



معجزه سنگاپور

دکتر محمود سریع‌القلم استاد دانشگاه شهید بهشتی

نرخ تورم کشور سنگاپور ۱.۲ درصد است. این نتیجه ساختاری است که بهترین‌ها و توانمندترین‌های بانکداری، صنعت، IT، سیاست‌گذاری عمومی، محیط زیست، سیاست خارجی، آموزش و مدیریت را به وجود آورده‌اند. در این ساختار، بهترین‌ها و توانمندترین‌های سنگاپور توانسته‌اند کشوری را بنا کنند که این ویژگی‌ها را دارد: تولید ناخالص داخلی (GDP) برابر ۵۵۰میلیارد دلار با مساحت ۷۲۵ کیلومترمربع و شش‌میلیون نفر جمعیت. بر اساس رتبه‌بندی سرمایه‌انسانی کشورها (Global Ranking on Human Capital Index) سنگاپور با کسب شاخص ۰.۸۸ از یک، بهترین رتبه جهانی را دارد. ۴۰ درصد تولید آن در تراشه متمرکز شده است. ۵۸ درصد بهترین فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های سنگاپور، مدیران این کشور می‌شوند. طبق رتبه‌بندی Transparency International، سنگاپور رتبه چهارم جهانی در شفافیت مدیریتی است. در سال ۲۰۰۲، بانک جهانی، سنگاپور را یک کشور «توسعه‌یافته» قلمداد کرد. سنگاپور به صورت کمی و با وسواس قابل‌تأملی حدود ۱۶میلیون نفر از بهترین‌های کشورهای درحال‌توسعه و توسعه‌یافته جهت مدیریت و بازار کار استخدام کرده است.

به این افراد توانا، باهوش، متخصص، کارآمد و حرفه‌ای، حقوق قابل‌توجه می‌دهند و در بدنه تصمیم‌گیری از آنها بهره می‌برند. در دهه ۱۹۶۰، درآمد سرانه سنگاپور ۳۲۰ دلار بود (تاریخ تاسیس کشور: ۱۹۶۵). امروز درآمد سرانه این کشور ۶۶هزار دلار است. در دهه ۱۹۶۰، سنگاپور حتی به اندازه کافی، آب آشامیدنی نداشت. نه ساختار عمرانی داشت و نه منابع طبیعی. در حال حاضر ۳۰۰ شرکت خارجی در سنگاپور تولید می‌کنند. امید به زندگی در این کشور ۸۷.۳ سال است که جزء بالاترین‌ها در جهان است. بندر سنگاپور، پرتودرت‌ترین بندر جهانی است. دولت سنگاپور، تمام اقشار جامعه را مکلف کرده تا مرتب «مهارت‌های» خود را ارتقا بخشند و از طریق برنامه‌ای با عنوان Skillsfuture این تشخیص را داده که توانمندی، توسعه را به ارمان می‌آورد. مهم‌ترین موضوع برای حکمرانان سنگاپور جهت حفظ موقعیت ممتاز کشورشان و بهبود و ارتقای تدریجی آن، تسهیل ورود بهترین‌ها به آموزش عالی و دانشگاه‌است.

در سنگاپور، افرادی به سطوح عالی تدریس و تحقیق دست می‌یابند که طبق ضوابط سختی، توانمندی خود را به اثبات رسانده‌اند. رقابت در این کشور مبنای رشد است. حکومت معتقد است ارتقای سطح مهارت و دانش مردم، مهم‌ترین تصمیم اوست. رابرت لولکس اقتصاددان معتقد است که دانش و مهارت، نوعی اثر جانبی مثبت (positive externality) است به این معنا که جامعه، بنگاه‌ها و مجموعه حکومت بدون آنکه هزینه کنند از مهارت و دانش آحاد مردم بهره می‌برند. چون سنگاپور مهارت و توانایی را در مدیریت ارج می‌نهد و از جمله کشورهایی است که در سیاست‌های اقتصادی و بخصوص بانکداری از شفاف‌ترین‌های جهانی است، مورد وثوق بهترین بنگاه‌های تولیدی و فناوری است. به طوری که در سال ۲۰۲۵ حدود ۶میلیارد دلار FDI (سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی) جذب کرده است. زاین چین، آمریکا و هلند از جمله سرمایه‌گذاران هستند. در سال ۱۹۶۵، سنگاپور ۹۹هزار نفر بازددی‌کننده (توریست) داشت. این عدد در سال ۲۰۲۴ به ۱۶۵میلیون نفر افزایش یافته که درآمدی معادل ۲۲.۴میلیارد دلار برای سنگاپور به وجود آورده است. پیش‌بینی می‌شود تولید ناخالص داخلی (GDP) سنگاپور در سال ۲۰۲۶ به ۵۷۳میلیارد دلار برسد.

اعتبار پاسپورت سنگاپور در سال ۲۰۲۵، رتبه اول جهانی است. این آیین موفقیت حکومت و مردم سنگاپور تصادفی است؟ سنگاپور چگونه در دوره زمانی به طول حدود نیم قرن، از یک جزیره عقب‌مانده به یک Hub جهانی در صنعت، فناوری، تحقیقات علمی، شفافیت، محیط زیست سالم و حتی جامعه‌ای سالم، راستگو، خوش‌قول و قابل‌اتحاد تبدیل شده است؟ برای پاسخ به این پرسش نیازی به متوسل شدن به ۵۰ متغیر نیست. ریشه منحل شدن سنگاپور در دو متغیر است: اول، ماهیت و پایگاه اجتماعی حکومت و دوم، ماهیت تصمیم‌گیری‌های حکومت.

پایگاه اجتماعی حکومت سنگاپور، افراد توانا، متخصص، با تحصیلات کیفی و با ظرفیت رقابتی است. هر کسی که نتوانند است به مدیریت می‌رسد. وفاداری به تخصص و مهارت است و نه به افراد. حکومت می‌گوید من یک کشور ثروتمند می‌خواهم که همه به تناسبی زحمتی که می‌کنند از آن بهره‌مند شوند. حکومت سنگاپور آنقدر اعتمادبنفس دارد و سیستم ایجاد کرده است که افراد نتوانند خارجی را نیز در چارچوب سیستم قاعدمند خود به کار می‌گیرد. افراد برای کار آمدی، تولید ثروت، بهره‌وری و رقابت سطح بالاتر کار می‌کنند، نه برای مدیران بالاتر. سنگاپور از فرد به جمع، از فرد به سیستم و از فرد به قاعده و از فرد به آیین‌نامه تکامل پیدا کرده است. داخلی و خارجی، یک سیستم را می‌بینند و نه افراد. را سیستمی که افراد فاسد، رانت‌خوار، خرافکار و ناکارآمد را نمی‌پذیرد و آنها را به سوی بلاروس، کره‌شمالی و ونزوئلا راهنمایی می‌کند. حکومت سنگاپور اجازه نمی‌دهد و پولی خرج نمی‌کند که افراد ناتوان در سمت‌های مدیریتی قرار گیرند و فقط وضع موجود را حفظ کنند.

حکومت سنگاپور هر فردی را که در مسوولیتی می‌گمارد، به صورت شفاف از او خروجی (Result) می‌خواهد. پول مردم باید برای بهبود وضع خود آن مردم صرف شود. حکومت سنگاپور بنیه و ریشه و ستون فقرات خود را بر توانمندی افراد (Meritocracy) بنا نهاده است. این حکومت به‌ویژه در عرصه مدیریت اقتصادی و سیاست خارجی، توانمندترین افراد با تحصیلات به‌ترین دانشگاه‌های جهان با تسلط بر زبان انگلیسی و با یک هدف کلانوی جهت افزایش ثروت ملی سنگاپور را به کار گمارده است.

## حکمرانی مشارکتی آب



### بارادوکس تجارت در قفقاز

منطقه قفقاز همواره یکی از گلوگاه‌های حیاتی در جغرافیای اقتصادی ایران محسوب می‌شود...

صفحه ۲

### دوراهی حمایت از اجاره‌نشین‌ها

بررسی ۸ تجربه جهانی از سال‌های دور تاکنون نشان می‌دهد، برخی به شکل ملی یا محلی، نرخ دولتی...

صفحه ۴

### آماده‌باش جهانی به کشورهای ساحلی

در سال جاری میلادی، اعمال تعرفه‌های آمریکا و شرایط ناپایدار حاکم بر تنگه هرمز که منجر به تغییر مسیر دریایی...

صفحه ۶

## حکمرانی مشارکتی آب

روزنامه سراسری اقتصادی ، اجتماعی

سه شنبه ۰۹ دی ۱۴۰۴

۰۹ رجب ۱۴۴۷ | ۳۰ دسامبر ۲۰۲۵

شماره ۸۳۳

۸۰۰۰ تومان



### هراس بورس از مقاومت ۳٫۵میلیونی



### محاصره دریایی نفت روسیه



### تب و تاب بامدادی در ایران

به بیش از یک‌میلیون حلقه رسیده است. این افزایش شدید برداشت، باعث افت گسترده سطح آب‌های زیرزمینی شده و برآوردها نشان می‌دهد که تاکنون حدود ۳۵۰میلیارد مترمکعب از ذخایر آب زیرزمینی کشور برداشت مازاد صورت گرفته است. پیامد این روند، پدیده فرونشست زمین است که امروز در بسیاری از استان‌ها مشاهده می‌شود و حتی در استان گلستان، بخش قابل‌توجهی از دشت‌ها در معرض فرونشست قرار دارند.

صادق‌زاده با اشاره به مصرف آب در بخش‌های مختلف تصریح کرد: کشاورزی همچنان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده آب در ایران است و در سال ۱۳۹۰ حدود ۸۸میلیارد مترمکعب آب در این بخش مصرف شده است. از این رو، هرگونه سیاست صرفه‌جویی و اصلاح مصرف، ناگزیر باید بر بخش کشاورزی متمرکز شود. او با مقایسه ایران با کشورهایی مانند چین گفت: درحالی‌که سهم کشاورزی از مصرف آب در چین حدود ۶۴ درصد است، این سهم در ایران به بیش از ۹۰ درصد می‌رسد.

رئیس مرکز ملی مطالعات راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران در بخش پایانی سخنان خود، راهکارهایی از جمله کاهش مصرف آب، افزایش بهره‌وری اقتصادی به ازای هر مترمکعب آب مصرفی، توجه به مفهوم آب مجازی و ردپای آب، واردات محصولات آب‌بر و بازنگری در الگوی تولید داخلی را مطرح کرد و افزود: تقویت امنیت غذایی کشور می‌تواند از طریق کشت فراسرزمینی و استفاده از ظرفیت کشورهای دارای خاک و آب فراوان دنبال شود؛ رویکردی که اگر به‌درستی اجرا شود، می‌تواند بخشی از فشار سنگین بر منابع آب داخلی را کاهش دهد.

##### حکمرانی منابع آب و غذا

در ادامه ترگس ظهراپی، دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی اهواز، در شروع سخنانش با تاکید بر اهمیت رویکردهای نوین در حکمرانی منابع آب و غذا، تجربیات جهانی و اقدامات عملی در این حوزه را بررسی کرد و چهار محور اصلی را ریسک، تجربیات جهانی، اقدامات عملی و ضرورت مشارکت ذی‌نفعان دانست و گفت: نگاه سنتی به منابع آب، مبتنی بر حفاظت صرف است؛ به این معنا که کنترل نصب شود و مصرف کنترل شود. اما تجربه جهانی از سال ۲۰۰۵ به بعد نشان داده است که رویکرد مبتنی بر ریسک، ترکیبی از حفاظت و مراقبت، امکان مدیریت بهتر منابع آب را فراهم می‌کند و اثرات اعتباری و مقرراتی را نیز در تصمیم‌گیری‌ها لحاظ می‌کند.

ظهراپی افزود: ریسک‌های اعتباری و مقرراتی می‌تواند بهره‌برداری صنعتی و محلی از منابع آب را تحت‌تاثیر قرار دهد. به‌عنوان نمونه، شرکت‌های صنعتی در استان‌های مختلف ایران، با فشار قابل‌توجهی مواجه هستند و این موضوع نشان می‌دهد که مدیریت منابع آب، فراتر از یک چالش فنی، به ابعاد اجتماعی و اقتصادی نیز مرتبط است. توجه به هزینه‌های پنهان، مانند فرسایش خاک و رسوب‌گذاری در مخازن می‌تواند عمر مفید سرمایه‌گذاری‌ها را افزایش دهد و ازمیلیاردها دلار هزینه‌های اضافی جلوگیری کند.

او در ادامه بر اهمیت نگاه یکپارچه و چندبعدی تاکید کرد و گفت: امنیت آب، غذا و انرژی به هم پیوسته است و نمی‌توان هریک را جداگانه مدیریت کرد. بر اساس آمار ارائه شده، افزایش تقاضای آب و انرژی و کاهش منابع موجود نشان می‌دهد که ۴۰ سال پیش منابع کافی وجود داشت، اما اکنون با کمبود مواجه هستیم و این وضعیت ضرورت تغییر پارادیم‌های سیاست‌گذاری را دوچندان می‌کند. ظهراپی افزود: کشورهای مختلف جهان نیز با این چالش‌ها مواجه هستند و ایجاد استراتژی‌های یکپارچه برای امنیت غذایی و آب، به‌ویژه در شرایط تحریم و محدودیت، اهمی حیاتی دارد.

این استاد دانشگاه به نقش جامعه محلی و مشارکت ذی‌نفعان اشاره کرد و گفت: ظرفیت‌های علمی و اجرایی محلی، دانشگاه‌ها و موسسات تحقیقاتی باید به‌صورت هماهنگ با مدیریت ملی عمل کنند تا اثرگذاری پروژه‌ها افزایش یابد. او توضیح داد که ایجاد شبکه‌های ظرفیت‌سازی در اتاق‌های بازرگانی استان‌ها، هماهنگی بین سطح ملی و محلی و افزایش آگاهی سیاست‌گذاران و جامعه، ابزارهای موثری برای بهبود حکمرانی منابع آب و غذا فراهم می‌کند.

ظهراپی همچنین بر لزوم بازنگری در سیاست‌های صنعتی تاکید کرد و گفت: صنایع نفت، فولاد و پتروشیمی باید در زنجیره ارزش غذایی و تولیدی مشارکت داشته باشند و نقش خود را در ایجاد اشتغال، سرمایه‌گذاری و رفاه اجتماعی ایفا کنند.

به باور باقری، این شفافیت می‌تواند به شکل‌گیری فضایی دموکراتیک کمک کند که در آن، اولویت‌ها بر اساس نیازهای واقعی محلی تعیین شود و مسیر پایداری و عدالت در دسترسی به آب هموارتر شود. حکمرانی محلی بدون چالش نیست و ممکن است در معرض انحصار و بازتولید نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی قرار گیرد. به همین دلیل او تمرکز بر همیاری، تقویت گروه‌های محلی و افزایش دسترسی به اطلاعات را ضروری دانست تا صداهاى مختلف شنیده شود و امکان شناسایی مشکلات درون سیستم فراهم آید.

باقری برای توضیح ملموس این مساله، به نظام تفرقه‌گذاری آب شهری اشاره کرد و با ارائه مثالی نشان داد که چگونه فرمول‌های موجود، بدون توجه به واقعیت‌های جمعیتی ساختمان‌ها می‌تواند به نابرابری منجر شود. در این مثال، ساختمان‌هایی با تعداد ساکنان بیشتر، حتی با سرانه مصرف مشابه، به‌عنوان مشترک پر مصرف شناخته می‌شوند و هزینه‌ای چندبرابر می‌پردازند، در حالی که مصرف واقعی آنها الزاما غیرمتعارف نیست. او در پایان تصریح کرد: چنین نمونه‌هایی نشان می‌دهد که مشارکت فعال شهروندان و شنیده شدن صدای آنها می‌تواند به اصلاح سیاست‌ها و کارآمدتر شدن حکمرانی آب منجر شود.

##### ضرورت بازنگری در الگوی مصرف

کوروش صادق‌زاده، رئیس مرکز ملی مطالعات راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران، با تاکید بر اینکه ایران امروز با «بربحران آب» مواجه است، مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، اقلیمی و مدیریتی را به‌عنوان ریشه‌های اصلی این وضعیت تشریح کرد و همچنین، راهکارهایی عملی برای عبور از شرایط موجود ارائه داد. او گفت: بررسی روندهای جمعیتی نشان می‌دهد که فشار بر منابع آب کشور به‌شدت افزایش یافته است؛ به‌گونه‌ای که اگر جمعیت ایران در ابتدای دهه ۱۳۴۰ را مبنا قرار دهیم، جمعیت کشور تا سال ۱۴۰۰ بیش از ۳ برابر شده است، در حالی که منابع آب تجدیدپذیر ایران چنین رشدی را تجربه نکرده‌اند.

صادق‌زاده با اشاره به وضعیت بارش‌ها بیان کرد: در فاصله سال‌های ۱۳۷۸ تا ۱۳۹۵، کشور حدود ۵۹میلیارد مترمکعب کاهش بارش را تجربه کرده است. هرچند نرخ کاهش بارش در سال‌های اخیر تا حدی کندتر شده، اما هم‌زمان با این روند، سطح زیرکشت افزایش یافته و رژیم بارش نیز تغییر کرده است. بارش‌هایی که پیش‌تر عمدتا در پاییز رخ می‌داد، اکنون به سمت زمستان متمایل شده و این تغییر زمانی، کارایی تغذیه منابع آب زیرزمینی را کاهش داده است. افزایش دما در ۲۵ سال گذشته نیز مزید بر علت شده و تبخیر را تشدید کرده است.

رئیس مرکز ملی مطالعات راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران با اشاره به داده‌های حوضه‌های آبریز کشور گفت: کاهش بارش لزوما با کاهش رواناب همبستگی مستقیم ندارد. به‌عنوان نمونه، در برخی حوضه‌ها مانند گران‌رود و اترک، حتی در دوره‌هایی که افزایش بارش ثبت شده، رواناب کاهش یافته است؛ موضوعی که نشان می‌دهد نظام طبیعی بارش و جریان رودخانه‌ها در اثر مداخلات انسانی و بهره‌برداری ناپایدار دچار اختلال شده است. او در ادامه به وضعیت نگران‌کننده منابع آب زیرزمینی پرداخت و گفت: تعداد چاه‌های کشور از حدود ۴۷ هزار حلقه در سال ۱۳۵۰

کارشناسان در نشست عصرانه بهره‌وری که در محل اتاق بازرگانی ایران برگزار شد، با تمرکز بر همین مشکلات، توضیح دادند که مساله آب در تلاقی دولت، جامعه و ساختارهای نهادی معنا پیدا می‌کند، از تغییر شکل اعتراض‌ها و مطالبه‌گری‌های محلی تا ناکارآمدی سیاست‌های تعرفه‌ای، از فروپاشی منابع زیرزمینی تا پیوند ناگسستنی امنیت آب و غذا، سخنرانان این نشست بر یک نکته مشترک تاکید داشتند که حکمرانی آب تنها زمانی کارآمد می‌شود که شفافیت، مشارکت ذی‌نفعان و نگاه چندمقیاسی جایگزین تصمیم‌گیری‌های خطی و متمرکز شود.

##### حکمرانی آب در تلاقی جامعه و دولت

علی باقری، عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس، در رابطه با تحولات اجتماعی و نهادی حوزه آب گفت: مساله آب در ایران از یک چالش صرفا فنی عبور کرده و به موضوعی اجتماعی، سیاسی و چندمقیاسی تبدیل شده است که بدون بازتعریف شوه‌های حکمرانی آب، امکان مدیریت پایدار آن وجود ندارد. باقری با اشاره به تحولات اوایل دهه ۱۳۸۰ بیان کرد: از این دوره به بعد، اشکال کنش‌گری در حوزه آب تغییر کرده و اعتراض‌ها از حالت فردی و پراکنده به سمت مطالبه‌گری جمعی و سازمان‌یافته حرکت کرده‌اند. این تغییر، به‌عزم او، نشانه بروز ابهام در پیش‌فرض دولت درباره نقش خود و جامعه است؛ ابهامی که نشان می‌دهد دیگر نمی‌توان انتظار داشت دولت به‌تنهایی و بدون مشارکت فعال جامعه محلی، مدیریت منابع آب را به سرانجام برساند. شکل‌گیری شکل‌های کشاورزی و محلی، هر چند هنوز با ضعف‌های ساختاری مواجه است، اما علامتی از همین گذار اجتماعی محسوب می‌شود.

عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس در ادامه، توانمندسازی را کلید مواجهه با چالش‌های امروز آب دانست و گفت: ارزیابی عملکردها باید از نگاه‌های کلان فاصله بگیرد و به مسائل محلی توجه کند. از نگاه او هر منطقه با توجه به شرایط آبی، اجتماعی و اقتصادی خود، ویژگی‌های منحصربه‌فردی دارد، هرچند در عین حال، اشتراکات ساختاری میان مناطق مختلف نیز وجود دارد. حکمرانی محلی آب، زمانی معنا پیدا می‌کند که بتواند میان این تفاوت‌ها و شباهت‌ها تعادل برقرار کند و انعطاف لازم را برای انطباق با شرایط متغیر داشته باشد. باقری با نقد رویکردهای هنجاری و تفکر خطی در سیاست‌گذاری آب افزود: بسیاری از تصمیم‌ها بدون پیش‌بینی پیامدهای بلندمدت اتخاذ شده‌اند و نتایج آنها به‌تدریج و در طول زمان خود را نشان داده است. گفتمان‌های مصلط، مانند گفتمان خودکفایی، نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌دهی به ساختار حکمرانی آب داشته‌اند و همین گفتمان‌ها باعث شده‌اند برخی سیاست‌ها بدون توجه کافی به محدودیت‌های منابع طبیعی دنبال شوند. از این منظر، اصلاح حکمرانی آب نیازمند تغییرات تدریجی و تکوینی است، زیرا حکمرانی آب پدیده‌ای ایستا نیست و همواره در حال حرکت و بازتعریف است. او در بخش دیگری از سخنان خود به چندمقیاسی شدن مساله آب اشاره کرد و گفت: تعارض‌ها دیگر محدود به یک روستا، شهرستان یا حتی استان نیستند و ابعاد فرامنطقه‌ای پیدا کرده‌اند. در چنین شرایطی، ایجاد فضاهای شفاف و مشارکتی اهمیت مضاعف پیدا می‌کند؛ فضاهایی که همه ذی‌نفعان بتوانند در آن طرح مساله کنند و به اطلاعات دسترسی داشته باشند.



**تعداد چاه‌های کشور از حدود ۴۷ هزار حلقه در سال ۱۳۵۰ به بیش از یک میلیون حلقه رسیده است.**

#### حذف ارز ترجیحی برنج خارجی

وزیر جهاد کشاورزی خبر از حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی برنج داد و افزود: از این پس ارز مورد نیاز واردات برنج با ارز مرکز مبادله تامین می‌شود. حذف ارز ترجیحی برنج در شرایطی اجرایی شد که در ماه‌های گذشته شاهد شدت گرفتن التهاب در بازار برنج بودهایم و واردات با ارز ترجیحی نیز تاکنون نتوانسته از شدت گرانی بکاهد. هرچند انتظار می‌رود با حذف ارز ترجیحی شاهد افزایش ورود این محصول به کشور باشیم.

به گزارش مهر، غلامرضا نوری قزلبه وزیر جهاد کشاورزی درباره گرانی لبنیات در بازار گفت: فقط این وزارتخانه متولی قیمت‌گذاری شیر خام است. وزیر جهاد کشاورزی افزود: قیمت اقلام مشمول هم از سوی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تعیین می‌شود. نوری قزلبه ادامه داد: نظارت بر قیمت این اقلام در بازار هم بر عهده وزارت جهاد کشاورزی، صنعت، معدن و تجارت و نیز سازمان تعزیرات حکومتی است. نظارت در حال انجام است و رصد اقلام از سوی متولیان انجام می‌گیرد.

نوری قزلبه درباره جبران زیان دامداران به دلیل شیوع تب‌رفکی سویه جدید، عنوان کرد:به طور قطع دامداری‌های صنعتی دام‌های خود را بیمه کرده‌اند و در این خصوص مشکلی ندارند. وی افزود: با ورود سویه جدید این ویروس، کار گروه ملی تشکیل شد و یک سری منابع از سوی دولت مصوب شد. اقدامات مناسب برای واکنش سریع در حال انجام است و با همکاری بخش‌های خصوصی و دولتی تب‌رفکی در حال کنترل است. وزیر جهاد با اشاره به تامین واکسن مورد نیاز کشور تصریح کرد:واردات به اندازه مورد نیاز انجام شده است. همچنین تولید واکسن این ویروس در داخل کشور آغاز شده و بخش دولتی و خصوصی در آن مشارکت دارند.

وزیر جهاد کشاورزی گفت: با وجود تمام تلاطماتی که در کشور وجود دارد از جمله خشکسالی، بخش کشاورزی توانسته رونق تولید خود را حفظ کند. نوری قزلبه با اشاره به احتمال ۶۰ درصدی هجوم ملخ صحرایی به نوار جنوبی کشور گفت: سلامت مواد غذایی موضوع مهمی استست چه برای مصرف داخل و چه صادرات. از این رو، وزارت جهاد کشاورزی به دنبال تامین مواد تکنیکال با کیفیت بالا برای تولید سموم استاندارد برای مقابله با آفات گیاهی است. وی ادامه داد: به طور قطع کشاورزان حاضر هستند سموم با کیفیت را خریداری کنند اگر چه با قیمت بالاتر اما به شرط اینکه آن تاثیر آن بر فراوانی موش‌مشن شوند. در این راستا باید حوزه تزویج فعالانه به کار خود ادامه دهد و آموزش درست مصرف سموم چه به لحاظ زمانی، میزان و کیفیت را به کشاورزان اطلاع‌رسانی کند. نوری قزلبه با اشاره به رویکرد وزارت جهاد کشاورزی در مبارزه با آفات گیاهی گفت: هدف ما به حداقل رساندن مصرف سموم شیمیایی و استفاده از آفت‌کش‌های بیولوژیک و سازگار با محیط است. وی اضافه کرد: اقدامات و برنامه‌ریزی‌های لازم برای مقابله با حمله ملخ صحرایی و بیماری‌های دام، به ویژه بیماری برفکی، مورد بررسی قرار گرفته است. بنابراین از ماه‌ها قبل اقدامات مقابله‌ای شامل اخذ مصوبه هیات دولت،مکاتبه با دستگاه‌های مرتبط مانند سازمان برنامه و بودجه و وزارت کشور و آمادسازی تجهیزات، سموم و ماشین‌آلات انجام شده است. همکاری با سازمان مدیریت بحران نیز برای اجرای سریع و موثر مقابله انجام گرفته است. وزیر جهاد کشاورزی با اشاره به همکاری‌های بین‌المللی در این راستا، عنوان کرد:منش دولت همکاری شفاف و دقیق با تمام نهادهای بین‌المللی از جمله فاو است. ما سعی داریم نقش بیشتری در این همکاری داشته باشیم و با به اشتراک گذاری اطلاعات و داده‌ها از تجربیات آنها استفاده کنیم. وی یادآور شد: با تمام تلاطمات موجود در حوزه‌های مختلف مثل خشکسالی، تولید در بخش کشاورزی رونق خود را حفظ کرده است. کالای اساسی در بازار به وفور وجود دارد و مشکلی در تامین کالاهای اساسی نداریم.

■ ■ ■

#### ضرورت بازتعریف سیاست‌های باغبانی در عصر کم‌آبی

تغییرات اقلیمی، گرمایش جهانی و عدم مدیریت صحیح منابع آبی در گذشته، منجر به ایجاد چالش‌های متعددی در بخش کشاورزی و منابع طبیعی کشور شده است. در حال حاضر، یکی از مهم‌ترین راهکارها برای مدیریت صحیح منابع آب و خاک و در عین حال، تامین امنیت غذایی کشور، اصلاح الگوی کشت گیاهان زراعی و باغی و اصلاح الگوی تولید محصولات دامی و شیلاتی است.

الواح کشت و تولید محصولات کشاورزی در سال‌های اخیر به یکی از کلیدی‌ترین موضوعات سیاست‌گذاری کشاورزی تبدیل شده است. موضوعی که دیگر یک توصیه فنی یا موضع اختیاری نیست، بلکه ضروری مهم برای مدیریت پایدار بحران آب و فرسایش خاک، کنترل آلودگی و تامین امنیت غذایی محسوب می‌شود. خوشبختانه یکی از رویکردهای مهم اخیر وزارت جهاد کشاورزی، سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و پیاده‌سازی الگوی صحیح کشت و تولید محصولات کشاورزی است. یکی از این رویکردها و برنامه‌ها، اصلاح الگوی تولید محصولات باغبانی است که دارای پیچیدگی‌های زیادی است، زیرا سیاستگذار تلاش دارد هم از زاویه محدودیت آب و هم از زاویه نیاز کشور به تولید میوه‌های پرطرف و جلوگیری از خروج ارز وارد بحث شود. همین دوگانه (محدودیت آب از یک‌سو و ضرورت کاهش واردات از سوی دیگر)، باعث شده است تصمیم‌گیری درباره توسعه باغات در مناطق مختلف پیچیدگی بیشتری پیدا کند.



## پارادوکسی تجارت در قفقاز

**مریم لطفی** – منطقه قفقاز همواره یکی از گلوگاه‌های حیاتی در جغرافیای اقتصادی ایران محسوب می‌شود. ارمنستان و جمهوری آذربایجان نه تنها همسایگان ایران هستند.

منطقه قفقاز همواره یکی از گلوگاه‌های حیاتی در جغرافیای اقتصادی ایران محسوب می‌شود. ارمنستان و جمهوری آذربایجان نته‌نها همسایگان ایران هستند، بلکه به‌عنوان شرکای سنتی با پیوندهای دیرینه تجاری، نقش تعیین‌کننده‌ای در وضعیت تجارت کشور ایفا می‌کنند. با این حال، تازه‌ترین آمارهای تجاری و اظهارات فعالان بخش خصوصی، تصویری دوگانه از وضعیت روابط ایران با این دو کشور ترسیم می‌کند. از یک سو، تجارت با ارمنستان تحت تاثیر پیمان اقتصادی اوراسیا و ثبات روابط سیاسی در مسیر صعودی قرار گرفته است. حجم تجارت دو کشور از ۸۰۰میلیون دلار عبور کرده و چشم‌انداز رسیدن به یکمیلیارد دلار در حال شکل‌گیری است. ارمنستان اکنون نه‌تنها یک بازار تجاری، بلکه با توجه به تعرفه‌های ترجیحی با کشورهای غربی، سکویی جذاب برای ری‌کسپورت و سرمایه‌گذاری مشترک به شمار می‌رود.

در سوی دیگر ماجرا، بحث تجارت ایران با جمهوری آذربایجان مطرح است که با وجود ظرفیت‌های ترانزیتی و بازار مصرف مشابه، ارزش تجارت دو کشور تحت تاثیر فراز و نشیب‌های دیپلماتیک و حضور رقبای منطقه‌ای، کاهش یافته است. هرچند کریدورهای ترانزیتی به سمت روسیه این مسیر اقتصادی را زنده نگه داشته‌اند، اما سایه سیاست بر تجارت در این بخش ملموس است. بررسی دیدگاه‌های رؤسای اتاق‌های بازرگانی نشان می‌دهد که چالش اصلی فراتر از مرزهاست. موانع داخلی مانند نوسان شدید نرخ ارز، تورم و سیاست‌های محدودکننده بازگشت ارز، فضایی از ناطلمینانی ایجاد کرده‌اند که حتی در بازارهای بدون تنش سیاسی نیز مانع بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌ها می‌شوند.

#### هدف‌گذاری تجارت یکمیلیارد دلاری

هرویک یاریجانبیان، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ارمنستان، درباره وضعیت تجارت خارجی ایران و ارمنستان توضیح داد: با توجه به عضویت ایران و ارمنستان در پیمان اقتصادی



### موج تازه تعدیل نیرو در شرکت‌های بزرگ جهانی

در حالی صنعت قطعه کشور به گفته فعالان این حوزه در حساس‌ترین مقطع سال‌های اخیر قرار دارد که قرار است تسهیلات ۴۰ همتی وعده داده‌شده از سوی دولت «چرخ‌دنده نجات» این صنعت باشد، با این اوصاف اما این تسهیلات در پیچ‌خمش نظام بانکی متوقف مانده‌است. پورسه تخصیص تسهیلات ۴۰ همتی از مردادماه در دستور کار قرار گرفت، اما با گذشت ماه‌ها، فعالان این صنعت هنوز ربالی از آن دریافت نکرده‌است؛ وضعیتی که به تعبیر برخی کارشناسان، بیش از آنکه گرفتار روند بوروکراسی باشد، گواه کمبود نقدینگی بانک‌ها و ناتوانی آنها در تامین چنین تسهیلات سنگینی است. در همین حال، قطعه‌سازان هشدار می‌دهند که اگر این پست‌است ادامه باید باید در انتظار موحی از بیکاری، افزایش تعطیلی واحدهای قطعه‌سازی و حتی توقف خطوط تولید برخی خودروسازان بود؛ زنجیره‌ای که هر حلقه‌اش آسیب ببیند، کل صنعت خودرو را در معرض اختلال قرار خواهد داد.

با وجود هشدارها اما برخی صداهای مخالف این تسهیلات نیز شنیده می‌شود؛ مخالفانی که راحل را نه در تزریق پول، بلکه در واردات قطعات ارزان‌تر از چین یا حتی گسترش واردات خودرو می‌بینند. پیشبندهای که عملاً تداوم حیات قطعه‌سازی داخلی را در معرض خطر قرار می‌دهد و تضاد منافع جدی در سیاستگذاری خودرو ایجاد می‌کند، بااین‌حال در نقطه مقابل، گروهی از اقتصاددانان معتقدند مساله اصلی نه واردات است و نه حتی خود تسهیلات، بلکه شیوه استفاده از منابع عمومی و نبود سازوکارهای الزام‌آور برای اصلاح ساختار صنعت است. در این میان، منتقدان بزرگ‌ترین ایراد بسته ۲۰ همتی را بی‌قید و شرط‌بودن آن می‌دانند؛ تسهیلاتی که بدون معیارهای پهروری، تعهدات تولید، استانداردهای کیفی یا برنامه بازپرداخت مشخص قرار است به زنجیره قطعه‌سازی تزریق شود. این رویکرد در باور تحلیلگران، تکرار چرخه‌ای قدیمی در سیاستگذاری صنعتی ایران است، چرخه‌ای که بارها تجربه‌شده و نشان‌داده هرگاه بحران با «پول‌رمانی» و بدون اصلاح ساختار مدیریت دولتی، قیمت‌گذاری دستوری، زبان نباشته و بدیهی‌های معوق موجه می‌شوند، نتیجه آن تنها تعویق بحران و بازگشت دوباره آن با شدتی بیشتر است، ضمن اینکه برخی صاحب‌نظران درباره آثار تزریق این منابع مالی در صورتی که به سمت توسعه تولید محصولات باکیفیت بالاتر و ارزش‌افزوده بیشتر هدایت نشود بر افزایش نرخ تورم و حجم نقدینگی در اقتصاد ایران هشدار می‌دهند.

نمونه‌های جهانی نیز نشان می‌دهد تسهیلات گسترده تنها زمانی کارساز است که با شرط و شروط سختگیرانه همراه باشد. همان‌طور که دولت آمریکا پس از بحران مالی ۲۰۰۸، کمک‌های سنگینی را به خودروسازان ارائه کرد اما در مقابل، آنها را ملزم به برنامه بازسازی، کاهش هزینه، شفافیت مالی و اصلاح ساختار کرد؛ الزاماتی که بعدها موتور رشد صنعت خودرو آمریکا شد. کارشناس اقتصادی در این‌باره تاکید می‌کند: در شرایط محدودیت منابع و تعدد نیازهای جامعه، هنر سیاستگذاری در این است که منابع کمیاب به پربازده‌ترین مسیرها هدایت شود؛ اگر نه، هرگونه تزریق بی‌هدف تنها هدررفت منابع عمومی و بازتولید بحران خواهد بود. در عین‌حال تاکید می‌کنند که تزریق ۴۰۰ همت به صنعت قطعه تنها یک گزین‌ه است و این مبلغ این پتانسیل را دارد تا در حوزه‌های حیاتی مانند توسعه حمل‌ونقل، صنعت هوایی، مدیریت منابع آب، توسعه فناوری، سلامت و زیرساخت‌های نوین انرژی اثرات ماندگارتر و گسترده‌تری بر اقتصاد کلان کشور بگذارد.

#### ابهامات یک رقم‌بزرگ

با توجه به مبلغ سنگینی که قرار است به بدنه صنعت قطعه تزریق شود، یکی از پرسش‌های محوری



## پارادوکسی تجارت در قفقاز

**مریم لطفی** – منطقه قفقاز همواره یکی از گلوگاه‌های حیاتی در جغرافیای اقتصادی ایران محسوب می‌شود. ارمنستان و جمهوری آذربایجان نه تنها همسایگان ایران هستند.

اوراسیا، روند تجارت میان دو کشور در مسیر مثبتی قرار گرفته است. در حال حاضر حجم مبادلات تجاری ایران و ارمنستان از مرز ۸۰۰میلیون دلار عبور کرده و پیش‌بینی می‌شود این رقم در آینده نزدیک به حدود یکمیلیارد دلار برسد. این میزان تجارت حتی در مقایسه با برخی شرکای بزرگ‌تر مانند روسیه، رقم قابل‌توجهی محسوب می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد سطح روابط اقتصادی دو کشور مناسب ارزیابی می‌شود و بر همین اساس انتظار می‌رود ارزش مبادلات تجاری ایران و ارمنستان تا سال ۲۰۲۶ به یکمیلیارد دلار افزایش یابد. در این میان، قرار گرفتن ایران در جمع پنج شریک تجاری اصلی ارمنستان، موضوعی مهم و راهبردی برای هر دو کشور به شمار می‌رود.

این فعال بخش خصوصی با اشاره به ترکیب کالاهای صادراتی ایران به ارمنستان اظهار کرد: کالاهای صادرشده به این کشور را می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد: بخشی از این صادرات را کالاهای نهایی تشکیل می‌دهند و بخش دیگر مربوط به مواد اولیه و کالاهای معدنی است. از جمله مهم‌ترین اقلام صادراتی در این حوزه می‌توان به سوخت، قیر و مواد اولیه پلی‌اتیلن اشاره کرد. کالاهای ساخته‌شده صادراتی نیز شامل ماشین‌آلات صنایع لبنی، ماشین‌آلات بسته‌بندی، لوازم صنعتی و برخی لوازم خانگی نظیر بلور و استیل است. بر این اساس، هر کالایی که از کیفیت مناسب برخوردار باشد، قابلیت صادرات به بازار ارمنستان را خواهد داشت، اما در بخش خودرو و لوازم خانگی در آینده نزدیک نمی‌توان بازار این کشور را به‌دست آورد. همچنین، خدمات فنی و مهندسی هم از ایران به ارمنستان صادر می‌شود. در چارچوب کریدور شمال-جنوب، بسیاری از شرکت‌های ایرانی فعال در این حوزه با وجود حضور شرکت‌های بین‌المللی و رقابت بالا، موفق شده‌اند جایگاه مناسبی به دست آورند و اجرای پروژه‌های مختلف را بر عهده بگیرند.

یاریجانبان در پاسخ به این پرسش که با توجه به روابط سیاسی مثبت دو کشور امکان ثبت شرکت و ری‌کسپورت کالای ایرانی از این کشور وجود دارد، توضیح داد: این موضوع

طی سال‌های گذشته و حتی پیش از اجرای برنامه نیز مطرح بوده است. هرچند پس از برجام از شدت آن کاسته شد، اما در شرایط اخیر قوانین شکل تازه‌ای به خود گرفته‌اند. در حال حاضر، ایرانیان می‌توانند به‌راحتی در ارمنستان اقدام به ثبت شرکت کنند که این فرآیند در کمتر از یک ساعت انجام می‌شود و از منظر سرمایه‌گذاری به نفع فعالان اقتصادی است. به‌طور کلی، سرمایه‌گذاری در ارمنستان با سهولت بیشتری همراه است و این کشور علاوه بر عضویت در پیمان اوراسیا، با برخی کشورها نیز موافقت‌نامه‌ها و پیمان‌های تجاری جداگانه‌ای دارد. از جمله این کشورها می‌توان به نروژ، کانادا، ژاپن و فرانسه اشاره کرد. بر اساس این توافقات، امکان صادرات کالا با تعرفه گمرکی حدود ۴ درصد فراهم است. به عنوان مثال، اگر ژاپن کالایی را به صورت مستقیم از کشوری غیر از ارمنستان وارد کند، مشمول تعرفه بالاتری خواهد شد، اما در صورت واردات همان کالا از مسیر ارمنستان، تعرفه گمرکی آن حدود ۴ درصد است. در نتیجه، استفاده از این ظرفیت می‌تواند فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذاران ایرانی ایجاد کند.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ارمنستان درباره توسعه ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری دو کشور اظهار کرد: با توجه به محدودیت‌های منابع آبی در ایران، یکی از ظرفیت‌های مهم سرمایه‌گذاری در ارمنستان، کشت فراسرزیمینی است. هرچند این ظرفیت در حال حاضر وجود دارد، اما همچنان محدود بوده و میزان سرمایه‌گذاری ایرانیان در این حوزه اندک است. در بخش دامپروری نیز به دلیل وجود دست‌های وسیع، امکان سرمایه‌گذاری فراهم است که می‌تواند به‌صورت مشترک یا مستقل انجام شود. همچنین، دولت ایران و ارمنستان آمادگی حمایت دارند.

این فعال بخش خصوصی با اشاره به چالش‌های فعالان اقتصادی برای همکاری با ارمنستان تصریح کرد: ارمنستان یکی از همسایگان ایران است که خوشبختانه در روابط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی با کشورمان هیچ‌گونه تنش و چالش جدی وجود ندارد. این کشور در مسیر مرزی زمینی ایران به حوزه اوراسیا قرار دارد که مجموعه این عوامل می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری تجارتی سالم و پایدار باشد. با این حال، یکی از دلایل اصلی عدم موفقیت کامل تجارت با ارمنستان را باید در مشکلات داخلی ایران جست‌وجو کرد. بی‌ثباتی اقتصادی، به‌ویژه نوسان شدید نرخ ارز و تورم، فضای ناطلمینانی برای فعالان اقتصادی ایجاد کرده است. به‌گونه‌ای که در فاصله حدود یک سال از سرایت‌کننده تا تصمیم‌گیری، تورم و افزایش قیمت‌ها رخ می‌دهد. این شرایط، روند تجارت را مختل کرده و باعث بی‌اعتمادی طرف مقابل می‌شود. بر این اساس، از دست رفتن بخشی از بازارهای ایران در این کشورها نه به‌معنای ناکارآمدی تجار، بلکه نتیجه بی‌ثباتی سیاست‌ها و شرایط اقتصادی داخلی است.

یاریجانبان درباره چشم‌انداز روابط تجاری ایران و ارمنستان اظهار کرد: یکی از مزیت‌های مهم بازار ارمنستان برای ایران، شهرت کالاهای ایرانی در این کشور است. هرچند ایران در دو دهه گذشته به‌دلیل افت کیفیت برخی محصولات، بخشی از این بازار را به رقیب‌ا گذار کرده بود، اما با به‌روزرسانی فناوری‌ها و تغییر در روند تولید، بار دیگر توانسته جایگاه خود را به‌دست آورد. مهم‌ترین مزیت رقابتی ایران در بازار ارمنستان، نزدیکی جغرافیایی است. مزیتی راهبردی که با وجود اهمیت بالا، در اثر برخی سیاست‌های داخلی به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است.

#### رقبای منطقه‌ای در کمین بازار باکو

سامان نظری معافی، رئیس اتاق بازرگانی گیلان، درباره وضعیت روابط تجاری ایران و جمهوری آذربایجان در گفت‌وگو با «دنیایاقتصاد» توضیح داد: در سال ۲۰۲۵، ارزش تجارت ایران و آذربایجان به حدود ۵۲۰میلیون دلار رسید که نسبت به سال‌های گذشته کاهش ۲۰ تا ۲۵ درصدی را نشان می‌دهد. پیش از این، سطح مبادلات دو کشور بالاتر بود، اما پس از بروز برخی تنش‌ها، حجم تجارت عملاً کاهش یافت. هرچند با فروکش‌کردن تنش‌های سیاسی انتظار بهبود روابط تجاری وجود داشت، اما بازگشت به شرایط گذشته نیازمند زمان است و این مسیر به‌تدریج هموار می‌شود. تمایل آذربایجان به گسترش همکاری با ترکیه باعث شده سهم ایران از بازار این کشور در سال‌های اخیر کاهش یابد. درحالی که آذربایجان پیش‌تر از منظر تجاری، حتی نسبت به برخی شرکای بزرگ‌تر، شریک تجاری بهتری برای ایران محسوب می‌شد.

این فعال بخش خصوصی با اشاره به سید صادراتی ایران و ظرفیت‌های تجاری دو کشور عنوان کرد: بخشی از کالاهای صادراتی ایران به آذربایجان شامل مواد غذایی و مواد معدنی است. همچنین، یکی از ظرفیت‌های مهم در روابط تجاری دوکشور، ترانزیت کالای از طریق مرز جمهوری آذربایجان به روسیه است. روزانه بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ تریلی از کالاهای مرزی اینجه‌رون و آستارا عبور می‌کنند که بخشی از آنها کالای صادراتی ایران به جمهوری آذربایجان است و بخش دیگر به روسیه، دانستان و بلاروس ارسال می‌شود. به‌تازگی توافقی با گمرک و پایانه‌های آذربایجان انجام شده که روزانه ۲۵۰ تریلی بتوانند از این منطقه عبور کنند. هدف از این اقدام، کاهش بار ترافیکی و جلوگیری از فساد کالاهاست؛ زیرا تاخیر در ترانزیت موجب آسیب به تجار و فاسد شدن کالاهای صادراتی می‌شود.

همزمان با کاهش تقاضای مصرف‌کنندگان و آغاز جایگزینی مشاغل با اتوماسیون درشرکت‌های فناوری متمرکز بر هوش مصنوعی، شرکت‌های بزرگ در سراسر جهان از جمله آمازون، نستله و یوپی‌اس، برای مهار هزینه‌ها تعدیل نیرو را تشدید کرده‌اند. شرکت‌های آمریکایی در ماه جاری، بیش از ۲۵ هزار شغل را حذف کرده‌اند. با توجه به اینکه دولت آمریکا در میانه دومین تعطیلی طولانی تاریخی خود قرار دارد، آمار کلی تعدیل نیرو در سطح اقتصاد این کشور در دسترس نیست. این در حالی است که تعدیل نیرو در پایان سال امری عادی است و بسیاری از تعدیل نیروها موقت‌اند. دلایل این تعدیل نیروها متفاوت است. برخی از این شرکت‌ها، مدیران عامل جدیدی دارند که مشتاق بازسازی و تحول در فرآیند کار خود هستند.

آخرین نظرسنجی منتشر شده شرکت کی‌بی‌بی‌جی از مدیران مستقر در آمریکا در سپتامبر، نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده در هوش مصنوعی، در سמה اول سال جاری افزایش یافته است. اقتصاددانان آمریکا در ۱۲۲کتبر اعلام کردند که مشاغلی که بیشترین احتمال حذف را خواهند داشت، مشاغلی رده پایین‌نی هستند که با اتوماسیون جایگزین می‌شود.

# «نه» بانک‌ها به قطعه‌سازان

کرد، در این‌باره توضیح داد: «این وضعیت تاثیر منفی بر کیفیت خودروهای داخلی گذاشته‌است. خودروهای تولید داخل، مصرف سوخت بالایی دارند و اکنون که شرایط زیست‌محیطی و آلودگی هوای شهرها به یک بحران تبدیل‌شده، این موضوع قابل‌تامل است.»
افقه ادامه‌داد: «اگر همین مبلغ

به واردات خودروهای خارجی کهمصرف اختصاص می‌یافت،

شاید تاثیر بیشتری بر کاهش مصرف سوخت بنزین و آلودگی هوا که در هه بحران بدل شده‌اند، می‌گذاشت. اما بهنظر می‌رسد خودروسازان و صنعت خودرو نفوذ زیادی بر سیاستگذاری‌های کشور دارند، به‌گونه‌ای که منابع از واردات خودرو می‌شوند و در نتیجه مردم نمی‌توانند از خودروهای ایمن‌تر و کهمصرف‌تر بهره‌مند شوند.»این استاد دانشگاه با اشاره به اینکه باید دید آیا تزریق این پول صرفا منجر به افزایش کمی تولیدات قطعه‌سازان می‌شود، یا در کنار آن دستورالعمل‌هایی برای ارتقای کیفیت قطعات نیز وجود دارد یا خیر؛ گفت: «یکی از مشکلات خودروهای ساخت نایلم، نبودن آنهاست. به‌طور معمول، در تصادفات، تعداد مجروحان و متوفیان در خودروهای داخلی بیش از خودروهای مشابه خارجی است، بنابراین از نتیجه تولید خودروهایی باکیفیت پایین و آلوده‌کننده، حمایت‌های بیش از حد از این صنعت چندان توجیه اقتصادی و منطقی ندارد.» این کارشناس مسائل اقتصادی اضافه کرد: «البته، باید از زاویه دیگری نیز نگاه کرد. تعداد زیادی از شاغلان به این صنعت وابسته‌اند؛ بنابراین تصمیمات ناگهانی که به تعطیلی یا کاهش تولید منجر شود، می‌تواند موجی از بیکاری ایجاد کند.افقه در پایان تاکید کرد: «اگر این منابع مالی صرف واردات خودروهای استاندارد و کهمصرف خارجی شود که هم ایمن‌تر هستند و هم رفاه مصرف‌کنندگان را بیشتر تامین می‌کنند، ممکن است این اقدام در مقایسه با تزریق پول برای تولید خودروهای لوکس داخلی، توجیه اقتصادی بیشتری داشته‌باشد و اثربخش‌تر باشد.»

سهراب دل‌انگیزان، دیگر استاد دانشگاه هم با بیان اینکه رقم ۲۰۰ همت، اگر با نرخ ارز متوسط مبادله‌ای محاسبه شود، حدود ۴۰۰میلیون دلار خواهدفت. در پایان تاکید کرد: «این منابع مالی صرف مقایسه‌ای به «دنیایاقتصاد» گفت: «این عدد می‌تواند برای ساختن یک پتروشیمی متوسط کافی باشد، یا به‌طور متوسط در شهر تهران حدود ۲۰۰هزار مترمربع آپارتمان خریداری کنیم؛ یعنی حدود ۸هزار آپارتمان ۵۰ متری در مناطق متوسط شهر تهران.»وی ادامه‌داد: «با این رقم می‌توان حدود ۳۰۰هزار کارگر را به مدت یک سال یا حداقل حقوق قانونی استخدام کرد، همچنین می‌توان برای ۱۰میلیون نفر، بسته‌های حمایتی به ارزش ۵۰هزار تومان از کالاهای اساسی تهیه کرد.»

این استاد دانشگاه با اشاره به اینکه تزریق چنین مبلغی به صنعت هوایی کشور نیز می‌تواند بسیار مفید واقع شود؛ گفت: «قیمت یک هواپیمای بوئینگ ۷۳۸۰ حدود ۴۰میلیون دلار است، درحالی‌که بوئینگ ۷۷۷ با ظرفیت حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ مسافر، قیمتی بین ۲۰۰ تا ۵۰۰میلیون دلار دارد. هواپیماهای کوچک‌تر ۱۰۰تقره حدود ۸۰ تا ۱۰۰میلیون دلار و هواپیماهای ۵۰تقره حدود ۴۰میلیون دلار قیمت دارند.» وی با تاکید بسر اینکه با ۴۰هزار میلیارد تومان، می‌توان حدود دوهزار و ۵۰۰ کامیون نو و به‌روز خریداری و ناوگان حمل‌ونقل باری کشور را نوسازی کرد، در این‌باره گفت: «می‌توان حدود دوهزار اتوبوس نو خریداری و ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافران را بازسازی کرد.»

دل‌انگیزان ادامه‌داد: «با این مبلغ، امکان راه‌اندازی یک پایاگاه متوسط با ظرفیت روزانه حدود ۱۰۰هزار بشکه وجود دارد، یا می‌توان با آن چهار کشتی اقیانوس‌پیمای بزرگ خریداری کرد. در مجموع، رقم چهار همت رقمی بسیار بزرگ است.»

تا پایان سال جاری هر هفته حراج انواع قطعات سکه طلا در مرکز مبادله ایران برگزار خواهد شد. طبق اعلام بانک مرکزی، این اقدام با هدف تنظیم بازار، ایجاد شفافیت در فرآیند عرضه و فراهم آوردن امکان دسترسی آسان‌تر برای خریداران و متقاضیان واقعی صورت می‌گیرد و انتظار می‌رود نقش مهمی در تعادل‌بخشی به قیمت‌ها، مقابله با سوداگری و همچنین مدیریت تقاضای موجود در بازار ایفا کند.
به گزارش خبرگزاری فارس، بانک مرکزی، با توجه به برگزاری منظم و زمان‌بندی‌شده این رویداد، فعالان بازار و خریداران خرد می‌توانند با اطمینان بیشتری برای خرید برنامه‌ریزی کنند. همچنین روند عرضه قطعات سکه در این حراج‌ها با نظارت کامل و به‌صورت شفاف انجام خواهد شد تا امکان سوءاستفاده یا ایجاد هیجان کاذب در بازار به حداقل برسد.

# روزنامهٔ مارزق‌تساد

سه‌شنبه ۹ دی ۱۴۰۴۱۳۰۴ شماره ۸۳۳۳

www.marzeghtesad.ir

#### ♥ بازگشت پول حقیقی به بازار سرمایه؟

فقط در بازه مهر تا نیمه آذرماه ۱۴۰۴، بیش از ۳۰۰میلیارد تومان نقدینگی تازه وارد کارگزاری‌ها شد و ۲۰۰میلیارد تومان هم از صندوق‌های نامداهای بزرگ و دلاری برود. بزرگ‌ترین چرخش جریان پول خود در چهار سسال اخیر رقم خورد و شاخص کل در مسیر شکستن سقف تاریخی قرار داد. آیا این بار واقعا بهار بورس در دل زمستان ۱۴۰۴ افراسیده است؟

بررسی امار رسمی سازمان بورس و اوراق بهادار حاکی از آن است که از مهر تا نیمه آذر ۱۴۰۴ یکی از مهم‌ترین نقاط عطف جریان نقدینگی حقیقی در سال‌های اخیر بوده است. در این بازه زمانی، مجموع واریزی اشخاص حقیقی به حسابهای کارگزاری به ۳۰۰میلیارد تومان رسید و همزمان ۲۱۰میلیارد تومان از صندوق‌های سرمایه‌گذاری درآمد ثابت خارج و عمدتا به خرید سهام شرکت‌های بزرگ و صادراتمحور تخصیص یافت. این چرخش معنادار، پس از یک سال خروج مداوم سرمایه خرد، نشانه‌ای از تغییر رفتار سرمایه‌گذاران حقیقی و بازگشت تدریجی اعتماد به بازار سهام محسوب می‌شود.

آغاز تغییر روند

مهر با ورود ۱۸۰۰میلیارد تومان نقدینگی تازه حقیقی به کارگزاری‌ها همراه بود. ورود خالص پول حقیقی به کل سهام ۱۳۸۰میلیارد تومان و ورود به نمادهای اثرگذار بر شاخص کل شامل گروه‌های فلزات اساسی، فرآورده‌های نفتی و محصولات شیمیایی) به ۴۱۲۰میلیارد تومان رسید. خروج از صندوق‌های درآمد ثابت نیز ۱۸۲۰میلیارد تومان گزارش شد که بالاترین رقم مشابه از ابتدای سال جاری به شمار می‌رود. این جریان ورودی موجب شد شاخص کل بورس تهران پس از چندین ماه درجا زدن، با رشد بیش از ۶ درصد از کف کانال ۳۰میلیون واحد فاصله بگیرد و گروه‌های دلاری بار دیگر لیدری بازار را بر عهده گیرند.

مرحله شتاب حقیقی‌ها

شتاب‌گیری جریان ورودی در آبان ماه، واریزی حقیقی‌ها به کارگزاری‌ها یا اندکی کاهش به ۱۵۰۰میلیارد تومان رسید، اما کیفیت ورودی‌ها بهبود یافت. ورود خالص به کل سهام به ۱۶۴۰میلیارد تومان و ورود به نمادهای شاخص‌ساز به رکورد ۹۲۰۰میلیارد تومان افزایش یافت. خروج از صندوق‌های درآمد ثابت نیز به ۲۴۰۰میلیارد تومان رسید که بخش قابل‌توجهی از آن مستقیما به خرید سهام شرکت‌های بزرگ اختصاص یافت. نتیجه این عملکرد، رشد ۸۰۰درصدی شاخص کل و ۹۰۱درصدی شاخص هموزن در آبان ماه بود. برای نخستین‌بار پس از ۱۸ ماه، اشخاص حقوقی به خریدار خالص تبدیل شدند و عرضه خود را به‌طور متوسط تا ۲۵ درصد کاهش دادند.

از هیجان به آرامش

فاز تثبیت و احتیاط تا ۱۶ آذر ۱۴۰۴، واریزی حقیقی‌ها به کارگزاری‌ها هزارمیلیارد تومان، ورود خالص به کل سهام ۱۰۵۰میلیارد تومان و ورود به نمادهای اثرگذار ۱۹۸۰میلیارد تومان بوده است. خروج از صندوق‌های درآمد ثابت نیز ۱۱۷۰میلیارد تومان ثبت شده است. هرچند شدت جریان ورودی نسبت به دو ماه قبل کمتر است، اما مثبت ماندن ارقام نشان می‌دهد روند کلی بازگشت پول خرد ادامه دارد و بازار وارد مرحله تثبیت و انتخابی‌تر شدن خریدها شده است.

چرا پول حقیقی برگشت؟

برای ورود قابل‌توجه پول حقیقی به بازار، می‌توان پنج دلیل برشمرد:

یکی از مهم‌ترین دلایلی که جریان پول حقیقی را به سمت بازار سهام بازگرداند، بزرگ‌ترین جابه‌جایی ثبت‌شده از سال ۱۴۰۰ تاکنون بود. در این سه ماه، بیش از ۵۲۰۰میلیارد تومان از صندوق‌های سرمایه‌گذاری درآمد ثابت خارج شد و تقریبا تمام آن مستقیما به خرید سهام شرکت‌های بزرگ و صادراتمحور تزریق شد؛ حرکتی که به وضوح نشان می‌دهد سرمایه‌گذاران خرد دیگر حاضر نیستند به بازدهی پایین و ثابت صندوق‌ها بسنده کنند و به دنبال رشد واقعی هستند.دومین علت کلیدی، تمرکز بسیار بالای پول حقیقی‌ها بر نمادهای اثرگذار شاخص کل بود. حدود ۷۸ درصد از کل ورودی سهم‌ها، یعنی بیش از ۱۲ هزارمیلیارد تومان، به تنها ۳۰ نماد صندوق‌ساز رسید. گروه‌های فلزات اساسی، فرآورده‌های نفتی، محصولات شیمیایی و باتکی‌ها بیشترین سهم را از این جریان بردند و دوباره نقش لیدری بازار را بر عهده گرفتند؛ دقیقا همان گویویی که در تمام رالی‌های موفق گذشته دیده شد.

سومین عامل تاثیرگذار، تغییر رفتار محسوس بازیگران حقوقی بود. حقوقی‌هایی که در یک سال گذشته عمدتا فروشنده خالص بودند، به مهر و آبان عرضه خود را به‌طور متوسط ۲۵ درصد کاهش دادند و در آذر حتی به خریدار خالص تبدیل شدند. این چرخش کوچک اما بسیار معنادار، فشار فروش را به شدت کم کرد و فرصت تنفس و خرید راحت‌تری برای حقیقی‌ها فراهم آورد.چهارمین محرک، گزارش‌های ۹ماه‌ای بود که فراتر از هر انتظاری از پیش‌بینی تحلیلگران سود ساخته‌اند. این عملکرد درخشان بویژه در گروه فلزات اساسی و پتروشیمی مشهود بود و نقش تعیین‌کننده‌ای در بازسازی اعتماد سرمایه‌گذاران خرد ایفا کرد؛ چون برای اولین بار پس از مدت‌ها، عدد و رقم واقعی روی میز آمد و حرف زدمو در نهایت، بنجمین و شاید آرام‌ترین اما حیاتی‌ترین عامل، ثبات نسبی متغیرهای کلان بود؛ انتشار اخبار غیررسمی از پیشرفت در برخی مذاکرات، بار سنگین روانی بازار را سبک کرد.

آن دوام نیاورد و بخش قابل‌توجهی از رشد خود را از دست داد. افت ۳۳ هزار واحدی نسبت به قله روزانه، شاخص را تا مرز منفی‌شدن نیز پیش برد و فضای محتاطانه‌تری را نسبت به روزهای قبل رقم زد. شاخص کل روز یکشنبه را در سطح ۳میلیون و ۴۵۰ هزار واحد تمام کرد. در سمت شاخص هموزن نیز شرایط مشابهی رقم خورد. این ناآمر هرچند در نهایت تنها ۰۰۵درصد رشد کرد و پرونده خود را در ارتفاع ۹۷۴ هزار واحدی بست، اما در ابتدای معاملات توانسته بود از سقف تاریخی ۹۷۷ هزار واحد عبور کند. رکوردی که به‌دلیل فشار عرضه‌ها پایدار نماند و با عقب‌نشینی دوباره همراه شد. فرابورس هم روزی متعادل را سپری کرد و شاخص کل این بازار ۰۰۱۸ درصد تقویت شد. با این حال، جریان سرمایه‌های خرد پیام واضح‌تری داشت. ارزش معاملات خرد تا مرز ۱۶ هزار میلیارد تومان بالا آمد، اما خروج ۵۵۷میلیارد تومانی پول حقیقی نشان داد که نگاه محتاط سرمایه‌گذاران کوتاه‌مدت هنوز تغییر نکرده است. در پایان دادوستدها، ۵۹ درصد نامدها در محدوده منفی قرار گرفتند و تنها ۴۱ درصد بازار توانست در مدار صعودی باقی بماند. ترکیبی که حال‌وهوای سردتر تقاضا نسبت به ابتدای هفته را به‌خوبی نشان می‌دهد.

#### محرک‌های بنیادی رشد اخیر

با وجود عملکرد مطلوب بورس، اظهارات مختلفی از سوی کارشناسان مطرح می‌شود. در همین رابطه محمدحسین علی‌بخشی، کارشناس بازارهای مالی در مورد وضعیت بورس تهران گفت: بازار سرمایه در هفته‌های اخیر مسیری پرشتاب را پشت سر گذاشته و بررسی الگوی حرکتی شاخص کل نشان می‌دهد که این ناآمر در فاز پایانی یک سیکل پنج‌موجی صعودی قرار گرفته است. بر اساس داده‌های تکنیکال، موج اول از هشتم شهریور آغاز شد و پس از اصلاحی کوتاه‌مدت در موج دوم، موج سوم به‌عنوان طولانی‌ترین موج تا میانه آبان ادامه یافت. موج چهارم نیز تا ۲۰ آبان به پایان رسید و اکنون به‌نظر می‌رسد شاخص در میانه موج پنجم قرار دارد. مرحله‌ای که معمولا زمین‌ساز ورود به یک اصلاح ABC می‌شود. تحلیل عوامل بنیادی نیز نشان می‌دهد مجموعه‌ای از متغیرها رشد اخیر بازار سهام را تقویت کرده است. اولین متغیر، افزایش نرخ تسعیر ارز شرکت‌های بورسی است. تجربه جهش نرخ تسعیر، بویژه در شرکت‌های صادرات‌محور نظیر فولادیه‌ها، نقشی مهم در بهبود انتظارات سودآوری ایفا کرده است. ثبت نرخ‌های نزدیک به ۹۰ تا ۹۵ هزار تومان و حتی بالاتر در برخی عرضه‌ها، سیگنال مثبتی برای سهام این گروه‌ها مخابره کرد. به گفته این کارشناس، محرک دوم گزارش‌های ماهرانه مطلوب در آبان است. گزارش‌های منتشرشده نشان از رشد محسوس سودآوری شرکت‌ها نسبت به دوره‌های قبل دارد؛ رشدی که ترکیبی از اثر افزایش نرخ‌ها و مزیت حاصل از تسعیر بالاتر ارز است.

اوافزود: صعود نرخ ارز تا محدوده ۱۲۳ هزار تومان و رشد همزمان طلای داخلی و صندوق‌های طلا فضای توری بازارها

را تقویت کرد. این موضوع معمولا باعث حرکت جریان پول به سمت بازار سهام می‌شود. به گفته این کارشناس، رزمه‌هایی از کاهش نرخ بهرمالاکانه در صنایع معدنی، بازنگری در فرمول خوراک پتروشیمی‌ها و بودجه‌ای نسبتا انبساطی، انتظارات سهامداران را در بخش‌های مختلف بهبود بخشیده است. این کارشناس با اشاره به تحولات بازارهای جهانی و بورس اظهار کرد: رشد قیمت برخی کالاها، پایه ماندن مس و همچنین فروش محصولات صنعتی در بورس کالا با نرخ‌های بالاتر نسبت به گذشته، درآمد شرکت‌های بزرگ را تحت تاثیر قرار داده است.

محمدحسین علی‌بخشی در مورد وضعیت معاملات روز گذشته بازار نیز گفت: نرخ سود نزدیک به ۳۶ تا ۳۷ درصد یکی از تهدیدهای جدی در برابر پایداری روند صعودی بازار است. با اینکه انتظار نمی‌رود سیاستگذار فعلا نرخ بهره را کاهش دهد، تثبیت آن در همین سطوح می‌تواند از شوک‌های منفی احتمالی جلوگیری کند. با این حال، افزایش بیشتر نرخ سود بانکی می‌تواند فضای بورس را تحت فشار قرار دهد.

اوافزود: با توجه به قرار گرفتن شاخص کل در محدوده مقاومتی ۳میلیون و ۴۸۵ تا ۳میلیون و ۵۰۰ هزار واحد، افزایش عرضه‌ها امر طبیعی است. سایر بازارها از جمله دلار و صندوق‌های طلا نیز وارد فاز اصلاح شدند. از منظر سیاسی نیز بازار در شرایط متعادلی قرار دارد. نه سیگنال مثبت برجسته و نه ریسک سیاسی قابل‌توجه و همین ثبات خبری خود محرکی برای آرامش بازار محسوب می‌شود. مجموعه متغیرهای بنیادی، از گزارش‌های ماهرانه تا تصمیمات دولتی و روند بازارهای جهانی، تصویر قلابا مثبتی را برای بورس ترسیم می‌کند. اصلاح‌های مقطعی، بخشی طبیعی از روند رو به رشد بازار هستند. چنانچه نرخ سود بانکی در محدوده کنونی تثبیت شود و سیاست‌های اقتصادی دولت به سمت ارتقای مزیت صنایع صادرات‌محور حرکت کند، می‌توان انتظار داشت بورس همچنان یکی از مقاصد اصلی جذب سرمایه‌های خرد در اقتصاد ایران باقی بماند.

#### تغییر مسیر بورس؟

ابراهیم ساموی، کارشناس بازارهای مالی نیز در مورد وضعیت بورس اظهار کرد: بازار یکشنبه بیش از هر چیز زتاب یک کشمکش ذهنی میان معامله‌گران بود. ترس از عقب‌ماندن از رشد در برابر ترس از گرفتارشدن در اصلاح. این دو نیروی متضاد موجب شد بازار در مرز باریکی میان احیای اعتماد و تداوم وابستگی پنهان حرکت کند. نوسانات محدود شاخص، رفتار گزینشی تقاضا و عدم فراگیری موج خرید در صنایع کوچک نشان می‌دهد که بازار در حال سبک و سنگین کردن مسیر پیش‌روست و از فاز هیجان عمومی فاصله گرفته است. همچنین مجموعه‌ای از سوگیری‌های رفتاری در جریان معاملات روز گذشته به‌خوبی قابل مشاهده بود. شکل‌گیری صف‌های خرید بدون پشتوانه تحلیلی و تکرار آن در صف‌های فروش نیمه دوم بازار، تصمیم‌گیری بر اساس عملکرد چند روز اخیر و فرض تکرار روندهای کوتاه‌مدت و وابستگی ذهنی معامله‌گران به قیمت‌های گذشته و سطوح قدیمی شاخص، بدون توجه به تغییرات بنیادی و شرایط جدید اقتصاد. ترکیب این رفتارها موجب شد بازار نسبت به اخبار و رویدادهای اقتصادی واکنش‌های اغراق‌آمیز و کوتاه‌مدت نشان دهد.

به گفته ابراهیم ساموی، در سطح صنایع، فلزات اساسی با اینکه بیشترین تحرک نقدینگی را داشتند، با خروج سرمایه حقیقی مواجه شدند؛ چراکه بخش قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاران پس از رشد قابل‌توجه هفته‌های اخیر اقدام به شناسایی سود کردند. در مقابل، جریان پول هوشمند همچنان به سمت صنایع دلاری و صادرات‌محور متمایل است؛ صنایعی که با توجه به ثبات نرخ ارز و مزیت‌های نسبی در برابر ریسک‌های استثنوی، چشم‌انداز بهتری دارند.

در گروه پتروشیمی نیز بازار به تفکیک میان نامدها ادامه می‌دهد. استقبال بیشتر از شرکت‌هایی که وابستگی کمتری به تغییرات دستوری در نرخ خوراک دارند، نشانه‌ای از نگاه میان‌مدت فعالان حرفه‌ای بازار است. بازار در صنایع کوچک و ریالی نیز دیروز چهارمی کاملا گرینشی به خود گرفت. برخلاف هفته‌های گذشته، دیگر خبری از رشد یکنواخت در این بخش‌ها نبود و سرمایه تنها در نمادهایی جریان یافت که از چشم‌انداز عملیاتی قابل اتکا برخوردار بودند.

بشخص‌ها نبود و سرمایه تنها در نمادهایی جریان یافت که از چشم‌انداز عملیاتی قابل اتکا برخوردار بودند.

شاخص کل بورس تهران در حالی در محدوده حدود سهمیلیون و ۴۰۰هزار نوسان می‌کند که این سطح، رکوردی تازه در تاریخ بازار سرمایه به‌شمار می‌رود. این ناآمر از کف شهرپورماه امسال و پس از تخلیه هیجانات منفی ناشی از جنگ دوازده‌روزه، رشد بیش از ۴۰درصدی را تجربه کرده است.

اما برخلاف بسیاری از مقاطع مشابه هنوز نسبت P/E بازار در فکهای تاریخی خود قرار دارد و ساختار بنیادی بازار شرایط متفاوتی دارد. هم‌زمانی اوج شاخص و ارزندگی بازار باعث شده که تحلیلگران با وجود افزایش امیدها به تداوم روند پایدار صعودی، همچنان محتمل ریسک‌های اقتصادی و سیاسی است. بازاری که از یک‌سوی به دلیل رشد سریع ماههای گذشته در معرض اصلاح کوتاه‌مدت قرار دارد و از سوی دیگر، به دلیل سودآوری شرکت‌ها و چشم‌انداز رشد نرخ ارز، همچنان توان ادامه مسیر صعودی را داراست. هرچقدر بازار رکوردهای جدیدی را ثبت کند، مدیریت ریسک سبدهای سرمایه‌گذاری ارزش الزامی خواهد بود.

بازار سهام اکنون در موقعیتی قرار دارد که تحلیل رفتار بازار تنها با بررسی متغیرهای بنیادی کافی نیست. عوامل اقتصاد کلان، روان‌شناسی بازار، مدیریت ریسک، استراتژی‌های سرمایه‌گذاری و حتی ابزارهای نوین مشتقه مانند اختیار معامله همگی به‌صورت همزمان نقشی تعیین‌کننده دارند.

# ردپای رمزارزها در تحولات کسب و کار

با وجود نوسانات شدید بازار، پذیرش کریپتو به عنوان ابزار پرداخت حقوق در محیط‌های کسبوکار با سرعت در حال رشد است. در سال ۲۰۲۵، شرکت‌ها از استراتژی‌های فناوری تا شرکت‌های سنتی، حقوق کارمندان خود را با ارز دیجیتال پرداخت می‌کنند و این روند باعث تغییر فرهنگ سازمانی و افزایش تقاضا برای ادغام فناوری‌های نوین مالی در فرآیندهای داخلی شرکت‌ها شده است.

ورود کریپتو به محیط‌های کاری ابتدا از شرکت‌های فناوری و تبلیغات افراد مشهور در رسانه‌های اجتماعی آغاز شد؛ بازیکنان NFL و تولیدکنندگان محتوا در یوتیوب نقش مهمی در ترویج حقوق کریپتویی ایفا کردند. با گذر زمان، شرکت‌های بزرگ صنعتی نیز به ارائه گزینه پرداخت با ارز دیجیتال روی آوردند و این امر موجب تثبیت حضور کریپتو در بازار کار شد. این تحول تاثيرات عميعی بر کسبوکارها داشته است. شرکت‌هایی که حقوق کریپتویی ارائه می‌کنند، به دلیل جذابیت فناوری و امکان افزایش سرمایه کارمندان، توانسته‌اند استعدادها را بهتر جذب و حفظ کنند. موضوعی که به‌ویژه در صنایع فناوری و مالی اهمیت زیادی دارد. با این حال، نوسانات شدید قیمت کریپتو چالشی جدی برای این شرکت‌ها به‌شمار می‌رود و نیازمند ابزارهایی برای مدیریت ریسک است تا کارکنان در برابر تغییرات ارزش ارز دیجیتال محافظت شوند.

برخی شرکت‌ها برای کاهش این ریسک از قراردادهای هسان‌سازی یا بیمه‌های مبتنی بر کریپتو بهره می‌برند. علاوه بر این، پرداخت حقوق به صورت دیجیتال نیازمند تغییرات ساختاری در سیستم‌های مالی و حسابداری است. شرکت‌ها باید زیرساخت‌های امن و شفاف برای ثبت تراکنش‌ها فراهم کرده و قوانین مالیاتی را رعایت کنند. همچنین، سیاست‌های داخلی برای مدیریت ذخایر دیجیتال و نقدشودگی باید به دقت طراحی شود تا از بروز اختلالات احتمالی جلوگیری شود.

ادغام کریپتو در کسبوکارها، ارتباط بین بازارهای دیجیتال و سنتی را بیش از پیش تقویت کرده است. سقوط‌های شدید بیت‌کوین می‌تواند به بازارهای سهام و صندوق‌های سرمایه‌گذاری منتقل شود، همان‌طور که سقوط ماه اکتبر ۲۰۲۵ نشان داد، و نشان می‌دهد که نوسانات کریپتو دیگر محدود به سرمایه‌گذاران خرد نیست و اثرات گسترده‌ای بر اقتصاد کلان دارد. بانک‌ها و موسسات بزرگ مالی، از جمله BlackRock و JPMorgan با سرمایه‌گذاری در کریپتو، عملا این ارتباط را عمیق‌تر کرده‌اند و نوسانات بازار دیجیتال را به تصمیمات مالی و استراتژیک شرکت‌ها پیوند زده‌اند. علاوه بر این، پذیرش حقوق کریپتو نشان‌دهنده بلوغ نسبی بازار دیجیتال است، زیرا شرکت‌ها نه تنها به سرمایه‌گذاران بلکه به کارمندان نیز فرصت مشارکت در رشد ارزش دارایی دیجیتال را می‌دهند، و این موضوع فرهنگ سازمانی و مدل‌های انگیزشی کسبوکارها را نیز تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

#### محبوبیت پرداخت کریتویی حقوق

با توجه به روندهای سال ۲۰۲۵، انتظار می‌رود پذیرش کریپتو در حقوق و دستمزد شرکت‌ها به طور قابل‌توجهی افزایش یابد و حتی به صنایع مقاوم در برابر فناوری نیز نفوذ

# هراس بورس از مقاومت ۳٫۵میلیونی



✎ حران نعمتی – شاخص کل بورس دیروز با دافعه مقاومت ۳٫۵میلیون واحدی روبه‌رو شد و پیش از آنکه به این سطح برسد با ورود فروشنده‌ها و پیشروی عرضه‌ها مجبور به عقب‌نشینی شد.

همچنان ریسک اصلاح و استراحت موقت وجود دارد. از سویی همچنان نوسان ارزی، بازار را با نااطمینانی‌هایی همراه کرده است. بورس تهران به رسم گذشته، همواره از ثبات نسبی متغیرها منتفع شده است. از این‌رو با توجه به آنکه احتمال افزایش قیمت دلار توافقی وجود دارد، برای امسال هدف نهایی شاخص کل محدوده ۳میلیون و ۶۰۰هزار واحد خواهد بود. اما اگر بازار بخواد به مصاف سوده‌های سال آینده شرکت‌ها برود، باید هدف بیشتر از ۵میلیون واحد را مورد هدف قرار دهد. اما در کوتاهمدت شانس ورود بورس به فاز اصلاح کم نیست. در صورتی که بازار بخواد استراتجی داشته باشد، می‌تواند نسبت به اولین حمایت پیش‌روی خود، یعنی محدوده ۳میلیون و ۳۰۰هزار واحدی واکنش نشان دهد. اما منفی‌های بازار با محرک رشد قیمت دلار خریدار خواهد داشت و بازار سهام در صورتی که ریسک تنش بیشتر را در محاسبات خود لحاظ نکند، به اهداف خود خواهد رسید.

#### بازارها در قله تاریخی

حضور همزمان بازارها در سقف تاریخی خود، حاکی از تشدید انتظارات توری در اقتصاد این روزهای ایران است. شاخص کل بورس در ارتفاع تاریخی خود قرار دارد و قیمت‌ها در بازار طلا و سکه نیز در راستای قله‌نوردی دلار و اونس طلا در بازار جهانی، به حرکت خود در مسیر صعودی ادامه می‌دهند. این موضوع نشان می‌دهد که سرمایه‌های خرد سیال و سرگردان سطح جامعه در جست و جوی مأمسی برای در امان ماندن از گرزد کاهش ارزش ریال هستند و تخصیص سرمایه را در بازارهای مذکور انجام می‌دهند. هر بازاری که در مامه‌ای اتی چشم‌انداز رشد بیشتری داشته باشد، سهم بیشتری از جریان سرمایه حقیقی‌ها خواهد داشت.

#### آنچه در معاملات یکشنبه گذشت

در جریان معاملات روز یکشنبه شاهد عملکردی متعادل از سوی شاخص‌های سهایی بودیم. معاملات دیروز بورس تهران با رشد خفیف ۰٫۱۱درصدی شاخص کل تمام شد. اما در پشت پرده این صعود، نشانه‌هایی از ضعف قدرت خریداران دیده شد. شاخص کل در ساعات ابتدایی تا محدوده ۳میلیون و ۲۸۳ هزار واحد پیش رفت، اما با شدت‌گرفتن عرضه‌ها در سراسر بازار، صعود نیمه‌روزی

ارزش ۱۶هستی معاملات در کنار خروج بیش از ۵۰۰میلیارد تومانی پول از بازار سهام، سناریوی آغاز روند اصلاح را محتمل کرده است. در این صورت باید منتظر ماند که بازار تا چه مدت در فاز استراحت قرار خواهد گرفت. با تداوم رشد قیمت دلار، همچنان بورس برای خریداران جذاب خواهد ماند؛با این حال شاخص دیروز در سقف تاریخی خود قرار داشت.

پروانه کبره: بورس تهران پس از فتح کانال‌های جدید در روزهای اخیر، دیروز نیز مسیر صعودی خود را ادامه داد. هر چند در دقایق نخست معاملات، شاخص کل با رشد بیش از ۱٫۵درصد در آستانه ثبت رکوردهای تازه و قدرتمند قرار گرفت. اما افزایش فشار فروش سبب شد تا شیب رشد آرام‌تر شود و بازار رفتاری محتاطانه‌تر از شنبه را به نمایش بگذارد. بورس تهران با محرک رشد قیمت دلار و به تبعیت از بازارهای موازی، در مسیر صعودی گام برداشته است. از زمان شکسته شدن سقف تاریخی بورس، شاخص کل موفق شد با عبور از مرز ۳٫۲ و ۳٫۴میلیون واحدی به اوج تاریخی برسد. به طوری که برای چهارمین روز متوالی سقف‌های بالاتری را به ثبت رسانده است.

سریال رکوردشکنی‌های بورس در صورتی که ریسک‌های جدیدی متوجه بازار نباشد، ادامه خواهد داشت. اگرچه بازار سهام شنبه را با موجی از هیجان و صف‌های سنگین خرید آغاز کرده بود، اما روز گذشته چهره آرام‌تری به خود گرفت. حضور پرنرگی فروشنده‌گان در ادامه کار، نشان داد ثبوت‌ب معاملات فروکش کرده و بازار مسیر متعادل‌تری را در پیش گرفته، این در حالی است که بازارهای موازی همچنان سقف‌های جدیدی را به ثبت رساندند. دلار آزاد، معاملات شنبه را در سطح ۱۲۲ هزار و ۱۰۰ تومان به پایان رساند؛ شاخص ارزی، معاملات دیروز را در سطح ۱۲۲ هزار و ۸۰۰ رشد آغاز کرد و در ادامه وارد کانال ۱۲۳ هزار تومان شد. پس از آن مجددا اسکنس آمریکایی کانال ۱۲۳ هزار تومان را از دست داد. هر گرم طلای ۱۸ عیار در معاملات بازار فیزیکی طلا و سکه به ۱۲میلیون و ۵۰۰ هزار تومان رسید و سکه امامی هم در کلل ۱۳۲میلیون تومان مورد معامله قرار گرفت.

#### پیشروی عرضه‌ها و عقب‌نشینی شاخص‌ها

بازار سهام در حالی در اوج تاریخی خود به سر می‌برد که دیروز با هجوم فروشنده‌ها مجبور به عقب‌نشینی شد. با وجود آنکه متغیرهای اقتصادی همگی در خدمت بورس قرار دارند تا شاخص کل را به اهداف بالاتر نزدیک کنند، اما



کریپتو دیگر صرفا ابزار سرمایه‌گذاری نیست و به بخشی از ساختار مالی و عملیاتی کسبوکارها تبدیل شده است. شرکت‌ها با پرداخت حقوق به صورت دیجیتال، نه تنها فرصت‌های نوآوری و جذب استعداد را افزایش می‌دهند، بلکه مدل‌های انگیزشی و فرهنگ سازمانی خود را نیز متحول می‌کنند. این تحول، ارتباط بین بازارهای دیجیتال و سنتی را تقویت کرده و مدیریت ریسک، نقدشوندگی و چارچوب‌های قانونی را ضروری کرده است. با وجود نوسانات شدید بازار، پذیرش گسترده کریپتو در حقوق و دستمزد نشان از بلوغ و نفوذ رمزارزها در اقتصاد واقعی دارد و نقش آن در افزایش شفافیت مالی، تسهیل تراکنش‌های بین‌المللی و کاهش هزینه‌های عملیاتی نیز به تدریج آشکار می‌شود، به‌طوری که شرکت‌ها می‌توانند با بهره‌گیری از فناوری بلاک‌چین فرآیندهای داخلی خود را بهینه و هوشمند کنند. سال ۲۰۲۵ نشان داد که است، شرکت‌ها با وجود نوسان‌ها و ریسک‌های بازار، در حال تثبیت جایگاه خود به‌عنوان بازیگران کلیدی در اقتصاد دیجیتال و فناوری‌های نوین مالی، فرصت‌های نوآوری، جذب استعداد و رقابت‌پذیری بیشتری برای خود ایجاد می‌کنند. این روند نشان می‌دهد که کریپتو دیگر صرفا یک ابزار سرمایه‌گذاری نیست و به بخشی از ساختار عملیاتی و مالی شرکت‌ها تبدیل شده است.

بازار کریپتوکارنسی در سال‌های اخیر مسیر پرچالشی را طی کرده است، اما هم‌زمان به سمت پذیرش گسترده در کسبوکارها و صنایع مختلف حرکت می‌کند. سقوط چشم‌گیر بیت‌کوین در دو ماه گذشته، کاهش ارزش هزاران توکن دیجیتال و بی‌ثباتی بازارها نشان داده که حتی در دوران حمایت دولتها و سرمایه‌گذاران بزرگ، خطرات ساختاری و نوسانات شدید در این حوزه جدی است. با این حال، پذیرش حقوق به صورت کریپتو و ادغام آن در فرآیندهای سازمانی، نشان می‌دهد که شرکت‌ها و صنایع مختلف به دنبال استفاده از مزایای نوآوری‌های مالی دیجیتال هستند.

#### از وعده‌های طلایی تا شوک بازار

پس از بازگشت دونالد ترامپ به کاخ سفید، صنعت کریپتو با خوش‌بینی زیادی مواجه شد. دولت ترامپ با نصب مدیران حامی کریپتو در نهادهای مهم، عفو چندین مدیر اجرایی کریپتو و حتی دستور ایجاد یک ذخیره ملی بیت‌کوین، زمینه رشد بازار را فراهم کرد. با این حال، سقوط یک‌چهارم ارزش بیت‌کوین در عرض دو ماه، به ویژه از اوایل اکتبر تا اوایل دسامبر ۲۰۲۵، شوک بزرگی برای سرمایه‌گذاران خرد و سازمانی ایجاد کرد.

این سقوط، به ویژه پس از اعلام تعرفه‌های جدید بر واردات چین توسط ترامپ، نشان داد که بازار کریپتو همچنان آسیب‌پذیر است و به شدت به اخبار سیاسی و اقتصادی واکنش نشان می‌دهد. تحلیلگران Deutsche Bank و JPMorgan اشاره کرده‌اند که کاهش اخیر برخلاف بحران‌های قبلی، عمدتا ناشی از مشارکت گسترده نهادهای مالی بوده است، نه صرفا سرمایه‌گذاران خرد. این امر باعث شده که تاثیر نوسانات بیت‌کوین به سایر بازارهای مالی، از جمله بورس‌های بزرگ آمریکا، منتقل شود.

#### کریپتو چگونه وارد کسبوکار شد؟



## روزنامه مارزقتهساد

پن‌شنبه ۹ دی ۱۴۰۴ه‍.شماره ۸۳۳۳www.marzeghtesad.ir

#### ♥ پرداخت مابه التفاوت قیمت بنزین به تاکسی‌های اینترنتی

مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران با اعلام اینکه مابه‌التفاوت قیمت بنزین در طرح جدید به‌صورت ماهانه به تاکسی‌های اینترنتی پرداخت می‌شود، گفت: سهمیه اعتباری تاکسی‌های اینترنتی پس از تقاطع گیری و صحت‌سنجی اطلاعات از سوی وزارت کشور به سازمان هدفمندی یارانه‌ها برای واریز به‌حساب رانندگان ارسال می‌شود. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، عباس باصفا با بررسی جزئیات مصوبه نرخ سوم بنزین و تنوع سسید سوخت اظهار کرد: هم‌اکنون ۲۵میلیون کارت سوخت برای خودروهای شخصی و سواری و ۶میلیون کارت سوخت برای موتورسیکلت‌ها وجود دارد و در مجموع از ۳۱میلیون کارت هوشمند سوخت، ۵۵میلیون کارت سوخت دارای تراکش فعال هستند.

وی با اشاره به اینکه استفاده از نرخ اول کارت‌های شخصی تقریباً ۸۰درصد است و از نرخ دوم هم کمتر استفاده می‌شود، به طوری که استفاده از کارت آزاد جایگاه بیشتر از استفاده از نرخ دوم کارت شخصی سوخت است، افزود: پس از مصوبه هیات‌وزیران مبنی‌بر افزایش قیمت بنزین کارت سوخت جایگاه‌داران، ظرفیت تولید کارت سوخت سه‌برابر افزایش یافته‌است، به طوری که از ۱۲هزار کارت سوختی که تا پیش از این روزانه درخواست می‌شد، امروز به درخواست ۳۶هزار کارت در روز رسیده‌ایم. باصفا با بیان اینکه تا پیش از این تاکسی‌ها ۲۹۰ لیتر سهمیه می‌گرفتند، تصریح کرد: با اجرای این طرح، سهمیه نرخ دوم نصف و به ۵۰درصد کاهش می‌یابد، یعنی اگر خودرویی تا امروز ۳۰۰ لیتر دریافت می‌کرد بعد از این مصوبه به ۱۵۰ لیتر می‌رسد.

وی ادامه‌داد: تعداد کارت سوخت خودروهای تاکسی تقریباً ۲۲۳هزار، خودروهای دولتی ۱۸۰هزار، سواری ۱۱میلیون، موتورسیکلت ۶میلیون، وانت ۲میلیون و ۶۴۳هزار و خودروهای دیگر نیز مانند خودروهای خارجی یک‌میلیون و خودروهای مناطق آزاد نیز ۱۰۰هزار عدد است. در این میان ۶۵۰هزار خودروی وارداتی در کشور به محض اجرای مصوبه سهمیه سوختشان قطع می‌شود. مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران با اشاره به اینکه تا امروز کارت سوخت برای VIN خودرو صادر می‌شد، گفت: اگر مالکی بیش از یک خودرو به‌نام داشته‌باشد، باید در سایتی که طراحی‌شده، خودرو خود را انتخاب و سهمیه یارانه‌ای را تأیید کند و خودروهای دیگر کارت سوختشان ابطال می‌شود. برای خودروهای دیگر، مجدداً درخواست کارت هوشمند سوخت می‌دهند و کارت سوخت ماهانه ۱۶۰ لیتر با نرخ ۵هزارتومانی صادر می‌شود. باصفا با بیان اینکه تحت هیچ‌شرایطی امکان انتقال سوخت به‌کارت دیگر وجود ندارد و مانند گذشته می‌توان ۳۶۰ لیتر از سهمیه نرخ اول را در کارت سوخت ذخیره کرد، اظهار کرد: اگرچه سهمیه با نرخ اول و دوم برای خودروهای نوسماره طبق مصوبه ابلاغ‌شده از زمان اجرا حذف می‌شود، اما برای خودروهای دست‌دومی که ردوبدل می‌شوند هیچ تغییری در سهمیه سوخت ایجاد نمی‌شود. وی با تأکید بر این نکته که هنگام انتقال خودرو، هویت مالک جدید بر اساس شمارشناسایی وسیله نقلیه(VIN) بررسی می‌شود، اعلام کرد: این موضوع ارتباطی به‌نام ثبت‌شده روی کارت سوخت ندارد، به‌همین‌دلیل در صورتی‌که فردی مالک خودرو باشد، حتی اگر نام شخص دیگری روی کارت سوخت درج‌شده باشد، نیازی به تعویض کارت سوخت وجود ندارد.

باصفا همچنین درباره سازوکار پرداخت اعتباری مابه‌التفاوت نرخ دوم و سوم یعنی ۳هزارتومانی و ۵هزارتومانی تاکسی‌های اینترنتی گفت: سهمیه اعتباری‌ریالی تاکسی‌های اینترنتی پس از تقاطع گیری و صحت‌سنجی اطلاعات از سوی وزارت کشور به سازمان هدفمندی یارانه‌ها برای واریز به‌حساب رانندگان ارسال می‌شود. وی با تأکید بر اینکه اگر بخواهیم نرخ سوم را شارژ کنیم، بعضی از این کارت‌ها ممکن است کارت مهاجر شوند و قاچاق صورت گیرد، تصریح کرد: از سوی دیگر، طبق قانون بودجه، شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی مکلف است ۹۵درصد سوخت گیری‌ها با کارت شخصی صورت گیرد و فقط ۵درصد با کارت جایگاه انجام شود.

به گفته مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران، هر کارت اضطراری جایگاه روزانه ۲۵۵ تراکش می‌تواند انجام دهد و کمبودی در زمینه کارت سوخت جایگاه ندارد. باصفا درباره انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی گفت: اسفند پارسال، وزارت نفت نشتی در زمینه انتقال سهمیه به‌کارت عابر شخص داشت که نتایج خوبی به‌دست آمد و منظر ابلاغ آن هستیام و مشکلی از این‌رو نداریم.

بیمه‌ای و ایمنی فعالیت می‌کنند. اجرای تحریم جدید، روسیه را ناچار می‌کند این ناوگان سایه را گسترش دهد؛

امری که هزینه‌های لجستیکی، عملیاتی و ریسک‌های زیست‌محیطی قابل‌توجهی به‌دنبال خواهدداشت. به گفته منابع آگاه، احتمال دارد این ممنوعیت در قالب بسته جدید تحریمی اتحادیه اروپا در اوایل سال ۲۰۲۶ مطرح شود. سه منبع از ۶ منبع تأکید کرده‌اند که بروکسل مایل است این اقدام را هم‌زمان با توافق گسترده‌تر در سطح گروه هفت به تصویب برساند تا از انسجام اجرای آن اطمینان حاصل شود. اتحادیه اروپا که شامل ۲۷ کشور عضو است، تلاش دارد پیش از ارائه رسمی این گزینه در بسته تحریمی جدید، حمایت سیاسی و فنی کامل شرکای OV را جلب کند. در سطح سیاسی، بریتانیا و ایالات‌متحده از حامیان جدی این طرح محسوب می‌شوند و مقامات این دو کشور در نشست‌های فنی گروه هفت، پیگیری آن را در دستور کار قرار داده‌اند، با این‌حال تصمیم نهایی واشنگتن تا حد زیادی به راهبرد دولت دونالد ترامپ در قبال جنگ اوکراین و مذاکرات صلحی که آمریکا میان مسکو و کی‌یف در حال میانجی‌گری آن است، بستگی دارد.

چهار منبع گفته‌اند کاخ‌سفید همچنان در حال ارزیابی این است که آیا تشدید فشار اقتصادی از طریق تحریم‌های نفتی با مسیر دیپلماتیکی که دنبال می‌کند هم‌خوان است یا خیر. اهمیت این اقدام زمانی روشن‌تر می‌شود که جایگاه آن در سیر تحریم‌های نفتی علیه روسیه بررسی شود. از سال ۲۰۲۲ و پس از آغاز جنگ اوکراین، کشورهای OV و اتحادیه اروپا واردات نفت روسیه را تقریباً به‌طور کامل متوقف کرده‌اند، اما سقف قیمتی اعمال‌شده بر نفت روسیه، نوعی مسیر حداقلی برای ادامه صادرات این کشور باقی گذاشت؛ به این معنا که کشورهای ثالث می‌توانستند نفت روسیه را خریداری کنند، مشروط بر آنکه قیمت پرداختی پایین‌تر از سقف تعیین‌شده باشد و حمل‌ونقل و بیمه از سوی شرکت‌های غربی انجام شود.

##### یک گام فراتر

ممنوعیت کامل خدمات دریایی اما، یک گام فراتر است و می‌تواند به نزدیک‌ترین شکل ممکن به یک تحریم همه‌جانبه نفتی علیه روسیه تبدیل شود. کرم‌لین طی دو سال گذشته، برای دوزدن سقف قیمتی، صادرات نفت خود را هرچه بیشتر به سمت آسیا منتقل کرده و از ناوگان سایه استفاده کرده‌است. بسیاری از این نفتکش‌ها تحت‌تحریم مستقیم غرب قرار گرفته‌اند؛ کشتی‌هایی با سن بالا، مالکیت نامشخص و بدون پوشش بیمه‌ای معتبر. دولت جو بایدن پیش‌تر استدلال می‌کرد که اگر روسیه ناچار شود هزینه بیشتری صرف خرید و نگهداری نفتکش‌ها کند، منابع مالی کمتری برای ادامه جنگ در اوکراین در اختیار خواهدداشت، با این‌حال دولت ترامپ رویکردی محتاطانه‌تر و تأحیدی بدبینانه نسبت به سقف قیمتی نفت روسیه اتخاذ کرده‌است. این دولت در سپتامبر ۲۰۲۵، از حمایت از تصمیم بریتانیا، اتحادیه اروپا و کانادا برای کاهش سقف قیمت نفت روسیه از ۶۰ دلار به ۴۸ دلار در هر بشکه خودداری کرد. داده‌های مرکز پژوهش مستقل «انرژی و هوای پاک» مستقر در فنلاند نشان می‌دهد: در ماه اکتبر، ۴۴درصد صادرات نفت روسیه از طریق نفتکش‌های تحریم‌شده‌ناوگان سایه انجام شده‌است. حدود ۱۸درصد دیگر نیز با نفتکش‌هایی صورت‌گرفته که اگرچه در فهرست تحریریه قرار نداشتند، اما همچنان به شبکه سایه تعلق داشتند.

##### وابستگی مسکو به غرب

در مقابل، ۳۸درصد صادرات نفت روسیه توسط نفتکش‌هایی با ارتباطات مستقیم یا غیرمستقیم با کشورهای OV، اتحادیه اروپا و استرالیا حمل شده‌اعددی که نشان می‌دهد وابستگی روسیه به خدمات غربی هنوز به‌طور کامل قطع نشده‌است. بر پایه داده‌های موسسه «لویدز لیست اینتلیجنس»، ناوگان جهانی که در حمل نفت تحریم‌شده روسیه، ایران و ونزوئلا فعالیت می‌کند، شامل ۱۴۳۲ نفتکش است که ۹۲۱ فروند آنها به‌طور رسمی تحت‌تحریم آمریکا، بریتانیا یا اتحادیه اروپا قرار دارند. این آمار، ابعاد شبکه‌ای را نشان می‌دهدکه در صورت اعمال تحریم‌های جدید، بیش از پیش با فشار و محدودیت مواجه خواهدشد. ابعاد این تحولات برای بازار جهانی نفت و همچنین کشورهای مانند ایران قابل‌توجه است. ایران، همانند روسیه، سال‌هاست از ناوگان غیررسمی و مسیرهای جایگزین برای صادرات نفت خود استفاده می‌کند.

در صورت تشدید فشار غرب بر ناوگان سایه، رقابت برای دسترسی به نفتکش‌های خارج از نظام کشتیرانی غرب افزایش خواهد یافت و هزینه‌های حمل برای صادرکنندگان تحت‌تحریم بالاتر می‌رود. از سوی دیگر، محدودشدن صادرات روسیه می‌تواند در کوتاه‌مدت به کاهش عرضه جهانی و افزایش قیمت‌ها منجر شود؛ عاملی که به‌طور بالقوه به نفع صادرکنندگانی چون ایران تمام می‌شود، هرچند هم‌زمان رقابت در بازارهایی مانند چین و هند را نیز تشدید می‌کند. در نهایت، طرح ممنوعیت کامل خدمات دریایی علیه نفت روسیه، اگر به اجرا برسد، می‌تواند نقطه‌عطفی در سیاست تحریمی غرب باشد؛ سیاستی که از کنترل قیمتی عبور کرده و به انسداد فیزیکی مسیرهای صادراتی نزدیک می‌شود. این تحول نه‌تنها آینده صادرات انرژی روسیه، بلکه الگوی دوزدن تحریم‌ها، ساختار ناوگان‌های سایه و توازن عرضه در بازار جهانی نفت را وارده مرحله‌ای جدید خواهد کرد، مرحله‌ای که پیامدهای آن فراتر از جنگ اوکراین و تا عمق معادلات انرژی جهان امتداد می‌یابد.

وزیر نفت با اشاره به لزوم جذب جوانان متخصص در این صنعت بیان کرد: اقدام‌هایی برنامه‌ریزی شده، تا زمینه حضور نسل جوان و متخصص در صنعت نفت فراهم شود. به گزارش «شانا» محسن پاک‌آزاد در حاشیه دیدار از دانشگاه نفت اظهار کرد: صنعت نفت به‌عنوان مزیت بزرگ اقتصادی کشور، نیازمند بهره‌گیری از توانمندی‌های دانش‌مؤختگان دانشگاه‌های معتبری مانند دانشکده نفت و سایر دانشکده‌های وابسته به دانشگاه صنعت نفت است. وزیر نفت درباره نقش کلیدی دانشگاه صنعت نفت در تربیت و پرورش نیروی متخصص بیان کرد: این دانشگاه از جایگاهی بسیار خوش‌نام برخوردار است و بسیاری از همکاران بنده از جمله بخش عمده‌ای از مدیران ارشد امروز صنعت نفت، دانش‌مؤختگان همین دانشگاه در دوره‌های گذشته هستند. پاک‌آزاد ادامه‌داد: دانشجویان این دانشگاه به‌دلیل آشنایی با فرهنگ صنعت نفت، قربابت ویژه‌ای با فرهنگ سازمانی نفت پیدا می‌کنند و حضور آنها می‌تواند برای صنعت نفت موثر و کارگشا باشد.

وی با اشاره به لزوم جذب جوانان متخصص در این صنعت بیان کرد: اقدام‌هایی برنامه‌ریزی شده تا زمینه حضور نسل جوان و متخصص در صنعت نفت فراهم شود

، البته تمرکز صرف بر جذب از دانشگاه صنعت نفت، ممکن است نسبت به دانشجویان سایر دانشگاه‌ها ناعادلانه باشد.

## توسعه تجارت بدون لجستیک؟



تولید و تجارت تحمیل می‌کند.

این کارشناس صنعت لجستیک گفت: در طول دهه‌های گذشته شاهد هدف‌گذاری برای رشد تجاری و ارتقای سهم ایران در فرآیندهای ترانزیتی بوده‌ایم، اما در عمل اقدام کارآمدی برای تحقق این اهداف عملیاتی نشده است. در موارد متعددی حتی امکان بهره‌مندی از فرصت‌های پیش روی کشور در روند ارتقای سهم تجاری نیز مهیا نشده است.

وی افزود: در ماه‌های گذشته شاهد بروز و تشدید تنش سیاسی میان افغانستان و پاکستان بوده‌ایم. به این ترتیب بخشی از انتقال کالا در مرز دو کشور به سمت ایران، سرازیر شده است. حال از ایران انتظار می‌رفت از این شرایط برای ارتقای سهم خود در مبادلات تجاری بین‌المللی بهره بگیرند. اما نه‌تنها چنین اقدامی انجام نگرفته، بلکه شاهد توقف کالا در بنادر و مرزهای کشور هستیم. درحالی‌که ما انتظار داشتیم در برخی مرزها، فعالیت گمرکات شبانه‌روزی شود و این فرصت به ارتقای سهم ترانزیتی ایران منجر شود. اما این انتظارات از بخش دولتی در نهایت به نتیجه مطلوبی منتهی می‌شود.

بهاروند در پاسخ به سوالی مبنی بر محدودیت‌های حاکم بر زیرساخت‌های بندری پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و انتقال کالا در حجم بالا برای ارتقای سهم تجاری و ترانزیتی ایران گفت: با توجه به شرایط تحریمی حاکم بر اقتصاد ایران، کشتی‌های بزرگ از حضور در بنادر ایران خودداری می‌کنند. اما چنانچه شرایط تحریمی ما مرتفع شود، امکان بهبود زیرساخت‌های بندری وجود دارد.

بنابراین تا زمانی که شرایط تحریمی مرتفع نشود، تا زمانی انتقال کالا و بار به مقصد ایران یا از میدا ایران، رقابتی نشود، اهداف توسعه تجاری محقق نخواهد شد. درهمین‌حال تا زمانی که مشکلات برطرف نشود، امکان توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل نیز مهیا نخواهد شد. درواقع انتظار می‌رود این توسعه یافتگی در قالب اجرای قراردادها بین‌المللی به نتیجه مطلوب برسد.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر کمبودهای حاکم بر ناوگان حمل جاده‌ای کشور در مسیر ارتقای سهم تجاری ایران گفت: ناوگان حمل‌ونقل کشور ما فرسوده است. در سایر کشورها شرکت‌های حمل‌ونقل روندهای تجاری و حمل بار را مدیریت می‌کنند. اما حمل بار جاده‌ای در ایران، به شکل راننده‌محور مدیریت می‌شود. برای ارتقای سهم تجارت ایران انتظار می‌رود این فرآیند نیز متناسب با استانداردهای بین‌المللی بازبینی شود.

##### فقدان امکانات در گذرگاه‌های مرزی

مهران نجاتی نایب رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» در ارزیابی توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های لجستیکی و اثر آن بر مسیر توسعه تجاری کشور گفت: آمار تجاری کشور در سال‌های گذشته فاصله جدی با برنامه‌های توسعه‌ای در این بخش داشته است. در حال حاضر نیز با توجه به شرایط تحریمی رشد تجاری با لجستیکی قابل‌توجه برای کشور ما دور از ذهن است. با این



# محاصره دریایی نفت روسیه

۵ لایلا جلیولند – سران هفت کشور صنعتی جهان، موسوم به گروه هفت(O۷) و اتحادیه اروپا در آستانه بررسی یکی از سختگیرانه‌ترین و پرهزینه‌ترین گزینه‌های تحریمی خود علیه روسیه قرار گرفته‌اند.

گزینه‌ای که در صورت اجرایی‌شدن، می‌تواند شریان اصلی صادرات نفت مسکو را هدف بگیرد و قواعد بازی در بازار جهانی انرژی را به‌طور بنیادین تغییر دهد.

بر اساس اطلاعاتی که ۶منبع آگاه در گفت‌وگو با روتیزر افشا کرده‌اند، کانادا، فرانسه، آلمان، ایتالیا، ژاپن، بریتانیا و ایالات‌متحده آمریکا به‌اضافه اتحادیه اروپا در حال حرکت به‌سوی کنارگذاشتن سازوکار «سقف قیمتی نفت روسیه» و جایگزینی آن با یک «ممنوعیت کامل خدمات دریایی» هستند؛ ابزاری تحریمی که دامنه آن فراتر از واردات نفت رفته و کل زنجیره حمل‌ونقل، بیمه، کشتیرانی و خدمات لجستیکی مرتبط با صادرات نفت روسیه را دربر می‌گیرد. این اقدام، در عمل دسترسی روسیه به زیرساخت‌های حیاتی تجارت نفت را محدود و حتی معاملات غیرمستقیم با مقصد کشورهای ثالث را نیز با بحران جدی مواجه خواهد کرد. هدف اعلامی این طرح، قطع بخش قابل‌توجهی از درآمدهای نفتی کرم‌لین و تنگ‌ترکردن حلقه مالی جنگ روسیه در اوکراین است؛ رویکردی که در صورت تحقق، شدیدترین فشار انرژی‌محور غرب بر مسکو از زمان آغاز جنگ محسوب می‌شود. در حال حاضر، روسیه بیش از یک‌سوم نفت صادراتی خود را با استفاده از نفتکش‌ها و خدمات کشتیرانی غربی(عمدتا به مقصد هند و چین) صادر می‌کند. این صادرات تا حد زیادی متکی به ناوگان کشورهای دریایی عضو اتحادیه اروپا مانند یونان، قبرس و مالت است. در صورت اجرای ممنوعیت خدمات دریایی، این مسیر صادراتی عملاً مسدود خواهدشد.

##### ناوگان سایه

در مقابل، حدود دوسوم باقی‌مانده صادرات نفت روسیه از طریق ناوگانی موسوم به «ناوگان سایه» انجام می‌شود؛ شبکه‌ای متشکل از صدها نفتکش قدیمی و غیرشفاف که خارج از نظارت غرب و بدون رعایت استانداردهای مرسوم



### برنامه‌ریزی برای جذب نسل جوان در صنعت نفت

چنانچه روند حمل‌ونقل کالا در سطح ملی و بین‌المللی با چالش مواجه باشد، تجارت کالا در داخل و خارج مرزها نیز تحت‌تاثیر قرار خواهد گرفت. با وجود ایرادات جدی که به صنعت لجستیک ایران وارد است، سیاستگذاران بارها در سال‌های اخیر بر ارتقای سهم مبادلات تجاری ایران با سایر کشورها تأکید کرده‌اند و حتی هدف‌هایی نیز مطرح شده است. تا جایی که در برنامه پنج ساله هفتم توسعه کشور رشد ۲۳ درصدی صادرات هدف‌گذاری شده است. حال این سوال اصلی مطرح می‌شود که اگر قرار بر افزایش سهم ایران در تجارت جهانی است، آیا زیرساخت‌های لجستیک متناسب آن فراهم است؟ آیا بنادر ایران، گمرکات، حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و... ظرفیت پذیرش این رشد را دارند؟

در دنیای کنونی ارتقای عملکرد لجستیکی و تسهیل تجارت تاثیر بسزایی بر ارتقای آمار مبادلات کالا در سطح بین‌المللی، تنوع بخشی به صادرات، جذابیت برای جذب سرمایه خارجی و رشد اقتصادی دارد.

در سیاست‌های کلی نظام، توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل در بخش‌های مختلف با هدف ارتقای موقعیت ترانزیتی کشور و کسب درآمد از این بخش و تبدیل ایران به هاب توزیع و تجارت مورد توجه قرار گرفته است. با این‌وجود در عمل شاهد کاستی‌های بسیاری در این بخش هستیم که آینده اهداف بلندپروازانه تجاری ما را متاثر می‌کند.

مجتبی بهاروند کارشناس صنعت لجستیک در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» درخصوص برنامه‌ریزی‌های توسعه تجاری کشور و ارزیابی کشش زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای همگامی با این اهداف گفت: صنعت لجستیک از اثرگذاری بالایی بر تجارت و ترانزیت کالا برخوردار است. با نگاهی کلی به شرایط صنعت لجستیک و حمل‌ونقل کالا در بخش‌های مختلف باید این‌طور ادعا کرد که موانع جدی پیش روی ما قرار دارد که از جمله مهم‌ترین آنها باید به زیرساخت‌های ضعیف و همچنین قوانین متعدد و ناکارآمد حاکم بر این بخش اشاره کرد. در این میان شبکه جاده‌ای ضعیف، انبارهای ناکافی و شبکه راه‌آهن قدیمی از دیگر چالش‌های ساختاری حاکم بر این بخش هستند که مسیر توسعه تجارت را دشوار می‌کند. در همین‌حال از منظر کلان نیز چالش‌هایی همچون نبود ثبات سیاسی، منابع مالی ناکافی و نبود ختمش‌ر می‌تواند به بی‌توجهی به استعمار آن از دیگر چالش‌های حاکم بر این بخش است. حال برای رفع مشکلات یاد شده و همسویی بخش تجاری و لجستیکی در مسیر توسعه از سیاستگذار انتظار می‌رود با اصلاح زیرساخت‌ها مسیر بهبود و توسعه لجستیکی کشور را فراهم کند.

بهاروند گفت: زیرساخت‌های سخت‌افزای صنعت لجستیک ایران از توان خوبی برای توسعه تجاری برخوردار است. به‌عنوان نمونه بنادر جنوبی کشور از توان و ظرفیت مناسبی برای جابه‌جایی کالای تجاری و ترانزیت آن برخوردار هستند. بندر چابهار نیز توان و ظرفیت قابل‌توجهی دارد هر چند بخش اصلی این پتانسیل، بدون استفاده مانده است. البته باید تأکید کرد که در این منطقه هرچند زیرساخت‌های بندری توسعه‌یافته، اما هم‌زمان به توسعه خطوط ریل و جاده، توجه کافی نشده است. بنابراین چنانچه امکان استفاده از این ظرفیت بندری فراهم شود، توسعه نیافتگی زیرساخت‌های ریل و جاده به مانع اساسی در این بخش بدل خواهد شد.

بهاروند گفت: مهم‌ترین مشکل پیش روی ارتقای ظرفیت‌های تجاری، توسعه نیافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل در بخش‌های مختلف نیست؛ بلکه چالش‌های اساسی از بوروکراسی پیچیده و قوانین و مقررات حاکم بر جریان تجارت و ترانزیت نشأت می‌گیرد.

این ناکارآمدی‌ها روند تجاری و انتقال کالا از کشور ما را به شدت کند می‌کند. درهمین‌حال سیستم‌های ارائه دهنده خدمات برای ترخیص یا بارگیری کالا و... نیز هزراهایی قطع می‌شوند. به‌عنوان نمونه در روزهای گذشته سیستم‌های بندری به‌طور مرتب قطع شده و ما امکان ترخیص کانتینرهای خود را برای چند روز نداشته‌ایم.

این دست مشکلاتی که از هزراهایی پیش می‌آید، عملاً اختلالات جدی را به روند

## مونتازهای رو ی ریل افزایش قیمت بازار خودروی ایران از ابتدای آذرماه با روند صعودی قیمت‌ها روبه‌رو شده و این افزایش برای خودروهای مونتازی شدت بیشتری داشته‌است؛ به‌طوری‌که این محصولات در نخستین روز هفته نسبت به چهارشنبه گذشته یعنی آخرین روز معاملات خودرو، به‌طور میانگین ۲.۷درصد رشد قیمت را ثبت کرده‌اند. به‌نظر می‌رسد مصوبه جدید بنزینی، افزایش نرخ ارز و کاهش تولید در برخی از شرکت‌های خودروساز خصوصی؛ سه عامل اصلی جهش قیمتی در بازار باشند. هرچند مصوبه جدید بنزینی که قرار بود از روز گذشته به اجرا درآید، فعلا متوقف‌شده اما این مصوبه تأثیر خود را بر معادلات بازار خودرو و رفتار خریداران برجای گذاشته‌است.

بر اساس مصوبه جدید دولت در حوزه سیاست‌های سوختی، سهمیه بنزین یارانه‌ای با نرخ‌های ۱۵۰۰ و سه‌هزار تومان برای سه گروه شامل خودروهای دولتی، وارداتی و نوشماره حذف شده‌است. این تصمیم؛ در واقع بخشی از رویکرد دولت برای بهینه‌سازی تخصیص یارانه انرژی و کاهش فشار هزینه‌های پنهان سوخت در بودجه‌عمومی است. در پی اجرای این مصوبه، الگوی تقاضا در بازار خودرو دچار تغییر شده و تمایل مصرف‌کنندگان به خرید خودروهای مونتازی داخلی به‌طور محسوسی افزایش یافته‌است؛ چراکه این خودروها ضمن برخورداری از هزینه سوخت مشابه خودروهای داخلی یارانه‌ای، از نظر قیمت نهایی هم رقابت‌پذیری بالاتری پیدا کرده‌اند.

عامل دوم اثرگذار بر روند بازار خودروهای مونتازی نوسانات ارزی است. از ابتدای آذرماه تاکنون بهای دلار در بازار آزاد روند روبه‌رشدی داشته‌است؛ این افزایش قیمت در نخستین روز هفته‌جاری نیز به روال روزهای قبل ادامه پیدا کرد. دیروز بهای دلار با افزایش دوهزارتومانی به ۱۲۱هزار و ۷۰۵تومان رسید. بهای این ارز نسبت به هفته گذشته (یکشنبه، نهم آذرماه) نیز با افزایش ۳۶درصدی مواجه شده‌است.

سومین عاملی که افزایش قیمت خودروهای مونتازی را به‌دنبال داشته؛ کاهش تولید است. اخبار رسیده حاکی از آن است که تولید در تعدادی از شرکت‌های مونتازی به دلیل تشدید تحریم‌ها و فشار آمریکا به شرکت‌های خودروساز چینی برای قطع همکاری با شرکت‌های ایرانی، در مدت اخیر کاهش‌ی بوده و همین امر موجب کاهش عرضه در بازار شده‌است. بررسی‌های قیمتی «دنیایاقتصاد» از ۱۰ مدل خودروی مونتازی در روز گذشته نسبت به چهارشنبه هفته قبل نشان از رشد ۲.۷درصدی دارد. درمیان خودروهای بررسی‌شده، لاماری ایما رکورددار افزایش قیمت است، به‌گونه‌ای که این خودرو که روز چهارشنبه به بهای دومیلیارد و ۷۰۰میلیون تومان دادوسند می‌شد، دیروز قیمت آن در بازار آزاد به دومیلیارد و ۹۵۰میلیون تومان رسید که به معنای افزایش ۲۵۰میلیون‌تومانی معادل ۹.۲درصدی است. دومین خودرویی که رشد قیمت بالایی را تجربه کرد؛ دینگیتی پرایم است. قیمت این خودرو تنها طی یک روز معاملاتی یعنی از چهارشنبه هفته گذشته تا دیروز با افزایش ۱۰.۶درصدی مواجه شده‌است. هایما S۸ هم که چهارشنبه هفته گذشته دومیلیارد و ۸۷۵میلیون‌تومان قیمت خورده بود، دیروز بهای آن با افزایش ۱۲۵میلیون‌تومانی معادل ۴.۳درصد به سه‌میلیاردتومان رسید. البته درمیان خودروهای بررسی‌شده، سه خودرو یعنی جک ۱.۴، فونیکس تیگو و جک S۵ هم ثبات قیمتی را نشان می‌دهند.

■ ■ ■

### کسانیکه بدون گواهینامه اقدام به رانندگی نماید مجرم شناخته شده و به دادگاه معرفی می شوند

سرهنگ محمد پورشمس رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان در این خصوص عنوان داشت: «برابر ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی هر کس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی نماید مجرم محسوب شده و برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه و در صورت تکرار مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد. از این رو پلیس راهور در اجرای این قانون و مطابق با ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در صورتی که شخصی 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 آندسته 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 فرزندن 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 می تواند تبعات تلگاری برای افراد فاقد گواهینامه و خود آنان بوجود آورد .



# آمادباش جهانی به کشورهای ساحلی

❶ **ع**ر شیا حسن پور – تحولات ژئوپلیتیک، زیست محیطی و اقتصادی با سرعت زیادی در حال تأثیر بر حمل‌ونقل دریایی است. این هشداری است که سازمان ملل متحد در گزارش بررسی محرک‌های تأثیرگذار بر حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۲۵ مطرح کرده است.

در سال جاری میلادی، اعمال تعرفه‌های آمریکا و شرایط ناپایدار حاکم بر تنگه هرمز که منجر به تغییر مسیر دریایی برخی کشتی‌ها شده است، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش مصرف سوخت و ناپایداری انرژی را در پی داشته است؛ اما چشم‌اندازی از تغییر مثبت در این متغیرها وجود ندارد و به همین خاطر، این سازمان کشورهای ساحلی را به یک آماده‌باش جهانی برای تطبیق با وضعیت ناپایدار موجود فراخوانده است. سازمان ملل همچنین ۱۰ اقدام کلیدی را برای رسیدن به پایداری در این صنعت توصیه و در عین حال تأکید کرده است که کشورهای ساحلی باید خود را برای هر نوع اختلال و ناپایداری احتمالی آماده کنند.

کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۲۵ با چالش‌های متفاوتی روبه‌رو بوده است، کشتی‌هایی که تنها در عرض چند روز از کانال سوئز عبور می‌کردند، حالا باید هفته‌ها در سطح آب‌ها بمانند و از دماغه امید نیک (Good Hope) عبور کنند. قیمت حمل‌ونقل در این حوزه بالا و بی‌ثبات است و اختلال در بنادر به امری مزمن تبدیل شده است. مسیرهای طولانی‌تر منجر به افزایش تأخیر در ارسال کالاها، هزینه‌ها و انتشار گازهای گلخانه‌ای شده است. این در حالی است که بیشترین آسیب این اختلال‌ها به کشورهای در حال توسعه رسیده است.

تغییر و تحولات در بخش‌های ژئوپلیتیک، محیط زیستی و اقتصادی به حدی سریع در حال وقوع هستند که ضرورت بازنگری در نحوه عملکرد حمل‌ونقل دریایی را می‌طلبد. با وجود آنکه هوشمندسازی در صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی در حال توسعه است، اما افزایش مخاطرات حملات سایبری نیز دور از انتظار نیست. سازمان ملل متحد در گزارشی که از تحولات صنعت کشتیرانی، چالش‌ها و مخاطرات آن در سال ۲۰۲۵ منتشر کرده، این نوید را داده است که در نهایت این حوزه با تحولات سازگار خواهد شد، اما اینکه مدیریت در دست‌یابی به این سازگاری چگونه خواهد بود، محل سوال است.

#### الگوی تغییرات حمل‌ونقل و تجارت دریا

الگوی کاهش روند رشد سالانه تجارت دریایی حاکی از فشار به این صنعت در سال ۲۰۲۵ است، به‌طوری‌که رشد متوسط ۲ درصدی تجارت دریا در سال



# آمادباش جهانی به کشورهای ساحلی

❶ **ع**ر شیا حسن پور – تحولات ژئوپلیتیک، زیست محیطی و اقتصادی با سرعت زیادی در حال تأثیر بر حمل‌ونقل دریایی است. این هشداری است که سازمان ملل متحد در گزارش بررسی محرک‌های تأثیرگذار بر حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۲۵ مطرح کرده است.

در سال جاری میلادی، اعمال تعرفه‌های آمریکا و شرایط ناپایدار حاکم بر تنگه هرمز که منجر به تغییر مسیر دریایی برخی کشتی‌ها شده است، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش مصرف سوخت و ناپایداری انرژی را در پی داشته است؛ اما چشم‌اندازی از تغییر مثبت در این متغیرها وجود ندارد و به همین خاطر، این سازمان کشورهای ساحلی را به یک آماده‌باش جهانی برای تطبیق با وضعیت ناپایدار موجود فراخوانده است. سازمان ملل همچنین ۱۰ اقدام کلیدی را برای رسیدن به پایداری در این صنعت توصیه و در عین حال تأکید کرده است که کشورهای ساحلی باید خود را برای هر نوع اختلال و ناپایداری احتمالی آماده کنند.

کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۲۵ با چالش‌های متفاوتی روبه‌رو بوده است، کشتی‌هایی که تنها در عرض چند روز از کانال سوئز عبور می‌کردند، حالا باید هفته‌ها در سطح آب‌ها بمانند و از دماغه امید نیک (Good Hope) عبور کنند. قیمت حمل‌ونقل در این حوزه بالا و بی‌ثبات است و اختلال در بنادر به امری مزمن تبدیل شده است. مسیرهای طولانی‌تر منجر به افزایش تأخیر در ارسال کالاها، هزینه‌ها و انتشار گازهای گلخانه‌ای شده است. این در حالی است که بیشترین آسیب این اختلال‌ها به کشورهای در حال توسعه رسیده است.

تغییر و تحولات در بخش‌های ژئوپلیتیک، محیط زیستی و اقتصادی به حدی سریع در حال وقوع هستند که ضرورت بازنگری در نحوه عملکرد حمل‌ونقل دریایی را می‌طلبد. با وجود آنکه هوشمندسازی در صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی در حال توسعه است، اما افزایش مخاطرات حملات سایبری نیز دور از انتظار نیست. سازمان ملل متحد در گزارشی که از تحولات صنعت کشتیرانی، چالش‌ها و مخاطرات آن در سال ۲۰۲۵ منتشر کرده، این نوید را داده است که در نهایت این حوزه با تحولات سازگار خواهد شد، اما اینکه مدیریت در دست‌یابی به این سازگاری چگونه خواهد بود، محل سوال است.

#### هزینه‌های اقلیمی

به گزارش «دنیایاقتصاد»، انتشار دی‌اکسید کربن ناشی از حمل‌ونقل دریایی، روندی صعودی را در ۱۳سال اخیر طی کرده و از حدود ۶۸۰میلیون تن در سال ۲۰۱۲ به بیش از ۹۰۰میلیون تن در سال‌های ۲۰۲۴-۲۰۲۳ افزایش یافته است. با این حال این روند در سال ۲۰۲۴ و اوایل ۲۰۲۵ نزولی بوده که می‌تواند علامتی از رکود اقتصاد جهانی باشد. نوسازی ناوگان، بهسازی ایمن کشتی‌ها، وضع مقررات جهانی برای کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای و توسعه نیروی کار ماهر، از مهم‌ترین پیش‌نیازهای گذار به‌موقع و عادلانه به کشتیرانی کم‌کربن به شمار می‌رود. تعرفه‌هایی که دولت ترامپ وضع کرده است نیز پیچیدگی‌های این صنعت را به‌ویژه برای اقتصادهای در حال توسعه بیشتر کرده است، چراکه در عین حال که می‌تواند فرصت‌های حمل‌ونقل دریایی را افزایش دهد، اسما هزینه‌های حمل‌ونقل را نیز افزایش می‌دهد. با وجود این چالش‌های گسترده در صنعت حمل‌ونقل دریایی، سوال اینجاست که هزینه‌های

## شیرینی سود در عین تلخی تولید

می‌شود، در مقابل دوره‌های رکود، کاهش مصرف این محصولات از نخستین سیگنال‌های تضعیف قدرت خرید خانوارها به‌شمار می‌آید.

#### وضعیت خوب در آمدی

بررسی روند درآمدی شرکت‌های تولیدکننده صنعت شیرینی‌جات بازار سهام نشان می‌دهد که به‌طور تاریخی در هر سال۳۸درصد به مجموع درآمد این صنعت افزوده شده‌است. در سال۱۴۰۳، شتاب رشد درآمدی تولیدکننده‌های شیرینی بازار سهام نزول یافته‌است. در سال‌گذشته ۱۵هزار و ۹۱میلیاردتومان درآمد توسط ۲تولیدکننده بازار سهام صنعت شیرینی شناسایی شد که نسبت به سال‌قبل رشد ۲۹درصدی داشته‌است. این بمعنای کاهش ۸درصدی شتاب رشد درآمد شیرینی‌جات نسبت به میانگین سالانه است. با وجود کاهش شتاب رشد درآمد این صنعت در سال۱۴۰۳، طی بهار و تابستان رشد درآمد این صنعت بهبود یافته‌است. در دو فصل نخست آسمال به‌ترتیب ۴۳ و ۴۲درصد رشد درآمد در صنعت شیرینی‌جات نسبت به فصل مشابه رقم خورده است. در هفت ماهه نخست آسمال فروش شرکت‌های شیرینی را بهبود ۴۴درصدی به ۱۲هزار و ۸۱میلیاردتومان رسید. در این مدت بهترین عملکرد را شرکت «غوبتا» از خود به نمایش گذاشت. شرکت مذکور ۱هزار و ۴۰۰میلیاردتومان درآمد در هفت ماهه آسمال شناسایی کرد که در قیاس با مدت مشابه سال‌قبل ۷۶درصدافزایش یافته‌است.

#### جهان در تب شکلات

در سطح جهانی، صنعت شیرینی و شکلات طی سال‌های اخیر به یکی از پرسودترین و پربشرترین بازارهای صنایع غذایی تبدیل شده‌است که ارزش آن به صدها میلیارد دلار می‌رسد. افزایش شهرنشینی، تغییر الگوی مصرف به سمت محصولات تنوع و لوکس و همچنین گرایش روزافزون مصرف‌کنندگان به محصولات سلامت‌محور، از مهم‌ترین عوامل رشداین بازار در سطح جهان هستند.کشورهایی مانند آلمان، بلژیک، سوئیس و ترکیه با تکیه بر تکنولوژی پیشرفته و برندهای شناخته‌شده، سهم قابل‌توجهی از بازار صادرات شیرینی و شکلات را در دست دارند. ایران با وجود سلبقه تاریخی غنی در تولید انواع شیرینی و داشتن نیروی انسانی و ظرفیتهای فنی قابل‌توجه، هنوز بخش کمی از این بازار جهانی را تصاحب کرده‌است، اما موقعیت ژئوپلیتیکی و همجواری با بازارهای گسترده منطقه‌ای، فرصتی طلایی برای تبدیل‌شدن به قطب منطقه‌ای این صنعت فراهم کرده‌است.

#### بهبود متغیرهای سودآوری

بررسی متغیرهای سودآوری تولیدکننده شیرینی بازار سهام نشان می‌دهد که روند سودآوری این صنعت در سال‌های گذشته افزایشی بوده‌است. به‌طور میانگین در سال‌های گذشته حاشیه سود شیرینی‌جات ۲۱درصد بوده‌است. در سال۱۴۰۳، حاشیه سود تولیدکنندگان شیرینی بورسی ۲۸درصد به‌ثبت رسیدکه این بمعنای بهبود ۷درصدی حاشیه سود این صنعت نسبت به متوسط تاریخی است. این روند افزایشی در مقیاس فصلی نیز تکرار شده‌است. در سه‌ماهه تابستان حاشیه سود صنعت شیرینی به‌میزان ۳۲درصد به‌ثبت رسیدکه در مقایسه با متوسط فصلی ۳درصد بهبود یافته‌است. بهترین عملکرد از منظر سودآوری چه در سال۱۴۰۳ و چه در تابستان آسمال مختص

حمل‌ونقل در مقابل اختلالات موجود چطور تنظیم خواهند شد؟

این روزها نوسان هزینه‌های تجارت دریایی به امری عادی تبدیل شده است. نرخ حمل‌ونقل در بخش‌های کانتنتری، فله و تانکری در سال جاری و گذشته میلادی (۲۰۲۴ و ۲۰۲۵) همچنان در سطوح بالا و همراه با نوسان شدید قرار دارد. ترکیب تنش‌های ژئوپلیتیک، تغییرات سیاست‌های تجاری و برهم‌خوردگی توازن عرضه و تقاضا، بازار حمل‌ونقل دریایی را در وضعیت بی‌ثباتی مزمن نگه داشته است؛ وضعیتی که مستقیما به افزایش هزینه‌های تجارت جهانی و فشار بیشتر بر زنجیره تأمین منجر می‌شود.

از طرفی تغییر مسیر کشتی‌ها سفرهای دریایی را طولانی‌تر کرده و هزینه‌های عملیاتی را افزایش داده است و حمل‌ونقل کانتنتری نیز به ویژه از زمان اوجگیری پاندمی کرونا به شدت تحت فشار قرار گرفت؛ شرایطی که تا میانه سال میلادی گذشته ادامه داشت. در سال جاری میلادی هم دلایل دیگری منجر به ادامه التهاب و نوسان هزینه‌های حمل‌ونقل شد. در سال ۲۰۲۵ جنگ تعرفه‌ای که آمریکا به راه انداخت از یک سو و خطر اختلال در تنگه هرمز تحت‌تأثیر تنش‌های سیاسی از سوی دیگر، موجب استعمار بی‌ثباتی در این بخش از بازار حمل‌ونقل شده است.

میانگین ماهانه شاخص جامع نرخ حمل کانتنتری شانگهای (SCFI) طی ژوئن ۲۰۱۵ تا ژوئن ۲۰۲۵ نشان می‌دهد، هزینه‌های حمل کانتنتری از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹ در سطحی پایین و پایدار قرار داشتند. تا اینکه در میانه سال ۲۰۲۴ هزینه‌ها جهش قابل ملاحظه‌ای را به دلیل اختلال در دریای سرخ و حملات به کشتی‌ها که ناشی از ششوک ژئوپلیتیک بود، تجربه کردند و پس از آن تا آوریل ۲۰۲۵ (فروردین ۱۴۰۴) هزینه‌های حمل دریایی قدری کاهش یافت، بعد از این بازه با اعمال تعرفه‌های جدید آمریکا، اختلال در تنگه هرمز و بی‌ثباتی در مسیرهای اروپایی و آسیایی روندی صعودی به خود گرفت. هزینه حمل‌ونقل کالاهای فله نیز با وجود نوسان شدیدی که تجربه می‌کرد، در سال ۲۰۲۵ روند صعودی به خود گرفت.

#### افزایش زمان توقف در بنادر

براساس برآوردها بهترین نقاط اتصال دریایی در سال ۲۰۲۵، آسیا، آمریکای شمالی و اروپا بوده و آفریقا با یک افزایش قابل‌توجه ۱۰ درصدی، بهترین رشد را داشته است. زمان توقف ناوگان در بنادر نیز در سال‌های اخیر، تغییرات درخور توجهی را پشت سر گذاشته است، از دسامبر سال ۲۰۲۳ تا مارس ۲۰۲۴ میانگین زمان انتظار در بندر در اقتصادهای توسعه‌یافته ۲۳ درصد و در اقتصادهای در حال توسعه ۷ درصد افزایش یافت.

تحلیل گزارش سازمان ملل این است که زمان انتظار در بنادر نیز به دلیل تغییر مسیر کشتی‌ها هم در کشورهای توسعه‌یافته و هم در کشورهای در حال توسعه رخ داده است؛ به گونه‌ای که این مقدار در کشورهای توسعه‌یافته از حدود پنج ساعت در سال ۲۰۲۳ به بیش از شش ساعت در سال ۲۰۲۴ رسیده است.

در چنین شرایطی که عملکردهای حمل‌ونقل دریایی به دلایلی که عمدتا از تنش‌های سیاسی و مسائل ژئوپلیتیک نشأت می‌گیرد، دچار نوسان شده است، بهبود عملکرد بنادر بیش از هر زمان دیگری ضروری است، همان‌طور که سازگار کردن زیرساخت‌ها و خدمات بندری با پیامدهای تغییرات اقلیمی و ارتقای این بخش نیز ضروری است. تا سال ۲۰۲۵ حدود ۲۰۰ بندر خدمات سوخت‌رسانی LNG ارائه کردند و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ این تعداد به ۲۷۵ بندر برسد.



**سازمان ملل متحد در گزارشی، اثر شوک‌های سیاسی و اقتصادی بر حمل‌ونقل دریایی طی سال ۲۰۲۵ میلادی را بررسی کرد.**

**هوشمندسازی و خدمات دیجیتال**
هوشمندسازی بنادر به دلیل تأثیر مستقیمی که بر رقابت‌پذیری، افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها دارد، در سال‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته است. با این حال بنادر تنها شامل زیرساخت‌ها و خدمات نمی‌شوند؛ نیروی انسانی است که به آن قدرت می‌دهد. فناوری می‌تواند یک راه در خدمت نیروی انسانی باشد و اگر با آموزش فراگیر توسعه یابد، درهای جدیدی را به توسعه بنادر باز کند. استفاده از ابزارهای تسهیل تجارت دیجیتال، همچون اینترنت اشیا(IoT)، سنسورهای هوشمند، سامانه‌های مدیریت ترافیک دریایی (VTMS)، پلتفرم‌های یکپارچه تبادل داده و پنجره‌های واحد خدمات بندری با این هدف صورت می‌گیرد تا فرایندهایی مثل پهلوگیری، تخلیه و بارگیری، مدیریت کالا، کنترل موجودی و امور گمرکی به‌صورت لحظه‌ای و خودکار انجام شود و ناکارآمدی را کاهش دهد.

#### ۱۰ توصیه به کشورهای دریایی

حمل‌ونقل دریایی اکنون در یک نقطه عطف اساسی قرار دارد؛ در عین حال که چشم‌انداز دریایی غیرقابل پیش‌بینی است، باید در راه رسیدن به آینده‌ای پایدار، دیجیتال و تاب‌آور حرکت کرد. سازمان ملل متحد ۱۰ اقدام اولویت‌بر برای ذی‌نفعان دریایی و دولت‌ها که رسیدن به نقطه عطف را برای صنعت دریایی میسر می‌کند، معرفی کرده است: این اقدامات به شرح زیر است:
۱- بهره‌مندی درهم آمیخته از حمل‌ونقل دریایی و لجستیک برای ایجاد یک تحول عادلانه؛
۲- برنامه‌ریزی و آماده‌سازی برای اختلالات و ناپایداری‌ها؛
۳- ترویج نوسازی ناوگان و شیوه‌های پایدار برای کسب‌وکارهای دریایی؛
۴- حفاظت و توانمندسازی نیروی کار دریایی و ارتقا مهارت‌ها؛
۵- اجرای اقدامات نظارتی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از حمل‌ونقل بین‌المللی، تسریع کربن‌زدایی و تسهیل گذار انرژی عادلانه و منصفانه؛
۶- آمادگی برای استفاده از سوخت‌های جایگزین و حمل ایمن؛
۷- استفاده از فناوری‌های دیجیتال و تقویت نظارت‌ها در جهت مقابله با خطرات سایبری؛
۸- نظارت مستمر بر عملکرد بنادر و تسهیل تجارت با ابزارهای کمکی؛
۹- ظرفیت‌سازی با حمایت از کشورهای در حال توسعه؛
۱۰- تقویت و ترویج همکاری‌های هدفمند در زمینه مسائل رگولاتوری در راستای رسیدگی به چالش‌های جدید و تقویت حمل‌ونقل دریایی پایدار و مقاوم.

البور بلوم، مدیرعامل فولکس‌واگن اعلام کرد؛ این خودروساز قصد دارد با توجه به کاهش جزئی سرمایه‌گذاری نسبت به برنامه‌های قبلی و در شرایطی که با بحران بزرگی در دو بازار چین و آمریکا روبه‌رو است، ۱۶۰میلیارد یورو (۱۸۶میلیارد دلار) تا سال ۲۰۳۰، سرمایه‌گذاری کند.
کل هزینه‌ها که سالانه به‌عنوان بخشی از طرح سرمایه‌گذاری پنج‌ساله فولکس‌واگن به‌روزرسانی می‌شود، با ۱۶۵میلیارد یورو برای فاصله سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۹ و ۲۰۲۹ تا ۱۸۰میلیارد یورو برای فاصله سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۸ مقایسه می‌شود. از آن زمان، فولکس‌واگن که شامل برندهای پورشه و آئودی است، تحت‌فشار تعرفه‌های واردات آمریکا و رقابت شدید در چین قرار گرفته‌است. این وضعیت به‌ویژه در پورشه که حدود نیمی از خودروهایش را فقط در این دو بازار می‌فروشد و از یک مقبضنشینی بزرگ در راهبرد خودروهای برقی خود رونمایی کرده، به سود این شرکت آسیب رسانده‌است.
البور بلوم به روزنامه «فرانکفورتر آلمگاینه زونتگازیتونگ» گفت: تمرکز در آخرین برنامه هزینه‌ای بر آلمان و اروپا از جمله در محصولات، فناوری و زیرساخت‌ها بوده‌است. وی ادامه‌داد: مذاکرات در مورد یک برنامه کاهش هزینه‌های گسترده در پورشه تا سال۲۰۲۶ ادامه خواهدداشت. البور بلوم که در ژانویه از سمت مدیرعاملی پورشه کناره‌گیری خواهد کرد تا بر موقعیت خود به‌عنوان مدیرعاملی فولکس‌واگن متمرکز شود، گفت: ارزیابی مربوط به یک کارخانه بالقوه در آمریکا برای آئودی به حمایت مالی قابل‌توجه احتمالی آمریکا بستگی دارد.

# شیرینی سود در عین تلخی تولید

به شرکت «غوبینو» است، این شرکت در سال‌گذشته حاشیه سود ۲۴درصدی تجربه کرده و در سه‌ماهه دوم سال‌جاری نیز ۴۷درصد حاشیه سود به‌ثبت رسانده است.

#### ریسک‌هایی که سود را تهدید می‌کند

ریسک‌های پیش‌روی صنعت شیرینی‌جات محدود به نوسانات نرخ ارز نیستند و مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و سیاست‌گذاری، فشارهای قابل‌توجهی بر شرکت‌های فعال این حوزه وارد می‌کنند. سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری و مداخلات دولت در تنظیم‌بازار، باعث کاهش حاشیه سود و کاهش انگیزه تولیدکنندگان شده‌است. علاوه بر این، محدودیت‌های صادراتی و قوانین سختگیرانه مربوط به بازگشت ارز حاصل از صادرات، توان رقابتی شرکت‌ها را در بازارهای خارجی کاهش داده و چشم‌انداز توسعه صادرات را تیره کرده‌است. در کنار این موارد، کاهش قدرت خرید خانوارها به‌ویژه در دوره‌های تورمی و رکود اقتصادی، باعث کاهش تقاضا برای کالاهای غیرضروری مانند شیرینی‌و شکلات می‌شود که به‌طور مستقیم بر فروش و سودآوری شرکت‌ها اثر گذار است.
در کنار چالش‌ها و ریسک‌های موجود، صنعت شیرینی‌جات ایران با فرصت‌های ارزشمندی نیز روبه‌رو است که می‌تواند مسیر رشد و توسعه را هموار سازد. بازارهای کشورهای همسایه، به‌ویژه در خاورمیانه و آسیای‌میانه، همچنان ظرفیت گسترده‌ای برای جذب محصولات ایرانی دارند؛ ظرفیت‌هایی که با توجه به کیفیت قابل‌قبول و قیمت رقابتی کالاهای داخلی، فرصت نفوذ بیشتر به این بازارها را فراهم می‌آورد. همین‌زمان، موج جهانی گرایش به محصولات سلامت‌محور و کفوند، زمینه مناسبی برای تولید محصولات نوآورانه با ارزش‌افزوده بالا ایجاد کرده‌است. سرمایه‌گذاری در توسعه شکلات‌ها و شیرینی‌های رژیمی، ارگانیک و غنی‌شده با خواص تغذیه‌ای می‌تواند به یکی از کلیدهای موفقیت و افزایش سهم بازار در داخل و خارج کشور تبدیل شود.

#### سهامی برای روزهای بی‌ثبات

سهام شرکت‌های فعال در صنعت شیرینی‌جات معمولاً نوسانات کمتری نسبت به بسیاری از گروه‌های بورسی تجربه می‌کنند. همین ویژگی باعث‌شده این نمادها در دوره‌های پریسک بازار، نقش پناهگاه امن سرمایه‌گذاران را ایفا کنند؛ بیشتر مزودرجه صندوق‌های سرمایه‌گذاری با رویکرد

محافظه‌کارانه قرار گیرند. آینده این صنعت را می‌توان در قالب سه سناریو ترسیم کرد: در سناریوی خوش‌بینانه، ثبات اقتصادی و تسهیل صادرات را رشد سودآوری منجر می‌شود؛ در سناریوی میانه، شرایط فعلی تداوم می‌یابد و صنعت در مسیر آرام حرکت می‌کند؛ و در سناریوی بدبینانه، افزایش

هزینه‌ها و کاهش تقاضا می‌تواند این صنعت را با چالش جدی مواجه کند.

#### سیاست‌گذاران در چهارراه تصمیم

نقش سیاست‌گذاران در آینده این صنعت حیاتی است؛ ثبات در مقررات، کاهش مداخلات دستوری و حمایت هدفمند از صادرات می‌تواند مسیر رشد را هموار کند. در صورت اتخاذ سیاست‌های درست، صنعت شیرینی‌جات می‌تواند به یکی از پیشران‌های صادرات غیرنفتی کشور تبدیل شود. در نهایت، صنعت شیرینی و شکلات در بازار سرمایه ایران، صنعتی آرام اما استراتژیک است. این صنعت نه ستاره پرزرق‌وبرق بورس است و نه بخشی حاشیه‌ای، برای سرمایه‌گذاران حرفه‌ای، سهام.

**♥ مهدی‌زاده: هاشم‌نژاد به‌دنبال پناالتی گرفتن بود**

محمدرضا مهدی‌زاده مدافع استقلال خوزستان درباره تساوی بدون گل تیمش مقابل تراکتور در تبریز می‌گوید: «می‌دانستیم بازی سختی داریم و تراکتور تیمی است که بازیکنان باکیفیتی دارد. ما بعد از شکست برابر گل‌گهر با هم صحبت کردیم و همقسم شدیم تا در بازی با تراکتور امتیاز بگیریم و خوشحالم که دست خالی از تبریز برنگشتم. شاید با توجه به وضعیتی که قبل از این بازی داشتم، خیلی‌ها پیش‌بینی می‌کردند به تراکتور بایزیم ولی می‌دانستیم از این بازی چه می‌خواهیم و چگونه باید برابر آنها بازی کنیم. تیم ما در این بازی مستحق امتیاز گرفتن بود.» او درباره صحنه جنجالی این بازی و اینکه تراکتوری‌ها معتقد به پناالتی بودند این‌طور می‌گوید: «می‌دانستم که هاشم‌نژاد می‌خواهد پناالتی بگیرد و در آن صحنه پایم را ثابت نگه داشتم. هدفم این نبود که پای هاشم‌نژاد را بزنم و فکر می‌کنم او قصد داشت پایش را به پای من گیر بدهد و پناالتی بگیرد. داور هم می‌توانست پناالتی بگیرد و هم می‌توانست نگیرد. ولی من قصدی برای خطا کردن نداشتم. در مورد آن صحنه خودم نمی‌توانم نظری قاطع داشته باشم و کارشناسان باید نظر بدهند، اما باز هم می‌گویم که تصمیمی برای خطا کردن روی بازیکن تراکتور نداشتم.»

.....♥

**♥ مظفری‌زاده: با وجود VAR پذیرش اشتباهات داوری سخت است**

سعید مظفری‌زاده مدیرعامل باشگاه تراکتور درباره تساوی خانگی تیمش مقابل استقلال خوزستان و اعتراض شدید بازیکنان و کادرفنی این تیم به پناالتی اعلام نشدن برخورد مهدی هاشم‌نژاد بسا مدافع حریف اظهار داشت: «صحنه‌ای در بازی اتفاق افتاد که هم به نظر ما و هم به نظر اکثر کارشناسان پناالتی بود. با توجه به وجود VAR، پناالتی اعلام نشدن این صحنه جای تعجب و سؤال داشت. ما اعتراض رسمی‌مان را به فدراسیون ارسال کردیم و امیدوارم پاسخ مناسبی در این زمینه بگیریم. باوجود VAR واقعا پذیرفتن اشتباهات داوری سخت است، چون در سرنوشت تیم‌ها تأثیرگذار است. این اتفاق در این فصل در چند مورد برای ما رخ داده است. ما رسانند اعتراض‌مان را به فدراسیون ارسال کردیم، ولی پاسخی نگرفتیم. امیدواریم این بار پاسخ مناسب دریافت کنیم. اسکوچیچ هم خیلی از اشتباهات داوری ناراحت است.»

او درباره صحبت‌های تند محمدرضا زوزی مالک این باشگاه علیه داوری بازی‌های تیمش و احضار او به کمیته اخلاق هم گفت: «من نمی‌دانم دلیل احضار آقای زوزی چیست. ما هم نسبت به وضعیت موجود داوری معترض است و فقط می‌خواهد حق باشگاه تراکتور ضایع نشود. ضمن اینکه در چارت رسمی باشگاه، مالکیت با هلدینگ است و نمی‌دانم با این شرایط آیا اصلا امکان احضار زوزی وجود دارد یا خیر. زوزی فردی فعال در فوتبال نیست و نمی‌دانم اصلا امکان احضار او وجود دارد.»

مظفری‌زاده درباره اینکه چند ماه پیش هم زوزی بابت اظهارتش به کمیته اخلاق دعوت شده بود اما نرفت، آیا این بار به جلسه کمیته اخلاق خواهد رفت یا نه، گفت: «نمی‌دانم، قطعاً خودش تصمیم می‌گیرد. ما در چارت باشگاه تراکتور مدیرعامل و هیأت مدیره داریم و مجموعه مدیریتی باشگاه کاملاً مشخص است. درست است آقای زوزی ما را حمایت می‌کند، ولی ارتباطی که باعث شود کمیته اخلاق او را احضار کند، نمی‌بینم. به همین خاطر اظهارنظر نمی‌کنم.»

.....♥

**♥ برنامه‌ریزی برای پارالمپیک ۲۰۲۲**

سعید سلگی سخنگوی کاروان ایران اعزامی به بازی‌های پارآسیایی جوانان نیز در خصوص آینده‌نگری برای ورزشکاران نخیه و مدال‌آور بازی‌های آسیایی ۲۰۲۵ جوانان در دبی معتقد است: «با حمایت جدی، مدال‌آور این دوره می‌تواند به پشوانه کاروان ایران در پارالمپیک ۲۰۲۲ تبدیل شود. پشوانه‌سازی از طریق بازی‌های پارآسیایی جوانان انجام می‌شود و در دوره گذشته هم این‌گونه بود. نگاه اصلی ما در این بازی‌ها برای پارالمپیک ۲۰۲۳ و بازی‌های پارآسیایی ۲۰۳۰ است. آیین‌نامه تیم‌های ملی B را داریم و ورزشکاران بعد از این دوره حمایت می‌شوند و اردوهای متمرکز را برای آنان خواهیم گذاشت.»

سلگی در خصوص اردوهای برگزار شده در یک سال اخیر قبل از اعزام به دبی می‌گوید: «در یک سال گذشته روند آماده‌سازی شروع شده و اردوها نیز در جریان بوده. این اردوها با نگاه کمی برگزار شد البته ما ورودی‌هایی برای رشته‌های رکوردی تعریف می‌کنیم تا ورزشکاران در انتخابی‌ها حضور پیدا کنند. بعد از انتخابی ۲ نفر برتر را به اردو فراخواندیم تا آماده اعزام به دبی شوند. در یک سال گذشته ۱۸۳ اردو آماده‌سازی را برگزار کردیم. البته تغییر میزان نیز تأثیر زیادی در رشته‌ها داشت و ما وجود و دوچرخه‌سواری را از دست دادیم.»

سلگی در خصوص رکوردشکنی احتمالی جوانان ایران تأکید دارد: «کوردها را بررسی کردیم و شرایط رکوردی خوبی داریم اما این قطعی نیست زیرا اطلاعات دقیقی از رقبان نداریم.

۲۰۲۷ و مراسم افتتاحیه و رقابت‌های شنای المپیک ۲۰۲۸ لس‌آنجلس. در جام جهانی پیش‌رو، علاوه بر مسابقات تیم ملی ایران، نخستین بازی آمریکا نیز در همین ورزشگاه برگزار خواهد شد؛ جایی که بانگی‌ها برابر پاراگونه صف‌آرایی می‌کنند. همچنین دیدار سونیس با نماینده پل‌آف آ اروپا و بازی آمریکا با تیم پل‌آف C اروپا در ورزشگاه سوفای انجام می‌شود. دو مسابقه مرحله یک‌شازن‌دهم نهایی و یک دیدار مرحله یک‌چهارم نهایی نیز در فهرست میزبانی این مجموعه قرار دارد. از لحاظ شرایط آب‌وهوایی نیز وضعیت برای تیم‌ها و تماشاگران بسیار مناسب است. شهر اینگل‌وود- محل قرارگیری ورزشگاه- در ماه‌های ژوئن و ژوئیه میانگین دمای ۲۱ تا ۲۴ درجه سانتی‌گراد دارد و میزان بارندگی در این دوره به‌شدت پایین است؛ تنها ۳ میلی‌متر در ژوئن و ۲ میلی‌متر در ژوئیه. این منطقه با ارتفاع ۴۵ متر از سطح دریا، شرایطی پایدار و استاندارد برای برگزاری مسابقات فراهم می‌کند. مهم‌ترین مزیت این ورزشگاه، ساختار کاملاً کنترل‌شده آن است. سقف ثابت، سیستم تهویه پیشرفته و پنل‌های قابل تنظیم در سقف و بدنه، باعث می‌شود گرمای تابستانی لس‌آنجلس- که گاهی به بالای ۲۷ تا ۳۰ درجه می‌رسد- تأثیر چندانی بر بازیکنان و هواداران نداشته باشد. این ترکیب پیشرفته، فضای داخلی ورزشگاه سوفای را مشابه یک مجموعه سرپوشیده حرفه‌ای می‌کند و محیطی پایدار و دلپذیر برای تماشای مسابقات به‌وجود می‌آورد.

با همه این ویژگی‌ها، ورزشگاه سوفای نهایتاً یک میزبان ایده‌آل برای ایران است، بلکه با توجه به جمعیت قابل‌توجه ایرانیان در لس‌آنجلس، می‌تواند به یکی از «برانی‌ترین» مقاصد جام جهانی تبدیل شود؛ جایی که تیم ملی قادر خواهد بود روی حمایت پرشور و گسترده هواداران خود حساب ویژه‌ای باز کند.

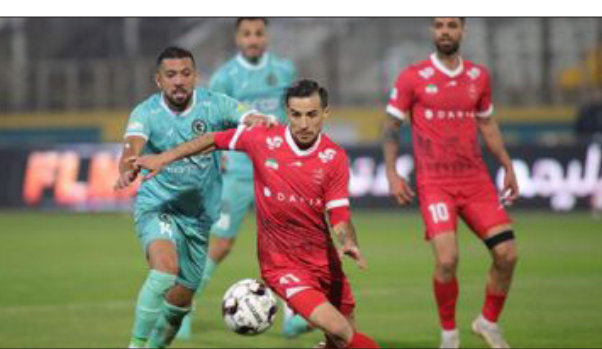
**ملی‌پوشان چشم انتظار ایرانیان مقیم کانادا روز صعود در سیاتل؟**

پس از دو مسابقه نخست در لس‌آنجلس، تیم ملی فوتبال ایران برای سومین و آخرین بازی مرحله گروهی جام جهانی ۲۰۲۶ راهی شمال‌غربی آمریکا خواهد شد؛ جایی که باید در ساعت ۶:۳۰ صبح روز شنبه ۶ تیر ۱۴۰۵ در ورزشگاه لومن فیلد سیاتل به مصاف مصر برود. ورزشگاهی که انتظار می‌رود در جریان جام جهانی با توجه به افزایش ظرفیت و شرایط میزبانی، حدود ۷۰ هزار تماشاگر را در خود جای دهد و یکی از شلوغ‌ترین میزبان‌های مسابقات این دوره باشد. این بازی برای هواداران ایرانی ساکن آمریکای شمالی اهمیت ویژه‌ای دارد. فاصله سیاتل تا شهر ونکوور در کانادا تنها سه ساعت با خودرو است و همین موضوع باعث می‌شود جمعیت قابل‌توجه ایرانیان مقیم ونکوور بتوانند به‌راحتی خود را به سیاتل برسانند و در حساس‌ترین بازی ایران در این مرحله از تیم ملی حمایت کنند. این در حالی است که بزرگ‌ترین جامعه مصری‌های آمریکا در ایالت نیویورک زندگی می‌کنند؛ جایی که حدود ۳۶۰۰ کیلومتر با سیاتل فاصله دارد و سفر به آن نسبت به هواداران ایرانی بسیار دشوارتر خواهد بود. بنابراین شرایط از نظر حضور هواداران در ورزشگاه، می‌تواند به سود ایران تمام شود.

لومن فیلد یکی از شناخته‌شده‌ترین ورزشگاه‌های چندمنظوره ایالات متحده است؛ مجموعه‌ای که در محله سودو (SoDo) شهر سیاتل واقع شده و همزمان میزبان سه تیم بزرگ ورزشی است: سیاتل سیه‌واکس در لیگ NFL، سیاتل ساوندرز در لیگ MLS و سیاتل رین در لیگ حرفه‌ای زنان آمریکا (NWSL). ظرفیت این مجموعه برای مسابقات NFL ۶۸ هزار و ۲۴۰ نفر و برای اغلب بازی‌های MLS حدود ۲۷ هزار و ۷۰۰ نفر است، اما در تورنمنت‌های بزرگ بین‌المللی معمولاً ظرفیت کامل و حتی توسعه‌یافته آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. مجموعه لومن‌فیلد علاوه بر زمین مسابقه، شامل مرکز رویدادهای بزرگ سیاتل، سالن موسیقی و هنرهای نمایشی واشینگتن (WaMu Theater)، پارکینگ‌های گسترده و میدان عمومی است. نزدیکی آن به مرکز شهر(کمتر از ۱۶ کیلومتر فاصله) باعث می‌شود دسترسی از طریق بزرگراه‌ها و خطوط متونع حمل‌ونقل عمومی بسیار آسان باشد. لومن‌فیلد پیش از جام جهانی نیز آزمون بزرگی را پشت سر گذاشته است. این ورزشگاه میزبان شش مسابقه از جام باشگاه‌های جهان ۲۰۲۵ بوده، سه بازی گروه B که شامل دیدارهای سیاتل ساوندرز می‌شد و سه مسابقه از گروه D. این رقابت‌ها فرصتی برای آزمایش زیرساخت‌ها و آماده‌سازی ورزشگاه برای جام جهانی بود. برای این تورنمنت، چمن صییریدی موقت که در مؤسسه لیگ واشینگتن رشد کرده و توسط یک شرکت استرالیایی تولید شده بود، روی چمن مصنوعی دائمی ورزشگاه نصب شد. با وجود برنامه‌ریزی گسترده، کیفیت این چمن با انتقادهایی همراه بود؛ از جمله لوئیس اتریکه، سرمربی پاری‌سن‌ژرمن که سطح زمین را «بیش از حد پرشی و خشک» توصیف کرد. سیاتل از نظر اقلیمی یکی از معتدل‌ترین شهرهای میزبان جام جهانی محسوب می‌شود. میانگین دمای هوادر ماه‌های ژوئن و ژوئیه بین ۱۶ تا ۱۹ درجه سانتی‌گراد است؛ آب‌وهوایی کاملاً مطلوب برای انجام مسابقات فوتبال. میزان بارش نیز در این دوره کاهش قابل‌توجهی پیدا می‌کند؛ ۶۶ میلی‌متر در ژوئن و ۲۹ میلی‌متر در ژوئیه. ارتفاع شهر تنها ۴ متر از سطح دریا است و برخلاف بسیاری از ورزشگاه‌های مرتفع در آمریکای شمالی، بازیکنان در سیاتل با چالش فشار هوا مواجه نخواهند شد. دمای روز در این مدت اغلب به حدود ۲۱ درجه سانتی‌گراد می‌رسد و تعداد روزهای بارانی محدود است. اگرچه سیاتل به‌خاطر آب‌وهوای ابری همیشگی‌اش مشهور است و شاید مقصد ایده‌آل علاقمندان را افتاب تابستانی نباشد، اما برای انجام یک مسابقه فوتبال در سطح جهانی، شرایطی تقریباً ایده‌آل فراهم می‌کند؛ نه گرمای آزاردهنده در کار است و نه ارتفاع، نه بارش شدید و نه طروط طاق‌فرسا. همچنین برای یک بازی استاندارد، روان و باکیفیت مهیاست و البته برای حضور پرشور هواداران ایرانی، که این‌بار از ونکوور و حتی دیگر شهرهای کانادا می‌توانند خود را به ورزشگاه برسانند.

محمود فکری سرمربی نفت و گاز گجساران با گلایه از مدیران باشگاهش درباره شرایط تیم اینطور می‌گوید: «ما با کسی اختلافی نداریم. در فوتبال این گونه است که مدیریت باشگاه برنامه‌های مدنظر سرمربی را اجرا می‌کند. اگر ما در این مدت خواسته نابجا یا خلاف منافع باشگاه داشتم، این را اعلام کنند. منأسفانه ما در هیچ یک از برنامه‌ها دخالتی نداریم و با ما هیچ مشورتی نمی‌شود. برای همین بازی، یک گروه پنجشنبه صبح از اهواز به ساری آمدیم، یک گروه دیگر قرار بود پنجشنبه شب از شیراز به ساری بیایند ولی برای جمعه بلیت گرفتند اما فکر می‌کردند برای پنجشنبه گرفته‌اند که نمی‌دانم در این‌باره شیطنت شده بود یا نه. بعد از آن، برای پنجشنبه ساعت ۱۲ شب برای همه بازیکنان بلیت اهواز به تهران می‌گیرند. پرواز تأخیر خورد و بدون استراحت در تهران راهی ساری شدند و به قول معروف شلووبل شده برای بازی آمدند. من نمی‌دانم چه خواسته‌ای از من دارند که انجام ندادهم. ما حتی توپ تمرین نداریم. زمین تمرین افتضاح است. برای بیرون از گجساران نیاز به لباس گرم هست اما نداریم و همین بازی با نساجی دروازه‌بان ما سرما خورد. من درباره چه چیزی باید صحبت کنم؟ این مسائل را باید از مدیریت باشگاه پیگیری کنید.»

## بیش از ۳۰ بازیکن در فهرست اولیه



بعد از تشکیل دپارتمان آنالیز و استعدادیابی در باشگاه پرسپولیس و حضور فرزاد حبیب‌اللهی در سمت آنالیزور این دپارتمان که ظاهراً به خواسته و پیشنهاد محسن خلیلی صورت گرفته روند و پروسه نقل و انتقالات در این باشگاه کلاً تغییر کرده و وارد فاز متفاوتی شده است. باشگاه پرسپولیس سعی کرده با تشکیل این دپارتمان و تسهیم خط مشی تازه حواشی و شایعات مربوط به جذب بازیکن جدید را تا حد زیادی کاهش داده و البته پروسه رسیدن به گزینه‌های هدف به شکل کاملاً اصولی دنبال شود.

به شرایطی که از ابتدای حضور اوسمار در کادر فنی بحث تقویت تیم در نقل و انتقالات زمستانی باز شده و بعضاً اخباری درباره لیست مایحتاج او برای فصل دوم منتشر شده اما مدیران باشگاه پرسپولیس اصرار داشتند که کلیه این حرکت بعد از دربی زده شود. با این حال در شرایطی که همچنان گفته می‌شود اوسمار فهرستی به باشگاه نداده اما از سوی دیگر شنیده شده طی روزهای اخیر جلسات متعددی بین مدیران باشگاه پرسپولیس و اوسمار برگزار شده و طرفین به جمع‌بندی ابتدایی برای جذب چند منظر و تقویت تیم، دست یافته‌اند.

سرمربی برزیلی در فاز ابتدایی پست‌هایی که این تیم نیازمند تقویت در آن است را به باشگاه اعلام کرده و شرایط و خصوصیات نفرات مدنظر خود را نیز اعلام کرده است. در کنار آن، نام برخی بازیکنان که عهده آن خارجی هستند نیز به اطلاع باشگاه رسیده است. باشگاه پرسپولیس نیز که بعد از تغییرات صورت گرفته مدیریتی، چارت ویژه‌ای را شکل داده، با معاونت ورزشی و همچنین تیم آنالیز و مدیریت اسکاتینگ به دنبال نفارت پرتعدادی هستند که در فاز ابتدایی شرایط حضور در این باشگاه را دارند. بر این اساس آهن‌ضمنا بررسی کامل لیگ برتر و دسته پایین‌تر، همچنین پیشنهادها مدیربرنامه‌های مختلف را نیز دریافت کرده و این پروسه همچنان ادامه دارد.

در حال حاضر بیش از ۳۰ بازیکن از تیم‌های مختلف و البته نفرات خارجی برای بررسی کامل و آنالیز در اختیار این باشگاه قرار گرفته که به طور شایه‌ررزی مورد تحقیق آنها قرار می‌گیرد.

موضوع مهم نیز این است که باشگاه پرسپولیس به واسطه شرایط سنی تیم، در برنامه خاص نقل و انتقالاتی خود جذب بازیکنان جوان را در اولویت اصلی و اولیه خود قرار داده و به جوانگرایی و پایین آوردن سن اسکواد خود تکیه کرده است. در این لیست می‌توان گفت بجز پست دروازه‌بانی و وینگر در تمامی پست‌های دیگر این باشگاه گزینه در اختیار گرفته و به دنبال بررسی شرایط و مذاکره نهایی خواهد بود.

## سخرخیزان کافی نیست، استقلال مهاجم می‌خرد

بکشد. سخرخیزان تلاش زیادی کرده، دوندگی بالایی دارد و تا حدودی پیشرفت کرده، اما هنوز نمی‌توان او را مهاجمی دانست که تا بکجه بسر توانایی‌اش نگرانی خط حمله استقلال برطرف شود. فقط زمانی می‌توان از او انتظار یک مهاجم محوری و واقعی را داشت که روند فعلی‌اش را ارتقا و تعداد گل‌هایش به شکل چشمگیری افزایش دهد.

**نازون، جنیو و آزادی؛ مهاجمانی در حسرت گلزنی**
بازیکنانی همچون داکتر نازون، موسی جنیو و محمدرضا آزادی نیز نتوانسته‌اند انتظارات را برآورده کنند. نازون تاکنون گلی برای استقلال زده و در فرم خوبی قرار ندارد. جنیو هم علیرغم تلاش‌هایش در خلق موقعیت و بازسازی، مهاجمی گلزن و تمام‌کننده نشان نداده است. آزادی نیز عملکردی ضعیف‌تر از سایر مهاجمان داشته و عملاً نتوانسته جایگاهی ثابت در ترکیب به دست آورد. این‌س عملکرد نه‌چندان مطلوب خط حمله سبب شده استقلال بیش از حد به وینگرها و هافبک‌ها وابسته باشد؛ مسئله‌ای که در ادامه فصل می‌تواند خطرناک باشد، زیرا در فوتبال حرفه‌ای تیمی که مهاجمانش ستون فقرات گلزنی‌اش نباشند، در حساس‌ترین زمان‌ها با کمبود گل مواجه می‌شود.

# سخرخیزان کافی نیست، استقلال مهاجم می‌خرد

در فهرست گلزنان استقلال نام‌هایی چون یاسر آسانی، منیر الحدادی و کوشکی بیش از سایرین به چشم می‌خورد. این سه بازیکن که عمدتاً در خطوط کناری یا پشت مهاجم بازی می‌کنند، بیشترین نقش را در تولید گل برای استقلال داشته‌اند. از سوی دیگر بازیکنانی نظیر چشمی، گودرزی، رضاییان و اسلامی نیز ردهایی در گل‌های تیم داشته‌اند و توانسته‌اند در مقاطع مختلف به کمک تیم بایانند.

نکته نگران‌کننده آنجاست که مهاجمان مرکزی استقلال سهم بسیار کمی در گل‌های زده دارند. اگرچه فوتبال مدرن نقش وینگرها و هافبک‌ها را بیش از گذشته برجسته کرده، اما هیچ تیم مدعی‌ای بدون مهاجم نوک گلزن نمی‌تواند در کورس قهرمانی باقی بماند.

**سخرخیزان؛ امیدی تازه اما نه تکیه‌گاه مطمئن**
در میان مهاجمان، سعید سخرخیزان با وزن ۳۳۰ کیلو، بویژه در بازی‌های اخیر، نشانه‌هایی از پیشرفت و امیدواری را بروز داده است. با این حال، سه گل در ۱۲هفته لیگ برتر و چند مسابقه دیگر برای مهاجم محوری استقلال آماری نیست که بتوان از آن به‌عنوان یک پشتوانه جدی یاد کرد. استقلال برای فتح لیگ و موفقیت در سایر رقابت‌ها نیازمند مهاجمی است که در هر چند بازی حداقل یک گل بزند و بار گلزنی تیم را بر دوش

# تب و تاب بامدادی در ایران



**✎ عرفان حمیدی** – با توجه به شرایط ویژه این دوره جام جهانی از حیث برگزاری بازی‌ها در سه کشور و با شرایط زمانی متفاوت، فیفا برنامه و ساعت دقیق بازی‌های جام جهانی ۲۰۲۶ را در مراسم مجزا از مراسم قرعه کشی اصلی و ۲۴ ساعت پس از قرعه کشی اعلام کرد.

شود؛ موضوعی که امید به رقم خوردن بازی خانگی برای ایران در این دو مسابقه را افزایش می‌دهد و احتمال بر شدن سکو‌ها به‌دست هواداران ایرانی را بالا می‌برد. ورزشگاه سوفای که در سال ۲۰۲۰ افتتاح شد، یکی از مدرن‌ترین و پیشرفته‌ترین ورزشگاه‌های جهان به شمار می‌آید و در سال‌های اخیر میزبان بسیاری از رویدادهای بزرگ ورزشی آمریکا بوده است. این ورزشگاه با ظرفیت پایه ۷۰ هزار و ۲۴۰ نفر، امکان افزایش ظرفیت تا بیش از ۱۰۰ هزار نفر را در رویدادهای بزرگ دارد؛ قابلیتی که آن را در ریف محدود سازه‌های ورزشی چندمنظوره جهان قرار می‌دهد. سقف نیمه‌شفاف و گسترده این مجموعه از پنل‌های ETFE ساخته شده که علاوه بر عبور نور طبیعی، امکان مدیریت دقیق روشنایی و شرایط آب‌وهوایی را فراهم می‌کند و فضای داخلی را شبیه یک سالن سرپوشیده بزرگ درمی‌آورد.

سوفای خانه دو تیم مطرح لیگ ملی فوتبال آمریکایی، یعنی لس‌آنجلس رمز و لس‌آنجلس چارجرز است و مسابقه سالانه LA Bowl نیز در آن برگزار می‌شود. این مجموعه در سال‌های اخیر میزبان رویدادهایی بسیار مهم همچون سوپرپول LVI در سال ۲۰۲۲، فینال پل‌آف فوتبال دانشگاهی ۲۰۲۳، و سئلمینیا ۳۹ و فینال جام طلایی کونکاکاف ۲۰۲۳ بوده است. افزون بر این، ورزشگاه سوفای در آینده نزدیک نیز نقش کلیدی در میزبانی بزرگ‌ترین رویدادهای جهانی خواهد داشت؛ از جمله هشت مسابقه جام جهانی ۲۰۲۶، سوپرپول

در مراسم ویژه تعیین زمان بازی‌های جام جهانی که در حضور رئیس فیفا و اسطورهایی چون رونالدو نازاریو، توتی، الکسی لالاس و هریستو استویچکف برگزار شد، برنامه بازی‌های ایران نیز اعلام شد. طبق این برنامه تنها یک بازی ایران یعنی بازی دوم با بلژیک در ورزشگاه سوفای لس‌آنجلس، در ساعت مناسب برای مردم ایران برگزار خواهد شد و دو بازی دیگر در بامداد برگزار می‌شوند. ایران ابتدا ساعت ۴:۳۰ بامداد ۲۶ خرداد به مصاف نیوزیلند می‌رود، سپس در ساعت ۲۲:۳۰ روز ۳۱ خرداد با بلژیک دیدار می‌کند و در سومین بازی خود ساعت ۶:۳۰ روز ۶ تیر، به مصاف مصر خواهد رفت.

**دو بازی بزرگ تیم ملی در گران‌ترین ورزشگاه جهان سفر یوزها به شهر ایرانی**

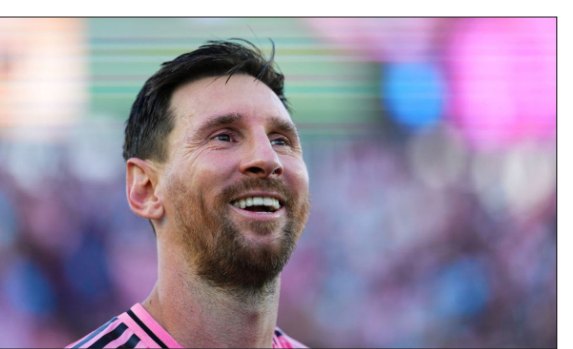
با اعلام رسمی برنامه مسابقات جام جهانی ۲۰۲۶، تیم ملی فوتبال ایران دو دیدار نخست خود را در ورزشگاه مدرن و باشکوه سوفای لس‌آنجلس برگزار خواهد کرد؛ نخست مقابل نیوزیلند در ساعت ۴:۳۰ بامداد روز ۲۶ خرداد و سپس برابر بلژیک در ساعت ۲۲:۳۰ روز ۳۱ خرداد.

حضور پرتعداد ایرانی‌ها در شهر لس‌آنجلس- که یکی از بزرگ‌ترین جوامع ایرانی خارج از کشور را در خود جای داده است- می‌تواند به برگ برنده جدی تیم ملی تبدیل



.....

## افسانه مسی تکمیل شد



ساخت. این دو ستاره، پس از سال‌ها موفقیت در کنار کاپیتان آرژانتینی، آخرین جام دوران حرفه‌ای خود را با همان کسی لمس کردند که خاطره بهترین روزهای فوتبالی‌شان با او گره خورده است.

این قهرمانی تازه تنها یک سطر جدید در کارنامه مسی نیست؛ بلکه یادآور مسیری است که او را به پرافتخارترین فوتبالیست تاریخ تبدیل کرده. با ۴۷ جام در سطوح باشگاهی و ملی، مسی حالا فاصله خود با دنی‌الوز (۴۳)، آندرس اینیستا (۳۸)، جرارد پیکه (۳۸) و ماکسول (۳۷) را بیش از پیش افزایش داده است. ستاره‌ای که حتی در ۳۸ سالگی هنوز با انگیزه‌ای جوانانه فوتبال بازی می‌کند و هر فصل، قطعه‌ای تازه به پازل افتخاراتش می‌افزاید. در فوتبال باشگاهی، دوران طلایی او با بارسلونا رقم خورد؛ جایی که ۱۰ لالیگا، هفت کوپا لاری و هشت سوپر جام اسپانیا را تصاحب کرد. پس از آن، دو قهرمانی لیگ یک فرانسه و یک سوپر جام را در پاریس تجربه کرد و اکنون در اینتر میامی، با سه عنوان جدید – لیگ‌کاپ، سایپوترز شیلد و قهرمانی MLS- نشان داده که تأثیرگذاری‌اش محدود به یک قاره یا یک لیگ نیست. در سطح بین‌المللی نیز کارنامه مسی همچنان بی‌رقیب است: چهار لیگ قهرمانان اروپا، سه جام باشگاه‌های جهان و سه سوپر جام اروپا، همگی با بارسلونا. اما نقطه اوج این فهرست، لباس آبی‌وسفید آرژانتین است؛ جام جهانی فراموش‌نشده ۲۰۲۲، دو کوپا امریکا، فینالیسیما، قهرمانی جهان زیر ۲۰ سال و طلای المپیک ۲۰۰۸. او که قراردادش را برای دو سال دیگر با میامی تمدید کرده، حالا چالش تازه‌ای پیش روی خود می‌بیند: کسب لیگ قهرمانان کونکاکاف در سال ۲۰۲۶. افتخارات فردی مسی شاید بیش از هر چیز دیگری نشان دهد با چه بازیکنی طرفیم. هشت توپ طلا، هشت جایزه یی‌چیچی، ۹ عنوان بهترین بازیکن لالیگا، شش کفش طلای اروپا، شش عنوان آقای گل لیگ قهرمانان، سه جایزه بهترین بازیکن مرد فیفا، دو جایزه بهترین بازیکن اروپا، دو توپ طلای جام جهانی، دو عنوان بهترین بازیکن کوپا امریکا، دو جایزه لاروس، یک گلدن بوی، یک براوو و چندین عنوان فردی دیگر. سال ۲۰۲۵ نیز سالی سرشار از رکوردهای تازه برای او بود.

# سخرخیزان کافی نیست، استقلال مهاجم می‌خرد

با اینکه سعید سخرخیزان تا حدی بار گلزنی را در خط حمله استقلال به‌عنوان تک‌مهاجم به دوش کشیده اما این میزان گلزنی کافی نیست و ریکاردو سلاپنتو در برنامه‌های خود برای تقویت استقلال در نیم‌فصل دوم روی جذب یک مهاجم گلزن که در کنار این بازیکن مسئولیت‌های گلزنی را به انجام برساند، می‌اندیشد و باید دید که آیا توفیقی در این راستا حاصل خواهد شد و استقلال موفق به جذب مهاجم جدید خواهد شد یا خیر؟!

استقلال در فصل جاری تا اینجا ای کار ۱۸مسابقه در لیگ برتر، جام حذفی، سوپر جام و لیگ قهرمانان آسیا انجام داده و حاصل این بازی‌ها به ثمر رساندن ۲۴گل بوده است. این آمار در نگاه نخست قابل قبول و حتی امیدوارکننده به نظر می‌رسد، اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از این گل‌ها توسط وینگرها و هافبک‌ها به ثمر رسیده و نقش مهاجمان نوک – که در فوتبال امروز مهم‌ترین رکن گلزنی محسوب می‌شوند – چندان پررنگ نبوده است. همین نقطه ضعف جدی می‌تواند در ادامه فصل استقلال را دچار مشکل کند و مانع از رسیدن به اهداف بزرگ باشگاه شود.

**وینگرها بار گلزنی را به دوش می‌کشند**

● دلار ۹۳,۴۰۰ ● یورو ۱۰۸,۸۲۰ ● پوند ۱۲۵,۴۸۰ ● درهم ۲۵,۵۵۰ ● لیر ۲,۳۰۰ ● سکه ۸۵,۴۵۰,۰۰۰ ● سکه بهار آزادی ۷۶,۶۱۰,۰۰۰ ● نیم سکه ۴۵,۲۰۰,۰۰۰ ● ربع سکه ۲۶,۷۴۰,۰۰۰ ● سکه گرمی ۱۴,۸۰۰,۰۰۰ ● طلای ۱۸ عیار ۷,۵۹۰,۰۰۰ ● طلای ۲۴ عیار ۱۰,۱۰۰,۰۰۰ ●

روزنامه **دراقتصاد** اقتصادی و ادبی  
شنبه ۹ ه دی ماه ۱۴۰۴ شماره ۸۳۳۳  
www.marzeghtesad.ir

صاحب امتیاز: موسسه مطبوعاتی دانش پیام بامداد نوین

مدیر مسئول: ابوالفضل حمیدی

چاپ: جام جم

آدرس: تهران، بلوار مرزداران، خیابان البرز ، البرزیکم، پلاک ۶

تلفن: ۰۲۱-۴۹۱۰۵۰۰۰

گستره توزیع : سراسری

شرکت توزیع : نشر گستر



# راه خروج از تنگنای تجاری

مر ترضی اکبری -ر ضادهقان:در جهانی که زنجیره‌های تامین، مسیرهای ترانزیتی و کریدورهای تجاری به بخشی از مهم‌ترین ابزارهای قدرت اقتصادی کشورها تبدیل شده‌اند.

جایگاه ایران در معادلات تجارت منطقه‌ای و جهانی بیش از هر زمان دیگری با علامت سوال همراه است. کشوری که در تقاطع راهبردی شرق و غرب و شمال و جنوب قرار گرفته، به آب‌های آزاد دسترسی دارد، از شبکه گسترده جاده‌ای و ریلی برخوردار بوده و با ۱۵ کشور همسایه مرز زمینی و دریایی دارد، اما در عمل سهم ناچیزی از تجارت جهانی و جریان ترانزیت بین‌المللی را به خود اختصاص داده است. این تناقض آشکار میان موقعیت ژئواکونومیک ممتاز و عملکرد ضعیف، امروز به یکی از چالش‌های ساختاری اقتصاد ایران تبدیل شده است.

### راه خروج از تنگنای تجاری

در سال‌های اخیر، رقابت کشورها برای جذب کالا، سرمایه و مسیرهای عبوری شدت یافته و مفهومی تحت عنوان «نبرد کریدورها» شکل گرفته است؛ نبردی که در آن سرعت، هزینه، قطعیت، شفافیت و حکمرانی هوشمند تعیین‌کننده موفقیت یا شکست کشورهاست. در چنین شرایطی، کشورهایی که توانسته‌اند لجستیک خود را هوشمند، داده‌محور و یکپارچه کنند، به‌هآب‌های منطقه‌ای تبدیل شده‌اند و درآمدهای پایدار ارزی، اشتغال گسترده و قدرت چانه‌زنی اقتصادی به دست آورده‌اند. در مقابل، کشورهایی که از اصلاح ساختارهای نرم‌افزاری، نهادی و حکمرانی غافل مانده‌اند، حتی با وجود زیرساخت‌های فیزیکی، به حاشیه رانده شده‌اند. ایران نیز از این قاعده مستثنی نبوده است.

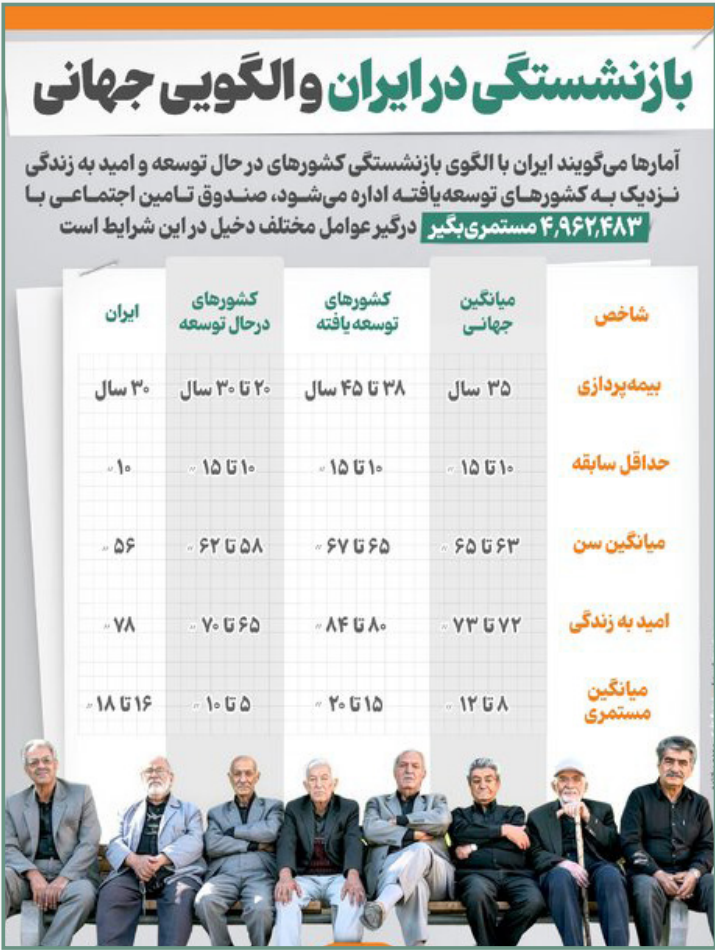
با وجود برخورداری از ظرفیت‌های بالقوه عظیم در حوزه لجستیک، ترانزیت و اقتصاد دریامحور، عملکرد واقعی کشور فاصله معناداری با اهداف و اسناد بالادستی دارد.

آمارها نشان می‌دهد که سهم ایران از تجارت جهانی همچنان کمتر از یک درصد است و رتبه کشور در شاخص‌های بین‌المللی لجستیک به سطوح نگران‌کننده‌ای سقوط کرده است. این وضعیت نه‌تنها به معنای از دست رفتن میلیاردها دلار درآمد بالقوه سالانه است، بلکه فرصت‌های اشتغال، توسعه منطقه‌ای و نقش‌آفرینی ایران در زنجیره‌های ارزش جهانی را نیز محدود کرده است.

کارشناسان معتقدند بخش مهمی از این عقب‌ماندگی، نه به کمبود زیرساخت‌های فیزیکی، بلکه به ضعف داده، نبود شفافیت، عملکرد جزیره‌ای دستگاه‌ها و فقدان نقشه راه جامع در حوزه تجارت و لجستیک بازمی‌گردد. نبود اطلاعات دقیق و قابل اتکا، تصمیم‌گیری‌های مقطعی، نگاه منفی به واردات و غلبه رویکرد خام‌محور در صادرات، موجب شده است سیاستگذاری تجاری و ترانزیتی کشور از انسجام و اثربخشی لازم برخوردار نباشد.

نتیجه این وضعیت، کاهش جذابیت مسیرهای عبوری ایران و از دست رفتن جایگاه کشور در رقابت منطقه‌ای است. در چنین فضایی، ایده طراحی و اجرای «طلس تجارت ایران» به‌عنوان یک راهکار کلیدی و داده‌محور مطرح شده است؛ اطلسی که می‌تواند با ساده‌سازی و یکپارچه‌سازی اطلاعات، تصویر روشنی از ظرفیت‌ها، ریسک‌ها، مسیرها و مزیت‌های تجاری و لجستیک کشور ارائه دهد و مبنایی برای تصمیم‌سازی هوشمند در سطوح مختلف باشد.

### اینفو گرافیک



### انقلاب خاموش تتفلیکس

موضوع جنجال بزرگی در محافل سینمایی به وجود آورد فعالان صنفی آن را نقطه بی‌بازگشت می‌نامند. درحالی‌که و رسانه‌های معتبر دنیا به این موضوع پرداختند. شرایط فروش این کمپانی به سمت‌وسویی پیش رفته که نه‌تنها

تتفلیکس در روزهای اخیر اقدام به خریداری کمپانی صنعت سرگرمی بلکه ساختار قدرت در هالیوود و حتی بپردازان وارنر با مبلغ بیش از ۸۲میلیارد دلار کرده و این آینده سینمای جهان را زیرورو می‌کند و بسیاری از قرار می‌دهد که از اساس ضد سینما شناخته می‌شود.

کمبود تجهیزاتی نظیر دستگاه‌های X-Ray و ایست‌های بازرسی سنتی گفت: این نارسایی‌ها موجب ضعف جدی در نظارت بر جریان کالا در جاده‌ها شده است.

برای بهبود فرآیندهای لجستیک، علاوه بر تامین تجهیزات، باید از هوش مصنوعی برای تشخیص سریع، دقیق و کم‌خطای رفتارهای مشکوک استفاده شود. وی با انتقاد از اجرایی نشدن کامل سامانه جامع انبارها افزود: نبود اطلاعات دقیق از موجودی انبارها و مقاصد بارهای در حال تردد، یکی دیگر از ضعف‌های اساسی لجستیک کشور است. همچنین عملکرد ضعیف و پرخطای دوربین‌های پلاک‌خوان، ثبت سوابق تردد کامیون‌ها را با مشکل مواجه کرده است. مدنی تاکید کرد: برای رفع این نواقص، باید وابستگی به عامل انسانی کاهش یابد، چرا که اتکای صرف به انسان، سه اصل سرعت، دقت و استمرار را تضعیف می‌کند. مسیر اصلاح از استقرار حکمرانی الکترونیک، تولید داده‌های قابل‌خوانش برای ماشین، بهینه‌سازی فرآیندها بر پایه تحلیل داده و در نهایت به‌کارگیری هوش مصنوعی می‌گذرد.

### بازنده نبرد کریدورها بوده‌ایم

فریبرز محمدی، رئیس دفتر امور زیربنایی و تولیدی مرکز ارزیابی و نظارت راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام، نیز در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» با اشاره به جایگاه مغفول اقتصاد دریامحور گفت: دریا می‌توانست سهم قابل‌توجهی در تولید ناخالص داخلی کشور داشته باشد، اما امروز سهم آن بسیار ناچیز است. وی با اشاره به چالش‌هایی چون عدم توازن بین بنادر و پسکرانه‌ها، تحریم‌ها و ضعف تعاملات بین‌المللی افزود: ایران نتوانسته از فرصت‌های منطقه‌ای و حتی بازار ۱۵ کشور همسایه به‌خوبی استفاده کند و نگاه ما به دریا، نگاه توسعه‌ای نبوده است. محمدی گفت: مساله اصلی اقتصاد دریا در ایران، «اتصال، اولویت و تصمیم» است. ایران طی سال‌های اخیر در ترانزیت به گزینه‌های دوم و سوم تبدیل شده و عملا در نبرد کریدورها بازنده بوده است؛ وضعیتی که سالانه حدود ۷میلیارد دلار هزینه فرصت از دست‌رفته برای کشور به همراه دارد. رئیس دفتر امور زیربنایی و تولیدی مرکز ارزیابی و نظارت راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام در ادامه بیان کرد: ایران از ظرفیت خوبی در این بخش برخوردار است اما فقط داشتن ظرفیت ملاک نیست.

مساله اصلی ایران در اقتصاد دریا در واقع اتصال، اولویت و تصمیم است. ما در این سه مقوله دچار نقص و ابهام هستیم و‌گرنه جغرافیای ما برای بهره‌مندی از دریا کاملا مهیا است. محمدی خاطرنشان کرد: ایران طی سال‌های اخیر در ترانزیت به گزینه‌های دوم و سوم تبدیل شده است. مزیت‌های جغرافیایی بدون اتصال موثر بلااستفاده خواهد ماند و اگر این اتصال تقویت نشود به‌راحتی از کنار ما عبور خواهند کرد. همین الان هم ما در جنگ کریدورها باختیم. وی گفت: این وضعیت برای ما سالانه نزدیک به هفت‌میلیارد دلار هزینه فرصت از دست رفته به دنبال داشته است. در صورتی که جلوگیری از این زیان می‌توانست ما را از تنگنا خارج کند. محمدی خاطرنشان کرد: یکی از مشکلات اصلی ما این است که با هزینه بالا، تعداد زیادی بندر احداث کرده‌ایم و این بندر جدا از اینکه به روز نیستند؛ امروز خود به گلوگاه تبدیل شده‌اند. رئیس دفتر امور زیربنایی و تولیدی مرکز ارزیابی و نظارت راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام گفت: در موضوع ترانزیت، سرعت و زمان مهم‌ترین مولفه است ولی ما این را نداریم. به عنوان نمونه زمانی قرار بود چین از مسیر ایران، محموله وسایل آتش‌بازی کریسمس را به اروپا ارسال کند. این بارها کم از کنار ما عبور خواهند کرد. گفت: امروز با اقتصاد دریا نیاز است. وی به آمارهای مربوط به ظرفیت ترانزیت کشور هم اشاره و اعلام کرد: ظرفیت اسمی ترانزیت ریلی، جاده‌ای و دریایی کشور تا ۲۰۰میلیون تن هم عنوان شده است. جدا از این با همین ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های کنونی می‌توان تا ۳۰میلیون تن ترانزیت داشت اما عملکرد واقعی کشور به ۱۰ میلیون تن هم نرسیده است. ما در این بخش نتوانسته‌ایم تقاضای موثری ایجاد کنیم. حتی روسیه هم بار ترانزیتی خود را به ما نمی‌دهد.

محمدی با بیان اینکه کشورهای حاشیه خلیج‌فارس به‌هآب و الگو تبدیل شده‌اند، گفت: اما متأسفانه بهترین بندر ما کارکرد اصلی خود را از دست داده و در حال تبدیل‌شدن به انبار است. عملکرد جزیره‌ای و تعدد دستگاه‌های متولی یکی از موانع اصلی است که باید با تعیین متولی مشخص و رفع گلوگاه‌ها رفع شود.

### سقوط نگران‌کننده ایران در لجستیک

حامدرضا حیدری کارشناس حوزه ترانزیت، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» با اشاره به آمارهای ۲۰ساله ترانزیت کشور گفت: میانگین ترانزیت ایران در این دوره حدود ۹,۸میلیون تن بوده و رفتار کلی ترانزیت کشور همچنان تابع ترانزیت جاده‌ای است؛ موضوعی که با سیاست‌های کلان افزایش سهم ریلی در تضاد قرار دارد.

وی افزود: رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک به ۱۲۳ در میان بیش از ۱۳۰ کشور تنزل یافته و این رتبه در صف‌های طولانی کامیون‌ها در پایانه‌های مرزی قابل مشاهده است. حیدری گفت: دستیابی به هدف ۲۰میلیون تن ترانزیت در برنامه هفتم توسعه بیش از توسعه زیرساخت، نیازمند اصلاح حکمرانی لجستیک هماهنگی داخلی و مشارکت واقعی بخش خصوصی است؛ در غیر این صورت، مزیت‌های جغرافیایی ایران همچنان بلااستفاده باقی خواهد ماند. حیدری افزود: رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک از میان بیش از ۱۳۰ کشور جهان به رقم ۱۲۳ تنزل پیدا کرده و در کنار کشورهایی چون سوریه و افغانستان قرار گرفته است و کشورهای همسایه در رتبه‌های به‌مراتب بالاتری قرار گرفته‌اند. وی افزود: دستگاه‌هایی مانند قرار داشتیم. صف کامیون‌ها در پایانه‌های مرزی به خوبی گویای این رتبه است. وی گفت: کریدور شمال- جنوب برای روسیه به یک اجبار تبدیل شده است. چین هم با توجه به تهدید کریدور ترامپ، اجبارا باید به سمت کریدور ایران بیاید.

### عکس نوشت



### کارتون



## هوای پاک تهران – دی ۹۹

### ❖ افراط و تفریط سیاستگذار مسکن

سیاستگذار مسکن در ایران طی دهه‌های گذشته، تقریبا همه طرح‌ها و برنامه‌های «تامین مسکن» را در «مسکن ملکی» خلاصه کرد که البته آن را هم عمدتا در قالب «مسکن‌سازی دولتی» به اجرا درآورد؛ هرچند در برخی دوره‌ها از جمله اواسط دهه ۹۰، سیاست «وام ویژه خرید خانه اول» در قالب دیگری غیراز مسکن دولتی، پیاده شد اما خیلی زود «تورم بالای مسکن» و «تغییر دولت» آن را قربانی کرد؛ بااین‌حال «تجربه کشورهای مختلف در برنامه‌ریزی برای بخش مسکن» نشان می‌دهد، «رفاه مستنکن خانوارها لزوماً از راه مسکن‌نگاری» اتفاق نمی‌افتد.

بررسی‌های «دنیای‌اقتصاد» از چگونگی «تامین مسکن در استطاعت» برای مستاجرها براساس شیوهایی افراطی و تفریطی در جهان حاکی است؛ کشورهایی که سیاست‌های اقتصادی و تصمیمات ویژه بازار مسکن و ساختمان در آنها، به شکل مطلق از «مسکن ملکی» حمایت می‌کند، بازار اجاره‌نشینی در آنجا از دو محل خسارت می‌یبند؛ یکی «خلا‌شوهایی موفق تامین پارانۀ اجاره‌نشینی ویژه دهک‌های یک تا ۳ و تسهیلات حمایتی ویژه مستاجرها به شکل عرضه مسکن اجاره‌ای انبوه» و دیگری «از جذابیت افتادن بازار اجاره‌داری نزد سرمایه‌گذاران ملکی». کشورهایی هم که در موضوع «حمایت از بازار اجاره و مستاجرها»، بدرغم «تعداد سیاستی در مسکن ملکی و مسکن اجاره‌ای»، دچار افراط شده‌اند مداخله گسترده در بازار اجاره با تعیین نرخ مجاز رشد اجاره‌ها- بازمه مثل کشورهای دسته اول، «علیه مستاجرها» کار انجام داده‌اند، نه به نفع آنها.

تفریط دولتها در تامین مسکن مستاجرها، ظاهر عواطف‌سندی دارد؛ خاندانشدن مستاجرها، اما از آنجا که دهک‌های پایین درآمدی، نمی‌توانند شرایط لازم برای پرداخت بهای خرید را پیدا کنند، از امتیازهای مسکن ملکی جا می‌مانند. در حالت دوم نیز «هشاشله در سازوکار بازار اجاره» به قرار موجرها متمرکز است اما ترکیب این سیاست با سیاست‌های مالیاتی از جمله «مالیات سالانه»، راه عرضه خانه‌هایی را که با نیت سرمایه‌گذاری ملکی به پشتوانه «وام‌های خرید با پوشش بالا» و «معافیت‌های مالیاتی مرتبط با تسهیلات مسکن»، خریداری می‌شود به سمت بازار اجاره‌داری، هموار کرده است؛ نه اینکه، خانههای دوم و چندم افراد در بازار ملک منجمد شود. در ایران، سیاست مسکن، مسیر تفریط در تامین مسکن مستاجرها را طی کرده‌است؛ مسکن‌سازی دولتی به نیت خاندانشدن مستاجرها، در شرایطی که عمده مستاجرها در سال‌های اخیر قدرت پس‌انداز را از دست‌دادند و امکان خرید مسکن‌های دولتی‌ساز را ندارند.

تجربه کشورهای مختلف در این‌باره نشان می‌دهد؛ سیاست پهنه «تامین امنیت مسکن بدون نیاز به مالکیت» مستلزم «تورم عمومی پایین»، «دهها سرمایه‌گذاری دولت در عرضه مسکن‌هایمانی»، «پرهیز از دخالت در اجاره‌های واحدهای غیرمسکن حمایتی» و «سیاست‌های درست مالیاتی» است. تغییر از مالکیت به اجاره‌داری در ایران‌الاستحصر، روایات دلب‌بارۀ خاندانشدن سال‌هاست با این فرض شکل گرفته که مالکیت خانه مهم‌ترین مسیر ساختن ثروت خانوارهاست. سیاست‌گذاران آمریکایی تقریبا یک قرن است که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم مردم را به خرید خانه تشویق کرده‌اند؛ از یارانه‌های مالیاتی گرفته تا سازوکارهای اعتباری آسان‌تر، اما تحلیل‌های اقتصادی اخیر، از جمله دیدگاه دو کارشناس در یک موسسه تحقیقات سیاستگذاری اقتصادی، نشان می‌دهد این تصویر ساده‌سازی شده‌است و مالکیت خانه همیشه بهترین مسیر سرمایه‌گذاری نیست؛ در واقع ترویج مالکیت خانه به‌عنوان یک «استراتژی ثروت‌سازی» که می‌تواند باعث هدایت میلیون‌ها نفر به تصمیم‌هایی شود که ریسک مالی بالایی دارد. تجربه چند کشور اروپایی نشان می‌دهد؛ رویکردی متفاوت یعنی ایجاد بازار اجاره قوی و قابل‌اعتماد نیز می‌تواند امنیت و رفاه خانوارها را تامین کند، بدون اینکه ضرورتا سهم مالکیت بالا باشد.

کشورهایی مثل آلمان، اتریش، هلند، سوئیس و برخی کشورهای اسکاندیناوی با سیاست‌هایی که محور آنها بر «اجاره‌داری مقرون‌بصرفه و پایدار» استوار بوده، ثابت کرده‌اند که مسیر توسعه مسکن لزوماً از کاتال «مالکیت شخصی» نمی‌گذرد. این کشورها از سازوکارهایی مانند مسکن اجتماعی گسترده و مقررات هوشمند در بازار اجاره، قوانین حمایت از مستاجران و ضوابط مالیاتی در بازار مسکن ملکی استفاده کرده‌اند.

مالکیت خانه سال‌هاست به‌عنوان یکی از مسیرهای اصلی ایجاد ثروت به مردم معرفی‌شده، اما نوربرت میشل و جروم قامولارو در موسسه تحقیقی CATO در آمریکا –این موسسه تحقیقاتی بر روی سیاست‌های اقتصادی و تنظیم مقررات با هدف افزایش رفاه مطالعه می‌کند- معتقدند؛ این نگاه بیش از حد خوش‌بینانه است و اغلب هم با واقعیت اقتصادی همخوانی ندارد. به باور آنها، سیاست‌گذاران نباید مالکیت خانه را به‌عنوان یک استراتژی مطلق برای تامین مسکن و همچنین سرمایه‌گذاری مطمئن تبلیغ کنند.