت ملی در این دریا را نیز ایفا می‌کند. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران به عنوان شرکتي لجستیکي هم‌اکنون در کنار ۱۳۶ فروند شناور ملکی فعال خود، قریب به ۱۴۰۰ دستسگاه انواع واگن باری ملکی نیز در اختیار دارد؛ این در کنار تاسیس شرکت حمل و نقل جاده‌ای این شرکت است که بزودی و طی سال ۱۴۰۲ فعال خواهد شد. بر این اساس حمل و نقل کانتینری در این شرکت کاملا اجرایی شده است، ضمن اینکه سیاست حمل و نقلی این شرکت حمل DOOR TO DOOR است که هم‌اکنون در مسیر کریدور شمال-جنوب اجرا شده است.

بنابراین این دلرایی ملی که صدها نفر دریانورد ایرانی در کلاس جهانی پس از آموزش در موسسه آموزشی وابسته به آن در آن فعال هستند هرگز برای حمل و نقل کالا به نقطه‌ای در دسترس در جهان محدودیت ندارد. به عبارت دقیق‌تر علی‌غم فشار تحریمی مسترده که طی بیش از یک دهه بر این شرکت تحمیل شده است توانمندی آن نه تنها کاهش نیافته بلکه تجربیات نوینی کسب کرده است که در دنیا منحصر بفرد است و موفق شده تحت همین تحریم‌ها و محدودیت‌ها به صورت پیاپی و طی دو سال اخیر رکورد درآمدی و حجم عملیاتی خود را به صورت تاریخی جابه جا کند. این گروه برای فعالیت خود تنها منتظر اعلام نیاز صاحبان کالا است. هر چند در طول بیش از نیم قرن فعالیت خود به دفعات (مانند دوران جنگ تحمیلی و دوران طولانی تحریم‌های ظالمانه) در جهت ایفای وظیفه ملی کسب سود را از اولویت‌های خود کنار گذاشته است.

سه ماه یکبار به صورت رفت و برگشت یک فروند شناور در مسیر ونزوئلا تردد خواهد کرد که طبق این برنامه، شناور بعدی در اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۲ به بنادر این کشور اعزام می‌شود. معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی علت تعیین این مدت زمان را دوری مقصد دانست و گفت: شناور پس از بارگیری در بنادر داخلی، از مسیر کانال سوئز ۳۵ روز تا مقصد در راه خواهد بود، به صورت میانگین دو هفته نیز در زمان توافق برجام و پس از تحریم‌ها، افزایش صادرات نفت ایران رشد اقتصادی کشور را به طور کم سابقه‌ای افزایش داد و تاثیر غیرقابل انکاری روی رشد و ثبات اقتصادی کشور در آن زمان داشت. بنابراین انتظار بیهوده‌ای نیست که توقع داشته باشیم ادعای افزایش فروش نفت ایران به بازار ارز و ثبات اقتصادی کشور کمک کند. در این میان نباید این نکته را نادیده انگاشت که



مراجع ذی‌صلاح و اتاق‌های بازرگانی داشته، آمادگی خود را جهت برقراری خط منظم حمل بار صادراتی به کشور ونزوئلا اعلام کرده که در صورت استقبال تجار و صادرکنندگان ایرانی، امکان برقراری این خط منظم فراهم بوده و ناوگان ملی کشتیرانی محدودیتی در این زمینه نخواهد داشت. این گروه با اشاره به بررسی‌های اقتصادی صورت گرفته در اطلاعیه خود آورده بود که این بررسی‌ها حکایت از آن دارد که حمل بار به طریق دریایی، تاثیر قابل توجهی در حمل بار صادراتی صادرکنندگان ایرانی داشته و برخی مسیرهای پیشنهادی به تجار و صادرکنندگان از طریق ترکیب زمینی و ریلی برای حمل بار صادراتی به ونزوئلا علاوه بر افزایش مدت زمان حمل بار، منجر به بالا رفتن هزینه‌های جانبی نیز خواهد شد؛ در حال کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران در صورت افزایش تقاضا برای حمل بار به مقصد این کشور، به طور قطع با به‌کارگیری کشتی‌های دارای تناژ بالاتر خود، نسبت به کاهش هزینه حمل بار اقدام خواهد کرد. به این طریق شناور پنجم در آذرماه جاری به سوی ونزوئلا گسیل شد و شناور ششم در حالی در اواخر بهمن‌ماه سال جاری بندر شهید رجایی را به مقصد ونزوئلا ترک کرد که حرکت آن به مثابه آغاز به کار خط مستقیم کشتیرانی ایران به ونزوئلا

گروه کشتیرانی رتبه چهاردهم ظرفیت حمل و نقل کانتینری را در میان بیست کشتیرانی بزرگ جهان در اختیار خود دارد. شناورهای

ملکی کانتینری این گروه با ظرفیت

حمل ۱۴ هزار TEU کانتینر از جمله

شناورهای بزرگ حمل کانتینر در

جهان هستند.

حرکت کرده و متعاقبا هر سه ماه یک کشتی به ونزوئلا اعزام خواهد شد.»
تلاش برای پایداری خط کشتیرانی ایران-ونزوئلا
اما کسم و کیف فعالیت این خط کشتیرانی چیست. معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران با بیان اینکه گروه کشتیرانی با اعزام دو فروند شناور قایق‌سو پیمای طی ماه‌های آذر و بهمن سال جاری خط مستقیم کشتیرانی به ونزوئلا را راه‌اندازی کرده است، تصریح کرد: این اقدام در راستای سیاست‌های دولت سیزدهم انجام شده است و در تلاش هستیم این خط به صورت پایدار به فعالیت خود ادامه دهد. امیر بیات شناور اعزامی به ونزوئلا در بهمن ماه را شناور ی‌سا ظرفیت ۲۲۰۰ TEU کانتینر اعلام کرد و ادامه داد: طی برنامه‌ریزی صورت گرفته در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران، هر

قدری کاهش یافته و تاب‌آوری این کشور زیر ضرات تحریمی آمریکا بیش از پیش افزایش یابد. به عبارت دیگر توانمندی ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران مسیر سیاست جهانی را تغییر داد. دریانوران ایرانی بر عرشه شناورهای خود از یک سوی جهان به سوی دیگر کالا حمل می‌کردند در حالی که قدرتهای جهانی به طُرق مختلف این اقدامات را به زعم خود دقطن کرده بودند.

جالب است گفته شود آمریکایی‌ها در جریان صدور بنزین به ونزوئلا نخست تلاش کردند با تهدید نظامی شناورها را متوقف کنند، وقتی تهدیدها کارگر نیفتاد از در تطمیع وارد شدند و سعی کردند فرماندهان شناورها را به قول معروف بخرند اما با پاسخ کوبنده آنها مواجه شدند و در نهایت در عملی مذبحخانه و بی‌ثرش شناورها و فرماندهان آن به فهرست بلندبالای تحریم‌ها افزوده شدند.

بازگشت به ونزوئلا

براساس سلسله‌ای که به آن اشاره شد، روابط راهبردی ایران و ونزوئلا بیشتر بنیانی سیاسی داشته است تا تجاری. با این حال، در تمام قریب ده دهه‌ای که روابط دو کشور عمیق شده است تلاش بر این بوده که روابط تجاری مستمر شکل بگیرد. برگزاری نهمین اجلاس مشترک اقتصادی ایران و ونزوئلا طی سال جاری در تهران که پس از مدت‌ها از برگزاری هشتمین دوره این اجلاس صورت گرفت از عزم جدی دو کشور برای توسعه روابط اقتصادی و تجاری خبر داد.

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران نیز به عنوان بازوی حمل و نقل دریایی کشور خود را موظف دانست که به عنوان یکی از ستون‌های اصلی استمرار و توسعه این روابط در این اجلاس مشارکت حداکثری داشته باشد. این گروه طی جلسات مشترک و متعدد با طرف‌های ونزوئلایی ضمن شناسایی هر چه بیشتر ظرفیت، امکانات و مقاصد بندری این کشور آمادگی کامل خود را به تجار ایرانی و ونزوئلایی برای حمل انواع کالا در مسیر ایران-ونزوئلا به آگاهی همگان رساند. اما نکته قابل توجه این است که تردد شناورهای گروه کشتیرانی به ونزوئلا حتی پیش از برگزاری کمیسیون یاد شده نیز وجود داشت. این گروه به همکاری با دولت سیزدهم در راستای تحقق اهداف ملی تا زمان برگزاری کمیسیون مشترک ۴ فروند شناور حامل کالاهای صادراتی تولیدکنندگان ایرانی را به ونزوئلا اعزام کرده بود.

ایجاد خط مستقیم کشتیرانی

در سال جاری که چهارمین شناور به ونزوئلا اعزام شد، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران طی اطلاعیه‌ای اعلام کرد با مکاتبات متعددی که با