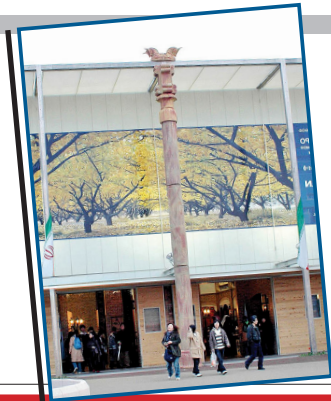




رکود معاملاتی در بازار خودرو



تاب‌آوری بانکی مقابل شوک‌ها

این سند ۲۹ ماده‌ای که به‌عنوان «حداقل استاندارد قابل اجرا در سطح جهانی» شناخته می‌شود...

صفحه ۲

معمای رفع فیلتر تلگرام

در حالی‌که برخی منابع از آغاز مذاکرات وزارت ارتباطات با تلگرام خبر می‌دهند کارشناسان تاکید دارند...

صفحه ۴

رگولاتوری تاکسی اینترنتی

تهرانی‌ها به‌رغم نارضایتی نسبی از «تنزل سطح کیفیت تاکسی‌های آنلاین»، همچنان مشتری پروپاقرص آنها هستند...

صفحه ۶

رکود معاملاتی در بازار خودرو

کریم حسن پور – وضعیت «منابع آب» در خیلی از شهرهای کشور به‌ویژه مجموعه‌شهری تهران به‌فاز «بحران حاد» یا «ورشکستگی شدید آبی» رسیده است.

بازار خودرو این روزها در سکوت و رکودی کم‌سابقه فرو رفته است؛ نه خریداری در بازار دیده می‌شود و نه فروشنده انگیزه‌ای برای معامله دارد، این در حالی است که با رشد نرخ تورم عمومی و تقویت انتظارات تورمی، انتظار می‌رود در شرایط کنونی تقاضا برای خودرو به‌عنوان کالایی سرمایه‌ای افزایش یابد؛ اما برخلاف تصور، بازار همچنان بی‌رقم مانده است. کارشناسان اقتصادی علت اصلی این وضعیت را در «رکود تورمی» می‌دانند؛ شرایطی که در آن قیمت‌ها پیوسته بالا می‌روند اما قدرت خرید جامعه کاهش یافته و در نتیجه، تقاضا از بازار حذف می‌شود. در چنین فضایی، خودرو به کالایی لوکس و غیرضروری برای بخش بزرگی از خانوارها تبدیل می‌شود، زیرا درآمد اغلب مردم تنها کفاف هزینه‌های روزمره را می‌دهد و پس‌اندازی برای خرید کالاهای بادوام باقی نمی‌ماند. از سوی دیگر، هزینه بالای تولید نیز موجب شده قیمت خودرو، حتی در شرایط افت تقاضا، کاهش پیدا نکند. در واقع برخلاف منطق عرضه و تقاضا، بازار خودرو نه با کاهش قیمت روبه‌روست و نه با افزایش فروش، بلکه در نقطه ساکنی قرار گرفته است؛ جایی که تولیدگران ناچارند با هزینه‌های بالا به فعالیت ادامه دهند و مصرف‌کنندگان توان خرید ندارند. نتیجه این چرخه معیوب، شکل‌گیری بازاری است که در ظاهر پرنوسان اما در عمل قفل شده است.

در کنار این عوامل، تغییر رفتار سرمایه‌گذاران خرد نیز به رکود بازار خودرو دامن زده است. بسیاری از مردم به‌جای سرمایه‌گذاری در خودرو، دارایی‌های خود را به بازارهای طلا و ارز منتقل کرده‌اند، بازارهایی که بازدهی بیشتری داشته‌اند و نقدشوندگی بالاتری نیز دارند. بدین ترتیب ریشه وضعیت فعلی بازار خودرو را می‌توان هم در ساختار کلان اقتصاد ایران و هم در نابسامانی وضعیت صنعت خودرو جست‌وجو کرد. آنچه مشخص است ورق در بازار خودروی ایران در همان‌مهی که گذشت به سمت افزایش قیمت‌ها برگشت و حالا این روند صعودی با ورود به هشتمین ماه سال به قوت خود باقی است. هم‌طور که عنوان شد تحلیلگران اقتصادی برای ترسیم وضعیت کنونی بازار خودروی ایران، از بدیده «رکود تورمی» نام می‌برند که بازار را از مشتری خالی کرده است. در حقیقت، به دلیل وضعیت نامناسب تولید، هزینه ساخت تولید برای تولیدکنندگان گزاف شده و آنها برای تزریق نشده و مردمی که به دلیل افزایش ناچیز حقوق و دستمزد خود، پولی در بساط ندارند، سعی می‌کنند تنها کالاهای ضروری‌ای را که بقای آنها را تضمین می‌کند، در سبد خرید خود جای دهند. افزون بر این، در وضعیت کنونی اقتصاد ایران، بازار خودرو از قانون عرضه و تقاضا تبعیت نمی‌کند؛ یعنی درحالی‌که انتظار می‌رود با کاهش تقاضا برای خرید هم از بازار بر می‌کشد. در چنین شرایطی پول مازاد مردم مقصد دیگری پیدا کرده است. در واقع، شاهد تغییر جهت جریان نقدینگی از بازار خودرو به سمت بازارهای مثل ارز و طلا هستیم که از نقدشوندگی بالا، قابلیت پوشش ریسک تورمی و قابلیت معامله مستمر برخوردارند و در نتیجه اکثریت مردم سوداگری و معاملات سودآور را در بازارهای طلا و دلار دنبال می‌کنند.

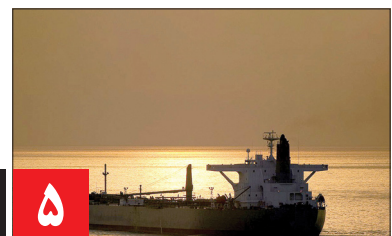
افزون بر ساختار کلی اقتصاد ایران، صنعت خودروی ایران نیز در بلبشوی ایجاد شده، حال چندان مساعدی ندارد به‌طوری‌که با وجود گذشت نزدیک به هشت ماه از سال هنوز وضعیت واگذاری شرکت‌های خودروساز، سرنوشت واردات خودروهای خارجی و سیاست قیمت دسترسی به سرنجام مطلوبی نرسیده است. در وضع کنونی، بازار خودروی ایران با افول محسوس سرمایه‌گذاری‌های سفته‌بازانه مواجه شده است. در گذشته فعالیت دلالتان و معاملات سرمایه‌ای هرچند غیرمولد نقش قابل‌توجهی در رونق نسبی بازار خودرو ایفا می‌کرد، اما در شرایط کنونی به دلیل کاهش انتظارات تورمی انگیزه خرید سرمایه‌ای نیز به طور چشم‌گیری تضعیف شده است.

روند پر فرازونشیب «تقاضا» در بازار خودرو
نگاهی به وضعیت بازار خودروی ایران از آغاز کلیلد خوردن تحریم‌های ثانویه در سال ۱۳۹۷ نشان از روند پرفراز و نشیبی دارد. از سال ۹۷ با آغاز دور جدید تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز، اقتصاد ایران هم وارد دورهای شدت کم تورم بالا و مزمن و انتظارات تورمی ویژگی اصلی آن به حساب می‌آمد. در چنین فضایی، بازار خودروی ایران به پناهگاه اصلی سرمایه‌های مردم تبدیل شد. در این سال‌ها به بهانه ساماندهی ارز، عرضه خودروهای وارداتی متوقف شد و تولید داخلی هم به دلیل کمبود قطعات افت کرد، نتیجه این بود که مردم برای حفظ ارزش دارایی خود چاره‌ای جز خرید خودرو حتی با قیمت چند برابر کارخانه نداشتند. از سال‌های ۹۸ و ۹۹ نیز می‌توان به‌عنوان دوره تثبیت انتظارات تورمی نام برد. از آنجایی که تحریم‌ها شدت گرفتند و روند رشد نقدینگی ادامه پیدا کرد، مردم به این باور رسیدند که قرار نیست قیمت خودرو کاهش پیدا کند، بنابراین خودرو به یکی از ابزارهای سفته‌بازی تبدیل شد. در این برهه زمانی، حتی افرادی که نیاز واقعی به خودرو نداشتند، با هدف کسب سود وارد این بازار شدند. از نیمه سال ۹۹ هم طرح قرعه‌کشی خودروسازان منجر به افزایش عطش تقاضا شد، چرا که قیمت کارخانه‌ای خودرو پایین‌تر از بازار آزاد بود. در انتهای همین سال قیمت خودروهای پرتیراژ به دلیل افزایش تقاضا حدود دو تا سه برابر سال قبل شد. اما سال ۱۴۰۰ اقتصاد ایران با رکود تورمی مواجه شد. قدرت خرید کاهش یافت اما تورم انتظاری هنوز بالا بود. بسیاری از مردم دیگر توان خرید نداشتند اما بر این باور بودند که قیمت‌ها بالا می‌ماند. در چنین شرایطی، خودروهای که خریداری شده بودند کمتر به بازار عرضه می‌شدند چون مالکان انتظار افزایش قیمت داشتند. نتیجه این بود که معاملات در بازار کاهش یافت اما خبری از افت قیمت نبود.

سال ۱۴۰۱ انتظارات تورمی با بحران ارزی جدید تشدید شد. نرخ دلار در زمستان این سال به بالای ۵۰ هزار تومان رسید و سیاست حذف ارز ترجیحی و کسری بودجه دولت به انتظارات تورمی دامن زد. بازار خودرو جزو اولین بازارهایی بود که به این وضعیت واکنش نشان داد؛ به‌گونه‌ای که تقاضا برای خودروهای مونتاژی و چینی افزایش یافت و حتی خودروهای داخلی نیز با رشد تقاضا مواجه شدند. سال ۱۴۰۲ نیز با وجود تورم، بازار به مرحله اشباع سرمایه‌ای رسید. در نتیجه تقاضا از سوی خریداران واقعی کاهش یافت ولی انتظارات تورمی هنوز مانع افت قیمت‌ها شد. در واقع بازار در یک حالت انتظار برای تصمیم دولت درباره مسائلی از قبیل آزادسازی



کشاکش بیت کوین با بهره و تعرفه



پشت صحنه ناوگان سایه



زخمی بر پیکر هویت فوتبال

واردات، قیمت‌گذاری جدید یا عرضه خودرو در بورس قرار گرفت و در پایان این سال، قیمت‌ها بالا ماند ولی حجم معاملات پایین بود. در سال ۱۴۰۳ نیز شاهد فروکش کردن هیجانات خرید سفته‌بازانه در بازار بودیم که منجر به رکود نسبی معاملات شد.

چرا خودرو مشتری ندارد؟

برای ترسیم بهتر وضعیت بازار خودروی ایران و رسیدن به پاسخی شفاف درباره چرایی انجماد تقاضا با وجود رشد قیمت‌ها، نظر دو استاد دانشگاه و تحلیلگر مسائل اقتصادی را جویا شدیم. مرتضی افقه استاد دانشگاه و کارشناس مسائل اقتصادی با اشاره به اینکه چندین سال متوالی است که اقتصاد ایران با رکودتورمی مواجه شده، به دنیای اقتصاد گفت: «یکی از نشانه‌های رکودتورمی این است که قیمت کالا افزایش پیدا می‌کند و از سوی دیگر مردم پول ندارند که کالا بخرند. در نتیجه بازار قفل می‌شود؛ یعنی اگر جنس تولید هم شود، خریداری ندارد.» افقه با تاکید بر اینکه رکودتورمی در اقتصاد ایران ریشه در بخش عرضه دارد، ادامه داد: «به دلیل وجود ساختارهای ناکارآمد خودتولید، محصولاتی که تولید می‌شوند، پرهزینه هستند. در نتیجه تولید ملی به اندازه کافی افزایش پیدا نمی‌کند که منافع حاصل از آن توزیع شود و در نتیجه تقاضای مردم را افزایش دهد.» وی ادامه داد: «همچنین، با توجه به اتفاقاتی که ظرف یکسال گذشته در منطقه افتاده است، سرمایه‌گذاری کاهش یافته، فرار سرمایه شدت گرفته و بنابراین در کنار ساختارهای ناکارآمد هزینه تولید افزایش پیدا کرده است.» افقه با بیان اینکه اگر هزینه تولید ملی به اندازه کافی افزایش پیدا نمی‌کند که منافع حاصل از آن توزیع شود و در نتیجه تقاضای مردم را افزایش دهد، «وی ادامه داد: «همچنین، با توجه به اتفاقاتی که ظرف یکسال گذشته در منطقه افتاده است، سرمایه‌گذاری کاهش یافته، فرار سرمایه شدت گرفته و بنابراین در کنار ساختارهای ناکارآمد هزینه تولید افزایش پیدا کرده است.» افقه با بیان اینکه اگر هزینه تولید افزایش پیدا کند اما معادل آن پول در جامعه تزریق نشود، به معنای رکودتورمی است، در این باره توضیح داد: «بنابراین قیمت کالا افزایش پیدا می‌کند اما خبری از خریدار نیست.» وی ادامه داد: «چنین وضعیتی در وهله اول شامل کالاهایی می‌شود که سهم بالایی در هزینه زندگی دارند یا بعضی از کالاهای لوکس دچار این مشکل می‌شوند و بعد ممکن است به تدریج به کالاهای ضروری و مورد نیاز زندگی هم برسد.» این استاد دانشگاه در ادامه گفت: «خودرو جزو کالاهایی است که سهم بسیار بالایی در هزینه زندگی دارد و الان عملاً درآمد تعداد زیادی از مردم در حدی است که فقط می‌توانند نیازهای لازم برای بقا را برطرف کنند. تعداد افرادی که فراتر از نیازهای اساسی می‌توانند پولی ذخیره کنند، کاهش پیدا کرده و بنابراین تقاضا برای کالاهایی مثل خودرو کم شده است.» وی افزود: «فقط بازار خودرو در چنین وضعیتی گرفتار نیامده، حتی مسکن که جزو کالاهای لوکس محسوب نمی‌شود و ضروری است، دچار چنین مشکلی شده است.» این کارشناس مسائل اقتصادی با اشاره به اینکه بازارها در وضعیت رکودتورمی تابع قانون عرضه و تقاضا نیستند، گفت: «طبق قانون عرضه و تقاضا، هر وقت تقاضا برای کالایی کاهش پیدا می‌کند، قیمت آن کالا هم کم می‌شود، اما در وضعیت رکودتورمی، چون هزینه تولید بالاست، قیمت پایین نمی‌آید و بنابراین بازار قفل می‌شود.» افقه ادامه داد: «در چنین شرایطی، شاهد هستیم که تولیدکنندگان کالاهای بادوام و گران سعی می‌کنند از روش‌هایی استفاده کنند که کالاهای خود را به بهایی بالاتر از هزینه تولید روانه بازار کنند. برای نمونه، فروش اقساطی به شدت رایج شده یا روش‌هایی که سختگیری کمتری در آنها دیده می‌شود یعنی نیاز به ضامن ندارند، افزایش پیدا کرده است تا تولیدکنندگان دچار ورشکستگی نشوند.» سهراب دل‌انگیزان، دیگر استاد دانشگاه با بیان اینکه طی چند وقت اخیر قیمت خودرو و میزبان معاملات آن در بازار آزاد مسیری جداگانه را طی می‌کنند، به «دنیای اقتصاد» گفت: «دو فاکتور مهم تعیین‌کننده قیمت خودرو است؛ قیمت ارز و بهای کارخانه‌ای خودرو.» وی ادامه داد: «به‌تازگی قیمت کارخانه‌ای انواع خودرو افزایش یافته است. از طرفی دیگر، نرخ ارز نیز رقم بالایی است که به‌عنوان لنگر اقتصاد ایران شناخته می‌شود. این دو عنصر مهم قیمت خودرو را در بازار آزاد تعیین می‌کنند.» دل‌انگیزان با اشاره به اینکه چرا تعداد معاملات خودرو در بازار آزاد کافی نیست، اظهار کرد: «دلایل مختلفی وجود دارد؛ اول اینکه اکثر ایرانی‌ها سعی می‌کنند از خودروی قدیمی خودشان برای تردد استفاده کنند و اگر خودروی نوایی خریداری می‌کنند، آن را به‌عنوان یک کالای بادوام در پارکینگ منازل خود نگهداری می‌کنند. در واقع به خودرو به‌عنوان کالایی نگاه می‌کنند که روی آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند.»

وی با بیان اینکه ماهیت معاملات از کالاهایی با سیالیت کم به سمت دارایی‌هایی با سیالیت بیشتر مثل طلا و دلار حرکت کرده است، در این باره توضیح داد: «از ابتدای امسال شاهد افزایش شدیدی در قیمت طلا و دلار بوده‌ایم؛ به‌گونه‌ای که قیمت‌ها دو برابر شده است



اکثریت مردم
سوداگری و
معاملات سودآور را
در بازارهای طلا و
دلار دنبال می‌کنند.

❖ ریسک‌های پولی همچنان سد راه بازار

۴۰ روز تقویمی از بازگشایی بورس بعد از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه می‌گذرد و این در حالی است که بازار تنها در سه روز موفق به جذب نقدینگی شده است. دیروز تالار شیشه‌ای بعد از یک خروج ممتد ۱۲ روزه شاهد ورود پول بود، ورودی که البته کارشناسان مختلف تفسیر گوناگونی از علل آن ارائه می‌دهند، اما باور غالب آنها بر این است که تا بهبود میانگین ارزش معاملات نمی‌توان به بهبود وضعیت بورس امید بست.

پس از دورای طولانی از خروج نقدینگی، حالا بسیاری از نمادها به سطوح ارزندگی تاریخی خود رسیده‌اند و نشانه‌هایی از بازگشت سرمایه‌گذاران ورود نقدینگی به برخی از صنایع دیده می‌شود. تحلیل نسبت‌های مالی مانند P/E و EV/EBIT نشان می‌دهد که فشار فروش تاحدی کاهش یافته و برخی معامله‌گران تازه‌وارد در حال ارزیابی فرصت‌های جذاب قیمتی هستند. از سوی دیگر، بررسی شاخص‌های تکنیکال نیز حکایت از ایسن دارد که بیش از ۷۰ درصد نمادها به محدوده اشباع فروش وارد شده‌اند و به سطوح حمایتی کلیدی نزدیک شده‌اند که این موضوع به‌عنوان سیگنال خرید برای نوسان‌گیران و فعالان تکنیکال مطرح شده است.

با وجود این تحولات مثبت، مهم‌ترین مانع بنیادی بازار همچنان سیاست‌های پولی کشمور است. روند افزایشی نرخ بهره و بالا رفتن هزینه‌های مالی شرکت‌ها، از یکسو فشار مضاعفی بر عملکرد مالی بنگاه‌ها وارد می‌کند و از سوی دیگر، جذابیت بازدهی ابزارهای درآمد ثابت را افزایش داده که باعث کاهش رغبت سرمایه‌گذاری در سهام می‌شود. در بعد سیاستگذاری نیز موضوع واگذاری شرکت‌ها و سهام دولتی در چارچوب برنامه هفتم توسعه یکی دیگر از محورهای کلیدی برای فعالان بازار است که به‌خصوص در شرکت‌های اولویت‌دار باید با سرعت بیشتری دنبال شود.

در مجموع، بازار سرمایه ایران اکنون در نقطه‌ای حساس قرار گرفته است؛ نقطه‌ای که هرچند با فرصت‌های ارزنده‌ای همراه است، اما همچنان زیر سایه ریسک‌های سیاسی و سیاست‌های پولی قرار دارد و نیازمند تصمیمات هوشمندانه و حمایت‌های به موقع برای حفظ ثبات و رونق است.

ریسک‌های پولی؛ مهم‌ترین مانع بازار سهام

کامل ابراهیمیان، تحلیلگر ارشد بازار سرمایه گفت: پس از خروج قابل‌توجه نقدینگی از بازار سرمایه در هفته‌های اخیر، عمدتاً بدلیل تشدید ریسک‌های ناشی از تنش‌های جنگی و ابهام در خصوص چشم‌انداز اقتصادی و سیاسی کشور، بخش عمده‌ای از نمادها به سطوح ارزندگی تاریخی خود رسیده‌اند که ما شاهد ورود نقدینگی به برخی از نمادها و صنایع بعد از چندین هفته خروج نقدینگی هستیم، بر اساس نسبت‌های مهم ارزش‌یابی همچون P/E و EV/EBIT تجربه نشان می‌دهد که در چنین سطوحی فشار فروش کاهش یافته و بخشی از سرمایه‌گذاران جدید نیز به شناسایی و ارزیابی سهام جذاب از منظر قیمتی می‌پردازند. از ادامه داد: از منظر تکنیکال، بررسی شاخص‌های بازار نشان می‌دهد بیش از ۷۰ درصد نمادها در محدوده اشباع فروش قرار گرفته و بسیاری به سطوح حمایتی مهم رسیده‌اند. این شرایط، سیگنال‌های خرید معتداری برای سرمایه‌گذاران نوسان‌گیر و فعالان تکنیکال صادر کرده و طی روزهای اخیر شاهد تقویت این گروه از خریداران بودیم.

ابراهیمیان معتقد است حوزه سیاست‌های بنیادی پیش‌روی بازار همچنان در حوزه سرمایه‌های پولی نهفته است. او گفت: «تداوم روند افزایشی نرخ بهره و نرخ بهره بین‌بانکی، از یکسو هزینه‌های مالی شرکت‌ها را بالا می‌برد و از سوی دیگر، با جذب‌اتر کردن بازده ابزارهای درآمد ثابت، انگیزه سرمایه‌گذاری در بازار سهام را کاهش می‌دهد. این تحلیلگر ارشد بیان کرد: در بُعد سیاستگذاری، یکی از محورهای مورد توجه فعالان بازار، موضوع واگذاری شرکت‌ها و سهام دولتی در چارچوب برنامه هفتم توسعه است. هرچند سیاست وزارت اقتصاد مبنی بر واگذاری اپتنا در سطح مدیریت و سپس در مالکیت اعلام شده، اما انتظار می‌رود این روند با سرعت بیشتری دنبال شود، به‌ویژه برای شرکت‌هایی که در اولویت قرار گرفته‌اند. وی گفت: در بخش عملکرد شرکت‌ها، به‌رغم محدودیت‌های ناشی از ناترازی انرژی، برخی صنایع همچنان روند رو به رشد فروش ماهاه را حفظ کرده‌اند؛ موضوعی که می‌تواند نوبدبخش ارائه گزارش‌های شش‌ماهه مطلوب از سوی این گروه‌ها در پایان تابستان باشد.

این تحلیلگر گفت: بازار سرمایه در حال حاضر از منظر ارزندگی و نسبت‌های بنیادی در شرایط جذابی قرار گرفته است. با این حال، تا زمان کاهش ریسک‌های سیستماتیک، رفتار سرمایه‌گذاران محتاطانه باقی خواهد ماند و ورود جریان نقدینگی عمدتاً به سمت صنایع و نمادهایی هدایت شود که از منظر بنیادی و تکنیکال در موقعیت برتری قرار دارند.

«شرایط فعلی بازار سرمایه واقعا پاسخگوی هیچ‌یک از سئوالات ما نیست و کاملاً خارج از فضای اقتصادی است و به طور کامل برگرفته از مسائل سیاسی است. اگر بخواهیم روند تحلیل کلاسیک شامل بررسی ارزش‌های شرکت‌ها، رشد سودآوری، نرخ بهره و... را ملاک قرار دهیم، به هیچ پاسخ منطقی نمی‌رسیم. بازار ما اکنون به گروگان تبدیل شده است و متأسفانه در شرایط نامساعد، رفتارهای متفاوت و نامنسجمی از خود نشان می‌دهد.» وی در ادامه افزود: «آقای مدنی‌زاده در اظهارات اخیرشان نشان داده‌اند که بیشتر به مبنای آمارهای پایبند هستند... محبی با بیان اینکه وضعیت بازار را برسررد گرم ارزیابی می‌کند، تصریح کرد: «بازار هیچ روند مثبتی از خود نشان نمی‌دهد و هنوز از مسیر نزولی خارج نشده است.

به طور معمول، بیت‌کوین و سایر دارایی‌های بدون بازده از بازگشت نقدینگی و حرکت سرمایه‌گذاران از موقعیت‌های نقدی به سمت دارایی‌های رشدی و ذخایر جایگزین ارزش سود می‌برند. پایان روند کاهش ترانزاه در اول دسامبر نیز به معنای تزریق مجدد نقدینگی خالص به نظام مالی است که فشار بر بانک‌ها را کاهش داده و عمق بازار دارایی‌های ریسکی را افزایش می‌دهد. این شرایط می‌تواند میل به ریسک در میان معامله‌گران ررم‌راز را تقویت کرده و به افزایش معاملات اهرمی در بازار مشتقات منجر شود.

با این حال، عامل تعیین‌کننده اصلی همچنان تحولات ژئوپلیتیک است. در صورتی که توافق تجاری آمریکا و چین تثبیت شده و کاهش بیشتر تعرفه‌ها صورت گیرد، احتمالاً احساس ریسک‌پذیری جهانی افزایش یافته، لحن انبساطی فدرال‌رزرو تقویت شده و قیمت بیت‌کوین می‌تواند فراتر از ۱۱۵ هزار دلار صعود کند.

اما اگر مذاکرات از مسیر خود خارج شود، سرمایه‌گذاران ممکن است موقعیت‌های خرید خود را ببندند و با تقویت دلار و افزایش نوسانات، بازار دوباره دچار تلاطم شود. در مجموع، همگرایی نادر میان سیاست پولی انبساطی و کاهش تنش‌های تجاری می‌تواند از بازار ررم‌رازها تا ماه نوامبر حمایت کند؛ هرچند خوش‌بینی فعلی به دوام این روند بستگی دارد و تنها در صورتی تداوم خواهد یافت که روایت «فرود نرم» اقتصاد، پس از بازگشت واقعی نقدینگی، پایرجا بماند.

شوک ناکافی فد

فدرال‌رزرو آمریکا نرخ بهره‌ را به میزان ۲۵ واحد پایه کاهش داد و آن را در محدوده ۳.۷۵ تا ۴ درصد قرار داد؛ این نخستین کاهش نرخ در چند ماه اخیر محسوب می‌شود. این اقدام که از مدت‌ها پیش مورد انتظار بازار بود، تلاشی از سوی سیاست‌گذاران برای ایجاد تعادل میان روند کاهشی تورم و نشانه‌های ضعف تازه در اقتصاد آمریکا به شمار می‌آید. با وجود این تغییر سیاستی، واکنش بازارها بسیار محدود بود، زیرا معامله‌گران از پیش این تصمیم را در قیمت‌ها لحاظ کرده بودند. تحلیلگران می‌گویند واکنش خفشی بازار ناشی از این انتظار است که فدرال‌رزرو تا پایان سال با احتیاط عمل خواهد کرد. بازار سهام آمریکا عملکردی ترکیبی داشت؛ شاخص S&P ۵۰۰ در سطح ۶۸۹۰ ثابت ماند، شاخص داو جونز ۰.۱۶ درصد افت کرد و شاخص نزدک کامپوزیت ۰.۵۵ درصد رشد نشان داد. در همین حال، بازده اوراق ۱۰ ساله خزانه‌داری آمریکا به ۴.۱۰ درصد افزایش یافت و ارزش کل بازار جهانی ررم‌رازها با افتی ۴.۲ درصدی به ۳۶۴ تریلیون دلار رسید.

پس از نشست فدرال‌رزرو، «جروم پاول» رئیس این نهاد تاکید کرد که کاهش دوباره نرخ بهره در ماه دسامبر «قطعی نیست» و از وجود اختلاف‌نظرهای عمیق در کمیته بازار آزاد فدرال (FOMC) خبر داد.

«کوئین تامپسون»، مدیر سرمایه‌گذاری شرکت Lekker Capital، در پستی در شبکه اجتماعی ایکس (D) سخنان پاول را «حمایتی سیاسی» خواند و گفت هدف او از این موضع‌گیری، فشار بر دولت برای پایان دادن به تعطیلی بخشی از دولت فدرال بوده است.

تامپسون افزود پیام پاول در واقع هشدار می‌دهد که تداوم تعطیلی دولت می‌تواند انتشار داده‌های کلیدی اقتصادی را متوقف کرده و روند تصمیم‌گیری در خصوص نرخ بهره را مختل کند. این تغییر لحن برای مدتی کوتاه بازارها را نگران کرد و موجب افزایش بازده اوراق خزانه و کاهش احتمال کاهش نرخ بهره در ماه دسامبر از «تقریباً قطعی» به حدود پنج‌دنبجاه شد. تامپسون تاکید کرد که اظهارات پاول نباید به عنوان چرخشی انتقاضی تعبیر شود، بلکه باید آن را بخشی از یک چانه‌زنی سیاسی دانست. او یادآور شد که فدرال‌رزرو از تاریخ اول دسامبر برنامه موسوم به «انتقاضی ترانزنامه» (Quantitative Tightening) را متوقف می‌کند و دیگر به فروش دارایی‌های خزانه و اوراق رهنی ادامه نخواهد داد.

به جای آن، بانک مرکزی قصد دارد اوراق سرسید شده را در قالب اوراق خزانه کوتاه‌مدت مجدداً سرمایه‌گذاری کند؛ اقدامی که از دید تامپسون «به‌طور تدریجی نقدینگی را به سیستم بازمی‌گرداند». تحلیلگران این تصمیم را نشانه‌ای مثبت برای دارایی‌های پرریسک، به‌ویژه ررم‌رازها، می‌دانند؛ زیرا این گروه از دارایی‌ها معمولاً از افزایش نقدینگی لاری سود می‌برند. ترکیب سه عامل □ کاهش تدریجی تورم، ضعف در بازار کار و توقف روند کوچک‌سازی ترانزنامه فدرال‌رزرو □ شرایطی را شکل داده که از نظر تاریخی برای دارایی‌های دیجیتال، از جمله بیت‌کوین، محیطی مساعد و حمایتی به شمار می‌آید.

به بیان ساده‌تر، دلیل اصلی واکنش سرد بیت‌کوین به تصمیم جدید فد این است که بازار پیشاپیش کاهش ۲۵ واحد

پایه‌ای نرخ بهره را در قیمت‌ها لحاظ کرده بود و تصمیم فدرال‌رزرو غافلگیر کننده نبود. از سوی دیگر، لحن محتاطانه جروم

پاول، رئیس فدرال‌رزرو، که احتمال کاهش دوباره نرخ در دسامبر را رد نکرد اما قطعی ندانست، موجب شد سرمایه‌گذاران

از ورود به دارایی‌های پرریسک خودداری کنند.

در عین حال، با وجود وعده توقف سیاست انقباض ترانزنامه، هنوز نقدینگی جدیدی وارد بازار نشده و اثر واقعی سیاست‌های

پولی احساس نمی‌شود. افزایش بازده اوراق خزانه و تقویت شاخص دلار نیز موجب کاهش اشتهای ریسک شده است.

افزون بر این، تداوم نااطمینانی‌های ژئوپولیتیک و تنش‌های تجاری میان آمریکا و چین، تمایل سرمایه‌گذاران به دارایی‌های

دیجیتال را کاهش داده است. در نتیجه، بازار ررم‌رازها همچنان در وضعیت انتظار و احتیاط قرار دارد.

افت قیمت در اولین روز کاری هفته می‌تواند نشان‌دهنده تعدیل انتظارات کوتامدت معامله‌گران باشد؛ به‌ویژه پس از جهش‌های متوالی در هفته گذشته. برخی فعالان این افت را ناشی از کاهش تقاضای نقدی و مداخله عرضه‌کنندگان در بازار عنوان می‌کنند، درحالی‌که گروهی دیگر آن را اصلاح طبیعی پس از رشدهای سریع اخیر می‌انند. از سوی دیگر، به نظر می‌رسد که بخشی از تقاضای ارز مسافرتی وار زبیراتی نیز کمتر از گذشته شده است.

در کنار این موضوع، برخی فعالان بازار معتقدند که انتشار خبر دعوت رسمی گروه ویژه اقدام مالی (FATF) از رئیس مرکز اطلاعات مالی کشور برای مذاکره حضوری، پس از شش سال، نیز ممکن است بر افت قیمت ارز موثر بوده باشد. ایران در ماه‌های اخیر تلاش‌هایی برای خروج از فهرست سیاه FATF آغاز کرده و در گام نخست، کنوانسیون پارامو چندی قبل در مجمع تشخیص مصلحت نظام تصویب شد. همچنین تودیع این سند نزد امین اسناد سازمان ملل متحد در دستور کار وزارت امور خارجه قرار گرفته و فرآیند تصویب کنوانسیون CFT نیز در حال پیگیری است.

با این وجود برخی کارشناسان تاکید می‌کنند که هنوز برای خروج ایران از لیست سیاه گام‌های زیادی باید برداشت. در کنار این موضوع، گمانه‌زنی‌ها درباره احتمال آغاز مجدد مذاکرات ایران و آمریکا نیز فضای روانی بازار را تحت‌تاثیر قرار داده است.

آغاز رشد بنیادین بورس؟

رشد هماهنگ شاخص‌ها در مقیاس هفتگی

بررسی روند شش هفته اخیر بازار سهام نشان می‌دهد که هفته اول آبان را می‌توان نقطه عطفی در مسیر بازدهی شاخص‌ها دانست. پس از چند هفته نوسان و رکود نسبی در همراه که بیشتر ناشی از احتیاط معامله‌گران و نبود محرک‌های بنیادی تازه بود، در نخستین هفته آبان ورق برگشت و شاخص‌ها با همسویی کمابیشی مسیر صعود را در پیش گرفتند.

در این مقطع، شاخص کل بورس با رشد ۴.۲ درصدی به یکی از بالاترین نرخ‌های بازدهی خود از ابتدای پاییز دست یافته؛ رقمی که تنها با جهش چشم‌گیر دوم مهرماه قابل مقایسه است. این رشد در حالی رقم خورده که بخش عمده‌ای از معاملات به صنایع شاخص‌ساز از جمله پتروشیمی‌ها، فلزی‌ها و شرکت‌های چندرشته‌ای صنعتی اختصاص داشت و خبرهای مربوط به اصلاح فرمول خوراک پتروشیمی‌ها نقش اصلی را در این رشد ایفا کرد.

افزایش ۲.۷۸ درصدی عملکردی مثبت را به ثبت رساند. این رشد نشان می‌دهد که جریان نقدینگی تنها به سمت نمادهای بزرگ متمایل نبوده و شرکت‌های متوسط و کوچک نیز بار دیگر در کانون توجه سرمایه‌گذاران قرار گرفتند. رشد هه‌زمان شاخص کل و هموزن یکی از نشانه‌های بازگشت تعادل در ساختار بازار و افزایش اطمینان به تداوم روند صعودی است.

در فرابورس نیز شرایط مشابهی حاکم بود و شاخص کل این بازار با رشد ۳.۰۶ درصدی توانست حرکت خود را در مسیر صعود تثبیت کند. این در حالی است که بازار فرابورس معمولاً با تأخیر نسبت به بورس واکنش نشان می‌دهد، اما در هفته گذشته شاهد هم‌جهتی کامل آن با سایر شاخص‌ها بودیم.

از سسوی دیگر، ثبات بازدهی صندوق‌های درآمد ثابت در محدوده ۰.۶ درصد نشانه‌ای از آغاز جابه‌جایی تدریجی سرمایه‌ها میان بازارهاست. سرمایه‌گذاری‌ها که در ماه‌های گذشته ترجیح می‌دادند

پایان انبساط پولی؟

را تهدید اصلی می‌دانند. توقف انتشار داده‌های رسمی در دوره تعطیلی دولت نیز نااطمینانی را تشدید کرده است. پاول ضمن اشاره به کندی اسخدام و اعلام تعدیل نیرو در شرکت‌هایی مانند آمازون و جنرال‌موتورز، تاکید کرد که فدرال‌رزرو وظیفه دارد از بازار کار حمایت کند، حتی اگر بخشی از ضعف فعلی ناشی از سیاست‌های مهاجرتی دولت باشد.

با این حال، بازار سهام آمریکا اما واکنش تندی نشان نداد و شاخص‌ها تقریباً ثابت ماندند. تحلیلگران این پایداری را نشانه‌ای از اتکالی بیشتر بازار به رشد شرکت‌های فناوری و سرمایه‌گذاری عظیم در هوش مصنوعی می‌دانند تا سیاست پولی. با این حال، نتایج اخیر برخی شرکت‌های بزرگ فناوری مانند متا و مایکروسافت باعث نگرانی درباره بازگشت سرمایه این هزینه‌های سنگین شد؛ اگرچه گوگل عملکرد قدرتمندی ارائه داد. سرمایه‌گذاران اکنون سخت‌گیرانه‌تر به مخارج □□ نگاه می‌کنند و انتظار دارند سودآوری ملموس‌تری دیده شود.

در کنار این تحولات، فدرال‌رزرو اعلام کرده روند کوچک‌سازی ترانزنامه و کاهش حجم اوراق خزانه‌داری را از اول دسامبر متوقف می‌کند. دلیل اصلی این تصمیم کاهش شدید ذخایر بانکی و افزایش نرخ‌های کوتاه‌مدت در بازار پول بود؛ وضعیتی که نشان داد ادامه سیاست «کاهش اندازه ترانزنامه» می‌تواند به فشار نقدینگی تبدیل شود. با وجود توقف کاهش اوراق خزانه‌داری، فدرال‌رزرو همچنان اوراق رهنی (MBS) را به تدریج خارج کرده و منابع آن را به اوراق خزانه کوتاه‌مدت تبدیل خواهد کرد. نکته مهم این است که فدرال‌رزرو نرخ‌ها و ابزارهای عملیاتی مانند نرخ بهره ذخایر بانکی و نرخ ریپو را تغییر نداد تا سیگنال دهد که ابزار اصلی سیاست پولی همچنان نرخ بهره وجوه فدرال است. تحلیلگران بر این باورند که فدرال‌رزرو عمدتاً تلاش کرده ثبات نرخ بهره را در برابر نوسانات حفظ کند.

میشل بومن، معاون نظارت بانک‌ها، برنامه‌ای برای کوچک‌سازی بخش نظارت و مقررات فدرال‌رزرو اعلام کرده که هدف آن کاهش حدود ۳۰ درصدی نیروی انسانی تا سال ۲۰۲۶ است. تمرکز بر کاهش مقررات، جلوگیری از تداخل با نهادهای نظار دیگر و ریسک‌های اصلی بانک‌ها است. این جهت‌گیری مطابق رویکرد دولت ترامپ برای کاهش بار نظارتی و مقرراتی است، اگرچه برخی مقامات نسبت به تضعیف نظارت هشدار داده‌اند و معتقدند اصلاحات پس از بحران

کشاکش بیت‌کوین با بهره و تعرفه



❧ فرحناز نعمتی – بیت کوین در معاملات صبح پنج‌شنبه بخشی از زیان‌های خود پس از نشست فدرال‌رزرو را جبران کرد. این بازگشت در پی دیدار دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، با همتای چینی‌اش «شی جین‌پینگ» و نتایج مثبت آن رخ داد.

ترامپ در اظهاراتی در هواپیمای ریاست‌جمهوری نیروی هوایی اعلام کرد که توافق صورت‌گرفته با چین یک توافق یک‌ساله است که تمدید خواهد شد. او همچنین گفت موضوع «عناصر نادر خاکی» حل‌وفصل شده و دیگر مانعی در این زمینه وجود نخواهد داشت. به گزارش خبرگزاری رویترز، رئیس‌جمهور آمریکا اعلام کرد که تعرفه‌های ایالات متحده بر کالاهای چینی از ۵۷ درصد به ۴۷ درصد کاهش می‌یابد. وی افزود در ماه آوریل به چین سفر خواهد کرد

و در ادامه نیز رئیس‌جمهور چین در زمانی دیگر به آمریکا خواهد آمد.

در واکنش به این تحولات، بیت‌کوین برای مدتی کوتاه به سطح ۱۰۸ هزار دلار سقوط کرد؛ افتی که ادامه کاهش شبانه از ۱۱۳ هزار به ۱۱۰ هزار دلار بود و در پی اظهارات «جروم پاول»، رئیس فدرال‌رزرو، درباره نامشخص بودن احتمال کاهش نرخ بهره در ماه دسامبر رخ داد. هم‌زمان، قراردادهای آتی شاخص S&P ۵۰۰ با افت همراه شدند و شاخص دلار نیز در محدوده ۹۹.۰۰ تثبیت شد و سوده‌های شب گذشته را حفظ کرد.

به گزارش بی‌بی‌سی، ترامپ رک‌جوتویی را ترک کرده، بدون آنکه جزئیات



بورس تهران در هفته اول آبان ماه صحنه بازگشت هماهنگ شاخص‌ها و تسهیل محسوس در رفتار سرمایه‌گذاران بود. پس از یک دوره رکود و نوسان محدود در مهرماه، بازار سهام با رشد ۴.۲ درصدی شاخص کل و افزایش ۲.۷۸ درصدی شاخص هموزن، یکی از پربرونق‌ترین هفته‌های خود از ابتدای پاییز را تجربه کرد. بازدهی ۳.۰۶ درصدی فرابورس و رشد متوالی ارزش معاملات خرد که برای هفت روز پیاپی بالای ۱۰ همت باقی ماند، نشانه‌ای از احیای اعتماد و بازگشت نقدینگی به بازار بود. در صدر محرک‌های این رشد، تصمیم وزارت نفت برای اصلاح فرمول خوراک پتروشیمی‌ها و لغو عوارض انتقال گاز قرار داشت؛ خبری که به‌سرعت گروه شیمیایی و صنایع چندرشته‌ای را به لیدرهای بازار بدل کرد. هم‌زمان، زمزمه‌های عرضه ارز حاصل از صادرات فلزات در تالار دوم بورس کالا نیز سیگنال مثبتی به سهام کالایی ارسال کرد و مسیر بازگشت پول حقیقی را هموار ساخت. رفتار شاخص هموزن در این هفته اهمیت ویژه‌ای داشت؛ رشد ۲.۷۸ درصدی آن نشان می‌دهد که تقاضا تنها به سمت نمادهای بزرگ متمایل نبوده و سهم‌های کوچک‌تر نیز بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته‌اند.

آغاز رشد بنیادین بورس؟

ثبات بازدهی صندوق‌های درآمد ثابت در محدوده ۰.۶ درصد نیز مود این است که بخشی از سررمایه‌های محتاط در حال خروج از بازار بدهی و ورود به سهام هستند. نشانه‌ای که خبر از افزایش ریسک‌پذیری و بهبود انتظارات سودآوری شرکت‌ها در فصل پاییز می‌دهد. با این همه، بازار همچنان در نقطه حساسی ایستاده است؛ تداوم ورود نقدینگی حقیقی، پایداری رشد در صنایع بنیادی و انتشار گزارش‌های عملکرد ماهانه، سه عاملی‌اند که می‌توانند مسیر هفته‌های آینده را تعیین کنند. هفته اول آبان هرچند آغاز امیدوارکننده‌ای داشت، اما تداوم این روند نیازمند پشتوانه واقعی از سود و اعتماد است.

در جلسه مقامات پولی بانک مرکزی آمریکا در شامگاه چهارشنبه، نرخ بهره کاهش یافت. با این حال، رئیس این نهاد تاکید کرد که سرمایه‌گذاران انتظار یک کاهش دیگر در نرخ‌ها را نداشته باشند. هم‌زمان با این اظهارات محتاطانه، شاخص دلار با افزایش رویه‌ور شد و قیمت طلا نیز یک کاهش جزئی داشت. با این حال فلز زرد در معاملات روز پنج‌شنبه و جمعه روندی صعودی را تجربه کرد. زیرا عوامل بنیادی همچنان قوی هستند.

پایان انبساط پولی؟

در نهایت، موضع «کاهش همراه با هشدار» پاول پیام مهمی دارد: سیاست پولی در مسیر سادسازی قرار ندارد و فدرال‌رزرو می‌خواهد استقلال خود را در برابر فشار سیاسی حفظ کند. هم‌زمان، سیاست‌های مرتبط با AI و تحولات بازار کار عنصر جدیدی در تحلیل‌های کلان ایجاد کرده است؛ تکنولوژی در کنار کاهش نرخ بهره می‌تواند هم به رشد بهرموری کمک کند و هم از طریق جایگزینی نیروی کار، فشار بیشتری بر بازار کار وارد کند. آنچه فراروی بازارهاست، دوراهی از عدم قطعیت بالا، حساسیت شدید به داده‌ها و احتمال افزایش اختلافات سیاست‌گذاران است؛ به‌ویژه با نزدیک شدن به چشش جدید فدرال‌رزرو در سال آینده و تنش فزاینده میان کاخ سفید و این نهاد. فدرال‌رزرو در نشست اخیر خود دومین کاهش متوالی نرخ بهره را به میزان ۰.۲۵ واحد درصد اعمال کرد و آن را به محدوده ۳.۷۵ تا ۴ درصد رساند. با وجود خوش‌بینی بازار نسبت کاهش بعدی، جروم پاول، رئیس این نهاد در کنفرانس خبری هشدار داد که این ممکن است فعلاً آخرین کاهش نرخ بهره باشد. این موضع‌گیری در شرایطی مطرح شد که دونالد ترامپ فشار سیاسی قابل‌توجهی برای کاهش‌های بیشتر وارد کرده و اقتصاد آمریکا با ضعف بازار کار، افزایش تورم ناشی از جنگ تجاری و اختلال در انتشار داده‌های رسمی به دلیل تعطیلی دولت مواجه است. در بازارها، پیش از سخنان پاول احتمال کاهش دوباره نرخ در دسامبر بیش از ۹۰ درصد بود، اما پس از هشدار او، بازدهی اوراق خزانه‌داری جهش کرد و احتمال کاهش بعدی افت محسوس پیدا کرد. همچنین، اختلاف‌نظر در داخل فدرال‌رزرو افزایش یافته است. رای‌گیری اخیر ۱۰ به ۲ پایان یافت؛ یک عضو خواهان کاهش بیشتر و عضو دیگر مخالف هر گونه کاهش بود. این شکاف در شرایطی رخ داده که برخی مقامات بیشتر نگران تضعیف بازار کار هستند و برخی دیگر تورم پایدار

روزنامه‌های اقتصاد

شنبه ۱۵ آبان ۱۴۰۴شماره ۷۹۱

www.marzeghtesad.ir

♥ چالش ناترازی گاز و بحران در زنجیره متانول

در سال‌های اخیر، همزمان با رشد مصرف داخلی گاز و کندی توسعهٔ میادین جدید، محدودیت تأمین گاز در زمستان‌ها به مشکلی مزمن تبدیل شده و بارزترین نمود آن، افت تولید در صنایع انرژی‌بر است. پتروشیمی‌های متانولی از مهم‌ترین واحدهای پتروشیمی کشور بوده و خوراک اصلی آنها گاز طبیعی است که بخش عمده آن را متان تشکیل می‌دهد.

از اِیـن رو، گاز طبیعی برای پتروشیمی‌های متانولی نه تنها منبع انرژی و سوخت آنهاست، بلکه ماده اولیه تولید و خوراک آنها نیز محسوب می‌شود. به‌طور میانگین ۴۳ درصد از گاز مصرفی این واحدها به عنوان خوراک وارد فرآیند شیمیایی شده و باقی‌مانده برای تولید بخار، برق، و سایر نیازهای یوتیلیتی مصرف می‌شود.

بر اساس داده‌های رسمی، مجموع مصرف گاز واحدهای متانول‌ساز کشور روزانه بین ۳۰ تا ۲۵میلیون مترمکعب برآورد می‌شود که بخش قابل‌توجهی از کل گاز تخصیصی به صنعت پتروشیمی را تشکیل می‌دهد. این در حالی است که کل صنعت پتروشیمی فقط حدود ۸.۷ درصد از کل مصرف روزانه گاز کشور را مصرف می‌کند. رشد سریع مصرف خانگی و نیروگاهی در زمستان، ضعف در سرمایه‌گذاری و توسعه میادین گازی، افت تولید در میدان پارس جنوبی و نبود زیرساخت کافی برای ذخیره‌سازی یا واردات گاز در فصل پیک مصرف را می‌توان از عوامل ناترازی گاز در کشور دانست که با توجه به گزارش‌ها در زمستان، میزان کسری گاز کشور به بیش از ۲۵۰میلیون مترمکعب در روز می‌رسد.

در چنین شرایطی، دولت ناچار می‌شود با اولویت‌بندی مصرف، گاز را به بخش‌های خانگی و حیاتی مثل نیروگاه‌ها تخصیص دهد و سهم صنایع، از جمله پتروشیمی‌ها را به حداقل برساند. اولین و مستقیم‌ترین اثر ناترازی گاز برای پتروشیمی‌های متانولی، کاهش یا قطع گاز خوراک است. هرگاه فشار گاز در شبکه پایین بیاید، شرکت ملی گاز با صدور بخشنامه‌هایی سهمیه خوراک را محدود کرده یا به‌طور موقت قطع می‌کند. از آن‌جا که گاز متان را خوراک اصلی و هم سوخت فرآیند است، قطع یا کاهش آن عملاً به معنی توقف کامل تولید خواهد بود.

در زمستان‌های اخیر، گزارش‌های متعددی از توقف تولید در واحدهای متانول‌ساز از جمله پتروشیمی‌های زاگرس، خارک، مرجان و… منتشر شده است. این وقفه‌ها نه‌تنها زیان مالی هنگفتی در قالب توقف تولید، هزینه‌های رانندازی مجدد و دست رفتن بازارهای صادراتی ایجاد می‌کند، بلکه در سطح ملی نیز منجر به کاهش ارزآوری در محل صادرات متانول می‌شود. از آنجا که متانول یکی از محصولات پایایی زنجیره شیمیایی است، کاهش تولید آن همچنین موجب افت فعالیت در صنایع پایین‌دستی نظیر تولید فرمالدئید، اسید استیک و پلاستیک‌های صنعتی می‌شود. در کنار چالش تأمین، افزایش نرخ گاز نیز فشار مضاعفی بر این واحدها وارد کرده است.

در سال ۱۴۰۳ از فروردین ماه تا دی ماه افزایش قیمت هشت هزار تومانی را شاهد بودیم، به این صورت که در فروردین ماه قیمت گاز ۴۶ هزار و ۶۹۸ ریال بود و در دی ماه این مبلغ به ۱۲۶ و ۸۸۸ ریال رسیده است. در حالی‌که نرخ سوخت معادل ۶۰ درصد نرخ خوراک تعیین شده است. علاوه بر این، دولت عوارض صادراتی ۵ درصدی بر برخی محصولات از جمله متانول وضع کرده و همچنین مالیات و عوارض قانونی را در صورتحساب‌های گاز منظور می‌کند. این افزایش هزینه‌ها در شرایطی رخ داده که بازار جهانی متانول با مزاد عرضه و قیمت‌های نسبتاً پایین روبروست.

بنابراین هرگونه رشد بهای گاز خوراک یا عوارض داخلی و افزایش هزینه تولید، رقیابت‌پذیری صادراتی شرکت‌های ایرانی را بشدت کاهش و سودآوری آنها را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. با توجه به آمارهای موجود می‌توان به این نکته رسید که میزان بالایی از هزینه تولید، صرف هزینه گاز چه به عنوان سوخت و چه به عنوان خوراک می‌شود؛ لذا کوچک‌ترین تغییر در نرخ گاز یا عوارض آن می‌تواند تأثیر مستقیم بر سود شرکت بگذارد. یکی از راهکارهای پیشنهادی برای اصلاح روند فعلی و کاهش اثرات ناترازی گاز طبیعی بر عملکرد واحدهای پتروشیمی، مشارکت فعال این واحدها با شرکت ملی صنایع پتروشیمی در طرح‌های فرهنگ‌سازی مصرف پهنه گاز خانگی است. کاهش مصرف در بخش خانگی می‌تواند منجر به آزادسازی ظرفیت گاز مورد نیاز پتروشیمی‌ها شود و از توقف یا کاهش ظرفیت تولید این واحدها جلوگیری کند.

این رویکرد، به دلیل ماهیت فرهنگی و رفتاری، نیازمند برنامه‌ریزی بلندمدت است، اما در صورت اجرا، نتایج ملموس و قابل‌توجهی در زمینه امنیت انرژی ملی و پایداری تولید پتروشیمی‌ها به همراه خواهد داشت. راهکار دوم، به‌بردارای گاز زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز طبیعی به‌صورت LNG در فصل تابستان است. با توجه به اینکه در دوره گرم سال کشور با کمبود گاز مواجه نیست، پتروشیمی‌های می‌توانند با سرمایه‌گذاری در تأسیسات ذخیره‌سازی، گاز مزاد را خریداری کرده و آن را به گاز مایع (LNG) تبدیل و ذخیره کنند.

این ذخایر سپس در فصل سرد وارد شبکه مصرف پتروشیمی‌ها می‌شوند و به این ترتیب، مشکل کمبود گاز در فصل زمستان رفع شده و تولید واحدها بدون اختلال ادامه می‌یابد. اجرای این روش علاوه بر تضمین ثبات تولید، موجب افزایش اعطاف‌پذیری شبکه گاز و بهبود امنیت انرژی ملی خواهد شد.

که توسط غرب در فهرست سیاه قرار داشتند، تحت بیمه این شرکت بودند. برای نمونه، نفتکش Fenghuang پس از قرار گرفتن در فهرست سیاه آمریکا در فوریه ۲۰۲۵، به مدت طولانی تحت پوشش بیمه Maritime Mutual بوده است.

فعالیت‌های Maritime Mutual باعث شده که مقامات نیوزیلند، به همراه شرکای بین‌المللی از جمله استرالیا، بریتانیا و آمریکا، تحقیقات گسترده‌ای را علیه این شرکت آغاز کنند. نگرانی اصلی مقامات، احتمال نقض تحریم‌ها و کوتاهی در اقدامات مقابله با پول‌شویی است. در اکتبر ۲۰۲۴، پلیس نیوزیلند دفاتر این شرکت در اوکلند و کرایست‌چرچ و همچنین یک اقامتگاه خصوصی را بازرسی و اسناد و مدارکی را ضبط کرد. هنوز اتهام کفبری علیه هیچ یک از افراد حاضر در این تحقیقات ثبت نشده است.

شرکت Maritime Mutual ضمن تأکید بر رعایت کامل قوانین و تحریم‌ها، اعلام کرده که تحریم‌ها را نقض نکرده و فعالیت‌های خود را تحت اسستنداردهای سختگیرانه انطباق با قوانین انجام می‌دهد. با این حال، این شرکت تاکنون در برابر پرسش‌ها درباره تحقیقات نیوزیلند پاسخ روشنی ارائه نکرده و هیچ یک از اعضای خانواده رنگین، مدیرعامل و موسس شرکت، پاسخی به درخواست‌ها نداده‌اند.

نقش حیاتی بیمه
بیمه‌ای که Maritime Mutual ارائه می‌دهد، نوعی بیمه «حفاظت و جبران خسارت (& Protection Indemnity) است و شامل پوشش محموله یا بدنه فیزیکی کشتی نمی‌شود. این بیمه مالک کشتی را در مقابل خسارت‌های احتمالی به افراد، اموال یا محیط زیست محافظت می‌کند. کارشناسان حوزه بیمه دریایی تأکید می‌کنند که بدون این بیمه، کشتی‌های ناوگان سالیانه قادر به حرکت حتی در بنادر ایران یا روسیه نخواهند بود و عملاً غیرفعال می‌شوند.

با توجه به اسناد رویترز و بررسی‌های انجام‌شده بسیاری از نفتکش‌هایی که تحت پوشش Maritime Mutual بوده‌اند، تاکتیک‌هایی مانند خاموش کردن سیستم‌های دریایی یا ارسال اطلاعات جعلی موقعیت را برای مخفی کردن فعالیت‌های خود به کار برده‌اند. این روش‌ها که به «spoofing» معروفند، نشان‌دهنده پیچیدگی فعالیت‌های دور زدن تحریم‌ها است.

بازتاب اقتصادی و سیاسی
در پی اعمال تحریم‌ها، حجم بیمه و فعالیت‌های Maritime Mutual به شدت افزایش یافته است. درآمد این شرکت از سال ۲۰۱۹ با رشد متوسط سالانه ۴۱ درصد به ۱۰۸ میلیون دلار در سال گذشته رسیده است. (در سال ۲۰۲۳ این رشد ۶۰ درصد بوده است، همزمان با اعمال تحریم‌های گسترده علیه روسیه). این در حالی است که صادرات نفت ایران نیز در همان سال به ۴۲میلیارد دلار رسید، رقمی نزدیک به سطح قبل از تحریم‌ها. در بعد سیاسی، روسیه همواره تحریم‌های غربی را غیرقانونی می‌داند و ولادیمیر پوتین بارها موفقیت مسکو در دور زدن تحریم‌ها را تبلیغ کرده است.

پیچیدگی شبکه بیمه
Maritime Mutual علاوه بر پوشش مستقیم، از سیستم بیمه مجدد برای تقسیم ریسک استفاده می‌کند. بسیاری از بزرگ‌ترین شرکت‌های بیمه مجدد جهان، از جمله Lloyd's of London Munich Re Hannover MS Amlin و Re، به عنوان بیمه‌گر مجدد در کنار Maritime Mutual عمل کرده‌اند. این بدان معناست که حتی شرکت‌های بزرگ جهانی نیز به طور غیرمستقیم در چرخه تأمین بیمه نفتکش‌های تحریم‌شده نقش دارند و در معرض ریسک نقض تحریم‌ها قرار دارند.

پیامدهای احتمالی
با توجه به تحقیقات جاری در نیوزیلند و فشارهای بین‌المللی، آینده فعالیت Maritime Mutual مبهم است. دولت نیوزیلند به همراه شرکای بین‌المللی بر رعایت کامل تحریم‌ها و جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی نظارت دارد. ادامه فعالیت‌های مشابه ممکن است منجر به محدودیت‌های قانونی و مالی شدید برای شرکت‌های بیمه‌ای شود که در فعالیت‌های تحریم‌شکنانه نقش دارند. همچنین این پرونده نشان‌دهنده ضعف سیستم‌های بین‌المللی در نظارت و اعمال تحریم‌هاست.

شرکت‌های کوچک اما با ارتباطات گسترده، می‌توانند با استفاده از پیچیدگی‌های ساختار بیمه و بیمه مجدد، جریان نفت تحریم‌شده را به حرکت درآورند و درآمدهای کلانی را برای کشورهای که تحت تحریم‌اند، ایجاد کنند. پرونده Maritime Mutual نمونه‌ای ملموس از آنچه در صنعت نفت و بیمه جهان با عنوان «ناوگان سایه» می‌شناسند، است. این شرکت کوچک نیوزیلندی با بیمه کردن کشتی‌های حامل نفت تحریم‌شده، بخش مهمی از تجارت نفتی غیررسمی را امکان‌پذیر کرده است؛ پرونده‌ای که نه‌تنها ابعاد اقتصادی و مالی دارد، بلکه به شکلی مستقیم با سیاست‌های بین‌المللی، تحریم‌ها و قوانین ضدپول‌شویی درگیر است. تحقیقات جاری در نیوزیلند و فشارهای بین‌المللی نشان می‌دهد که هیچ کشوری نمی‌تواند به تنهایی از پیامدهای تحریم‌ها معاف بماند و نقش شرکت‌های بیمه، هرچند کوچک، در این شبکه پیچیده، تعیین‌کننده است.

به گزارش شانا به‌قتل از رویترز، حاشیه سود پالایش نفت در بازارهای جهانی به بالاترین سطح ۲۰ ماه گذشته رسید؛ افزایشی که تا حدود زیادی ناشی از عملکرد مطلوب بازار گازوئیل و نگرانی‌ها درباره محدودیت عرضه در پی دور تازه تحریم‌های آمریکا علیه شرکت‌های نفتی روسفت و لوک اویل، بزرگ‌ترین صادرکنندگان روسیه بوده است. بر پایه داده‌های گروه مالی بورس اوراق بهادار لندن (LSEG)، حاشیه سود پالایش پیچیده در سنگاپور (شاخص سودآوری پالایش در آسیا) روز سه‌شنبه (ششم آبان ۱۴۰۴) به حدود ۹ دلار برای هر بشکه رسید که بالاترین سطح از فوریه ۲۰۲۴ و افزایشی خیره‌کننده نسبت به حدود ۲ دلار در اوایل اکتبر به‌شمار می‌آید. شفاف قیمتی گازوئیل با ۱۰ پی‌یام گوگرد هم روز سه‌شنبه از ۲۶ دلار برای هر بشکه عبور کرد و به بالاترین سطح خود در بیش از یک‌سال‌ونیم گذشته رسید.بازارهای اروپایی نیز روندی مشابه را تجربه کرده‌اند، به‌طوری که حاشیه سود معیار گازوئیل در روز دوشنبه از ۳۰ دلار برای هر بشکه فراتر رفت و به بالاترین سطح از اواسط فوریه ۲۰۲۴ رسید. در ایالات متحده آمریکا، معاملات آتی دیزل با گوگرد بسیار کم (ULSD) روز دوشنبه با اختلاف ۳۹ دلار و ۹۱۴ سنتی نسبت به معاملات آتی نفت خام آمریکا انجام شد؛ رقمی که بالاترین سطح از فوریه ۲۰۲۴ است.

۱+۴ ایراد قطار حومه‌ای

رسیدن به ایستگاه راه‌آهن از خودروی شخصی استفاده کنند؛ بنابراین پیش‌بینی فضای پارکینگ و توقفگاه خودرو در محوطه اطراف ایستگاه قطارهای حومه‌ای به ویژه در شهرهای کوچک لازم و ضروری است. این اقدام، مشوقی برای استفاده از قطار حومه‌ای به جای خودرو خواهد بود و بار ترافیکی کلان‌شهرهای مادر را نیز سبک خواهد کرد.

اما رئیس‌جمهور علاوه بر اشاره مستقیم به این چهار نقص قطارهای حومه‌ای، مسأله پنجمی را هم شناسایی کرد که اگرچه در سخنانشن مورد اشاره مستقیم قرار نگرفت، اما دغدغه رفع آن مطرح شد. این نقص، ازدحام مسافر در قطارهای حومه‌ای، آن هم برای مسافرت‌های تبادلی میان مترو و راه‌آهن حومه‌ای، نقطه ضعف سوم است. تأکید رئیس‌جمهور بر تلاش برای ایجاد تسهیلات و تردد راحت مسافران حومه به کلان‌شهرها و پایتخت، در واقع اشاره‌ای تلویحی به همین ازدحامی است که حومه‌نشین‌ها هر روز در قطارها تجربه می‌کنند. به نظر می‌رسد این سخنان، اشاره‌ای به مصائب ناشی از اشباع قطارهای حومه‌ای از مسافر است که به دلیل کمبود شدید ناوگان رخ می‌دهد.

رئیس‌جمهور پیش از حضور در این نشست، با قطار حومه‌ای به شهرستان ورامین سفر کرد و احتمالاً تجربه این سفر و آشنایی با ظرفیت‌ها و کیفیت فعالیت این مسیر، یکی از دلایل تأکید وی برای ایجاد تسهیلاتی به‌منظور تردد راحت با قطارهای حومه‌ای بوده است. البته شهرستان ورامین نسبت به دیگر شهرهای اقماری اطراف تهران از جمله پرنده، هشتگرد و قزوین تقاضای سفر به‌مراتب کمتری دارد و شاید تصویری که رئیس‌جمهور در جریان این تجربه سفر به ورامین داشته، آن‌طور که باید دقیق نباشد؛ اما اصل شناسایی این مسأله از سوی وی و تأکید بر راحتی سفر برای مسافران تمرکز بر نقطه درستی است. درحال‌حاضر کمبود قطارهای حومه‌ای، ریسک سفر با ناوگان غیرمطمئن مسافربری شخصی برای حومه‌نشینان به‌ویژه ساکنان شهرهای اقماری واقع در اطراف پایتخت و کلان‌شهرها را افزایش داده است و این مسأله به چاره‌اندیشی اساسی نیاز دارد. قتل الهه حسین‌نژاد، شهروند ساکن اسلامشهر در جریان بازگشت از محل کار خود در تهران به خانه، توسط راننده یک خودروی مسافربر شخصی، یکی از چراغ‌های هشدار جدی درباره ضعف ناوگان حمل‌ونقل عمومی را روشن کرد، چراکه در نبود قطارهای حومه‌ای، کسانی که ناگزیر به سفر تهران – حومه هستند، به دلیل کمبود ناوگان، ناگزیر به استفاده از وسایل نقلیه شخصی خواهند بود. برای جبران این کمبود، نیازمند تأمین جذب سرمایه بخش خصوصی به منظور ناوگان ریل‌باس هستیم.

جبارعلی ذاکری مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در سخنانی، به تشریح آخرین وضعیت زیرساخت‌های این مجموعه پرداخت و گفت: چنانچه طرح توسعه قطارهای حومه و منطقه‌ای تکمیل شود، در مجموع می‌توانیم با ۳۰۰ تریل‌باس، سالانه ۱۶۰میلیون مسافر جابه‌جا کنیم. طرح توسعه سطح است ۴ قطار حومه‌ای در محور غرب استان تهران از ۷۵درصد پیشرفت دارد است. توسعه قطارهای حومه‌ای از محورهای اصلی سیاست حمل‌ونقل دولت چهاردهم بوده است. وعده وزرای راه و شهرسازی و نیز، کار، تعاون و رفاه اجتماعی و حالا عملیاتی شدن است. در صورت تحقق این وعده‌ها، این رویکرد به معنای آغاز دوره‌ای تازه در ساماندهی سفرهای روزانه میان شهرهای اقماری و کلان‌شهرها خواهد بود؛ اقدامی که ایمنی سفر را افزایش خواهد داد و با صرفه‌جویی در زمان و کاهش فشار ترافیکی بر شهرهای بزرگ، تردد ایمن، آسان و راحت را به واقعیت نزدیک‌تر خواهد کرد.



پشت صحنه ناوگان سایه

لیلا جلیولند – در روزهایی که تحریم‌های غرب علیه ایران و روسیه با هدف محدود کردن درآمدهای نفتی این کشورها شدت گرفته، یک شرکت بیمه کوچک در نیوزیلند به نام **Maritime Mutual** نقش حیاتی در ادامه جریان صادرات نفت تحریم‌شده این دو کشور ایفا کرده است.

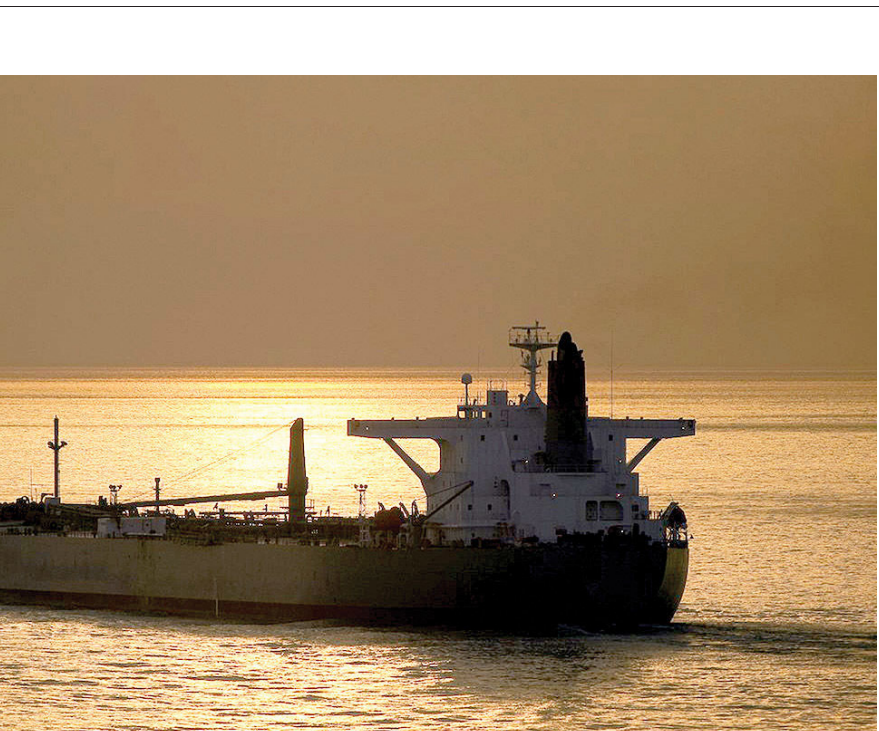
به گزارش رویترز، این شرکت که دفتر مرکزی آن در اوکلند واقع شده و توسط خانواده‌ای بریتانیایی اداره می‌شود، بیش از دو دهه است که در زمینه بیمه کشتی‌ها از جمله پدک‌کش‌ها، کشتی‌های مسافری و حامل‌های بار فعالیت دارد. اما بررسی‌های رویترز نشان می‌دهد که Maritime Mutual با ارائه بیمه به کشتی‌هایی که از تحریم‌های بین‌المللی سرپیچی می‌کردند، به ادامه تجارت نفتی ایران و روسیه در آسیا کمک کرده است. در کریسمس گذشته، نفتکش **Yug** پس از تخلیه ۲میلیون بشکه نفت ایران در بندر چینگدائو، مسیر خود را ادامه داد. همزمان، در نزدیکی قطب شمال، نفتکش دیگری حامل نفت خام روسیه مسیر خود را به سمت هند در پیش گرفت و هزاران مایل آن‌سوتر، نفتکش **سومی** محموله نفت ایران را در سواحل مالزی تخلیه کرد.

این سه نفتکش از لحاظ مالکیت، اپراتوری و مشتریان متفاوت بودند، اما یک عامل مشترک داشتند: بیمه‌ای که توسط **Maritime Mutual** ارائه شده بود. این شرکت کوچک، تحت پشتیبانی بزرگ‌ترین شرکت‌های بیمه مجدد جهان، تقریباً یک ششم از نفتکش‌های «ناوگان سایه‌ای» تحریم‌شده توسط آمریکا، اتحادیه اروپا و بریتانیا را تحت پوشش بیمه‌ای قرار داده است.

ناوگان سایه اصطلاحی است که برای کشتی‌هایی به کار می‌رود که با تغییر نام و مدارک، محموله‌های نفتی را جابه‌جا می‌کنند. بیمه‌ای که **Maritime Mutual** ارائه می‌دهد، برای این کشتی‌ها حیاتی است، زیرا حتی بنادر ایران و روسیه نیز بدون بیمه، اجازه ورود به کشتی‌ها را نمی‌دهند.

بر اساس اسناد و اطلاعات رویترز، **Maritime Mutual** مسوول بیمه بسیاری از کشتی‌هایی بوده که نفت ایران و روسیه را پس از اعمال تحریم‌ها حمل کرده‌اند. از سال ۲۰۱۸، دست‌کم ۱۳۰ کشتی تحت پوشش این شرکت، محموله‌های نفتی را پس از اعمال تحریم‌ها جابه‌جا کرده‌اند. ارزش محموله‌های حمل‌شده توسط این کشتی‌ها بالغ بر ۱۸میلیارد دلار نفت ایران و ۱۷میلیارد دلار نفت روسیه بوده و حتی در روزهایی مشخص، بیش از ۳۰ نفتکش تحت پوشش **Maritime Mutual** در حال جابه‌جایی نفت تحریم‌شده بوده‌اند.

با وجود ادعای شرکت مبنی بر رعایت کامل تحریم‌ها، بررسی‌ها نشان می‌دهد که برخی از این کشتی‌ها حتی در روزهایی



پشت صحنه ناوگان سایه

لیلا جلیولند – در روزهایی که تحریم‌های غرب علیه ایران و روسیه با هدف محدود کردن درآمدهای نفتی این کشورها شدت گرفته، یک شرکت بیمه کوچک در نیوزیلند به نام **Maritime Mutual** نقش حیاتی در ادامه جریان صادرات نفت تحریم‌شده این دو کشور ایفا کرده است.

به گزارش رویترز، این شرکت که دفتر مرکزی آن در اوکلند واقع شده و توسط خانواده‌ای بریتانیایی اداره می‌شود، بیش از دو دهه است که در زمینه بیمه کشتی‌ها از جمله پدک‌کش‌ها، کشتی‌های مسافری و حامل‌های بار فعالیت دارد. اما بررسی‌های رویترز نشان می‌دهد که Maritime Mutual با ارائه بیمه به کشتی‌هایی که از تحریم‌های بین‌المللی سرپیچی می‌کردند، به ادامه تجارت نفتی ایران و روسیه در آسیا کمک کرده است. در کریسمس گذشته، نفتکش **Yug** پس از تخلیه ۲میلیون بشکه نفت ایران در بندر چینگدائو، مسیر خود را ادامه داد. همزمان، در نزدیکی قطب شمال، نفتکش دیگری حامل نفت خام روسیه مسیر خود را به سمت هند در پیش گرفت و هزاران مایل آن‌سوتر، نفتکش **سومی** محموله نفت ایران را در سواحل مالزی تخلیه کرد.

این سه نفتکش از لحاظ مالکیت، اپراتوری و مشتریان متفاوت بودند، اما یک عامل مشترک داشتند: بیمه‌ای که توسط **Maritime Mutual** ارائه شده بود. این شرکت کوچک، تحت پشتیبانی بزرگ‌ترین شرکت‌های بیمه مجدد جهان، تقریباً یک ششم از نفتکش‌های «ناوگان سایه‌ای» تحریم‌شده توسط آمریکا، اتحادیه اروپا و بریتانیا را تحت پوشش بیمه‌ای قرار داده است.

ناوگان سایه اصطلاحی است که برای کشتی‌هایی به کار می‌رود که با تغییر نام و مدارک، محموله‌های نفتی را جابه‌جا می‌کنند. بیمه‌ای که **Maritime Mutual** ارائه می‌دهد، برای این کشتی‌ها حیاتی است، زیرا حتی بنادر ایران و روسیه نیز بدون بیمه، اجازه ورود به کشتی‌ها را نمی‌دهند.

بر اساس اسناد و اطلاعات رویترز، **Maritime Mutual** مسوول بیمه بسیاری از کشتی‌هایی بوده که نفت ایران و روسیه را پس از اعمال تحریم‌ها حمل کرده‌اند. از سال ۲۰۱۸، دست‌کم ۱۳۰ کشتی تحت پوشش این شرکت، محموله‌های نفتی را پس از اعمال تحریم‌ها جابه‌جا کرده‌اند. ارزش محموله‌های حمل‌شده توسط این کشتی‌ها بالغ بر ۱۸میلیارد دلار نفت ایران و ۱۷میلیارد دلار نفت روسیه بوده و حتی در روزهایی مشخص، بیش از ۳۰ نفتکش تحت پوشش **Maritime Mutual** در حال جابه‌جایی نفت تحریم‌شده بوده‌اند.

با وجود ادعای شرکت مبنی بر رعایت کامل تحریم‌ها، بررسی‌ها نشان می‌دهد که برخی از این کشتی‌ها حتی در روزهایی

به گزارش شانا به‌قتل از رویترز، حاشیه سود پالایش نفت در بازارهای جهانی به بالاترین سطح ۲۰ ماه گذشته رسید؛ افزایشی که تا حدود زیادی ناشی از عملکرد مطلوب بازار گازوئیل و نگرانی‌ها درباره محدودیت عرضه در پی دور تازه تحریم‌های آمریکا علیه شرکت‌های نفتی روسفت و لوک اویل، بزرگ‌ترین صادرکنندگان روسیه بوده است. بر پایه داده‌های گروه مالی بورس اوراق بهادار لندن (LSEG)، حاشیه سود پالایش پیچیده در سنگاپور (شاخص سودآوری پالایش در آسیا) روز سه‌شنبه (ششم آبان ۱۴۰۴) به حدود ۹ دلار برای هر بشکه رسید که بالاترین سطح از فوریه ۲۰۲۴ و افزایشی خیره‌کننده نسبت به حدود ۲ دلار در اوایل اکتبر به‌شمار می‌آید. شفاف قیمتی گازوئیل با ۱۰ پی‌یام گوگرد هم روز سه‌شنبه از ۲۶ دلار برای هر بشکه عبور کرد و به بالاترین سطح خود در بیش از یک‌سال‌ونیم گذشته رسید.بازارهای اروپایی نیز روندی مشابه را تجربه کرده‌اند، به‌طوری که حاشیه سود معیار گازوئیل در روز دوشنبه از ۳۰ دلار برای هر بشکه فراتر رفت و به بالاترین سطح از اواسط فوریه ۲۰۲۴ رسید. در ایالات متحده آمریکا، معاملات آتی دیزل با گوگرد بسیار کم (ULSD) روز دوشنبه با اختلاف ۳۹ دلار و ۹۱۴ سنتی نسبت به معاملات آتی نفت خام آمریکا انجام شد؛ رقمی که بالاترین سطح از فوریه ۲۰۲۴ است.

۱+۴ ایراد قطار حومه‌ای

رئیس‌جمهور با شناسایی ۴+۱ نقص شبکه قطارهای حومه‌ای، تدابیری را برای رفع نقاط ضعف موجود پیشنهاد کرده است. با وجود آنکه راهکارهای پیشنهادی رئیس‌جمهور در سطح حداقلی ارزیابی می‌شود و پاسخگوی گستره مشکلات شبکه ریلی حومه‌ای نیست، اما همین شناسایی دقیق، به عنوان گام اول عبور از وضعیت فعلی، مهم و موثر است و باید در گام بعدی، این نقاط ضعف را با تدوین یک بسته مکمل، برطرف کرد.

عدم اتصال مستقیم شبکه ریلی حومه‌ای به مترو در شهرهای مترودار، به نحو‌ی که امکان تبادل مسافر وجود داشته باشد، یکی از مهم‌ترین نواقصی است که مسعود پزشکیان در نشست توسعه راهبری قطارهای حومه‌ای و منطقه‌ای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به آن اشاره کرده است.

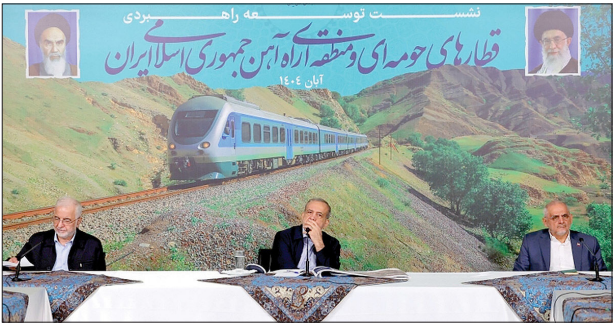
رئیس‌مجهور با تأکید بر ضرورت افزایش کیفیت خدمات عمومی قطارهای حومه‌ای و منطقه‌ای تصریح کرد که برای توسعه راهبری قطارهای حومه‌ای باید کارگروهی تشکیل شود و مسائلی همچون اصلاح ساختار، بهره‌گیری از تجربه مشاوران مجرب داخلی و بین‌المللی، مشخص شدن شیوه مدیریت، برنامه‌ریزی، اجرای طرح‌ها و تأمین منابع را بررسی کند. وی تأکید کرد: برای افزایش بهره‌وری و توسعه زیرساخت‌های راه‌آهن و قطارهای حومه‌ای، علاوه بر بهره‌گیری از دانش اساتید و دانشگاهیان کشور، باید از تجربه کشورهای دیگر نیز که در این زمینه پیشگام هستند، استفاده شود.

مسعود پزشکیان روز پنج‌شنبه با حضور در ایستگاه مرکزی راه‌آهن تهران در نشست توسعه راهبری قطارهای حومه‌ای و منطقه‌ای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شرکت کرد. پزشکشیان همچنین بر افزایش بهره‌وری، مأموریت‌محور کردن فعالیت قطارهای حومه‌ای، افزایش کیفیت خدمات در راستای ارتقای رضایت‌مندی مردم، بهبود خدمات برای استفاده تکمیلی خانواده‌ها از مترو و قطار با اتصال ایستگاه‌ها و ایجاد پارکینگ در کنار آنها، کاهش مصرف انرژی، کاهش تأخیر در جابه‌جایی کالا و کنترل سوله‌ها موجود تأکید کرد.

پزشکیان در سخنان خود ۴+۱ چالش عمده شبکه قطارهای حومه‌ای را شناسایی و تشریح کرد و در عین حال، راهکارهایی نیز برای افزایش کیفیت خدمات این حوزه ارائه داد. نقص اولی که پزشکیان مورد توجه قرار داد، ناوگان فرسوده در این شبکه است. ناوگان مورد استفاده در شبکه قطارهای حومه‌ای در کشور از نوع قطارهای سالتنی (ریل‌باس) است که نه تنها تعداد آنها محدود است، بلکه بخش قابل‌توجهی از آنها نیز فرسوده و حتی تعدادی از آنها به واسطه نیاز به تعمیرات اساسی کاملاً متوقف و خارج از سرویس است.

در حال حاضر به دلیل نبود تعداد کافی ناوگان ریل‌باس برای حمل مسافران حومه‌ای کشور، از پنج نوع قطار مختلف در خطوط حومه‌ای استفاده می‌شود که عمر برخی از آنها بسیار بالاست. برای مثال سال ساخت واگن‌های درجه ۲ آلمانی با ۶۴، ۷۰ و صندلی قدیمی و کشنده لکوموتیو، بین سال‌های ۱۳۵۲ تا ۱۳۵۶ است. پزشکیان در این نشست دستور داد هزینه تعمیرات اساسی ۹ دستگاه ریل‌باس تأمین شود تا به چرخه فعالیت بازگردد. البته ۹ دستگاه در برابر ناوگان فعال ریل‌باس کشور که بیش از ۶۰دستگاه است، عدد قابل‌توجهی نیست و شاید بتواند کسری در یک یا حداکثر دو خط حومه‌ای را جبران کند؛ با این حال اشاره درست رئیس‌جمهور به فرسودگی این ناوگان و تأثیر آن بر رضایت عمومی مسافران، بر ضرورت ارتقای تعداد و کیفیت این ناوگان می‌افزاید.

رئیس‌جمهور در بخش دیگری از سخنانش به کمبود زیرساخت‌های شبکه ریلی اشاره و تأکید کرد که منابع توسعه زیرساخت‌های شبکه ریلی باید به شیوه‌های شفاف و شفافیت‌محور، به گزارش «دنیای اقتصاد»، یکی از زیرساخت‌هایی که



نیازمند توسعه در این بخش است، شبکه ریلی اختصاصی قطارهای حومه‌ای است. در جدیدترین نسخه طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران با بیش از ۹۰۰کیلومتر خط ریلی، برای اولین بار «قطار حومه‌ای» به عنوان یک مُد همگانی به رسمیت شناخته شد؛ در این طرح علاوه بر پیش‌بینی دو خط اکسپرس مدرن به طول مجموع ۲۴۶کیلومتر که مبدا و مقصد آنها شهرهای اقماری اطراف تهران است، سه محور دو خطه اختصاصی در شبکه راه‌آهن برای سرویس قطار حومه‌ای به ساکنان پرنده، هشتگرد و پیشوا به طول مجموعاً ۱۸۸کیلومتر پیش‌بینی شد. به این ترتیب با احتساب ۹۱کیلومتر مترو، طول کل شبکه ریلی تهران – حومه در افق طرح جامع جدید شهر تهران یعنی سال ۱۴۲۰ به ۵۲۵کیلومتر خواهد رسید. فقدان ایستگاه‌های تبادلی میان مترو و راه‌آهن حومه‌ای، نقطه ضعف سومی است که مسعود پزشکیان به آن اشاره کرد و گفت: درحال‌حاضر بسیاری از بخش‌های شبکه ریلی کشور ناقص هستند؛ باید نقاط تبادلی ایستگاه‌های مترو و شبکه راه‌آهن، منطقه‌ای تکمیل و تجهیز شود تا مسافران و شهروندان بتوانند جابه‌جایی و تردد آسانی با استفاده همزمان از این شبکه داشته باشند.

بررسی «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد، بسیاری از حومه‌نشینان پایتخت و دیگر شهرهای بزرگ که با هدف کار و تحصیل در حال تردد دائمی به این مراکز جمعیتی هستند، دسترسی مطلوبی از شبکه راه‌آهن به شبکه مترو درون شهری و بالعکس ندارند و این موضوع به عنوان یک دغدغه مهم برای ساکنان شهرهای اقماری مطرح است. حومه‌نشین‌ها خواستار آن هستند که امکان تبادل سفر بین راه‌آهن و مترو در چند نقطه مختلف شهر مادر وجود داشته باشد.

مقصود رئیس‌جمهور صرفاً وجود ایستگاه مترو، در محوطه ایستگاه راه آهن نیست؛ کمالینکه دست‌کم در تهران و مشهد، هم‌اکنون چنین دسترسی‌هایی وجود دارد؛ آنچه لازم است در فاز توسعه‌ای پیش‌بینی شود، امکان تبادل سفر مستقیم میان این دو شبکه ریلی آن هم در بیش از یک نقطه از شهرهای بزرگ است. برای این منظور بهتر است در هر کدام از موقعیت‌های جغرافیایی (شمال، جنوب، شرق و غرب) یک ایستگاه تبادلی برای مسافران شهر حومه‌ای واقع در حریم آن محدوده وجود داشته باشد تا مسافر مترو به صورت مستقیم بتواند وارد شبکه راه‌آهن حومه‌ای شود. در مورد پایتخت، در صورت تصویب نسخه پیشنهادی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران، چنین اتصالاتی نیز باید پیش‌بینی شود تا هم مترو و هم شبکه قطار حومه‌ای به حداکثر بهره‌وری در پوشش سفرهای تهران – حومه برسند.

کسری پارکینگ برای خودروهای سوارری در محوطه پیرامونی ایستگاه‌های راه‌آهن، چهارمین نقصی است که پزشکیان در بحث ضرورت اصلاح دسترسی به شبکه ریلی حومه‌ای از آن اشاره کرد. برخی از مسافران پایتخت تمایل دارند تا به

روزنامه در اقتصاد

شنبه ۱۰ آبان ۱۴۰۴ • شماره ۷۹۱

www.marzeghtesad.ir

درد

♥ **دیدار مدیرعامل شرکت گاز استان مرکزی با مدیر مخابرات استان مرکزی: تأکید بر هم‌افزایی مدیریتی در مسیر بهینه‌سازی مصرف انرژی**
مهدی کمال آبادی فراهانی، مدیرعامل شرکت گاز استان مرکزی، با حضور در شرکت مخابرات این استان، ضمن تریک بازگشت علیرضا لطفی، مدیر مخابرات استان مرکزی از سفر معنوی حج، بر نقش تصمیم‌گیری‌های صحیح مدیریتی در ایجاد بسترهای فناوریانه جهت مصرف بهینه انرژی تأکید کرد. در این دیدار صمیمانه که در محل شرکت مخابرات استان مرکزی برگزار شد، مهدی کمال‌آبادی فراهانی ضمن قدردانی از تلاش‌های مجموعه مخابرات در توسعه زیرساخت‌های ارتباطی، بازگشت علیرضا لطفی از سفر معنوی حج را تبریک گفت و بر اهمیت پیوند میان نهادهای خدمات‌رسان در راستای تحقق اهداف ملی تأکید کرد.وی با اشاره به ظرفیت‌های فضای مجازی و نقش آن در اصلاح الگوی مصرف انرژی، تصریح کرد: تصمیم‌گیری‌های مدیریتی صحیح می‌تواند با بهره‌گیری از ابزارهای دیجیتال، گامی مؤثر در مسیر پایداری انرژی و ارتقاء سطح خدمات باشد.علیرضا لطفی نیز در این دیدار، همکاری بین دستگاهی و تلاش جهادگونه برای حفظ و نگهداری منابع و زیرساخت‌های کشور را ضرورتی اجتناب‌ناپذیر خواند و آمادگی شرکت مخابرات را برای تعامل بیشتر با شرکت گاز اعلام کرد.

♥ کسانیکه بدون گواهینامه اقدام به رانندگی نمایند مجرم شناخته شده و به دادگاه معرفی می شوند

سرهنگ محمد پورشمس رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان در این خصوص عنوان داشت؛ برپایر ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی هرکس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی نماید مجرم محسوب شده و برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد. از این رو پلیس قانون شکنی بدون داشتن گواهینامه اقدام به رانندگی نماید، وسیله نقلیه وی را متوقف و راننده را به مرجع قضائی معرفی می نماید. سرهنگ پورشمس در ادامه این خبر افزود از آنجایی که شاهد روند رو به رشد رانندگی بدون گواهینامه خصوصا در بین نوجوانان و جوانان هستیم طرح ویژه برخورد با اندسته از متخلفین در دستور کار پلیس راهور قرار دارد. وی بخش مهمی از این موضوع را متوجه والدین دانست چرا که برخی از والدین یا خودشان اجازه رانندگی را به فرزندان خود می دهند و یا اینکه سوئیچ خودرو را در دسترس کودکان قرار میدهند و این امکان را برای آنان فراهم می‌کنند تا بدور از چشمان آنها از خودرو استفاده کنند غافل از اینکه این اقدام می‌تواند تبعات ناگواری برای افراد فاقد گواهینامه و خود آنان بوجود آورد .

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان در پایان به والدین توصیه نمود به این موضوع کاملا توجه داشته باشند و به هیچ وجه به کودکان و نوجوانان فاقد گواهینامه اجازه رانندگی رو ندهند.

♥ اضافه شدن بخش ویژه نمایشنامه‌نویسی به چهاردهمین جشنواره تئاتر استانی البرز

البرز – محمد رنجبر کهن:به گزارش روابط عمومی اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان البرز، ابراهیم شریفی، مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی البرز، با اشاره به انتشار فراخوان چهاردهمین جشنواره تئاتر استانی البرز گفت: این رویداد هنری با هدف ارتقای کیفیت تولیدات نمایشی و حمایت از گروه‌های تئاتری استان، با همراهی انجمن هنرهای نمایشی و در دو بخش صحنه‌ای و نمایشنامه‌نویسی برگزار می‌شود. شریفی افزود: اسماعل علاوه بر بخش اجراهای صحنه‌ای، بخش مجزایی برای نمایشنامه‌نویسی ویژه هنرمندان بومی استان در نظر گرفته شده تا فرصتی تازه برای بروز خلاقیت و حمایت از نویسندگان جوان فراهم شود.

به گفته وی در فراخوان اعلام شده، موضوعاتی چون تقویت هویت ایرانی– اسلامی، همبستگی ملی، آرمان‌های انقلاب و دفاع مقدس، امید اجتماعی، محیط زیست، نقش زن و خانواده، هوش مصنوعی و... به عنوان محورهای محتوایی مورد تأکید قرار گرفته‌اند. گروه‌های نمایشی برای ثبت نام، مقررات و ضوابط مندرج در فراخوان را رعایت نمایند.

مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی البرز با بیان اینکه هدف جشنواره فراهم کردن رقابت سالم، شناسایی استعدادها و تقویت جایگاه تئاتر در استان است، از همه گروه‌های نمایشی و نویسندگان دعوت کرد تا در این رویداد شرکت کنند.شایان ذکر است ؛ ثبت نام درجشنواره تئاتر استانی البرز بر اساس زمان بندی اعلام شده از دهم تا سی‌ویکم مردادماه انجام می‌شود ، بازبینی آثار در مهرماه و برگزاری جشنواره از ۱۲ تا ۱۵ آبان صورت خواهد گرفت .

تهرانی‌ها به‌رغم نارضایتی نسبی از «نزل سطح کیفیت تاکسی‌های آنلاین»، همچنان مشتری پروپاقرص آنها هستند تا جایی که میزان استفاده از این سیستم حمل‌ونقل به اندازه ناوگان اتوبوسرانی است. این پارادوکس، یکی از ابهامات بازار تاکسی‌های اینترنتی است، ضمن آنکه «چگونگی تنظیم بازار» نیز پرسش راننده و مسافر است. یک پژوهش کامل به عنوان اولین «چکاپ کارشناسی» بازار تاکسی آنلاین به این سوالات پاسخ داده است. در این مطالعه با استناد به تجارب جهانی از دولت خواسته شده فکر «قیمت‌گذاری دستوری» را از سر خارج و در عوض چهار سیاست را جایگزین کند. رگولاتوری تاکسی اینترنتی

راضیه احقاقی: بخشی از مسافران تاکسی آنلاین از کیفیت ارائه خدمات این مُد حمل‌ونقلی ناراضی بوده و رقم بهای سفر را مطلوب ارزیابی نمی‌کنند؛ اما اعدم دسترسی به شیوه مطلوب دیگر در جابه‌جایی باعث شده تا همچنان مشتری تاکسی آنلاین باشند. این وضعیت این سوال را مطرح می‌کند که آیا بازار تاکسی آنلاین در کشور و در شهر تهران رقابتی با انحصاری است و سیاستگذار چگونه می‌تواند بدون آسیب به تمامی بازیگران حاضر در این بازار شامل مسافران، رانندگان و تاکسیرانی بر خط، از منافع شهروندان به عنوان دریافت‌کننده خدمات حمایت کند. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «چارچوب بهینه تنظیم‌گری اقتصادی در بازار خدمات تاکسیرانی بر خط» به سوال انحصاری را رقابتی بودن پلتفرم‌های تاکسی آنلاین فعال در کشور و شهر تهران پاسخ داده و پیشنهادهایی برای بهبود وضعیت ارائه می‌کند.

اوج‌گیری نارضایتی از تاکسی‌های آنلاین

سفر با تاکسی‌های آنلاین در کلان‌شهرها به یکی از روش‌های اصلی جابه‌جایی مسافران تبدیل شده است؛ اگرچه رواج پلتفرم‌های تاکسی آنلاین مزایای متعددی را در اختیار شهروندان قرار داده اما افت کیفیت ارائه سرویس حمل وونقلی با این پلتفرم‌ها به مرور زمان، گلایه‌های متعددی را از سوی بخشی از شهروندان به همراه داشته است. مواردی از جمله عدم حس امنیت کافی در سفر با تاکسی آنلاین به دلیل عدم پایش دقیق رانندگان از سوی تاکسیرانی سفر، کیفیت پایین خودرو و ایمنی پایین، افزایش زمان معطلی برای پذیرش سفر به‌خصوص در ساعات ترافیک صبحگاهی و پایان شب و رفتار نامناسب برخی رانندگان از اصلی‌ترین دلایل نارضایتی شهروندانی است که از خدمات تاکسی آنلاین استفاده می‌کنند. در عین حال برخی شهروندان استفاده‌کننده از این خدمات معتقدند که رقم پرداختی برای این سفر با این پلتفرم‌ها به دلیل عیوب یاد شده مطلوب نیست. درکنار موارد یاد شده، طی هفته‌های گذشته پلتفرم‌های تاکسی بر خط با ایجاد محدودیتی دیگر در چگونگی ارائه خدمات

خود بر نارضایتی شهروندان افزوده؛ این محدودیت شامل حذف نوجوانان زیر ۱۸ سال از جابه‌جایی با این مُد حمل‌ونقلی بدون حضور یک همراه بزرگسال بود. در گزارشی با عنوان «خراجی‌ها از تاکسی آنلاین» تصمیم اخیر پلتفرم تاکسی بر خط در خصوص حذف نوجوانان و تأثیر آن بر نارضایتی شهروندان را بررسی کرد. این تصمیم که به ظاهر برای ارتقای ایمنی و امنیت در سفرهای گروهی از شهروندان (کودکان و نوجوانان) اخذ شده بنوعی اخراج بخشی از اقشار جامعه از یکی از مُدهای حمل‌ونقل عمومی به‌شمار می‌رود و می‌تواند به حقوق شهروندی آنها خدشه وارد کند. پلتفرم ارائه‌کننده سرویس تاکسی آنلاین به جای تأمین امنیت از سمت عرضه با افزایش ظلمات بر خودرو و راننده، سعی در محدود کردن مسافر کرده و در واقع سمت تقاضا را مسوول تأمین امنیت خود دانسته‌اند، این رویه بنوعی نقض حقوق شهروندی گروهی از جامعه با محوریت نوجوانان است.

بررسی چالش‌های تاکسیرانی آنلاین در ارائه خدمات با در نظر گرفتن سهم این پلتفرم‌ها در جابه‌جایی روزانه مسافران اهمیت بیشتری می‌یابد. در شهری مانند تهران روزانه حدود ۲۰میلیون سفر انجام می‌شود؛ در سال ۱۴۰۲ متوسط روزانه مسفرهای انجام شده با پلتفرم‌های تاکسی بر خط حدود یکمیلیون و ۷۶۰ هزار مورد بود که این رقم معادل ۸ درصد کل سفرهای روزانه بود. این در حالی است که جابه‌جایی با اتوبوس سهم ۹ درصدی و سفر با مترو سهم ۱۰درصدی از جابه‌جایی‌های درون‌شهری تهران دارد. در شرایطی که نارضایتی بخش قابل‌توجهی از شهروندان از نحوه و کیفیت ارائه خدمات تاکسی بر خط افزایش داشته، اما همچنان شهروندان از خدمات آنها استفاده می‌کنند؛ این موضوع این شائبه را ایجاد کرده است که اگر به واقع شهروندان کیفیت ارائه شده را مطلوب و هزینه پرداختی برای آن را مناسب ارزیابی نمی‌کنند، چرا به سراغ مُد دیگر حمل‌ونقلی نمی‌روند؟

انحصار چندجانبه از ضرورت تا کنترل

استمرار استفاده از خدمات تاکسی بر خط در شرایطی که بخشی از شهروندان از خدمات این پلتفرم‌ها ناراضی هستند، موضوع انحصاری بودن این پلتفرم‌ها را مطرح کرده و درواقع برخی معتقدند که انحصار بودن این پلتفرم‌ها باعث شده تا شهروندان چاره‌ای جز استفاده از آنها نداشته باشند. وضعیت رقابتی با انحصاری بودن این پلتفرم‌ها از آن جهت مهم است که نتیجه آن بر نحوه سیاستگذاری برای آنها اثر گذار می‌شود. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «چارچوب بهینه تنظیم‌گری اقتصادی در بازار خدمات پلتفرم‌های تاکسی بر خط» به سوال انحصاری را رقابتی بودن پلتفرم‌های تاکسی آنلاین فعال در کشور و شهر تهران پاسخ داده و پیشنهادهایی برای



رگولاتوری تاکسی اینترنتی

✎ **عرشیا حسن پور – «قیمت‌گذاری دولتی» برای خدمات تاکسی آنلاین نه در دنیا سابقه موفق اجرایی دارد و نه در تهران به خاطر «۲ واقعیت» این شبکه «جا شدنی» است.**

خود بر نارضایتی شهروندان افزوده؛ این محدودیت شامل حذف نوجوانان زیر ۱۸ سال از جابه‌جایی با این مُد حمل‌ونقلی بدون حضور یک همراه بزرگسال بود. در گزارشی با عنوان «خراجی‌ها از تاکسی آنلاین» تصمیم اخیر پلتفرم تاکسی بر خط در خصوص حذف نوجوانان و تأثیر آن بر نارضایتی شهروندان را بررسی کرد. این تصمیم که به ظاهر برای ارتقای ایمنی و امنیت در سفرهای گروهی از شهروندان (کودکان و نوجوانان) اخذ شده بنوعی اخراج بخشی از اقشار جامعه از یکی از مُدهای حمل‌ونقل عمومی به‌شمار می‌رود و می‌تواند به حقوق شهروندی آنها خدشه وارد کند. پلتفرم ارائه‌کننده سرویس تاکسی آنلاین به جای تأمین امنیت از سمت عرضه با افزایش ظلمات بر خودرو و راننده، سعی در محدود کردن مسافر کرده و در واقع سمت تقاضا را مسوول تأمین امنیت خود دانسته‌اند، این رویه بنوعی نقض حقوق شهروندی گروهی از جامعه با محوریت نوجوانان است.

بررسی چالش‌های تاکسیرانی آنلاین در ارائه خدمات با در نظر گرفتن سهم این پلتفرم‌ها در جابه‌جایی روزانه مسافران اهمیت بیشتری می‌یابد. در شهری مانند تهران روزانه حدود ۲۰میلیون سفر انجام می‌شود؛ در سال ۱۴۰۲ متوسط روزانه مسفرهای انجام شده با پلتفرم‌های تاکسی بر خط حدود یکمیلیون و ۷۶۰ هزار مورد بود که این رقم معادل ۸ درصد کل سفرهای روزانه بود. این در حالی است که جابه‌جایی با اتوبوس سهم ۹ درصدی و سفر با مترو سهم ۱۰درصدی از جابه‌جایی‌های درون‌شهری تهران دارد. در شرایطی که نارضایتی بخش قابل‌توجهی از شهروندان از نحوه و کیفیت ارائه خدمات تاکسی بر خط افزایش داشته، اما همچنان شهروندان از خدمات آنها استفاده می‌کنند؛ این موضوع این شائبه را ایجاد کرده است که اگر به واقع شهروندان کیفیت ارائه شده را مطلوب و هزینه پرداختی برای آن را مناسب ارزیابی نمی‌کنند، چرا به سراغ مُد دیگر حمل‌ونقلی نمی‌روند؟

انحصار چندجانبه از ضرورت تا کنترل

استمرار استفاده از خدمات تاکسی بر خط در شرایطی که بخشی از شهروندان از خدمات این پلتفرم‌ها ناراضی هستند، موضوع انحصاری بودن این پلتفرم‌ها را مطرح کرده و درواقع برخی معتقدند که انحصار بودن این پلتفرم‌ها باعث شده تا شهروندان چاره‌ای جز استفاده از آنها نداشته باشند. وضعیت رقابتی با انحصاری بودن این پلتفرم‌ها از آن جهت مهم است که نتیجه آن بر نحوه سیاستگذاری برای آنها اثر گذار می‌شود. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «چارچوب بهینه تنظیم‌گری اقتصادی در بازار خدمات پلتفرم‌های تاکسی بر خط» به سوال انحصاری را رقابتی بودن پلتفرم‌های تاکسی آنلاین فعال در کشور و شهر تهران پاسخ داده و پیشنهادهایی برای

بهبود وضعیت ارائه می‌کند.

در بازار تاکسی بر خط ۳ بازیگر اصلی به طور مستقل حضور دارند که شامل مسافران، رانندگان و پلتفرم‌های تاکسی بر خط می‌شود. در بیشتر کشورها و از جمله ایران، رانندگان با تاکسیرانی بر خط رابطه استخدامی ندارند؛ در نتیجه نمی‌توان رانندگان را کارکنان این پلتفرم‌ها در نظر گرفت. بلکه رانندگان بازیگران مستقلی هستند که از سویی از پلتفرم‌هاخدمات جور کردن مسافر را دریافت کرده و از سوی دیگر به مسافران خدمت جابه‌جایی را ارائه می‌دهند. تاکسیرانی‌های بر خط نیز به ۲ بازیگر دیگر این بازار یعنی راننده و مسافر، خدمت جورسازی مسافر و راننده را ارائه می‌دهند. در همین شرایط مسافران به شکل همزمان دریافت‌کننده خدمات از ۲ بازیگر دیگر یعنی تاکسی‌های بر خط و راننده هستند. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارش خود با انجام آزمون انحصارگر فرضی نشان می‌دهد که بازار تاکسی‌های آنلاین نه رقابتی و نه انحصاری، بلکه انحصار چندجانبه‌گرا است.

خدمت «جورسازی مسافر و راننده» که یک تاکسیرانی آنلاین ارائه می‌دهد از نگاه مسافران در کلان‌شهرهای کشور تنها یک جایگزین با درجه جانشینی به مقدار کافی می‌تواند داشته باشد، آن‌هم دریافت این خدمات از سوی تاکسیرانی آنلاین دیگر است. اگرچه در گذشته خدمات جابه‌جایی مسافر به شکل درست از سوی تاکسیرانی بی‌سیم شهری و تاکسی تلفنی محلی انجام می‌شد و این خدمت مشابه آن چیزی است که امروز از سویی تاکسیرانی آنلاین انجام می‌شود، اما به دلیل تغییرات فناوری و عدم گستردگی شبکه در مدل‌های قبلی، این روش‌ها رقیبی برای تاکسی آنلاین نیستند. تعداد محدود تاکسی بی‌سیم و حتی آژانس‌ها در محلات باعث شده تا مردم تاکسی آنلاین را به دلیل دسترسی راحت‌تر و بیشتر حتی با قیمت بالاتر ترجیح دهند و در عین حال رانندگان نیز کار کردن در پلتفرم تاکسی آنلاین را به دلیل دسترسی بیشتر به مسافر در هر مکان و زمانی به کار کردن در تاکسی بی‌سیم و تاکسی تلفنی محله‌ای ترجیح دهند.

بنابراین مسافران و رانندگان رقیب تاکسیرانی آنلاین راتاکسیرانی دیگری از این نوع می‌دانند؛ در شرایط کنونی ۲ پلتفرم بخش عمده بازار سفر با تاکسی آنلاین در شهر تهران را در اختیار دارند. براساس داده این گزارش در سال ۱۴۰۲ متوسط روزانه سفر با تاکسی آنلاین در تهران یکمیلیون و ۷۶۵ هزار مورد بود، ۵۶ درصد این سفرها مربوط به یکی از پلتفرم‌هاو ۴۴ درصد مربوط به پلتفرم دیگر بود. بنابراین باید اینگونه نتیجه گرفت که این پلتفرم‌ها دارای انحصار چندجانبه هستندالبته داشتن انحصار چندجانبه ضرورت موفقیت تاکسیرانی بر خط شناخته می‌شود. هرچقدر یک تاکسیرانی بر خط در نقاط بیشتری از شهر مسافر و راننده داشته باشد و همچنین در هر نقطه از شهر تعداد مسافران و رانندگان بیشتری داشته باشد، واجد شبکه کار آتری است؛ چراکه احتمال جورسازی مسافر و راننده افزایش می‌یابد. در نتیجه استفاده هرچه بیشتر رانندگان و مسافران از یک شبکه، سبب می‌شود ارزش آن شبکه برای مسافران و رانندگان افزایش یابد. به این اثر، اثرهای خارجی شبکه گفته می‌شود. ساختن این شبکه کار دشواری است و همزمان امکان ندارد تعداد پلتفرم های زیادی دارای این شبکه باشند.

در کشورها و شهرهای مختلف جهان نیز، وضعیت بازار تاکسی آنلاین به گونه‌ای است که چند پلتفرم معدود متفاوت همزمان در حال فعالیت در حوزه جورسازی و حمل‌ونقل بر خط مسافرنند؛ برای نمونه، در ایالات متحده آمریکا، بین سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۱، دو پلتفرم اوبر و لیفت همواره بیش از ۹۵ درصد از بازار را در اختیار داشته‌اند و بازار، حالت انحصار چندجانبه خود را حفظ کرده است. پلتفرم‌های تاکسی بر خط در سایر کشورها نیز شامل دو یا سه پلتفرم اصلی و تعدادی پلتفرم منطقه‌ای هستند.

مکان ۸۰۰ کیلومتر منطقه ساحلی در جنوب شرقی و در استان سیستان و بلوچستان است.

دریای عمان قرار دارد و از مرز ایران و پاکستان در گوادر شروع شده و تا نزدیکی بندر کراچی در پاکستان ادامه دارد.

اگرچه ورود سیاستگذار به بازار انحصاری برای حفظ کیفیت ارائه خدمات و تعیین قیمت منطقی ضروری است، اما این موضوع با قیمت‌گذاری دستوری محقق نمی‌شود؛ چرا که قیمت‌گذاری دستوری نیاز به داده‌های متعددی دارد که سیاستگذار به آن دسترسی ندارد و در عین حال، نرخ به صرفه سفر برای هر راننده و مسافر متفاوت است. در چنین شرایطی ورود به قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند تبعات به مراتب منفی‌تری نسبت به اشکالات بازار انحصاری رقم بزند. در بازاری مانند بازار تاکسی آنلاین در شهر تهران که به واسطه حضور ۲ بازیگر اصلی دارای وضعیت انحصار دوجانبه است؛ برای جلوگیری از شکست بازار باید۴ اقدام انجام شود. در غیر این صورت رفاه و آسودگی خاطر شهروندان آسیب می‌یابد. اولین اقدام، نظارت پسینی نهاد رقابت بر قیمت‌های تاکسی بر خط است که بواسطه رسیدگی به رویه‌های ضدرقابتی از نوع تبانی و سوء استفاده از وضعیت اقتصادی مسلط صورت می‌پذیرد.

دومین اقدام پیشگیری از وقوع تبانی و سوء استفاده از وضعیت اقتصادی مسلط از طریق حفظ و تقویت الزامات چندمیزبانی (multihoming) برای رانندگان و افزایش حضور رانندگان در شبکه در دو سکو به‌طور همزمان است.

سومین پیشنهاد نیز ایجاد سازوکاری است که مسافران بتوانند هر تقاضای سفر را با یک بار ثبت در تمامی پلتفرم‌های آنلاین سفر ثبت کرده و با رویت هزینه سفر در هر یک، گزینه مناسب‌تر را انتخاب کنند. چهارمین پیشنهاد نظارت بر الگوریتم تعیین قیمت شرکت‌هاست؛ چرا که تعیین قیمت سفرها توسط الگوریتم‌ها رخ می‌دهد. تنظیم‌گر برای اینکه اطمینان یابد الگوریتم شرکت‌ها از روش‌های ناصحیح قیمت‌ها را تعیین نمی‌کند، می‌تواند الگوریتم‌ها را آزمایش یا استانداردهایی را برای آنها ابلاغ کند. تنظیم‌گر نباید الگوریتم شرکت‌ها را به طور کامل در اختیار بگیرد چرا که الگوریتم هر شرکت دانش فنی هر شرکت است و باید فقط در اختیار شرکت باشد.

پنجمین پیشنهاد کاهش بار ترافیکی با تکیه بر توسعه حمل‌ونقل عمومی است که این خدمت به شکل مستقیم، هزینه سفر با تاکسی آنلاین را کاهش می‌دهد.

نایب‌رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق ایران، تأکید کرد: خاموشی‌های گسترده و بی‌برنامه، نه‌تنها به تولید محصول در مزرعه آسیب می‌زند، بلکه کل زنجیره تأمین و صنایع تبدیلی کشاورزی را وارد مرحله‌ای از زیان جدی کرده است؛ این قطعی‌ها باعث پایین‌آمدن تولید، افزایش هزینه‌های تعمیرات و نگهداری تجهیزات آبیاری و حتی آسیب به چاههای آب ـ از جمله ریزش و تخریب آنها ـ می‌شود که در نهایت، زیرساخت‌های حیاتی بخش کشاورزی را فرسوده و امنیت غذایی کشور را با تهدیدی جدی مواجه می‌کند. او با بیان اینکه موضوع «تازاری انرژی» از یک چالش فنی صرف فراتر رفته و اکنون به یک بحران اقتصادی و اجتماعی در بخش کشاورزی بدل شده، گفت: در غیاب یک سیاست پایدار و هدفمند برای تأمین برق در مناطق کشاورزی، ما با کاهش ظرفیت تولید، افزایش هزینه‌ها و ناتوانی در تأمین محصولات تازه‌خوری در بازار داخلی مواجه شده‌ایم. این فقط مشکل کشاورز نیست؛ این زنگ خطر برای امنیت غذایی کشور است.

بر اساس گفته‌های هاشمی، خاموشی‌های مکرر و ناپایدار در مناطق روستایی و کشاورزی، مستقیما فعالیت‌های کلیدی مانند پمپاژ آب، مدیریت گلخانه‌ها و کارگاه‌های فرآوری را مختل می‌کند. او گفت: وقتی تأمین انرژی قطع می‌شود، بسیاری از مراحل زراعی و تولیدی متوقف می‌شوند و این در حالی است که در کشاورزی، زمان و شرایط محیطی نقشی حیاتی دارد.

دیدارهای تخت‌روانچی در مسقط

همواره به‌عنوان یک کانال سنتنی و پایدار برای میانجی‌گری بین ایران و غرب به‌خصوص آمریکا همکاری کرده است. از این رو روابط تهران با مسقط برای مقامات کشورمان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. درواقع همزمان که اسرائیل و غرب همچنان به فشارها علیه ایران ادامه می‌دهند، به نظر می‌رسد تهران مکاتیب‌های متفاوت و گسترده‌ای برای مقابله با رژیم تحریمی غرب و پیشبرد دیپلماسی فراگیر پی گرفته است. علاوه بر عمان، مصر نیز چندین ماه است که در زمره کشورهای میانیجی گر بین ایران و غرب به‌خصوص آژانس بین‌المللی انرژی اتمی فعال است.

از عمان به قاهره

در سوی دیگر تحولات، روز گذشته وزارت خارجه مصر با انتشار بیانیهای اعلام کرد بدر عبدالعاطی، وزیر امور خارجه این کشور، در تماس‌های جداگانه با سیدعباس عراقچی وزیر خارجه ایران و رافائل گروسی مدیرکل آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، صحبت کرد. بر اساس این بیانیه، این تماس‌ها روز پنج‌شنبه در چارچوب پیگیری تحولات پرونده هسته‌ای ایران و تلاش برای حفظ امنیت و ثبات منطقه از طریق راه‌حل‌های مسالمت‌آمیز انجام شده است. در این بیانیه آمده است که وزیر خارجه مصر در این تماس‌ها درباره آخرین تحولات پرونده هسته‌ای ایران و تلاش‌ها برای تقویت و ثبات در منطقه از طریق یافتن راه‌حلی مسالمت‌آمیز برای این پرونده و ازسرگیری و تقویت همکاری جمهوری اسلامی ایران و آژانس بین‌المللی انرژی اتمی بر اساس توافق امضاشده در قاهره به تاریخ ۹ سپتامبر و تلاش برای افزایش تماس‌ها در آینده تأکید کرد. در ادامه بیانیه تأکید شده که این تماس‌ها در چارچوب دستور عبدالفتاح السیسی، رئیس‌جمهور مصر، مبنی بر افزایش تلاش‌ها برای کاهش تنش‌ها و برقراری آرامش در خاورمیانه انجام شده است.

در میانه گفت‌وگوها درباره ازسرگیری تماس‌ها میان صنعاء و ریاض، سفر معاون وزیر امور خارجه ایران به مسقط با محوریت تحولات صلح یمن انجام شد. این سفر در فضای بازگشت منطقه و بازیگران منطقه‌ای به توافقات صلح به‌ویژه با محوریت یمن و آبراه دریای سرخ صورت می‌گیرد و طی این فرآیند محمد عبدالسلام رئیس هیات مذاکره‌کننده صنعاء، هفته گذشته با هانس گروندبرگ، فرستاده ویژه سازمان ملل به یمن گفتند دیدار و درباره روند صلح موسوم به «قشقه راه» با طرف سعودی با میانجی‌گری سلطنت عمان، گفت‌وگو کرد. عبدالسلام در جریان دیدار خود با گروندبرگ بر ضرورت ازسرگیری اجرای مفاد نقشه راه، به‌ویژه تعهدات انسانی آن تأکید کرده و افزود: «هیچ دلیلی برای ادامه تعلل و تأخیر وجود ندارد.»

عمان: میانجی‌گر سنتی
ورای این تحولات، عمان در زمره کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج‌فارس به شمار می‌رود که همواره مناسبات خوبی با ایران داشته است. این کشور در طول دو دهه گذشته



کشاورزی در بن‌بست انرژی

مجید تخت‌روانچی، معاون وزیر خارجه ایران، روز پنج‌شنبه عازم مسقط پایتخت عمان شد تا علاوه بر حضور در یازدهمین نشست کمیته مشورت‌های راهبردی میان ایران و عمان، در خصوص وضعیت یمن با وزیر خارجه عمان، رئیس هیات مذاکره‌کننده دولت نجات ملی یمن و نماینده ویژه دبیرکل سازمان ملل در امور یمن نیز رایزنی داشته باشد. سفر تخت‌روانچی در شرایطی به مسقط صورت می‌گیرد که پیش‌تر نقشه راه صلح یمن میان عبدالسلام و گروندبرگ با میانجی‌گری عمان برگزار شده بود. گفت‌وگوهایی که نخستین دور مذاکرات از این نوع – دو سال پس از تحولات هفت اکتبر و بالا گرفتن تنش‌ها در منطقه به‌ویژه در آبراه دریای سرخ – به شمار می‌رود و بیانگر این واقعیت است که طرف‌های درگیر در یمن و همچنین ایران و عربستان به‌عنوان دو بازیگر منطقه‌ای ذی‌نفوذ در مذاکرات صلح یمن نسبت به صلح و ثبات در این کشور گنجدزده و درگیر بحران اهتمام دارند.

نقشه‌راه یمن با دیپلماسی ایرانی

در این راستا وزیر خارجه عمان و معاون وزیر خارجه ایران در مسقط درباره تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی و لزوم استمرار هماهنگی‌ها و رایزنی‌ها با یکدیگر گفت‌وگو کردند. وزارت خارجه عمان روز پنج‌شنبه در حساب صفحه رسمی خود در پلتفرم ایکس اعلام کرد که بدر بوسعیدی، وزیر خارجه این کشور، میزبان مجید تخت‌روانچی، معاون سیاسی وزیر خارجه ایران بود. وزیر خارجه عمان در ادامه اعلام کرد که این دیدار در چارچوب سفر تخت‌روانچی به عمان برای برگزاری یازدهمین دور از رایزنی‌های سیاسی میان دو کشور انجام شد.

به گزارش این وزارت‌خانه در دیدار تخت‌روانچی و البوسعیدی روابط موجود میان دو کشور بر اساس تمایل مشترک آنها به توسعه زمینه‌های همکاری و مشارکت و ارتقای منافع متقابل به گونه‌ای که در راستای خدمت به مردم دو کشور باشد، مورد بحث و بررسی قرار گرفت. همچنین در این دیدار دو طرف به بررسی آخرین تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی پرداخته و بر اهمیت استمرار هماهنگی‌ها و رایزنی‌ها میان مسقط و تهران درباره مسائل مختلف موجود و نیز حمایت خود از تمامی تلاش‌ها برای حل‌فصل درگیری‌ها و اختلافات از طریق گفت‌وگو و راهکارهای مسالمت‌آمیز به گونه‌ای که به تحکیم پایه‌های امنیت و ثبات و تقویت راهمای برقراری صلح عادلانه و فراگیر در منطقه منجر شود، تأکید کردند.

بعد از این دیدار نیز هانس گروندبرگ، نماینده ویژه دبیرکل سازمان ملل در امور یمن، عصر روز پنج‌شنبه در مسقط با تخت‌روانچی دیدار و گفت‌وگو کرد. طرفین در این دیدار پیرامون آخرین تحولات سیاسی و میدانی یمن، حملات هوایی علیه خاک یمن و نقشه راه توافق صلح، شرایط بحرانی انسانی و سایر موضوعات مورد اهتمام مشترک بحث و تبادل نظر کردند. در عین حال طی این سفر، محمد عبدالسلام، سخنگو و رئیس هیات مذاکره‌کننده دولت

روزنامهٔ ورزش اقتصاد

شنبه ۱۰ آبان ۱۴۰۴ شماره ۷۹۱
www.marzeghtesad.ir

✦ نخستین صحبت‌های آلوز پس از حضور در سپاهان
هافبک تازه‌وارد سپاهان از حضور در جمع طلایی پوشان ابراز خوشحالی کرد.
ریکاردو آلوز هافبک پرتغالی پیشین تراکتور با حواشی فراوان به سپاهان پیوست و باشگاه اصفهانی در میان اعتراض تراکتوری‌ها امروز به طور رسمی از او رونمایی کرد.
آلوز بعد از پیوستن به سپاهان در گفت و گویی با بخش رسانه‌ای این باشگاه اعلام کرد که از شرایط موجود خوشحال است. او گفت: «هن خیلی هیجان‌زده هستم که به این تیم و باشگاه پیوستم. تمام تلاشم را برای این باشگاه خواهم کرد. خوشحالم از اینکه عضوی از این خانواده هستم.»
هافبک پرتغالی تازه‌وارد سپاهان همچنین بیان کرد: «بی صبرانه منتظر حضور در تمرینات هستم و بازی‌ها شروع شود تا انرژی موجود در این باشگاه را حس کنم و با هم بتوانیم کاری ویژه انجام بدهیم.»

✦ مدافع استقلال در قطر جراحی می‌کند
مدافع ازبکستانی استقلال خواهان جراحی زانوی خود در قطر شده است.

رستم آشورماتوف مدافع ازبکستانی و تازه‌وارد استقلال در جریان تمرینات پیش‌فصل دچار مصدومیت شدیدی شد و بعد از یک‌بگیری‌ها مشخص شد که با پارگی رباط صلیبی روبه‌رو است. آشورماتوف که با بدشانسی باید ماه‌ها دور از فوتبال باشد، احتمالاً نامش از لیست تیم خارج خواهد شد و نیم فصل با بهبودی نسبی می‌تواند برگردد.

این مدافع ازبکستانی در آخرین خواسته خود از مسئولان استقلال ، خواهان جراحی در کمپ اسپایر قطر شده اما این مسئله هنوز با موافقت آبی پوشان مواجه نشده است.
مسئولان استقلال قصد دارند آشورماتوف را متقاعد به جراحی در داخل ایران کنند و به همین خاطر باید جلسه‌ای با او داشته باشند. از طرف دیگر استقلال هنوز اقدامی برای انجام جراحی مدافع ازبک در خارج از ایران انجام نداده و همه چیز به روزهای آینده موکول شده است.

✦ خرید جدید استقلال خداحافظی کرد
سعید سحرخیزان با انتشار یک استوری احساسی، رسماً از هم‌تیمی‌هایش در اورنبرگ خداحافظی و برایشان آرزوی موفقیت کرد.
سعید سحرخیزان، مهاجم ایرانی باشگاه اورنبرگ، با انتشار یک استوری در صفحه اینستاگرامش از هم‌تیمی‌های خود خداحافظی کرد و برای آن‌ها در ادامه مسیر آرزوی موفقیت کرد.
این خداحافظی نشان‌دهنده پایان رسمی حضور او در فوتبال روسیه و آغاز فصل جدیدی از دوران حرفه‌ای‌اش در ایران است. سحرخیزان که فصل گذشته عملکرد خوبی در لیگ برتر روسیه داشت، حالا پس از توافق کامل میان باشگاه استقلال، اورنبرگ، آماده بازگشت به فوتبال ایران شده است.
طبق برنامه‌ریزی انجام‌شده، این بازیکن امشب وارد تهران می‌شود تا پس از حضور در باشگاه استقلال، قرارداد رسمی خود را امضا کرده و رسماً به‌عنوان یکی از خریدهای مهم تابستانی آبی‌پوشان معرفی شود.

✦ مصدومیت ۲ هفته‌ای مدافع ملی‌پوش پرسپولیسی
رئیس کمیته پزشکی پرسپولیسی گفت: مرتضی پورعلی گنجی نیازی به جراحی ندارد و با گارد محافظ امکان انجام کامل تمرینات را هم خواهد داشت. دکتر فرید زرینه در گفتگو با سایت رسمی باشگاه پرسپولیس در ارتباط با وضعیت مدافع سرخپوشان اظهار داشت: آقای پورعلی گنجی در بازی دوستانه با تیم آلومینیوم اراک دچار آسیب‌دیدگی از ناحیه بینی شد. گرافی انجام شده یک شکستگی خطی را نشان دادوی گفت: این نوع آسیب نیازی به جراحی نداشته و مراقبت‌های لازم یک دوره درمان دو هفته‌ای دارد. او با گارد محافظ، امکان تمرینات با توپ را هم خواهد داشت و بدون گارد تمرینات بدون توپ می‌تواند انجام بدهد. استفاده از گارد برای محافظت و عدم تشدید آسیب در صورت برخورد توپ یا دیگر برخورد‌های معمول در بازی فوتبال است.

✦ ورود استقلال به لیگ بسکتبال
تیم فوتبال استقلال رسماً صاحب تیم بسکتبال شده و قرار است در فصل جدید رقابت‌های لیگ بسکتبال حضور یابد.
مؤید داخلی است که باشگاه استقلال از این خبر رونمایی کرده است. باشگاه استقلال در این راستا به مصوبه هیأت‌مدیره اشاره کرده که در آن تأکید شده به تشکیل تیم‌های ورزشی به جز فوتبال در دو بخش آقایان و بانوان. به همین منظور تیم بسکتبال تشکیل شده و هدایت تیم بسکتبال آقایان استقلال به مهران شاهین طبع واگذار شده است. در عین حال باشگاه استقلال تیم بسکتبال بانوان خود را نیز راه‌اندازی کرده و قرار است مربیگری این تیم را فرزانه حمامی برعهده بگیرد.

می‌رفتند؛ حتی با تمرین در زمین‌های خاکی!
مگر ملوان دهه ۵۰ با چه امکاناتی پنجه در پنجه می‌انداخت؟ ابومسلم و دیگر نماینده‌های فوتبال مشهد چطور؟ آیا آنها روی پر قو کردند؟ از این نمونه‌ها کم نیست...
اما در سال‌های اخیر، روندی نگران‌کننده شکل گرفته است. تیم‌هایی همچون نساجی مازندران، گل‌گیر سیرجان، نفت مسجدسلیمان، مس رفسنجان، چادرملو اردکان و حتی استقلال خوزستان، تمرینات خود را در تهران برگزار کرده و گاه حتی بازی‌های خانگی‌شان را نیز به پایتخت منتقل کرده‌اند؛ پدیده‌ای که نه‌تنها غیرحرفه‌ای، بلکه نوعی عدول از اصول اولیه هویت باشگاهی است.

پرسش اصلی اینجاست: آیا واقعاً در شهرهای این تیم‌ها امکانات تمرینی وجود ندارد؟ بی‌تردید پاسخ منفی است. مشکل، فقدان امکانات نیست بلکه ریشه در ترجیحات شخصی برخی مسئولان، سرمربیان و بازیکنان دارد. بسیاری از مربیان شاغل در تیم‌های شهرستانی ساکن تهران‌اند (حتی اخیراً مدیران نیز تهرانی شده‌اند) و حضور در پایتخت برای آنان سهولت و آسایش بیشتری دارد.

همچنین شماری از بازیکنان نیز که عمدتاً تهرانی هستند، ترجیح می‌دهند دوران تمرینی خود را در شهر محل سکونت‌شان سپری کنند. نتیجه آنکه منافع شخصی بر مصالح جمعی و هویت تیمی سایه انداخته است.
فدراسیون فوتبال به عنوان متولی اصلی این رشته، تاکنون در برابر این پدیده موضع قاطع و مؤثری اتخاذ نکرده است. حال آنکه این موضوع تنها یک مسأله اجرایی یا لجستیکی نیست؛ بلکه مستقیماً به ریشه‌های فرهنگی و اجتماعی فوتبال ایران گره خورده است. وقتی تیمی که متعلق به مردم یک شهر است، در فاصله‌ای صدها کیلومتری از هواداران خود تمرین می‌کند، پیوند عاطفی میان تیم و جامعه هواداری‌اش گسسته می‌شود. فوتبال پیش از آنکه یک ورزش باشد، پدیده‌ای فرهنگی و اجتماعی است. تیمی چون تراکتور تبریز توانسته به نماد هویت شهری و منطقه‌ای تبدیل شود، زیرا در دل تبریز زیست می‌کند، در همان‌جا تمرین می‌کند و از همان خاک نیرو می‌گیرد. سپاهان اصفهان و فولاد خوزستان نیز از همین مسیر، جایگاهی رفیع در دل هواداران‌شان یافته‌اند. آنها با تکیه بر هویت بومی، نه‌تنها تیمی فوتبالی، بلکه نماینده فرهنگی و اجتماعی مردم شهر خود شده‌اند. حال آنکه وقتی تیمی از یزد یا خوزستان یا شمال کشور (غالباً نساجی)، تمریناتش را در تهران برگزار می‌کند و حتی بازی‌های خانگی‌اش را به پایتخت می‌کشاند، در واقع ریشه‌های خود را از خاک زادگاهش می‌کند. چنین تیمی دیگر «ماننده» آن شهر نیست، بلکه تنها «تیمی» از آن را یدک می‌کشد.

البته ممکن است گاه مشکلات مقطعی مانند بازسازی ورزشگاه‌ها یا نواقص سخت‌افزاری موجب شود تیمی برای مدتی محدود در شهر دیگری تمرین کند. این مسأله اگر با مجوز و برنامه‌ریزی مشخص باشد، قابل درک است؛ اما آنچه امروز شاهدیم، رویه‌ای مداوم و بی‌ضابطه است که به تدریج بدل به عادت شده است. در این میان، نقش فدراسیون فوتبال بسیار کلیدی است. نهاد متولی فوتبال کشور باید با وضع مقررات مشخص، از برگزاری تمرینات تیم‌های شهرستانی در پایتخت جلوگیری کند.

تهران، با تمام ظرفیت‌هایش، باید متعلق به تیم‌های پایتخت‌نشین باشد و امکانات آن نباید در اختیار باشگاه‌هایی قرار گیرد که از دیگر شهرها می‌آیند. احترام به هواداران و رعایت اصول حرفه‌ای ایجاب می‌کند که هر تیم در شهر خود تمرین کند و از حمایت مردمان همان دیار بهره گیرد.

تیمی که در دل مردم برخاسته، باید در میان همان مردم رشد کند. تمرین در پایتخت شاید برای برخی مدیران غیروبومی، مربیان و بازیکنان راحت‌تر باشد، اما برای فوتبال ایران، زیان‌بار و مخرب است. بی‌توجهی به این مسأله در درازمدت به تضعیف فوتبال شهرستان‌ها، کاهش انگیزه هواداران بومی و حتی افت کیفی لیگ منجر خواهد شد. فوتبال بدون هویت، فوتبال بدون ریشه است؛ و تیمی که در خاک خود تمرین نکند، دیر یا زود از دل مردم خود نیز ریشه‌کن خواهد شد.

مهدی تاج در حاشیه سمینار دانش‌افزایی پیش فصل داوران برای لیگ برتر اظهار داشت: «جا دارد از زحمات همه داوران تقدیر و تشکر کنم. امروز اداره فوتبال با فشارهایی مثل برگزاری اردو و فراهم کردن بازی تدارکاتی، کار سختی است. کار شما داوران نیز سخت است. به طور دقیق می‌دانم علت برخی از گرفتاری‌ها در داوری‌ها چه چیز است؛ البته علل زیادی دارد اما مهم‌ترین آن دخالت و رفاقت کردن‌هاست. وقتی دخالتی باشد، مسأله بد می‌شود. در فوتبال اینطور نیست که رفاقت باشد. رفاقت خوب است ولی در جایی که مبنا داشته باشد. مبانی داوری صلاحیت است، رفاقت نیست. قدرت رئیس فدراسیون بر این امور نقش نمی‌بندد که بگوید فلان داور را بگذار یا نگذار. بیکار هم به کمیته داوران زنگ نزنم که بگویم حسین داور باشد یا حسن!» رئیس فدراسیون تصریح کرد: «مسال تلاشم این است که همه چیز قانونمند پیش برود. ممکن است از یک استان ۵ داور داشته باشیم و از استانی اصلاً نداشته باشیم. داوری تقسیم اراضی نیست. این‌طور نیست که بگوییم تهرانی که ۱۶ میلیون نفر جمعیت دارد باید داوران زیادی داشته باشد. ما باید داوران را بر اساس صلاحیت تقسیم کنیم. کدام مربی با سفارش رئیس فدراسیون یا رئیس باشگاه بازیکنی را کنار می‌گذارد؟ هر کسی این کار را بکند مربی نیست و مریاست! اگر مربی بازیکنی را کنار بگذارد مردم می‌بینند. یکی از مهم‌ترین علت بی‌نظمی‌ها در ورزشگاه‌ها اشتباه داوری است. اشتباه داور، کمیته انضباطی، اخلاقی و استیناف را درگیر می‌کند.

کاپیتان همچنان بلا تکلیف!

حضور علیرضا جهانبخش در اردوی اخیر تیم ملی در حالی که بدون تیم بود، با انتقادات قابل توجهی همراه شد؛ انتقاداتی که در صورت تداوم این وضعیت تا اردوی بعدی تیم ملی، می‌تواند بیش از پیش موقعیت کاپیتان تیم ملی را زیر سؤال ببرد. با این حال، به نظر می‌رسد سزاره ساسیقه فوتبال ایران به‌زودی وضعیت خود را روشن خواهد کرد و فصل جدیدی از دوران حرفه‌ای‌اش در اروپا را آغاز می‌کند. جهانبخش که پس از پایان قراردادش با هیرنفین در پایان ماه ژوئن بازیکن آزاد شد، مدتی پیش تا آستانه پیوستن به یک تیم اماراتی پیش رفت اما در نهایت از این انتقال منصرف شد. تصمیم او برای ماندن در فوتبال اروپا، در حالی اتخاذ شده که طی هفته‌های اخیر پیشنهادهای متعددی از لیگ‌های مختلف به دستش رسیده است.

امیر هاشمی‌مقدم، مدیر برنامه‌های جهانبخش، در این باره گفت: «علیرضا اخیراً تا پای امضای قرارداد با یک باشگاه اماراتی پیش رفت اما پس از بررسی همه جوانب، تصمیم گرفت فوتبالش را در اروپا ادامه دهد. او سه پیشنهاد جدی دارد؛ یکی از آلمان و دو پیشنهاد دیگر از هلند و بلژیک. علاوه بر این، سه پیشنهاد از تیم‌های مطرح گرای را هم رد کرد.» به گفته او، در روزهای اخیر چند باشگاه ایرانی از جمله پرسپولیس، استقلال، سپاهان و تراکتور نیز علاقه‌مند به جذب کاپیتان تیم ملی شده‌اند، اما بازگشت به فوتبال ایران فعلاً در برنامه‌های جهانبخش جای ندارد. حتی پیشنهادی قابل‌توجه از یکی از تیم‌های ازبکستانی نیز از سوی او رد شده است.

هاشمی‌مقدم درباره ترجیح جهانبخش برای انتخاب تیم جدیدش توضیح داد: «منی‌توانم پاسخ قطعی بدهم، اما احتمال ماندن در هلند یا رفتن به بلژیک بیشتر است. علیرضا هنوز اهدافی در ذهن دارد و معتقد است که ادامه حضور در سطح اول فوتبال اروپا برایش مناسب‌تر است، چون هنوز انگیزه و توان رقابت در این سطح را دارد. در عین حال، ماندن در اروپا می‌تواند برای دیگر بازیکنان ایرانی الهام‌بخش باشد.» در صورت ماندن در فوتبال اروپا، علیرضا جهانبخش با گذر از رکورد مهدی مهدوی‌کیا و رسیدن به ۱۲ سال حضور در سطح اول فوتبال قاره سبز، به ساسیقه‌ترین لیژیونر ایرانی تبدیل خواهد شد؛ رکوردی ویژه برای کاپیتان تیم ملی که هنوز پایان مسیر حرفه‌ای‌اش را نزدیک نمی‌بیند.

بعضی‌ها ادای حرفه‌ای بودن را در می‌آورند

یعنی علی‌رغم اینکه در لحظه‌ای از مسابقات، احساساتی از قبیل ترس و استرس بر شما غلبه می‌کند، به عنوان یک مربی و بزرگ‌تر باید مثل الگو رفتار کنید. پس کنترل مدیریت شخصیت و استرس در اینجا حرف اول را می‌زند که دوستان در این زمینه هم ناکام بوند.
حتماً به گوش‌تان رسیده که انتخابی‌های اخیر تیم ملی حرف و حدیث‌های فراوانی داشته و از این قبیل رفتارها بارها اتفاق افتاده است. نیمه پر و خالی لیوان را باید توان‌مان دید.
در انتخابی‌های تیم ملی معمولاً همیشه عده‌ای راضی نیستند و انتقاداتی دارند چرا که گاهی یک ورزشکار خود را برنده و موفق می‌داند اما نظر کادرفنی متفاوت است.
من اصلاً بی‌اخلاقی از طرف مربی یا ورزشکار را تأیید نمی‌کنم اما وقتی اخیراً این تعدد اعتراض اتفاق می‌افتد و حواشی زیادی به وجود می‌آید و سرو صدا می‌کند یعنی یک جای کار می‌لنگد و ایراداتی وجود دارد.
ما بازیکنان خوبی در لیگ و تیم ملی داریم که از نظر فنی اختلاف بسیار کمی با یکدیگر دارند اما این کادرفنی است که باید دقیق بررسی کرده و ببیند کدام بازیکن در مسابقات برون مرزی قابلیت فنی بیشتری دارد.

فکر می‌کنم اگر چرخه انتخابی‌ها سالم و درست پیش برود این حجم از اعتراض به وجود نمی‌آید. در حال حاضر این سیل از انتقادات، بیش از حد و کمی مشکوک است.

فکر می‌کنید تیم ملی تکواندو می‌تواند در مسابقات پیش رو این ناکامی را جبران کند یا وقت تغییر فرا رسیده است؟
کمیته فنی زیر نظر رئیس فدراسیون، تصمیم‌گیرنده است. بنابراین فکر می‌کنم در این زمینه کمیته فنی یا رئیس اسب‌هاسیون باید پاسخگو باشند. در حال حاضر اولین مسابقات پیش رو بازی‌های کشورهای اسلامی است.

دختران ما همیشه از این مسابقات دست پر برگشته‌اند، بنابراین باید در نظر داشته باشیم که موفقیت احتمالی تیم ملی در این رویداد هیچ ربطی به مسابقات جهانی ندارد و نباید اجازه دهیم این ناکامی را تحت تأثیر قری برد.

کمیته فنی در طول یک سال نتوانست به جمع‌بندی درباره کادرفنی تیم ملی بانوان برسد و در نهایت بعد از تغییر ۸۰ درصدی کمیته فنی، تکلیف کادرفنی مشخص شد. پس حالا هم همین کمیته فنی باید پاسخگوی این نتایج و تغییر کادرفنی باشد.

به موضوع خوبی اشاره کردید. توهین به یک ورزشکار جوان آن هم در میان فشار و باخت در مسابقات، تا چه اندازه به غیرحرفه‌ای بودن کادرفنی برمی‌گردد؟

بعضی‌ها ادای حرفه‌ای بودن را در می‌آورند اما عده‌ای واقعاً این رفتار را یادگرفته و حرفه‌ای هستند. بخش مهمی از این رفتار به عدم کنترل شخصیت برمی‌گردد؛

زخمی بر پیکر هویت فوتبال



✦ عرفان حمیدی – در سال‌های اخیر پرسشی اساسی در میان اهالی فوتبال ایران بارها مطرح شده: پرسش این است: چرا تیم‌های شهرستانی در تهران تمرین می‌کنند؟

در ظاهر، تیم‌های شهرستانی این اقدام را با بهانه «نبود امکانات مناسب تمرینی

در شهر خود» توجیه می‌کنند؛ اما نگاهی دقیق‌تر نشان می‌دهد که این توجیه، چندان قابل پذیرش نیست. تاریخ لیگ برتر و حتی پیش از آن، لیگ آزادگان، گواهی روشنی بر این مدعاست که در سال‌هایی که هنوز فوتبال ایران از ساختار حرفه‌ای امروزی هم برخوردار نبود، تیم‌های شهرستانی در همان شهر خود تمرین می‌کردند و با تکیه بر شور و حمایت هواداران محلی، به میدان مسابقات سراسری

در سال‌های اخیر پرسشی اساسی در میان اهالی فوتبال ایران بارها مطرح شده؛ پرسش این است: چرا تیم‌های شهرستانی در تهران تمرین می‌کنند؟ سؤال مهمی که پاسخ آن نه از سوی متولیان فوتبال کشور به روشنی داده شده و نه رسانه‌ها آنچنان که باید و شاید به آن پرداخته‌اند. این در حالی است که تمرین تیم‌های شهرستانی در پایتخت، نه‌تنها چهره‌ای غیرحرفه‌ای به فوتبال ایران می‌دهد، بلکه به‌تدریج هویت بومی و مردمی باشگاه‌ها را نیز از میان می‌برد.

تاج: مدیریت فوتبال رفاقتی نیست

طلسم گلزنی اللهیار پابر جاست

در ادامه فصل نه‌چندان موفق اللهیار

صیادمنش در فوتبال بلژیک، مهاجم ایرانی تیم وسترو لو شپ گذشته در ترکیب تیمش در جام حذفی هم طعم حذف زودهنگام را چشید. وسترو لو در دبداری از مرحله یک‌شازدهم نهایی جام حذفی بلژیک، پنجشنبه شب در ورزشگاه المپیک آنتورپ به مصاف بیرشات رفت و در حالی که نیمه نخست را با تساوی یک بر یک به پایان رسانده بود، در نهایت با نتیجه ۳ بر ۲ شکست خورد و از دور رقابت‌ها کنار رفت. صیادمنش که برای ششمین بازی پیاپی در ترکیب اصلی وسترو لو قرار گرفته بود، تنها ۴۵ دقیقه در زمین حضور داشت و در آغاز نیمه دوم به دلیل فشردگی بازی‌ها و تصمیم کادر فنی برای استراحت بیشتر تعویض شد. حضور نصفه‌ونیمه او هم نتوانست مانع از شکست تیمش شود تا وسترو لو رسیدن به جمع ۱۶ تیم نهایی جام حذفی بازماند.

این دیدار نخستین بازی اللهیار در جام حذفی بلژیک بود. مهاجم ایرانی در هشت دیدار این فصل ژوپیئر لیگ هم به میدان رفته و تنها یک پاس گل در کارنامه دارد؛ آماري که در مقایسه با فصل گذشته، افت محسوسی را نشان می‌دهد. فصل گذشته صیادمنش در شرایط بهتری قرار داشت و از مهره‌های تأثیرگذار تیمش به شمار می‌رفت، اما در فصل جاری نه‌تنها از نظر آماری بلکه از نظر اعتماد فنی نیز شرایط متفاوتی را تجربه می‌کند. با وجود این عملکرد، صیادمنش در کمال تشعب به اردوی اخیر تیم ملی دعوت شد؛ دعوتی که با واکنش‌هایی نیز همراه بود. البته سبم او از حضور در ترکیب ملی‌پوشان به دقایق کوتاهی در بازی دوستانه مقابل تانزانیا محدود شد و او نتوانست تأثیری در جریان مسابقه بگذارد. مهاجم پیشین فنرباغچه و بازیکن سابق تیم‌های جوانان ایران، در حالی هنوز در تمام بازی‌های این فصل موفق به گلزنی نشده که انتظار می‌رفت با تجربه فصل گذشته در لیگ بلژیک، فصل تازه را با اعتمادبه‌نفس و آمادگی بیشتری آغاز کند. حالا با گذشت نزدیک به سه ماه از شروع رقابت‌ها، صیادمنش برای بازگشت به فرم مطلوب و بازیابی جایگاه خود در ترکیب وسترو لو تیم ملی، بیش از هر زمان دیگری نیاز به درخشش و گلزنی دارد.



بعد از سقوط آزاد تیم ملی تکواندوی بانوان در شیاپ‌چانگ ووشی، مینو مداح سرمربی موفق پیشین تیم ملی بالاخره سکوت خود را شکست. او که در پاریس با رهبری بی‌نقص خود یک نفره و یک برنز تاریخی را برای تکواندوی ایران به ارمانگ آورده بود، حالا نتایج تیم ملی در مسابقات جهانی را قابل قبول نمی‌داند و معتقد است تغییر وزن غیراصولی به ناهید کیانی دراین مسابقات لطمه زد. مداح در این گفت‌وگو از ضعف مدیریت، رفتار غیرحرفه‌ای کادرفنی و تصمیمات اشتباه پرده برمی‌دارد.

این دیدار نخستین بازی اللهیار در جام حذفی بلژیک بود. مهاجم ایرانی در هشت دیدار این فصل ژوپیئر لیگ هم به میدان رفته و تنها یک پاس گل در کارنامه دارد؛ آماري که در مقایسه با فصل گذشته، افت محسوسی را نشان می‌دهد. فصل گذشته صیادمنش در شرایط بهتری قرار داشت و از مهره‌های تأثیرگذار تیمش به شمار می‌رفت، اما در فصل جاری نه‌تنها از نظر آماری بلکه از نظر اعتماد فنی نیز شرایط متفاوتی را تجربه می‌کند. با وجود این عملکرد، صیادمنش در کمال تشعب به اردوی اخیر تیم ملی دعوت شد؛ دعوتی که با واکنش‌هایی نیز همراه بود. البته سبم او از حضور در ترکیب ملی‌پوشان به دقایق کوتاهی در بازی دوستانه مقابل تانزانیا محدود شد و او نتوانست تأثیری در جریان مسابقه بگذارد. مهاجم پیشین فنرباغچه و بازیکن سابق تیم‌های جوانان ایران، در حالی هنوز در تمام بازی‌های این فصل موفق به گلزنی نشده که انتظار می‌رفت با تجربه فصل گذشته در لیگ بلژیک، فصل تازه را با اعتمادبه‌نفس و آمادگی بیشتری آغاز کند. حالا با گذشت نزدیک به سه ماه از شروع رقابت‌ها، صیادمنش برای بازگشت به فرم مطلوب و بازیابی جایگاه خود در ترکیب وسترو لو تیم ملی، بیش از هر زمان دیگری نیاز به درخشش و گلزنی دارد.

بعد از سقوط آزاد تیم ملی تکواندوی بانوان در شیاپ‌چانگ ووشی، مینو مداح سرمربی موفق پیشین تیم ملی بالاخره سکوت خود را شکست. او که در پاریس با رهبری بی‌نقص خود یک نفره و یک برنز تاریخی را برای تکواندوی ایران به ارمانگ آورده بود، حالا نتایج تیم ملی در مسابقات جهانی را قابل قبول نمی‌داند و معتقد است تغییر وزن غیراصولی به ناهید کیانی دراین مسابقات لطمه زد. مداح در این گفت‌وگو از ضعف مدیریت، رفتار غیرحرفه‌ای کادرفنی و تصمیمات اشتباه پرده برمی‌دارد.

با توجه به سیل عظیم حواشی، ناکامی تیم ملی تکواندوی بانوان در مسابقات جهانی، قابل پیش‌بینی بود؟

بله، این نتایج تا حدی قابل پیش‌بینی بود. البته که مسابقات بزرگ، برد و باخت دارد اما دختران ازامامی به این رقابت‌ها همگی نگرانی با تجربه و با رزومه قابل قبول بودند و توقع بیشتری از آنها می‌رفت. بنابراین نتایج قابل قبولی در این مسابقات کسب نشد.

تغییر وزن ناهید کیانی تا چه اندازه در حذف زودهنگام او دخیل بود، می‌توان گفت ناهید مجدداً قربانی مینیا نعمت‌زاده شد؟

اصلاً نمی‌خواهم مقایسه‌ای در خصوص ناهید کیانی با مینیا نعمت‌زاده داشته باشم. به هر حال مینیا هم یک ورزشکار است و همه ملی‌پوشان ما قابلیت فنی دارند. این موضوع به نحوه مدیریت، از رأس فدراسیون تا کادرفنی برمی‌گردد؛ اینکه چه تصمیماتی برای آماده‌سازی تیم و روز مسابقات گرفته شده است. برنامه‌ریزی فقط مختص روز مسابقه نیست و تیم باید استراتژی کلی داشته باشد.

بنابراین به نظر می‌رسد در این زمینه بررسی‌های لازم اتفاق نیفتاده و مدیریت صحیح نبوده است. این تغییر وزن به ناهید کیانی لطمه زد و با ناکامی او به عنوان ستاره تیم و اولین نماینده، تیم ملی هم لطمه خورد. ناهید کیانی در مسابقات جهانی باکو در وزن منفی ۵۳ کیلوگرم طلا گرفت. در یونیورسیاد چین، قهرمانی آسیا، پوزیدنت کاپ و کشورهای اسلامی هم به همین‌طور.

تنها مسابقه‌ای که ناهید در وزن منفی ۵۷ کیلوگرم مبارزه کرد مسابقات گرندپری بود که اصلاً در وزن المپیک برگزار می‌شد و چاره‌ای نبود. بنابراین من فکر می‌کنم ناهید اگر در وزن خود مبارزه می‌کرد می‌توانست در ووشی نتیجه خیلی بهتری بگیرد.

با اصرار به تغییر وزن نعمت‌زاده، به نظر می‌رسد خود این بازیکن هم لطمه خورد. من در مورد این ورزشکار به دلایل مشخص تمایل به صحبت ندارم اما طبق چیزی

