



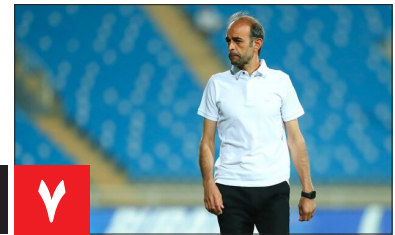
## چرا «سرمایه» از «ریل» گریزان است؟



### مکتب بورس پشت ابر کانال ۴ میلیون



### پارادوکس بازار سوخت



### نوید کیا یک جام به اصفهان بدهکار است



پایان سلطه هیدروژمونی مصر  
احمد رشیدی نژاد  
پژوهشگر ژئوپلیتیک

اظهارات تند بدر عبدالعاطی، وزیر امور خارجه مصر، یکشنبه شب در گفت‌وگو با شبکه «MBC» مصر، مبنی بر اینکه «مساله امنیت آبی برای قاهره یک موضوع موجودیتی است» و اینکه «مسیر گفت‌وگوها با اتیوپی به پایان رسیده است و هیچ‌گونه سهیل‌انگاری یا چشم‌پوشی درباره آن قابل قبول نیست»، تنها یک موضع‌گیری دیپلماتیک لحظه‌ای نیست، بلکه فریاد هشدارآمیز تمدنی است که حیاتش برای هزارها به نضی یک رود گره خورده است.

این سخنان، نقطه اوج یک تنش ژئوپلیتیک عمیق و تاریخی است که ریشه در جغرافیای بی‌رحم، اقتصاد شکننده و امنیت حیاتی مصر دارد. عبدالعاطی در ادامه تأکید کرد: «چنانچه هرگونه آسیب یا خسارتی متوجه کشور شود، مصر بر اساس حقوق بین‌الملل، کاملاً حق دارد تا از تمام ابزارهای قانونی برای دفاع از خود و منافع آبی‌اش استفاده کند». وی در پاسخ به پرسشی درباره احتمال استفاده از گزینه نظامی گفت: «بار دیگر تأکید می‌کنم، هر اقدامی که قانون بین‌المللی اجازه دهد، حق کشورهاست؛ مصر نیز حق دارد در صورت وقوع ضرر، از خود دفاع کند». در مقابل، اتیوپی بر مالکیت کامل خود بر سد و حق حاکمیت بر بهربرداری از منابع آبی واقع در قلمرو ملی‌اش تأکید می‌کند.

برای درک این اضطراب وجودی، باید وابستگی مطلق مصر به نیل و زلزله‌ای را که پروژه سد النهضة اتیوپی در بنیان‌های این وابستگی ایجاد کرده است، شناخت. مصر، به معنای واقعی کلمه مولود نیل است. جغرافیای این کشور را فلاتی بیابانی تشکیل می‌دهد که تنها با نوار باریک دره و دلتای نیل شکافته شده است. این جغرافیا، واقعیتی خشک و انعطاف‌ناپذیر را رقم زده: حدود ۹۷ درصد از نیاز آبی مصر از رود نیل تأمین می‌شود. نزدیک به ۹۸ درصد از جمعیت حدود ۱۰۰ میلیون این کشور تنها در ۳ تا ۴ درصد از خاک آن، یعنی در کرانه‌های همین رود، متمرکز شده‌اند. بخش کشاورزی که حدود ۵۵ درصد از جمعیت را به طور مستقیم و غیرمستقیم مشغول کرده و امنیت غذایی کشور را که بزرگترین واردکننده گندم جهان است تضمین می‌کند، کاملاً به آب نیل گره خورده است. حتی بخش قابل‌توجهی از تولید برق این کشور نیز وابسته به سد آسون و جریان همین رود است.

این وابستگی مطلق و حیاتی، برای دهها موقعیت مصر را به عنوان یک «هیدروژمون» یا سلطه‌گر آبی در حوضه نیل تثبیت کرده بود. توافق‌نامه‌های دوران استعمار، به ویژه موافقت‌نامه‌های ۱۹۲۹ و ۱۹۵۹، با به رسمیت شناختن «حقوق تاریخی و طبیعی» مصر، عملاً به این کشور حق وتو بر هر پروژه آبی را در کشورهای بالادستی داده بود. این چارچوب ناعادلانه که سهم مصر را ۵۵٪، سودان را ۱۸.۵٪ و ممتدک را ۲۶.۵٪ تعیین کرده بود، کشورهای بالادستی را از هرگونه تغییر در حوضه نیل محروم نگه داشته بود. در واقع، وقتی بدر عبدالعاطی به «حقوق بین‌الملل» استناد می‌کند، از منظر قاهره، اشاره به همین نظم حقوقی تثبیت‌شده در دوران هژمونی خود دارد. اما این نظم، سال‌هاست که از درون در حال ترک خوردن است. کشورهای حوضه نیل، به رهبری اتیوپی که ۸۶ درصد آب نیل را تأمین می‌کنند، اکنون به طور فزاینده‌ای این ساختار را ناعادلانه و متعلق به دوران استعمار می‌دانند.

ظهور اتیوپی با رهبری ملس زناو، با رشد اقتصادی سریع و جاذبه‌های توسعه‌طلبانه، بستر لازم را برای به چالش کشیدن وضع موجود فراهم کرد. در این سنسور، پروژه سد النهضة (زناسن) بسیار فراتر از یک طرح توسعه‌ای معمول است. این سد، نماد ملی‌گرایی، استقلال و رنسانس اقتصادی اتیوپی است. برای کشورهای ۸۳ درصد مردمش به برق دسترسی ندارند، تولید ۶۰۰۰ مگاوات برق می‌تواند تحول آفرین باشد. این پروژه، اتیوپی را به قلب انرژی در شرق آفریقا تبدیل کرده و با صادرات برق به کشورهای همسایه، درآمدزایی و نفوذ ژئوپلیتیک آن را افزایش می‌دهد. اما لقب تهدید داد دید مصر، در ابعاد فیزیکی این سد نهفته است.

مخزن سد النهضة گنجایش ذخیره حدود ۷۴ میلیارد مترمکعب آب را دارد. این حجم، معادل بیش از یک سال و نیم کل آرد سالانه نیل آبی است که از اتیوپی سرچشمه می‌گیرد. فرآیند پر کردن این مخزن، خطی عمیق است؛ اگر در بازای ۵ تا ۱۵ ساله انجام شود، به طور قطع باعث کاهش موقت، اما قابل‌توجه جریان آب، به مصر خواهد شد. برخی برآوردها حاکی از کاهش ۲۵ درصدی جریان آب در این دوره و کاهش یکسومی تولید برق سد آسون است. برای اتیوپی که هیچ‌کس با کم‌آبی مطلق دست‌نخورده نرم می‌کند و بارش جمعیت، نیازش روزافزون است، این کاهش موقت نیز می‌تواند فاجعه‌بار باشد.

اما نگرانی مصر، عمیق‌تر و بلندمدت‌تر است. پس از تکمیل سد، اتیوپی برای اولین بار در تاریخ، قابلیت فنی کنترل و تنظیم جریان رودخانه نیل آبی را به دست می‌آورد. این توانایی، یک اهرم هیدروپلیتیک بی‌سابقه در اختیار آبی‌ها قرار می‌دهد. مصر از این پس همواره با احتمال روبرو خواهد بود که جریان آب، ابزاری برای فشار سیاسی شود. از سوی دیگر، سودان نیز به عنوان کشور پایین‌دست دیگر، از ساخت این سد منتفع می‌شود. تنظیم جریان فصلی نیل، سیلاب‌های مخرب را کاهش داده و به کشاورزی سودان کمک می‌کند. این به معنای افزایش بالقوه برداشت آب توسط سودان و در نتیجه کاهش بیشتر آب رسیده به مصر است.

انسوای هیدروپلیتیک مصر با تمایل روزافزون سودان به همکاری اقتصادی و امنیتی با اتیوپی تشدید شده است. بنابراین، اظهارات تند عبدالعاطی تنها یک بلوف دیپلماتیک نیست. این سخنان، بازتاب ترس واقعی و عمیق از یک تغییر پارادایم در حوضه نیل است. عبور از دوران هیدروژمونی مطلق مصر به سوی توازن قوایی جدید که در آن اتیوپی، با ابزار آبی قدرتمندی در دست، نقش بازیگر اصلی را ایفا می‌کند.

### استراتژی نجات‌بخش برای صنعت

بسیاری از صنایع آب‌بر و صادرات‌محور کشور در مناطق مرزی و خشک مستقر هستند و فشار سنگینی بر منابع آب...

صفحه ۲

### کورس قیمتی خودرودها در آذر

بررسی تغییرات قیمتی نشان می‌دهد میانگین رشد قیمت در هر سه گروه، بیش از ۲۰ درصد بوده است...

صفحه ۴

### قانون گذاری مطابق شرایط کشور

فعالان بخش خصوصی تأکید دارند ابهامات جدی در لایحه اصلاح و تکمیل برخی از قوانین...

صفحه ۶

## چرا «سرمایه» از «ریل» گریزان است؟

کریم حسن پور - شبکه ریلی نتوانسته به پیشروان اصلی جابه‌جایی کالا در کشور تبدیل شود و هنوز در کریدورهای مهم اقتصادی، نقش حاشیه‌ای دارد.

عملکرد عملیاتی شبکه ریلی ایران نیز تصویری از وجود چالش‌های متعدد ساختاری ارائه می‌دهد. سرعت بازرگانی قطارها در برخی مسیرهای اصلی به‌طور میانگین حدود ۴ کیلومتر در ساعت برآورد می‌شود؛ عددی که فاصله معناداری با استانداردهای جهانی دارد و تأثیر مستقیم بر بهره‌وری سرمایه و جذابیت اقتصادی دارد.

عجمیان با اعلام این مطلب گفت: عوامل متعددی در شکل‌گیری این وضعیت از جمله ترافیک بالای کریدورهای اصلی، کمبود لکوموتیو آماده به کار، فرسودگی ناوگان، محدودیت ظرفیت ایستگاه‌ها، زمان‌های طولانی تخلیه و بارگیری و بارگیری و کمبود خطوط دو خطه نقش دارند. این شرایط باعث شده ناوگان موجود، چه در بخش باری و چه مسافری، کمتر از ظرفیت واقعی خود مورد استفاده قرار گیرد.

وی افزود: پایین بودن سرعت بازرگانی، بر بهره‌وری سرمایه‌گذاری در بخش ریلی تأثیر مستقیم دارد. هرچه زمان سیر قطار طولانی‌تر شود، گردش ناوگان کاهش می‌یابد، هزینه‌های ثابت سرشکن‌نشده باقی می‌ماند و بازده اقتصادی پروژه‌ها افت می‌کند. در چنین شرایطی، حتی سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در ناوگان و زیرساخت نیز نمی‌توانند به بازده مورد انتظار دست پیدا کنند و این مساله جذابیت اقتصادی ریلی را برای سرمایه‌گذاران کاهش می‌دهد.

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی در ادامه گفت: بهبود سرعت بازرگانی و بهره‌وری شبکه ریلی، صرفاً با افزایش ناوگان محقق نمی‌شود، بلکه نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ در حوزه مدیریت ترافیک، نوسازی لکوموتیوها، توسعه خطوط دو خطه، ارتقای پایانه‌ها و اصلاح فرآیندهای بهره‌برداری است. بدون حل این گلوگاه‌های عملیاتی، حتی تزریق سرمایه‌های جدید نیز نمی‌تواند تحول معناداری در اقتصاد حمل‌ونقل ریلی ایجاد کند.

بازده اندک، ریسک زیاد

صنعت ریلی ایران برای بخش خصوصی با وجود ارزش‌های بنیادی، از جذابیت اقتصادی محدودی برخوردار است. بازده سرمایه‌گذاری در این بخش معمولاً بین ۱۰ تا ۱۵ درصد برآورد می‌شود، در حالی که دوره بازگشت سرمایه به ۷ تا ۱۲ سال می‌رسد. عجمیان، کارشناس حمل‌ونقل ریلی با اشاره به این موضوع، گفت: این ارقام در کنار ریسک‌هایی مانند نوسان ارزی، تغییرات ناگهانی سیاست‌های تعرفه‌ای، عدم قطعیت در قراردادهای تأخیر در پرداخت‌ها، سرمایه‌گذاری در ریل را کم‌جاذبه کرده است. وی افزود: صنعت ریلی ایران با پروژه‌های سرمایه‌بر، پیچیده و زمان‌بر مواجه است که هرگونه خطا واکنش‌های تعمیراتی و سایر بازیگران زنجیره ارزش ریلی نیز از بازده محدود شبکه متضرر شده‌اند. در چنین فضای، طبیعی است که سرمایه‌ها به سمت بخش‌هایی با بازده سریع‌تر و ریسک کمتر حرکت کنند. اصلاح این وضعیت نیازمند بازتعریف مدل اقتصادی حمل‌ونقل ریلی، کاهش ریسک‌های غیرعملیاتی و ایجاد سازوکارهای تضمین بازده حداقلی برای سرمایه‌گذاران است؛ اقداماتی که بدون آنها، انتظار تحول در اقتصاد ریلی کشور واقع‌بینانه نخواهد بود.

حلقه مفقوده تصمیم‌سازی

تشکلهای صنفی و فنی از جمله انجمن‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل ریلی طی سال‌های اخیر سهم مهمی در طرح مسائل و چالش‌های صنعت و همچنین ارائه پیشنهادها برای کاربردی داشته‌اند. عجمیان در این رابطه توضیح داد: در میان این تشکلهای انجمن مهندسی ریلی ایران به دلیل ماهیت غیرصنعتی و رویکرد کاملاً تخصصی و مهندسی خود نقشی متمایز ایفا می‌کند؛ به‌گونه‌ای که تا مگر بر وی افزود: صنعت ریلی ایران با پروژه‌های سرمایه‌بر، پیچیده و زمان‌بر مواجه است که هرگونه خطا در مرحله تصمیم‌سازی، هزینه‌های سنگینی برای کشور به همراه دارد. در چنین شرایطی، استفاده از ظرفیت‌های انجمن مهندسی ریلی ایران می‌تواند به ارتقای کیفیت مطالعات امکان‌سنجی، واقع‌بینانه‌تر شدن برآوردها و هم‌راستایی اهداف فنی و اقتصادی پروژه‌ها کمک کند. این انجمن نیز اعلام کرده است که آمادگی دارد در قالب همکاری‌های رسمی و ساختارمند، در کنار راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سایر بازیگران صنعت، نقش فعال‌تری در فرآیند تصمیم‌سازی ایفا کند.

ریل را دوجندان کرده است. افزایش هزینه‌های انرژی، فرسودگی شبکه جاده‌ای، رشد مصرف سوخت‌های فسیلی، بالا بودن تلفات انسانی ناشی از صنایع که در اسناد بالادستی، برنامه‌های توسعه و سیاست‌های کلان، نقش محوری برای آن ترسیم شده، اما در عمل هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در اقتصاد و لجستیک کشور تثبیت کند. سهم پایین ریل از جابه‌جایی بار و مسافر، وابستگی بالای شبکه لجستیک به حمل‌ونقل جاده‌ای و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش ریلی، نشانه‌هایی آشکار از شکاف میان اهداف اعلامی و واقعیت‌های اجرایی این صنعت است.

در شش‌ماه‌ای که اقتصاد ایران با چالش‌هایی چون افزایش هزینه‌های انرژی، فرسودگی زیرساخت‌های جاده‌ای، رشد ترافیک، صنایع انسانی و فشارهای زیست‌محیطی مواجه است، انتظار می‌رفت حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان گزینه‌ای ایمن‌تر، کم‌هزینه‌تر و اقتصادی‌تر، سهم بیشتری از بار لجستیک کشور را به دوش بکشد. با این حال، آمارها و شواهد میدانی نشان می‌دهد که ریل نه‌تنها نتوانسته به پیشروان اصلی جابه‌جایی کالا تبدیل شود، بلکه در بسیاری از کریدورهای مهم اقتصادی و ترانزیتی نیز نقش حاشیه‌ای ایفا می‌کند. بخش مهمی از این وضعیت به ناترازی اقتصادی ساختاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی بازمی‌گردد؛ ناترازی‌ای که خود را در بازه پایین سرمایه‌گذاری، طولانی بودن دوره بازگشت سرمایه، عدم تعادل تعرفه‌ای میان ریل و جاده، و ناکارآمدی عملیاتی شبکه نشان می‌دهد.

این ناترازی نه‌تنها بخش خصوصی را از ورود یا تداوم فعالیت در این صنعت دل‌سرد کرده، بلکه باعث شده بخش قابل‌توجهی از ظرفیت‌های موجود شبکه ریلی بلااستفاده باقی بماند. در سوی دیگر، توسعه نامتوازن شیوه‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه اولویت تاریخی سرمایه‌گذاری در جاده، موجب شکل‌گیری رقابتی نابرابر میان ریل و جاده شده است؛ رقابتی که در آن، ریسل بدون برخورداری از ابزارهای حمایتی موثر، باید با شیوه‌ای از حمل‌ونقل رقابت کند که از برانه انرژی، انعطاف‌پذیری بالا و سیاست‌های تعرفه‌ای ترجیحی برخوردار است. نتیجه این وضعیت، تضعیف نقش ریل در زنجیره لجستیک ملی و افزایش هزینه‌های پنهان اقتصادی برای کشور بوده است. در چنین شرایطی، بررسی وضعیت حمل‌ونقل ریلی بدون توجه به ساختار کلان لجستیک کشور امکان‌پذیر نیست. ریل نه یک بخش مستقل، بلکه جزئی از یک منظومه لجستیک است که عملکرد آن به سیاست‌های انرژی، تعرفه‌گذاری، زیرساخت‌های بندری، شبکه جاده‌ای و ساختار تصمیم‌گیری وابسته است. نگاه بخشی و جزیره‌ای به ریل، طی سال‌های گذشته مانع از شکل‌گیری اصلاحات بنیادین و تربخش شده و ناترازی اقتصادی این صنعت را تشدید کرده است.

حلقه مفقوده لجستیک ملی

در هر نظام لجستیک کارآمد، حمل‌ونقل ریلی نقش محوری ایفا می‌کند؛ زیرا جابه‌جایی حجم عمده کالاها، مواد اولیه، محصولات صادراتی و ورودی و خروجی بنادر، از طریق ریل بهینه‌تر و اقتصادی‌تر از جاده انجام می‌شود. وقتی ریل این نقش را به خوبی ایفا نکند، کل زنجیره لجستیک ملی با اختلال مواجه می‌شود. در ایران، با وجود سرمایه‌گذاری قابل‌توجه در دهه‌های گذشته، سهم ریل کمتر از ۱۵ درصد از جابه‌جایی بار و مسافر باقی مانده است، در حالی که در کشورهای پیشرفته این سهم بین ۳۰ تا ۵۰ درصد است. ارزش اقتصادی این بخش به‌ویژه شناخته شده است، اما تحقق آن نیازمند اصلاح ساختار تصمیم‌گیری، اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری‌ها و بازتعریف نقش ریل در سیستم لجستیک کشور است.

سرعت پایین؛ بهره‌وری محدود

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی تأکید کرد: تا زمانی که سیاست‌گذاری لجستیک کشور بر مبنای رقابت میان شیوه‌های حمل‌ونقل بر اساس تکمیل یکدیگر شکل بگیرد، اصلاح اقتصاد ریل امکان‌پذیر نخواهد بود. ایجاد تعادل واقعی میان ریل و جاده، بازنگری در نظام پاره‌پاره و تعرفه‌ها و حرکت به سمت توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، از جمله پیش‌شرط‌های اساسی برای خروج حمل‌ونقل ریلی از وضعیت ناترازی و بازگشت آن به جایگاه محوری خود در لجستیک ملی است.

سرعت پایین؛ بهره‌وری محدود

سرعت پایین؛ بهره‌وری محدود





❖ **کدام خودروها در طرح جدید فروش پرمقتاضی شدند؟**
مراسم قرعه‌کشی جدیدترین محصولات ایران‌خودرو در حالی روز گذشته برگزار شد که در مجموع ۱۰ میلیون و ۴۵۰هزار و ۴۶تفر در این دور شرکت کردند. هرچند پیش‌بینی‌ها حکایت از افزایش متقاضیان به رقم ۱۱میلیون نفر داشت، اما در شرایطی که فرآیند ثبت‌نام به ساعات پایانی خود نزدیک می‌شد، وبسایت مربوطه برای چندمین‌بار از دسترس خارج شد و تعداد زیادی از متقاضیان فرصت ثبت‌نام را از دست دادند.
در حالی این دور از فروش خودرو از سوی خودروساز با هجوم مشتربزبان مواجه‌شده که اختلاف قیمتی قابل‌توجه خودرو از درب کارخانه تا بازار و حذف شرط و شروط ثبت‌نام مانند افتتاح حساب و کالتی از جمله دلایل این رشد تقاضا عنوان می‌شود.
در عین حال، اقتصاددانان با زیر دزمین بردن این استقبال گسترده از خرید خودرو، ریشه آن را نه در نیاز واقعی خانوار بلکه در رشد تورم در اقتصاد ایران، تلاوم سیاست منسوخ‌شده قیمت دستوری و سیاست‌های انقباضی دولت برای جمع‌آوری بخشی از نقدینگی در دست مردم می‌بینند.

طبق آمارهای ارائه‌شده از سوی کیوان پناهی، مدیر بازاریابی و فروس ایران‌خودرو، از مجموع ثبت‌نام‌کنندگان این مرحله از فروش محصولات ایران‌خودرو، ۴میلیون و ۶۱۰هزار و ۶۵هزار نفر در طرح عادی، ۲۲۱هزار و ۲۵ نفر در طرح خانواده و جوانی جمعیت و ۱۱۸هزار و ۳۶۶ نفر در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده ثبت‌نام کردند. همچنین در این مرحله، در مجموع ۱۶۱هزار و ۶۱۰ دستگاه خودرو عرضه شد.است.
گفتنی است؛ متقاضیان در این دور از فروش بدون نیاز به مسدودسازی حساب بانکی می‌توانستند درخواست خرید خود را ثبت کنند. همچنین، در این دوره ۱۲مدل خودرو شامل پژو ۲۰۷ TUJ، موتور TU۵P و سقف شیشه‌ای، رانایلاس یا موتور TU۵P، دنایلاس دستی یا موتور EF۷P و گیربکس MT۶، سئورن پلاس EF۷ دوگانه‌سوز، سئورن پلاس XU۷P، ریزر اتوماتیک، هایما S۵ پرو، هایما S۷، هایما SA و هایما DV عرضه شد. بر اساس داده‌های منتشرشده، در بین محصولات عرضه‌شده،

هایما SA و پژو ۲۰۷ صدرنشین بیشترین میزان تقاضا بودند.در طرح فروش عادی، ۲میلیون و سه‌هزار و ۶۵۳ نفر برای خرید خودروهای SA ثبت‌نام کردند. همچنین یکمیلیون و ۴۸هزار و ۱۴ نفر نیز متقاضی سایر محصولات خانواده این خودروی پرمقتاضی بوده‌اند، پس از هایما هم خانواده پژو ۲۰۷ با استقبال گسترده متقاضیان مواجه شدند؛ به‌گونه‌ای که در طرح فروش عادی، یکمیلیون و ۸۷۲هزار و ۶۶۸ نفر برای خرید این خودرو ثبت‌نام کردند. بعد از این دو خودرو نوبت به دنا، سورن و رانا می‌رسد. یکمیلیون و ۲۶۶هزار و ۲۷۴تفر متقاضی خرید دنایلاس بوده‌اند، همچنین در مجموع یکمیلیون و ۲۵هزار و ۱۵۳ نفر نیز برای خرید دو خودروی رانا و سورن ثبت‌نام کردند. در ضمن، رقم متقاضیان برای خرید خودروی ریزر، در این دوره از فروش محصولات ایران‌خودرو به ۶۶۵هزار و ۹۹۰ نفر در طرح عادی رسید.

❖ **آثار جشنواره فیلم‌های کودک و نوجوان**

معاون فرهنگی شهردار و رئیس سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان در آستانه برگزاری سی‌وهفتمین جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودک کان و نوجوانان، از آمادگی کامل شهر اصفهان برای میزبانی این رویداد بزرگ فرهنگی خبر داد و گفت: جشنواره سال جاری با شعار «روایهای کودکانه نقش جهان» برگزار می‌شود.

کمال حدیدی با بیان اینکه سی‌وهفتمین جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودک کان و نوجوانان از ۱۲ تا ۱۵ مهر با شعار «روایهای کودکانه نقش جهان» برگزار می‌شود، گفت: مراسم رونمایی از پوستر این جشنواره با حضور خانواده‌های معظم شهدهای جنگ ۱۲ روزه برگزار شد. وی تأکید کرد: جشنواره سال جاری با حمایت و همکاری سینمایی قارابی و شهرداری اصفهان و با شنیک دبیرخانه تخصصی از ابتدای شهریور سال جاری کلید خورد و در این مدت ۲۶ کمیته تخصصی با همراهی همکاران و فعالان فرهنگی برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام داده‌اند. حدیدی گفت: رویدادهای متنوعی همچون جشن هنری کودکان و نوجوانان، کردهمایی فیلم‌سازان نوجوان، فراخوان تولید فیلم کوتاه، رویداد نقاشی پویک، نمایش‌های خیابانی و بخش تبلیغ و سرگرمی نیز برگزار خواهد شد. او ادامه داد: پس از افتتاحیهٔ منوعی جشنواره، بیش از ۱۵۰۰ داور کودک و نوجوان و حدود ۵۰۰ خبرنگار نوجوان در سالن‌های سینمایی چهارپایان و ساحل فیلم‌ها را تماشا و در فرآیند داوری نقش‌آفرینی خواهند کرد. همچنین در مجموعه شهر رویاهای و چند مرکز فرهنگی دیگر، اکران‌های ویژه‌ای برای کودکان مناطق محروم، نوجوانان دارای معلولیت و فرزندان خانواده‌های تحت پوشش خیریه‌ها برگزار می‌شود و کودکان می‌توانند از امکانات تفریحی و دو سانس ویژه شهرسازی نیز بهره‌مند شوند. وی همچنین افزود: در کنار این جشنواره، رویداد گردشگری مقاومت نیز در دو نوبت صبح و عصر برگزار خواهد شد و علاقه‌مندان می‌توانند برای حضور در این برنامه فرهنگی و اجتماعی از طریق سامانه شهروند تیکت اقدام کنند.



# کورس قیمتی خودروها در آذر

❖ **بیثنا حسن پور** – بازار خودرو در آذرماه وارد کورس قیمتی کم‌سابقه‌ای شد؛ رقابتی که در آن محصولات وارداتی، مونتاژی و داخلی هم‌زمان و با شتابی فراتر از رشد نرخ ارز، مسیر صعود قیمت را طی کردند.

بررسی تغییرات قیمتی نشان می‌دهد میانگین رشد قیمت در هر سه گروه، بیش از ۲۰درصد بوده است؛ آن هم در شرایطی که رکورد بازدهی آذرماه به نام خودروهای وارداتی ثبت شد. رشد نرخ دلار، انتظار توری، اختلال در روند واردات و سیاست‌گذاری پرنوسان، دست‌به‌دست هم داده‌اند تا آذرماه به یکی از ملتهب‌ترین مقاطع بازار خودرو در سال‌های اخیر تبدیل شود.

#### کورس قیمتی خودروها در آذر

بررسی بازار خودرو طی آذرماه حاکی از آن است که بازار وارداتی‌ها، مونتاژی‌ها و خودروهای داخلی به‌ترتیب بیشترین بازدهی را در نهمین ماه از سال داشته‌اند برای رصد بازار خودرو بهای ۳۰محصول داخلی، مونتاژی و وارداتی را از ابتدای آذر تا روز گذشته زیر ذره‌بین قرار داده است. بر این اساس قیمت خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۱۲.۵۲میلیون تومان و ۱۹.۶درصد افزایش پیدا کرده‌است. محصولات مونتاژی نیز رشد قیمتی معادل ۴۲.۵میلیون (۱.۴درصد) داشته‌اند. همچنین بهای خودروهای وارداتی نیز در همین بازه زمانی به‌طور میانگین رشد یکمیلیارد و ۷۵میلیون تومانی و ۲.۸درصدی داشته‌است. بنابراین می‌توان گفت؛ بازار خودرو طی آذرماه کاملاً ملتهب بوده است.

یکی از دلایل اصلی این موضوع را می‌توان رشد بهای ارز طی این مدت دانست. در ابتدای بازه مورد بررسی ما، یعنی اول آذر هر دلار در بازار آزاد ۱۱۳هزار و ۳۰۰تومان خرید و فروش می‌شد اما روز گذشته این رقم به حدود ۱۳۲هزارتومان رسید، بنابراین در این مدت زمان بهای دلار در بازار آزاد نیز رشدی معادل ۱۶.۵درصد داشته‌است اما آنطور که مشخص است رشد قیمت در بازار خودرو جلوتر از ارز حرکت کرده‌است. همچنین افزایش انتظارات تورمی نیز در پی آشفتنگی در وضعیت اقتصادی و سیاسی می‌تواند دلیل دیگری بر این موضوع باشد. در کنار رشد قیمت ارز و انتظارات تورمی، به‌عنوان عامل دیگری که موجب رشد قیمت در بازار خودرو شده، می‌توان به تشدید تحریم‌ها در پی فعال‌سازی مکانیسم‌هاشه اشاره کرد. این موضوع موجب سخت‌ترشدن واردات قطعات خودرو برای داخلی‌ها و مونتاژی‌ها و همچنین پیچیدگی بیشتر واردات خودرو شده‌است. از جهت دیگر فعال‌سازی این سازوکار منابع ارزی در کشور را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد که می‌تواند موجب تاثیر غیرمستقیم روی حوزه خودرو شود، چراکه تخصیص ارز به این حوزه با مشکل مواجه می‌شود.

عامل سومی هم که می‌توان به آن اشاره کرد، سرگیجه سیاست‌گذاری خودرویی در داخل کشور است. تصمیم‌سازی‌ها در حوزه خودرو از ابتدای سال تاکنون به‌شدت دچار آشفتگی بوده‌است، ناسامانی در ابلاغ آیین‌نامه‌ها، تاخیرهای گسترده در تخصیص ارز و بلاانگلیفی در تعرفه واردات سال جاری تا آبان ماه را می‌توان به‌عنوان نمونه‌هایی از این موضوع برشمرد؛ در واقع سیاست‌گذاری منسجمی در حوزه خودرو وجود ندارد که این موضوع می‌تواند در افزایش نااطمینانی‌ها در بازار تاثیرگذار باشد.

#### رشد قیمت داخلی‌ها زیر سایه دلالی



#### ارزی از بودجه به واردات اختصاص نیافت

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت با اشاره به ارز اختصاصی به واردات در قانون بودجه سال۱۴۰۴ مقرر شد تا ۲میلیارد دلار از محل منابع ارزی توسط بانک‌مرکزی برای واردات خودرو اختصاص پیدا کند اما تاکنون منابعی تخصیص پیدا نکرده‌است. حامد عاملی افزود: اکنون موضوع واردات خودرو به یک مطالبه جدی تبدیل شده‌است و در قانون بودجه سال۱۴۰۴ مقرر شد تا ۲میلیارد دلار از محل منابع ارزی توسط بانک‌مرکزی برای واردات خودرو به‌صورت فصلی اختصاص یافته و آیین‌نامه اجرایی آن تدوین شود.

وی عنوان کرد: آیین‌نامه اجرایی با پیگیری‌های وزارت صمت و هماهنگی دیگر دستگاه‌ها، تصویب شد که در فرآیند بررسی نیز دیوان عدالت و در ادامه هیات تطبیق قوانین مجلس، اشکالاتی را به میزان تعرفه‌هایی که در این آیین‌نامه پیش‌بینی شده‌بود، اعلام کردند که در نهایت این آیین‌نامه توسط دولت اصلاح و به تأیید مجلس رسید. عاملی اضافه کرد: ثبت‌سفارش‌ها انجام‌شده اما پیگیری‌ها از بانک‌مرکزی درباره تخصیص ارز تاکنون به نتیجه نرسیده‌است.

وی با بیان اینکه حدود ۳۷هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو از ابتدای امسال تاکنون وارد شده‌است، گفت: در این تعداد خودرو از محل ارز سال گذشته یا از طریق ارز با منشأ خارجی وارد شده‌است.

# تورم مسکن تا ۱۴۰۵

دارد تمایل به‌فروش را کاهش دهد. به‌نظر می‌رسد با توجه به پیش‌بینی کارشناسان اقتصادی صاحب‌نظر در زمینه بازارها، سناریوی بعید برای تورم مسکن در ماه‌های آتی، می‌تواند «رشد هنجانی قیمت» باشد.

#### در بازار مسکن چه می‌گذرد؟

تحقیقات میدانی «دنیایاقتصاد» در ماه‌های گذشته و داده‌های موجود در بازار نشان می‌دهد؛ مسکن بازار مسکن در آذرماه، در ادامه تحرکاتی که از ابتدای پاییز آغاز شده‌بود، با وجود ثبات نسبی قیمت‌ها، افزایش محسوسی در حجم معاملات را تجربه کرده‌است. هرچند شدت و الگوی این تحرک در مناطق مختلف تهران متفاوت بوده‌است و اگرچه رشد معاملات و معنای رونق بازار با عبور از رکود مسکن نیست، اما پس از رکود عمیقی که در تیرماه و هم‌زمان با جنگ ۱۲ روزه، بازار را تقریباً متوقف کرد و سایه آن تا اواخر تابستان بر معاملات مسکن سنگینی می‌کرد، از ابتدای همراه نشانه‌هایی از تحرک در بازار مشاهده شد؛ تحرکی که در آبان بیشتر شد و در آذرماه نیز ادامه داشت. این تحرکات البته به‌صورت یکنواخت در همه مناطق شهر بروز نکرد و به شکل پراکنده در مناطق مختلف تهران خود را نشان داد. براساس روایت واسطه‌های ملکی، در یک نمونه، منطقه د در یک ماه گذشته گرم‌ترین بازار معاملات مسکن تهران را تجربه کرده‌است؛ به‌گونه‌ای که به گفته فعالان این منطقه، انتظار می‌رود این روند دست‌کم تا اواخر زمستان ادامه یابد.

بررسی‌ها همچنین از تغییر رفتار هر دو سمت بازار، یعنی عرضه و تقاضا، حکایت دارد. ثبات نسبی قیمت مسکن طی یک سال اخیر، در کنار نوسانات شدید نرخ ارز و طلا در ماه‌های گذشته، باعث‌شده «تقاضای مصرفی» پس از وقفه‌ای حدوداً ۲ساله، در غیاب تقاضای سرمایه‌ای به‌طور معناداری به بازار مسکن بازگردد. در این میان، متقاضیان «تبدیلی» بیشترین سهم را در معاملات به خود اختصاص داده و به خریداران اصلی بازار مسکن تهران تبدیل شده‌اند.

در مقابل، در سمت عرضه، رفتار معکوسی مشاهده می‌شود. به‌دلیل نوسانات بازارهای موزای و نااطمینانی نسبت به مسیر آتی قیمت‌ها، بخشی از عرضه‌کنندگان، به‌ویژه در مناطق جنوبی‌شهر، فروش آپارتمان‌های خود را به‌طور موقت متوقف کرده و در وضعیت انتظار قرار گرفته‌اند؛ انتظاری که عمدتاً ناشی از احتمال تغییرات قیمتی مسکن در ماه‌های آینده و متاثر از تحولات بازار ارز و طلا است. با وجود آنکه شرایط فعلی بازار تا حدی به‌نفع مصرف‌کنندگان رقم خورده و فرصت مناسبی برای متقاضیان «تبدیلی» فراهم کرده‌است، همچنین امکان ورود خانوادگی‌ها به بازار خرید واحدهای ریزمترتا، عمدتاً قدمی و با قیمت‌های زیر ۲میلیاردتومان ایجادشده و همین موضوع به تحرک معاملات از پاییز امسال دامن زده است، اما «تقاضای سرمایه‌ای» کم‌ترین سهم را از خرید مسکن به خود اختصاص داده‌است. بخش قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاران، با توجه به بازدهی بالای بازارهای موزای به‌ویژه طلا، همچنان تمایلی به ورود به معاملات آپارتمان ندارند.

به گفته واسطه‌های ملکی، توقف ورود سرمایه در بازاری که نزدیک به دو سال از ثبات نسبی برخوردار بوده، به‌معنای مقبلمانند از بازدهی بازارهای پرنوسانی همچون ارز، طلا و سهام است. در عین‌حال، تحرک معاملات در آذرماه در مناطق مختلف شهر با شدت‌های متفاوتی همراه بوده‌است. منطقه بیشترین افزایش حجم معاملات را تجربه کرده و به‌طوری که به گفته یکی از واسطه‌های ملکی این منطقه، تعداد معاملات از زیر ۱۰ فقره در شهریورماه به نزدیک ۳۰ معامله در آذرماه رسیده و برآوردها از تلاوم این روند تا اواخر زمستان حکایت دارد. در مقابل، در مناطق جنوبی شهر، این تحرک کمتر به‌چشم می‌خورد و اگرچه معاملات پاییزی نسبت به تابستان افزایش یافته، اما در مقایسه با مناطق مرکزی، حجم معاملات پایین‌تر بوده و رکود در این مناطق همچنان محسوس است.

در بررسی جزئیات تغییرات بازار در آذرماه، ابتدا سری به خودروهای داخلی بزیم. تولیدات دو خودروساز بزرگ کشور در ماه پایانی پاییز رشد قابل‌توجهی را در بازار تجربه کرده‌است، به‌طوری‌که ۱۰ خودروی داخلی مورد بررسی «دنیایاقتصاد» به‌طور میانگین رشد ۱۲.۵میلیون تومانی و ۱۹.۶درصدی داشته‌اند.

یکی از دلایل اصلی این موضوع جدا از عوامل کلّی که تمام بازار را تحت‌تاثیر قرار داده (مانند نرخ ارز)، به شکاف شدید قیمتی بین کارخانه و بازار برای این محصولات مربوط می‌شود. این شکاف قیمتی حالا از مرز ۴۰درصد گذشته و جذابیت زیادی برای دلان ایجاد کرده‌است. سوداگران با خرید از کارخانه و فروش در بازار سود زیادی کسب می‌کنند اما پیش‌شرط آن سطح بالای قیمت‌ها در بازار است، بنابراین فعالیت این واسطه‌گران در جهت رشد قیمت در بازار آوج گرفته‌است. از بین ۱۰ محصول داخلی که تغییرات قیمتی آنها را طی نهمین ماه از سال بررسی کردیم، رکورددار رشد قیمت، پژوپارس ELX-XU7P است.

این خودرو از خط‌تولید خارج‌شده اما هنوز خودروهای نویی از این مدل در بازار خرید و فروش می‌شوند و خودرویی با تقاضای بسیار قابل‌توجه است. اول آذرماه این محصول یکمیلیارد و ۸۵میلیون تومان خرید و فروش می‌شد اما روز گذشته در بازار یکمیلیارد و ۴۰۰میلیون تومان قیمت‌گذاری شد تا رشد قیمتی معادل ۳۱.۵میلیون تومان و ۲۹درصدی را به‌نام خود ثبت کند. در رتبه دوم بیشترین رشد قیمت خودروهای داخلی نیز دنایلاس اتوماتیک توربوپاشنل قرار می‌گیرد. این محصول ایران‌خودرو دپروز یکمیلیارد و ۸۰میلیون تومان قیمت داشت؛ این در حالی است که این رقم در روز ابتدایی آذرماه یکمیلیارد و ۳۷.۵میلیون تومان بود، بنابراین در مدت زمان یادشده بهای این خودرو ۲۰.۵میلیون تومان معادل ۲۲.۲درصد رشد داشته‌است. اما کم‌ترین رشد قیمت بین این خودروها متعلق به کوئیک ننده‌ای است که در مدت زمان یادشده بهای آن از ۶۸.۵میلیون تومان به ۷۶.۵میلیون تومان رسیده و رشد قیمت ۸.۰میلیون تومانی و ۱۱.۷درصدی داشته‌است.

#### تاثیر اوج‌گیری تحریم‌ها بر مونتاژی‌ها

خودروهای مونتاژی نیز طی آذرماه رشد قیمت بالایی داشته‌اند. ۱۰ محصول مونتاژی که تغییرات قیمتی آنها را رصد کردیم طی آخرین ماه پاییز به‌طور میانگین ۴۲.۵میلیون تومان و ۲۱.۴درصد رشد قیمت داشته‌اند. یکی از عواملی که روی بهای خودروهای مونتاژی اثرگذار بوده‌است، اعمال تحریم‌های جدید با فعال‌سازی مکانیسم ماشه است که موجب افت عرضه این دست‌ت از خودروها شده‌است. مکانیسم‌ماشه اوایل همراه امسال اعمال شد، این مکانیسم همه تحریم‌های شسورای‌امنیت سازمان‌ملل را علیه کشور فعال کرد. تاثیرات چنین موضوعی عموماً به‌صورت تدریجی خودنمایی می‌کند. یکی از عوارض آن را هم می‌توان در شکل و حجم فعالیت خودروسازان چینی در ایران دانست. محدودیت‌های جدید تفاوتی ماهوی با تحریم‌های ثانویه دارد و از آنجا که از طرف سازمان‌ملل اعمال می‌شود، چنین‌ها هم قدرت کمتری برای عدم‌تمکین دارند، بنابراین زیر سایه این تغییرات حجم عرضه خودروهای مونتاژی چینی به بازار کاهش یافته‌است.
بین این محصولات نیز بیشترین رشد قیمت مربوط به KMC TA است. این خودرو روز گذشته در بازار سه‌میلیارد و ۰۰میلیون تومان معامله شد. این در شرایطی است که بهای آن در اولین روز از آذرماه ۲میلیارد و ۰۰میلیون تومان بوده، بنابراین بهای این خودرو در مدت زمان مذکور ۹۰۰میلیون تومان یا به‌عبارتی ۳۷.۵درصد رشد داشته‌است. بعد از این خودرو نیز لاماری ایما بیشترین رشد قیمت را دارد. این خودرو در مبدأ بازه زمانی مورد بررسی، بهایی معادل یکمیلیارد و ۸۰میلیون تومان داشت اما روز گذشته در بازار سه‌میلیارد و ۵۰میلیون تومان قیمت‌گذاری شد تا رشد قیمت آن به ۷۷۰میلیون تومان و ۲۹.۸درصد برسد. بهای فونیکس آریزو ۶ پرو نیز از ۲میلیارد و ۳۰۰میلیون تومان به ۲میلیارد و ۹۰۰میلیون تومان رسیده‌است، بنابراین می‌توان گفت رشد قیمت آن ۶۰۰میلیون تومان و ۲۶درصد بوده‌است. کم‌ترین رشد قیمت هم مربوط به ریسپکت‌پرایم است که با ۱۲.۵درصد رشد، قیمت آن از ۲میلیارد به ۲میلیارد و ۲۵۰میلیون تومان رسیده‌است.

#### وارداتی‌ها؛ رکورددار رشد قیمت

اما این گروه‌های خودرویی که افزایش بهای آنها را محاسبه کرده‌ایم، بیشترین رشد قیمت مربوط به وارداتی‌ها بود که ۱۰ محصول آن به‌طور میانگین رشد یکمیلیارد و ۷۵میلیون تومانی و ۲۲.۸درصدی را تجربه کرده‌اند. بازار خودروهای وارداتی طی این مدت به‌طور شدیدی تحت‌تاثیر واردات قطرچکمانی و محدودیت‌های ارزی قرار گرفته است. واردات خودرو طی ماه‌های اخیر کاملاً به‌صورت قطرچکمانی انجام‌شده و حتی تا آبان ماه امسال خبری از تعرفه‌ها هم نبود. حتی روز گذشته سیدحامد عاملی، معاون وزیر صمت در پاسخ به تخصیص ۲میلیارد دلار برای واردات خودرو از سوی بانک‌مرکزی، گفت: «به بانک‌مرکزی نسبت به تخصیص ارز برای واردات اعلام کرده‌ایم؛ با وجود پیگیری‌های صورت‌گرفته تاکنون موفق نشده‌ایم از این منابع پیش‌بینی‌شده در قانون بودجه۱۴۰۴ در اختیار واردکنندگان خودرو قرار دهیم.» بنابراین حتی ارزی هم به واردات تخصیص داده نشده، در نتیجه خودروهایی که الان در بازار وجود دارند با شیب زیادی درگیر رشد قیمت هستند. در این بین بیشترین رشد قیمت بین ۱۰ محصول وارداتی که تغییرات قیمتی آنها را رصد کردیم مربوط به فولکس واگن ID.۴بود که با اختلاف زیاد نسبت به دیگر وارداتی‌ها در رتبه اول رشد قیمت افتاد. بهای این خودرو در اولین روز از آذرماه ۴میلیارد و ۸۰۰میلیون تومان بود اما دپروز همین خودرو در بازار ۶میلیارد و ۹۰۰میلیون تومان قیمت‌گذاری شد تا در مدت زمان موردبررسی رشد قیمتی ۲میلیارد و ۱۰۰میلیون تومانی و ۴۳.۷درصدی داشته‌باشد. در رتبه دوم این رده‌بندی نیز اشکودا سئوپر قرار گرفته‌است که بهای آن از سه‌میلیارد و ۰۰میلیون تومان در ابتدای آذر به چهارمیلیارد و ۲۰۰میلیون تومان در روز گذشته رسیده تا افزایش یکمیلیاردتومانی و ۳۱.۲درصدی داشته‌باشد. کم‌ترین رشد قیمت نیز مربوط به BMW e-Drive است که دپروز با ۸۰۰میلیون رشد قیمت نسبت به ابتدای آذر در بازار ۷میلیارد و ۸۰۰میلیون تومان معامله شد تا رشد قیمت آن به ۱۱.۴درصد برسد.

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت با اشاره به ارز اختصاصی به واردات در قانون بودجه سال۱۴۰۴ مقرر شد تا ۲میلیارد دلار از محل منابع ارزی توسط بانک‌مرکزی برای واردات خودرو اختصاص پیدا کند اما تاکنون منابعی تخصیص پیدا نکرده‌است. حامد عاملی افزود: اکنون موضوع واردات خودرو به یک مطالبه جدی تبدیل شده‌است و در قانون بودجه سال۱۴۰۴ مقرر شد تا ۲میلیارد دلار از محل منابع ارزی توسط بانک‌مرکزی برای واردات خودرو به‌صورت فصلی اختصاص یافته و آیین‌نامه اجرایی آن تدوین شود.

وی عنوان کرد: آیین‌نامه اجرایی با پیگیری‌های وزارت صمت و هماهنگی دیگر دستگاه‌ها، تصویب شد که در فرآیند بررسی نیز دیوان عدالت و در ادامه هیات تطبیق قوانین مجلس، اشکالاتی را به میزان تعرفه‌هایی که در این آیین‌نامه پیش‌بینی شده‌بود، اعلام کردند که در نهایت این آیین‌نامه توسط دولت اصلاح و به تأیید مجلس رسید. عاملی اضافه کرد: ثبت‌سفارش‌ها انجام‌شده اما پیگیری‌ها از بانک‌مرکزی درباره تخصیص ارز تاکنون به نتیجه نرسیده‌است.

وی با بیان اینکه حدود ۳۷هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو از ابتدای امسال تاکنون وارد شده‌است، گفت: در این تعداد خودرو از محل ارز سال گذشته یا از طریق ارز با منشأ خارجی وارد شده‌است.

دارد تمایل به‌فروش را کاهش دهد. به‌نظر می‌رسد با توجه به پیش‌بینی کارشناسان اقتصادی صاحب‌نظر در زمینه بازارها، سناریوی بعید برای تورم مسکن در ماه‌های آتی، می‌تواند «رشد هنجانی قیمت» باشد.

#### در بازار مسکن چه می‌گذرد؟

تحقیقات میدانی «دنیایاقتصاد» در ماه‌های گذشته و داده‌های موجود در بازار نشان می‌دهد؛ مسکن بازار مسکن در آذرماه، در ادامه تحرکاتی که از ابتدای پاییز آغاز شده‌بود، با وجود ثبات نسبی قیمت‌ها، افزایش محسوسی در حجم معاملات را تجربه کرده‌است. هرچند شدت و الگوی این تحرک در مناطق مختلف تهران متفاوت بوده‌است و اگرچه رشد معاملات و معنای رونق بازار با عبور از رکود مسکن نیست، اما پس از رکود عمیقی که در تیرماه و هم‌زمان با جنگ ۱۲ روزه، بازار را تقریباً متوقف کرد و سایه آن تا اواخر تابستان بر معاملات مسکن سنگینی می‌کرد، از ابتدای همراه مشاهده‌هایی از تحرک در بازار مشاهده شد؛ تحرکی که در آبان بیشتر شد و در آذرماه نیز ادامه داشت. این تحرکات البته به‌صورت یکنواخت در همه مناطق شهر بروز نکرد و به شکل پراکنده در مناطق مختلف تهران خود را نشان داد. براساس روایت واسطه‌های ملکی، در یک نمونه، منطقه د در یک ماه گذشته گرم‌ترین بازار معاملات مسکن تهران را تجربه کرده‌است؛ به‌گونه‌ای که به گفته فعالان این منطقه، انتظار می‌رود این روند دست‌کم تا اواخر زمستان ادامه یابد.

بررسی‌ها همچنین از تغییر رفتار هر دو سمت بازار، یعنی عرضه و تقاضا، حکایت دارد. ثبات نسبی قیمت مسکن طی یک سال اخیر، در کنار نوسانات شدید نرخ ارز و طلا در ماه‌های گذشته، باعث‌شده «تقاضای مصرفی» پس از وقفه‌ای حدوداً ۲ساله، در غیاب تقاضای سرمایه‌ای به‌طور معناداری به بازار مسکن بازگردد. در این میان، متقاضیان «تبدیلی» بیشترین سهم را در معاملات به خود اختصاص داده و به خریداران اصلی بازار مسکن تهران تبدیل شده‌اند.

در مقابل، در سمت عرضه، رفتار معکوسی مشاهده می‌شود. به‌دلیل نوسانات بازارهای موزای و نااطمینانی نسبت به مسیر آتی قیمت‌ها، بخشی از عرضه‌کنندگان، به‌ویژه در مناطق جنوبی‌شهر، فروش آپارتمان‌های خود را به‌طور موقت متوقف کرده و در وضعیت انتظار قرار گرفته‌اند؛ انتظاری که عمدتاً ناشی از احتمال تغییرات قیمتی مسکن در ماه‌های آینده و متاثر از تحولات بازار ارز و طلا است. با وجود آنکه شرایط فعلی بازار تا حدی به‌نفع مصرف‌کنندگان رقم خورده و فرصت مناسبی برای متقاضیان «تبدیلی» فراهم کرده‌است، همچنین امکان ورود خانوادگی‌ها به بازار خرید واحدهای ریزمترتا، عمدتاً قدمی و با قیمت‌های زیر ۲میلیاردتومان ایجادشده و همین موضوع به تحرک معاملات از پاییز امسال دامن زده است، اما «تقاضای سرمایه‌ای» کم‌ترین سهم را از خرید مسکن به خود اختصاص داده‌است. بخش قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاران، با توجه به بازدهی بالای بازارهای موزای به‌ویژه طلا، همچنان تمایلی به ورود به معاملات آپارتمان ندارند.

به گفته واسطه‌های ملکی، توقف ورود سرمایه در بازاری که نزدیک به دو سال از ثبات نسبی برخوردار بوده، به‌معنای مقبلمانند از بازدهی بازارهای پرنوسانی همچون ارز، طلا و سهام است. در عین‌حال، تحرک معاملات در آذرماه در مناطق مختلف شهر با شدت‌های متفاوتی همراه بوده‌است. منطقه بیشترین افزایش حجم معاملات را تجربه کرده و به‌طوری که به گفته یکی از واسطه‌های ملکی این منطقه، تعداد معاملات از زیر ۱۰ فقره در شهریورماه به نزدیک ۳۰ معامله در آذرماه رسیده و برآوردها از تلاوم این روند تا اواخر زمستان حکایت دارد. در مقابل، در مناطق جنوبی شهر، این تحرک کمتر به‌چشم می‌خورد و اگرچه معاملات پاییزی نسبت به تابستان افزایش یافته، اما در مقایسه با مناطق مرکزی، حجم معاملات پایین‌تر بوده و رکود در این مناطق همچنان محسوس است.



## پارادوکس بازار سوخت

**بلا جلیلودن** – پیوند قیمت نفت و قیمت بنزین، از بدیهیات اقتصاد انرژی است. نفت خام ماده‌اولیه تولید بنزین و دیگر فرآورده‌های نفتی به‌شمار می‌رود و تقریباً در تمام بازارهای جهانی، هر نوسان معناداری در قیمت نفت، دیر یا زود خود را در تابولی پمپ‌بنزین‌ها نشان می‌دهد.

همین رابطه مستقیم باعث‌شده که هر تنش ژئوپلیتیک در مناطق نفت‌خیز، به‌سرعت به دغدغه‌ای برای مصرف‌کنندگان سوخت تبدیل نشود، با این حال تحولات اخیر در بازار نفت (به‌ویژه افزایش قیمت‌ها پس از توقیف نفتکش‌های حامل نفت ونزولا توسط آمریکا) یک پرسش مهم را پیش‌روی افکار عمومی و تحلیلگران قرار داده‌است: چرا با وجود رشد قیمت نفت، بهای بنزین هنوز افزایش محسوسی نداشته‌است؟ در روزهای گذشته، پس از آنکه ایالات‌متحده از توقیف نفتکش‌های مرتبط با صادرات نفت ونزولا و تهدید به محاصره کشتی‌های تحریمی این کشور خبر داد، قیمت نفت‌خام در بازارهای جهانی واکنش نشان‌داد.

نفت‌خام آمریکا با برنت با رشد چنددرصدی مواجه شدند و از کف‌های قیمتی هفته‌های قبل فاصله‌گرفتند. به گزارش تارنامای tradingeconomics قیمت نفت در معاملات روز دوشنبه ۲۲ دسامبر و تا لحظه تنظیم این گزارش با افزایش همراه شد؛ افزایشی که پس از اعلام مقام‌های آمریکایی درباره توقیف سومین نفتکش در آب‌های بین‌المللی نزدیک‌سواحل ونزولا رقم خورد و بار دیگر نگرانی‌ها درباره اختلال در عرضه نفت را به بازارهای جهانی بازگرداند. بر اساس داده‌های معاملاتی، شاخص برنت به ۶۱ دلار و ۴۰ سنت در هر بشکه رسید. هم‌زمان، نفت‌خام وست‌نگزاس اینترمیدیتی آمریکا(WTI) نیز با افزایش حدود یک‌درصد، در سطح ۵۷ دلار و ۳۵سنت در هر بشکه معامله شد. این رشد هر چند محدود، به‌روشنی نشان‌داد که بازار نفت نسبت به ریسک‌های ژئوپلیتیک همچنان حساس است، با این حال آنچه انتظار می‌رفت در پمپ‌بنزین‌ها رخ دهد (اما اتفاق نیفتاد)، توجه بیشتری را جلب کرد: قیمت بنزین تقریباً هنوز بدون تغییر باقی‌مانده‌است.

به گزارش تارنامای tradingeconomics قیمت قراردادهای آتی بنزین در روز دوشنبه ۲۲ دسامبر برای تحویل در بندر نیویورک به زیر ۱۷.۰۷دلار به ازای هر گالن آمریکایی (۳.۸لیتر) سقوط کرده‌است؛ سطحی که از اوایل سال ۲۰۲۱ تاکنون بی‌سابقه محسوب می‌شود. این افت قیمت در شرایطی رخ‌داده که وفور نفت‌خام ورودی به پالایشگاه‌ها و عرضه بالای فرآورده‌های پالایشی، نشانه‌های روشنی از اشباع شدید بازار سوخت را تقویت کرده‌است. در همین حال، افزایش گمانه‌زنی‌ها درباره احتمال حرکت جنگ اوکراین به سمت پایان، چشم‌انداز کاهش محدودیت‌ها بر جریان نفت روسیه را پررنگ‌تر کرده و ریسک‌های عرضه را بیش از پیش کاهش داده‌است؛ آن‌هم در زمانی‌که توازن بازار جهانی نفت و فرآورده‌ها از پیش نیز با مازاد عرضه مواجه بوده‌است. تداوم تولید بالا در طول سال‌های جاری نیز فشار نزولی بر قیمت‌ها



وارد کرده‌است.

**رابطه‌ای مستقیم، اما نه آتی**

کارشناسان اقتصاد انرژی تأکید می‌کنند؛ ارتباط میان قیمت نفت و قیمت بنزین، اگرچه مستقیم است، اما آنی و هم‌زمان نیست. نفت‌خام پس از استخراج، باید فرآوری شود، به بنزین تبدیل و از طریق شبکه توزیع به مصرف‌کننده‌نهایی برسد. این زنجیره، به‌طور طبیعی با تأخیر زمانی همراه است، به همین‌دلیل، افزایش قیمت نفت امروز، الزاماً به‌معنای افزایش فوری قیمت بنزین در همان هفته یا حتی همان ماه نیست. تیموتی فیتزجرالد، استاد اقتصاد کسب‌وکار و پژوهشگر صنعت نفت، بر همین نکته دست گذاشته و می‌گوید؛ عامل اصلی قیمت بنزین، نفت‌خام است، اما اثر آن با فاصله زمانی منتقل می‌شود. به بیان دیگر، پالایشگاه‌ها و شرکت‌های توزیع، بنزینی را که امروز می‌فروشند، اغلب با نفتی تولید کرده‌اند که هفته‌ها یا حتی ماه‌ها قبل خریداری شده‌است، بنابراین تا زمانی‌که نفت گران‌تر به‌طور کامل وارد چرخه تولید نشود، اثر آن در پمپ‌بنزین‌ها دیده نخواهد شد.

**زمستان؛ سپر موقت قیمت**

عامل مهم دیگری که مانع از انتقال سریع افزایش قیمت نفت به بازار بنزین‌شده، فصل زمستان است. تقاضای بنزین در ماه‌های سرد سال به‌طور سنتی کاهش می‌یابد. سفرهای جاده‌ای کمتر می‌شود، مصرف سوخت خودروها افت پیدا می‌کند و در نتیجه، فشار تقاضا بر بازار بنزین کاهش می‌یابد. این افت تقاضا، به پالایشگاه‌ها و شرکت‌های توزیع اجازه می‌دهد که افزایش هزینه‌ها را موقتاً جذب کنند و آن را به مصرف‌کننده منتقل نکنند. تحلیلگران معتقدند؛ اگر همین تنش ژئوپلیتیک و افزایش قیمت نفت در ماه‌های پرتقاضا مانند مه یا ژوئن رخ می‌داد، واکنش بازار بنزین می‌توانست بسیار سریع‌تر و شدیدتر باشد؛ در واقع زمان‌بندی تحولات ونزولا به‌گونه‌ای است که اثر قیمتی آن فعلاً در زمستان «خنثی» شده‌است.

**نفت ونزولا؛ سهم کوچک، اثر روانی بزرگ**

از منظر عرضه فیزیکی، ونزولا سهم چندان بزرگی در بازار جهانی نفت ندارد، اگرچه این کشور بزرگ‌ترین ذخایر اثبات‌شده نفت جهان را در اختیار دارد، اما تولید و صادرات واقعی آن در سال‌های اخیر به‌شدت کاهش‌یافته و کمتر از یک‌درصد جهانی را تشکیل می‌دهد، به‌همین‌دلیل توقیف نفتکش‌های ونزولایی به‌تنهایی نمی‌تواند شوک بزرگی به عرضه جهانی نفت وارد کند. آنچه قیمت‌ها را بالا برده، بیش از آنکه کمبود واقعی نفت باشد، «ریسک» و «نااطمینانی» است. بازار نفت به‌شدت نسبت به اخبار ژئوپلیتیک واکنش احساسی نشان می‌دهد. تهدید به محاصره نفتکش‌ها، افزایش حضور نظامی آمریکا در کارائیب و تشدید تقابل‌لفظی با دولت مادورو، همه عواملی هستند که فضای روانی بازار را ملتهب کرده‌اند. این التهاب، به افزایش قیمت نفت منجرشده، اما هنوز به مرحله‌ای نرسیده که پالایشگران و توزیع‌کنندگان بنزین را وادار به بازنگری فوری در قیمت‌ها کند.

**نقش ضربه‌گیرها**

بازار بنزین بر خلاف بازار نفت‌خام، از ابزارهای ضربه‌گیر بیشتری برخوردار است. ذخایر بنزین، قراردادهای بلندمدت خرید نفت، ظرفیت مازاد پالایشگاهی و حتی سیاست‌های مداخله‌گرایانه دولت‌ها، همگی می‌توانند اثر افزایش قیمت نفت را برای مدتی خنثی کنند. در آمریکا، ذخایر بنزین در سطحی قرار دارد که فعلاً نگرانی جدی از کمبود عرضه وجود ندارد. همین موضوع باعث‌شده قیمت‌ها با وجود رشد نفت، ثابت بماند. افزون بر این، پالایشگاه‌ها معمولاً با حاشیه سود متغیر کار می‌کنند. در دوره‌هایی که تقاضا پایین است، بخشی از افزایش هزینه نفت را با کاهش حاشیه سود جبران می‌کنند تا سهم بازار خود را از دست ندهند. این استراتژی نیز به تعویق افزایش قیمت بنزین کمک کرده‌است.

**اگر بحران ادامه یابد چه می‌شود؟**

با وجود ثبات نسبی فعلی، بسیاری از تحلیلگران هشدار می‌دهند؛ این وضعیت پایدار نیست. اگر تنش میان آمریکا و ونزولا ادامه یابد، یا دامنه آن به دیگر بازیگران بازار نفت کشیده شود، احتمال افزایش بیشتر قیمت نفت وجود دارد. در چنین شرایطی، حتی زمستان و تقاضای پایین نیز نمی‌تواند مانع از انتقال فشار قیمتی به بازار بنزین شود. سناریوی محتمل‌تر آن است که اگر این بحران به بهار و تابستان کشیده شود، زمانی‌که تقاضای بنزین به اوج می‌رسد، افزایش قیمت‌ها اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. در آن مقطع، پالایشگاه‌ها دیگر توان جذب هزینه‌های بالاتر را نخواهند داشت و مصرف‌کنندگان نخستین گروهی خواهند بود که اثر افزایش قیمت نفت را احساس می‌کنند. افزایش اخیر قیمت نفت پس از توقیف سومین نفتکش ونزولایی، بار دیگر نشان‌داد که بازار انرژی تا چه اندازه به تحولات ژئوپلیتیک حساس است، با این‌حال دولت‌های هم‌زمان قیمت بنزین، به نشانه قطع رابطه نفت و سوخت، بلکه حاصل ترکیبی از عوامل زمانی، فصلی و ساختاری است. تأخیر در انتقال قیمت، کاهش تقاضای زمستانی، سهم محدود ونزولا در عرضه جهانی و وجود ضربه‌گیرهایی مانند ذخایر و ظرفیت پالایشگاهی، همگی باعث شده‌اند که اثر افزایش قیمت نفت فعلاً در پمپ‌بنزین‌ها دیده نشود، اما این آرامش، شکننده است. اگر بحران ونزولا تداوم یابد یا به سطحی برسد که عرضه واقعی نفت را مختل کند، رابطه دیرینه نفت و بنزین بار دیگر خود را نشان خواهد داد؛ این‌بار نه با تأخیر، بلکه با فشار مستقیم بر جیب مصرف‌کنندگان.



بانک آمریکایی گلدمن‌ساکس پیش‌بینی کرده میانگین قیمت‌های نفت‌خام برنت و دبلیو تی‌آی آمریکا در سال ۲۰۲۶ به کمتر از ۶۰ دلار برای هر بشکه می‌رسد. به گزارش «شاننا» به نقل از رویترز، موسسه مالی گلدمن‌ساکس در گزارشی اعلام کرده؛ انتظار می‌رود قیمت دو شاخص نفت‌خام برنت و دبلیو تی‌آی آمریکا در سال ۲۰۲۶ برعکس به میانگین ۵۶ و ۵۲ دلار برای هر بشکه برسد. این بانک تأکید کرده‌بجز در صورت بروز اختلال‌های بزرگ در عرضه یا کاهش تولید سازمان کشورهای صادرکننده نفت(اوپک)، افت قیمت نفت برای ایجاد تعادل دوباره در بازار پس از سال ۲۰۲۶ لازم خواهد بود. قیمت نفت‌خام شاخص برنت روز جمعه با ۱۲سنت کاهش، به ۵۹ دلار و ۷۰سنت برای هر بشکه رسید، در همین‌حال نفت‌خام شاخص دبلیو تی‌آی آمریکا با ۱۶سنت کاهش، ۵۵دلار و ۹۹سنت به ازای هر بشکه داووستد شد. گلدمن‌ساکس انتظار دارد قیمت نفت در اواسط سال ۲۰۲۶ به پایین‌ترین سطح خود برسد، زیرا بازارها پیش‌بینی ایجاد تعادل دوباره را آغاز کرده‌اند. این بانک آمریکایی ادامه‌داد؛ رشد تقاضای مطلوب حدود روزانه یکمیلیون و ۲۰۰هزار بشکه، کاهش بیشتر عرضه روسیه در صورت ادامه تنش‌های مسکو و کُیف، تحریم‌ها و افت تولید کشورهای غیروپک بجز روسیه از عوامل اصلی این روند خواهند بود. این بانک آمریکایی یادآور شد، ما خطرهای نزولی خالص را برای چشم‌انداز قیمت نفت ۲۰۲۶ تا ۲۰۲۷ مشاهده می‌کنیم.

## تحدید ۵۰درصدی گاز صنایع

برده‌ها، مجموعه اقدام‌های ساده اما بسیار موثر هستند، تأکید کرد: این اقدام‌ها کمک می‌کند در فصلی که حدود ۷۵ تا ۸۰درصد گاز کشور در بخش خانگی مصرف می‌شود، صرفه‌جویی معناداری ایجاد شود و گاز بیشتری به بخش‌های مولد و تولیدی کشور اختصاص یابد.

وی در این زمینه که توصیه‌ها و درخواست‌های مصرفی به منطقی‌شدن مصرف منجر می‌شود، گفت: تغییر رویکردها یک بخش از ماجراست، اما بخش بسیار مهم‌تر، رفتار مصرف‌کننده و ایجاد زیرساخت‌ها در بخش صنعت و خانگی است. در حوزه صنعت، آفران صرف‌خرید تجهیزات و ایجاد زیرساخت‌ها، یکی از شاخص‌های اصلی در طراحی و اجرای پروژه‌ها، استفاده از اقلام و تجهیزات با برچسب انرژی بالاتر باشد، این موضوع به‌طور مستقیم به بهبود فرآیند تولید و افزایش بهره‌وری کمک می‌کند. همین نگاه در مورد افزایش راندمان نیروگاه‌ها نیز صدق می‌کند؛ نیروگاه‌هایی که جزو مصرف‌کنندگان عمده گاز کشور هستند.

**فاز اول تامین بخاری‌های راندمان بالا**

معاون وزیر نفت در ادامه با اشاره به اینکه در بخش خانگی هم یکی از اقدام‌های مهم امسال وزارت نفت و شرکت ملی گاز ایران، قرارداد برای تامین یکمیلیون و ۷۵۰هزار بخاری راندمان بالا است، بیان کرد: روشن است که جایگزینی بخاری‌های کم‌بازده با تجهیزات راندمان بالا، چه تاثیر قابل‌توجهی در کاهش مصرف و بهینه‌سازی انرژی دارد. همواره تجار بخش خصوصی برای تامین گسترده این بخاری‌ها و تسویه آن از طریق گاز صرفه‌جویی شده، اعلام آمادگی کرده‌اند، اما از آنجا که مقررشده بخاری‌ها از سوی تولیدکنندگان داخلی تامین شوند، پروژه با دست‌اندازهای قانونی و تأخیر مواجه می‌شود. طبق گزارش شرکت ملی گاز ایران، ولی‌الله دینی، مدیرعامل شرکت بازرگانی گاز ایران روز یکشنبه(۳۰ آذر) در نشست با مدیرعامل و جمعی از مدیران و کارشناسان شرکت گاز استان گلستان اظهار کرد: اجرای طرح ملی جایگزینی بخاری‌های کم‌بازده با بخاری‌های بهینه با راندمان بالا و گریدبلا، در فازنخست با نصب یک‌هزار دستگاه بخاری در استان گلستان آغاز شده‌است.

وی با بیان اینکه استان گلستان همگام با سایر استان‌های کشور اجرای این طرح ملی را آغاز می‌کند، افزود: هر یک از این بخاری‌ها سالانه به‌طور متوسط سبب صرفه‌جویی حدود ۴۶۶ مترمکعب گاز و بهینه‌سازی مصرف انرژی می‌شود. در فازنخست، یک‌هزار بخاری بهینه با سرمایه‌گذاری تولیدکنندگان داخلی و با نظارت شرکت ملی گاز ایران، شرکت بازرگانی گاز ایران و شرکت‌های گاز استانی نصب می‌شود. مدیرعامل شرکت بازرگانی گاز ایران با اشاره به‌وجود بیش از ۴میلیون بخاری خانگی در کشور گفت: بخش قابل‌توجهی از این بخاری‌ها راندمان پایینی دارند. جایگزینی بخاری‌های بهینه سبب افزایش راندمان به بیش

# تحلیل بانک مرکزی از رشد ارز

کاهش عرضه صادرکنندگان و افزایش تقاضای واردکنندگان را به‌عنوان دلایل داخلی نوسانات نرخ ارز دسته‌بندی کرد.

به گزارش بانک مرکزی، قائم‌مقام بانک مرکزی در مراسم تقدیر از آثار پژوهشی پژوهشگران منتخب حوزه پول و بانک گفت: پژوهش زمانی مفید است که برای سیاستگذاران بتواند سیاست عملیاتی ارائه کند. صرف پژوهش کارکرد زیادی ندارد، البته مناسب است، اما زمانی بهتر است که نتیجه آن اجرایی باشد و به حل مشکلات و ارائه راهکار برای چالش‌ها منجر شود؛ بنابراین بهتر است پژوهشگران به سمت پژوهش‌های کاربردی سوق پیدا کنند. قائم‌مقام بانک مرکزی گفت: پژوهشکده پولی و بانکی باید به

#### انرژی



سه‌شنبه ۱۶ دی ماه ۱۴۰۴ • شماره ۷۸۳۷

www.marzeghtesad.ir

**❖ تعهد وزارت نفت به تحقق اهداف**

**برنامه‌هفتم**

وزیر نفت با اعلام اینکه این وزارتخانه تا پایان دولت چهاردهم به تعهدات خود برای تحقق اهداف پایبند است، بر تسریع اجرای بند«ب» ماده۱ قانون برنامه پنجم‌الهی هفتم توسعه تأکید کرد. به گزارش «شاننا» محسن پاک‌نژاد با اشاره به افق‌های پیش‌روی صنعت نفت، از ریل‌گذاری دقیق مسیر برای تحقق اهداف در دولت چهاردهم یاد و اظهار کرد: ما در وزارت نفت، تا پایان دولت چهاردهم به تعهدات خود برای تحقق اهداف پایبند هستیم.

وزیر نفت بیان کرد: با توأمندی‌که در وزارت نفت وجود دارد، باید نقشه‌راه و راهکارهای عبور از مسائل پیش‌روی اجرای برنامه هفتم توسعه را پیدا کنیم. به باور من بهترین ساختار اکتشاف، توسعه و تولید در شرکت ملی نفت ایران وجود دارد و می‌توان راهکار اجرای بند«ب» ماده۱ قانون برنامه پنجم‌الهی هفتم پیشرفت جمهوری‌اسلامی ایران را در نفت پیدا کرد. وی افزود: باید وقت و انرژی خود را بر اجرای این برنامه بگذاریم تا مسیر توسعه کشور و شکوفایی اقتصاد هموار باشد.تحقق برنامه هفتم توسعه، مسیر افزایش تولید نفت و گاز است. وزیر نفت از ساختار شرکت ملی نفت ایران یاد کرد و گفت: این شرکت با ساختار مهندسی و حقوقی قدرتمند، سازگار تدوین قرارداد در این زمینه را دارد و می‌تواند تمام جوانب حضور ساختارهای نظارتی و حضور شرکت‌های خصوصی را لحاظ و از حضور شرکت‌های ناموفق در صنعت نفت اجتناب کند تا بستر رقابت فراهم شود. پاک‌نژاد تأکید کرد: این قرارداده‌ها باید به شکلی باشند که در نهایت شرکت ملی نفت ایران منتفع شود و چگونگی اجرای آن بسیار اهمیت دارد.

بند «ب» ماده۱ چیست؟

بر اساس این بند از ماده۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری‌اسلامی ایران، وزارت نفت مکلف است در مورد سایر میدان‌های نفت و گاز با اولویت میدان‌های مشترک و میدان‌های گازی، با استفاده از ظرفیت‌های قانونی شرکت ملی نفت ایران و سازوکارهای رقابتی ازجمله صدور برترانه مندرج در قانون وظایف و اختیارات وزارت نفت مصوب ۱۳۹۱.۱۲.۲۹، بدون واگذاری مالکیت و حاکمیت، نسبت به واگذاری فعالیت‌های توسعه‌ا، اکتشاف و بهره‌برداری از میدان‌ها به شرکت ملی نفت ایران و سایر شرکت‌های متقاضی صاحب صلاحیت اکتشاف و تولید (به تشخیص وزارت نفت) اقدام کند، بنابراین که در پایان سال سوم اجرای این قانون حداقل ۵درصد و در پایان برنامه حداقل ۵ درصد از توان تولید نفت کشور به شرکت‌های متقاضی غیردولتی ی صلاح عرضه شده‌باشد.

**❖ شمارش معکوس آغاز پروژه ساخالین-۳**

روسیه اعلام کرد که برای تأمین گاز چین و پاسخ‌گویی به نیازهای داخلی در خاور دور، تولید گاز در پروژه ساخالین-۳ تا سال ۲۰۲۸ آغاز خواهد شد. به گزارش شانا به نقل از رویترز، والری لیبارنکو، فرماندار ساخالین گفت: ما چشم‌انداز صنعت گاز را به اجرای پروژه ساخالین-۳ مرتبط می‌دانیم، راننداری آن برای سال ۲۰۲۸ برنامهریزی شده است، انتظار می‌رود این گاز به چین صادر و برای نیازهای خاور دور استفاده شود. پروژه ساخالین-۳ شامل میدان «پروزنو – پوزنو – کیرینسکویه» در بلوک «کیرینسکی» واقع در دریای «بوخوتسک» است؛ میدانی که آمریکا در سال ۲۰۱۵ به‌دلیل نقش روسیه در بحران اوکراین، آن را تحت تحریم قرار داد. این تحریم‌ها مربوط به فعالیت‌های اکتشاف و تولید نفت و گاز در آب‌های عمیق روسیه است. بر اساس داده‌های شرکت گازپروم، ذخایر میدان «پروزنو – کیرینسکویه» شامل ۷۱۱میلیارد و ۲۰۰میلیون مترمکعب گاز طبیعی، ۱۱۱میلیون و ۵۰۰ هزار تن میعانات گازی و ۴میلیون و ۱۰۰ هزار تن نفت خام است.

فرماندار ساخالین همچنین اعلام کرد که شرکت گازپروم و مقام‌های منطقه‌ای در حال تدوین طرحی برای ساخت پالایشگاهی در جنوب ساخالین هستند؛ پالایشگاهی که قرار است از میعانات گازی، سوخت جت، گازوئیل و نفتا تولید کند. روسیه در پی بحران روابط با غرب بر سر جنگ اوکراین، مسیر صادرات انرژی خود را از اروپا به آسیا تغییر داده است، یکی از خطوط لوله گاز از ساخالین به چین که برای انتقال گاز از مسیر خاور دور طراحی شده، قرار است از سال ۲۰۲۷ فعالیت خود را آغاز کند.

**❖ خاموشی هزار دستگاه استخراج رمزارز غیر مجاز در فارس**

هزار دستگاه استخراج رمزارز غیرمجاز از ابتدای امسال در فارس کشف و ضبط شده است. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز فارس، مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق شیراز گفت: در ۶ ماه گذشته هزار دستگاه ماینر غیرمجاز شناسایی و جمع‌آوری شده است.محمدرضا سلاخی گفت: برق مورد نیاز برای این هزار دستگاه غیر مجاز، برق سه هزار خاور و یا سه هزار صنعتی بزرگ را تأمین می‌کند. این دستگاه‌های مکشوفه در مناطق مختلفی اعم از مسکونی و کشاورزی به صورت غیرمجاز در حال فعالیت بودند که پس از شناسایی جمع‌آوری شد.

استفاده غیرمجاز از برق برای استخراج ارز دیجیتال علاوه بر وارد کردن خسارات به شبکه توزیع، می‌تواند موجب نوسان و اختلال در تأمین برق مشترکان بوهود در ساعات اوج مصرف شود.شیروندان می‌توانند هرگونه ناهنجاری ماینرهای غیرمجاز را به سه شماره ۰۵۱۲۲۱۰۳۰۰ پیامک کنند و بسا حفظ محرمانگی اطلاعات آنها،د اطلاعات خود را ارسال و از پاداش نقدی بهره‌مند شوند.



## نویدکیا یک جام به اصفهان بدهکار است

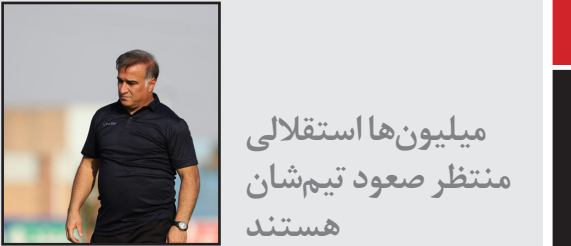


**عرفان حمیدی** – این روزها را باید، روزهای خوب سپاهان دانست و یا روزهای بد نویدکیا؟ پاسخ به این سؤال بسیار سخت خواهد بود.

این روزها را باید، روزهای خوب سپاهان دانست و یا روزهای بد نویدکیا؟ پاسخ به این سؤال بسیار سخت خواهد بود، چرا که از یک طرف سپاهان با فاصله بسیار ایده‌آل از دیگر مدعیان در صدر جدول رده‌بندی قرار گرفته است و از طرف دیگر با سه گل خورده، جام حذفی را از دست داده است. این در شرایطی است که باید سپاهان و نویدکیا را در ایستگاه آخر دید، جایی که نویدکیا به نیکی می‌داند فرصت چند باره به او قابل تکرار نیست و در این فصل از رقابت‌ها سپاهان شرایط ویژه‌ای دارد. شاید با این نگاه بتوان حذف از جام حذفی را هم توجیه کرد و سپاهان را برای موفقیت پیش برد.

**آلوز، مهره‌ای که با رفتنش سپاهان سوخت**

دیدار اخیر سپاهان مقابل خیبر خرم‌آباد با احتمال بالای برد سپاهان آغاز شد چرا که اولاً سپاهان درخانه خودش بازی می‌کرد و در ثانی این تیم در روزهای مطلوبش قرار داشت و در طی بازی‌های اخیر کمتر گل خورده را داشته و بدون باخت به کارش ادامه داده بود. اما وضعیت با گل خیبر کمی رنگ باخت، تا اینکه ستاره جوان این روزهای سپاهان یعنی محمد عسکری توانست دوباره شانس را به تیمش برگرداند و بازی را در دقیقه ۱۵ به تساوی کشاند.



### مرتضی زیر تیغ

مرتضی پورعلی‌گنجی یکی از بهترین مدافعان میانی فوتبال ایران طی ۱۰ سال گذشته بوده است. بازیکنی که از نفت تهران به تیم ملی رسید و در شرایطی که به عنوان هافبک محسوب می‌شد در لیگ برتر توپ می‌زد یک خط عقب‌تر رفت و موفق‌تر هم شد. پورعلی‌گنجی یکی از معدود بازیکنانی بود که بدون حضور در تیم‌های مهم و پرطرفدار به تیم ملی رسید و لژیونر هم نشد. مرتضی بعد از حضور در چند تورنمنت بزرگ از جمله جام جهانی ۲۰۱۸ و دو جام ملت‌های آسیا پیش از جام جهانی قطر به پرسپولیس آمد آن هم در شرایطی که چند فصلی در قطر و بلژیک توپ زده و از هر حیث بازیکنی

باتجربه به حساب می‌آمد. پورعلی‌گنجی آفت‌در سختکوش بود که بعد از مصدومیت طولانی رباط صلیبی در چین، بعد از حضور در پرسپولیس با بازگشت کوشش به تیم ملی ناگهان دوباره مدافع فیکس تیم ملی شد و در جام جهانی قطر بازی کرد. او اما در مقطع سرمربیگری قلععنوی و در یکی از فیفاده‌های دوباره رباط داد تا از تیم ملی دور بیفتد.

پورعلی‌گنجی در پرسپولیس توانست جایگاه خودش را بعد از نزدیک به یک فصل دوری پیدا کند و فصل قبل یکی از بازیکنان مهم این تیم بود که بعضاً جای کنعانی یا گولسبانی به میدان می‌رفت اما فصل تازه برای او چندان خوب پیش نرفته است. مصدومیت ابتدای فصل و البته ظهور مدافع شاخصی به نام حسین ابرقویی در ترکیب پرسپولیس باعث شد تا مرتضی با آن همه سابقه ملی و حضور در فوتبال اروپا به حاشیه رانده شود. پورعلی‌گنجی البته در دربی فیکس شد اما نمایش خوبی نداشت و دوباره روی نیمکت رفت. او مقابل تراکتور به عنوان تعویض ششم در شرایطی به زمین رفت که ابرقویی مصدوم شده بود. اتفاق بدتر آنجا بود که او در ضربات پنالتی یکی از پنالتی‌ها را از دست داد تا بیشتر از هر بازیکن دیگری مورد انتقاد قرار بگیرد.

مرتضی البته باتجربه عمل کرد و خیلی زود در استئوری اینستاگرامی در پی دلجویی از هواداران تیمش برآمد اما واقعیت اینکه او حالا تحت فشار زیادی قرار گرفته است و حتی برخی هواداران در فضای مجازی این نکته را مطرح کرده‌اند که چرا باشگاه با رقمی بالا قرارداد این بازیکن یا به سن گذاشته را تمدید کرده است.

پورعلی‌گنجی در حالی به نیمکت برگشته که تصور می‌شد با مصدومیت ابرقویی دوباره به ترکیب اصلی برگردد اما آسیبدیدگی ابرقویی جدی نبود و به نظر می‌رسد نیمکتنشینی‌های این بازیکن باتجربه ادامه خواهد داشت.

متعاقب این شرایط پرسونان و نیمکتنشینی‌های مرتضی، او بعد از بازگشت از دومین مصدومیت طولانی خود از تیم ملی دور و دورتر و فقط یکبار به اردوها دعوت شد. جالب اینکه امیر قلععنوی چندی قبل در یک برنامه تلویزیونی اعلام کرد همچنان او را زیر نظر دارد اما با این شرایط بعداست مرتضی به تیم ملی برگردد.

نیمکتنشینی‌های آزاردهنده پورعلی‌گنجی در پرسپولیس و دوری او از تیم ملی در حالی اتفاق می‌افتد که اخیراً با نهایي شدن دیدار تیم ملی مقابل پرتغال، بسیاری از فوتبالی‌ها با مرور صحنه‌ها و تصاویر بازی معروف این دو تیم در جام جهانی، مرتضی را در غالب تصاویری کنار رونالدو می‌بینند؛ مسابقه‌ای که رونالدو به خاطر آرنج زدن به پورعلی‌گنجی می‌توانست از بازی اخراج شود که اگر این‌گونه می‌شد او سرنوشت فوق ستاره پرتغالی را با این اخراج و پنالتی‌ای که در آن مسابقه از دست داد، عوض می‌کرد.واقعیت اینکه در آن مسابقه پورعلی‌گنجی با تجربه و جسارت مثال‌زدنی‌اش موفق به مهار رونالدو شد اما حالا شرایط سختی را در پرسپولیس تجربه می‌کند و تبدیل به یک نیمکت‌نشین شده است.

در حالی که همه چیز برای سپاهان و خیبر در دقیقه ۱۵ از اول شروع شده بود، این بازی تا پایان نیمه اول سه همسین منوال ادامه پیدا کرد تا نیمه اول بازی به پایان رسید. با ورود به نیمه دوم بازی نویدکیا، ریکاردو آلوز را بیرون کشید، شاید این نقطه عطف بازی سپاهان و خیبر خرم‌آباد بود، با خروج آلوز سپاهان خیلی زود گل دوم را هم خورد و مجدداً عقب افتاد، اما دیگر از آلوز خبری نبود که مانع باخت سپاهان شود. با نگاهی به بازی‌های گذشته سپاهان از هفته نخست لیگ برتر تا همین هفته چهاردهم، نقش آلوز در موفقیت‌های سپاهان به وضوح قابل دیدن است. این بازیکن مهره اصلی سپاهانی‌ها تا اینجا ی کار این تیم در لیگ برتر و حذفی بوده است که با خروجش از ترکیب سپاهان، سپاهان به راحتی و با سه گل بازی را واگذار کرد. در حقیقت با رفتن آلوز، موتور عسکری هم خاموش شد تا سپاهان در بازی مهم حذفی، بازنده از زمین خارج شود. حالا اینکه چرا آلوز اولین تعویضی نویدکیا بود، باید منتظر خبرها از این بازیکن باشیم. اگر این مهره تأثیرگذار به دلیل مصدومیت بیرون رفته باشد، ممکن است سپاهان همچنان در بازی‌های آینده با مشکل روبه‌رو باشد.

**نویدکیا جام حذفی را دوست ندارد**

محرم نویدکیا بعد از دو فصل تقریباً موفق در سپاهان، از این تیم جدا شد، چرا که مسئولان سپاهانی معتقد بودند تیم‌شان باید قهرمان می‌شد، برای همین نایب قهرمانی و سومی نویدکیا با سپاهان رضایتبخش نبود، تا این پیشکسوت سپاهان، نیمکت این تیم را ترک کند. اما با جدایی غیرمنتظره سرمربی فصل گذشته سپاهان، نویدکیا دوباره شانس حضور در روی نیمکت این تیم را پیدا کرد، اما واقعیت این است که سپاهان با نویدکیا فرصت دیگری ندارد و محرم برای ماندگاری در این تیم باید یک قهرمانی به هواداران این تیم اهدا کند. با این وضعیت شاید بتوان گفت نویدکیا جام حذفی را دوست نداشت که خیلی برای این بازی تلاش نکرد. این در حالی است که تیم سپاهان در لیگ برتر به مراتب وضعیت بسیار بهتری دارد و با فاصله بسیار خوبی هم از دیگر مدعیان گرفته است. در یک نگاه شاید حذف از جام حذفی برای سپاهان که هم رقابت مهمی مثل لیگ برتر را دارد و هم باید در آسیا به میدان برود، خیلی به ضرر این تیم نخواهد شد.

**سپاهان و فقط لیگ برتر**

حضور سپاهان در لیگ قهرمانان آسیا ۲، خیلی جنگی به دل هواداران ایسن تیم و حتی مدیران این باشگاه نمی‌زند و حتی در صورت صعود سپاهان از گروه فعلی، نمی‌توان امیدوار قطعی به قهرمانی داشت چرا که مسیر آسیا پر پیچ و خم است. با حذف از جام حذفی حالا سپاهان به تنها جایی که فکر می‌کند، لیگ برتر است و اصلاً نویدکیا از این به بعد فقط در یک جبهه خواهد جنگید. این اتفاق هم می‌تواند به نفع سپاهان و هم برای این تیم بسیار خطرناک باشد. سپاهان حالا تمرکز بسیار بالایی روی بازی‌های لیگ برتر خواهد داشت و به نظر می‌رسد تمام توانش را برای این رقابت‌ها و کسب قهرمانی بگذارد و این به نفع نویدکیا و سپاهان خواهد بود. اما اگر به هر دلیل و با هر لغزشی سپاهان از صدر جدول جدا شود، آن وقت نویدکیا را باید در ایستگاه پایانی دید و به نظر می‌رسد هیچ شناسی برای ادامه حضورش روی نیمکت تیم سپاهان وجود نخواهد داشت.

**۳ گل خورده در اصفهان این حیرت‌آور است**

سپاهان پیش از بازی با خیبر خرم‌آباد، بازی سنگینی نداشت، این تیم در رویارویی با فولاد خوزستان که اصلاً روزگار خوبی ندارد، به راحتی و البته با یک گل برنده بازی در ۹۰ دقیقه شد و بازیکنان نویدکیا با روحیه خوب و انرژی کامل وارد بازی با خیبر شدند، اما تعویض آلوز، خراب کردن پنالتی توسط نوافکن و خاموش شدن خط حمله سپاهان … این تیم را بازنده صاف بزرگ کرد. این اتفاق و بازشدن سه باره دروازه سپاهان در حالی رخ داد که طی هفته‌های اخیر سپاهان در ۷ بازی دروازه‌اش بسته مانده و سید حسین حسینی در بهترین وضعیت درون دروازه سپاهان ایستاده بود، اما سه بار دروازه‌اش باز شد. این به طور حتم عجیب‌ترین نتیجه سپاهان در این فصل از رقابت‌ها بوده است و باید دید واکنش آنها بعد از این باخت چه خواهد بود. آنچه مسلم است نویدکیا یک جام در قالب مربیگری به اصفهان بدهکار است و باید در این راستا تلاش و مدیریت خود در لیگ برتر را دو چندان کند.

سیروس دین‌محمدی، پیشکسوت باشگاه استقلال، با اشاره به دیدار حساس آبی‌پوشان مقابل المحرق بحرین، ابراز امیدواری کرد این تیم بتواند به نتیجه لازم دست پیدا کند و جواز صعود را کسب کند. او گفت: «امیدوارم استقلال در بازی با المحرق به نتیجه مطلوب برسد. بردن المحرق قطعاً روحیه تیم را بالا می‌برد و می‌تواند شرایط استقلال را کاملاً تغییر دهد. این بازی خیلی مهم است و استقلال نباید اجازه بدهد از صعود باز بماند.»

دین‌محمدی با تأکید بر توان فنی بازیکنان استقلال ادامه داد: «بازیکنان فعلی استقلال قدرت صعود را دارند و حتی می‌توانند انتقام شکست قبلی را بگیرند. همه هواداران استقلال منتظرند چهارشنبه شب تیم‌شان صعود کند و شادی به دلشان برگردد.» او افزود: «استقلالی‌ها باید با تمام قوا وارد زمین شوند. بازی سریع و پرسرعت می‌تواند کمک بزرگی به تیم کند، اما در عین حال باید خیلی مراقب ضدحمله‌های المحرق باشند.»

این پیشکسوت استقلال با اشاره به شرایط روانی حریف گفت: «به نظر من المحرق با ترس مقابل استقلال بازی می‌کند. استقلال نباید حتی به مساوی فکر کند، چه برسد به باخت. تنها برد است که استقلال را به مرحله بعد می‌برد و رسیدن به این برد اصلاً کار سختی نیست.»

### سرنوشت نامعلوم گلر پرسپولیس



در حالی که تیم فوتبال بانوان پرسپولیس نخستین فصل حضور خود در لیگ برتر فوتبال بانوان ایران را سپری می‌کند، وضعیت دروازه‌بانان این تیم و به‌ویژه سمیرا محمدی با ایهاماتی جدی روبه‌رو شده است. اگرچه سایر پست‌های تیم تا حدی به ثبات رسیده‌اند، اما دروازه پرسپولیس از ابتدای فصل تاکنون همواره محل بحث و گمانه‌زنی بوده است.

در ابتدای فصل، باشگاه پرسپولیس با جذب

آتنا توفیق به دنبال تقویت خط دروازه خود رفت.

توفیق با قراردادی سه‌ساله به‌عنوان گزنه‌های جوان و آینده‌دار معرفی شد، اما بسیاری از کارشناسان از همان ابتدا معتقد بودند پرسپولیس برای رقابت در سطح لیگ برتر، نیازمند دروازه‌بانی باتجربه‌تر است.

در همین راستا، پس از انتقال زهرا خواجوی به ایستا البرز، سمیرا محمدی، دروازه‌بان ملی‌پوش فصل گذشته نماینده البرز (سنگین‌ماشین ایستا)، از این تیم جدا شد و با قراردادی یکساله به پرسپولیس پیوست. محمدی در آغاز فصل به‌عنوان انتخاب اول مریم آزمون، سرمربی تیم، در ترکیب قرار گرفت و عملکرد نسبتاً قابل قبولی نیز داشت. او در فهرست رسمی بازیکنان پرسپولیس به‌عنوان دروازه‌بان شماره یک معرفی شده بود.

با این حال، این روند چندان دوام نیاورد. آخرین حضور محمدی در دروازه پرسپولیس به دیدار مقابل سپاهان بازمی‌گردد؛ مسابقه‌ای که با شکست دو بر صفر سرخپوشان به پایان رسید. به نظر می‌رسید کادرفنی واکنش‌های ضعیف محمدی را عامل دریافت گل‌ها و در نهایت شکست تیم می‌دانست، هرچند نباید این واقعیت را نادیده گرفت که هر دروازه‌بانی، ممکن است روزهای خوب و بد داشته باشد. در این میان، شنیده شدن شایعاتی درباره بروز اختلاف در اردوی تیم نیز احتمالاً در این تصمیم بی‌تأثیر نبوده است.

نیمکتنشینی سمیرا محمدی، به یکی از مهم‌ترین موضوعات باشگاه تبدیل و ابتدا اعلام شد که او به بهانه مصدومیت تیم را همراهی کرده اما دیری نپایید که پرده اختلاف‌ها افتاد چراکه تصاویری از حضور محمدی در ورزشگاه برای تماشاگران دیدار ایستا و سپاهان منتشر شد. هم‌زمان موضوع شایعاتی درباره اختلافات درون‌تیمی و رابطه نچندان مطلوب مریم آزمون با این دروازه‌بان باتجربه را پررنگ‌تر کرد. این سناریو در دیدار مقابل خاتون بم نیز تکرار شده؛ جایی که پرسپولیس برابر صدرنشین لیگ به میدان رفت و باز هم محمدی روی نیمکت نشست و آتنا توفیق درون دروازه قرار گرفت. این در حالی بود که توفیق در بازی مقابل ملوان روی هر دو گل دریافتی مرتب اشتباهات تأثیرگذار شده بود و انتظار می‌رفت پس از آن نمایش ضعیف، محمدی دوباره به ترکیب بازگردد. با وجود این، آزمون بر تصمیم خود پافشاری کرد؛ تصمیمی که حالا بسیاری آن را فاشات از مسائل غیرفنی می‌دانند. از هفته ششم، آتنا توفیق فرصت یافت درون دروازه قرار بگیرد و تا پایان نیم‌فصل، مسئولیت حراست از دروازه پرسپولیس را برعهده داشته باشد.

در نقل‌وانتقالات نیم‌فصل، باشگاه پرسپولیس با جذب زهرا خواجوی، دروازه‌بان شماره یک تیم ملی و رکورددار کلین‌شیت در فوتبال ایران، از ایستا البرز، همگان را شگفت‌زده کرد. خواجوی در هفته نخست نیم‌فصل دوم به دلیل مصدومیت نتوانست تیم را همراهی کند و این موضوع باعث شد آتنا توفیق آخرین بازی خود را در دروازه سپاهان انجام دهد. در هفته چهاردهم، خواجوی مقابل فراساتیس فیکس شد، اما نتوانست کلین‌شیت کند؛ خریدی که سرنوشت محمدی را مهم‌تر از گذشته کرد. با پایان رسمی نیم‌فصل لیگ برتر بانوان، سمیرا محمدی همچنان در فهرست بازیکنان پرسپولیس حضور دارد، اما وضعیت او در هاله‌ای از ایهام قرار گرفته است.

## از خدای تان باشد پیراهن استقلال را می پوشید

کارشناسان اعتقاد دارند که استقلال مشکلات فنی دارد، شما هم این موضوع را تأیید می‌کنید؟

در بحث فنی مشکلاتی وجود دارد که باید این مشکلات برطرف شود. جدا از نفراتی که سایپنتو به آنها اطمینان کرده و جزو نفرات اصلی تیم هستند، تغییر ترکیب و حضور بازیکنان ذخیره باعث افت تیم می‌شود. تیم از نظر نفرات بالانس نیست و این موضوع کاملاً مشهود است. تیمی موفق است که بالانس باشد و باید این بالانس برای قهرمانی استقلال وجود داشته باشد. در واقع تیمی که می‌خواهد قهرمان شود باید دست مریی باز باشد و نفرات خوبی روی نیمکت داشته باشد. لیگ برتر طولانی است و بازیکنان در این لیگ طولانی با اتفاقات زیادی روبه‌رو می‌شوند که محسوس‌ترین آن محرومیت یا مصدومیت است. باید نفرات جایگزین در حد نفرات اصلی باشند تا مریی بتواند به آنها بازی دهد و در واقع باعث دلگرمی مریی شوند.

از نظر شما سایپنتو از مشکلات فنی تیم آگاه است؟

نیم‌فصل اول مسابقات لیگ برتر در حال اتمام است و قطعاً خود سرمربی این مشکلات را می‌داند و چوون نمی‌خواهد تیمش از نظر روحی‌روانی به هم بریزد، صحبتی در این خصوص نمی‌کند. او از نزدیک شرایط تیم را رصد می‌کند؛ فکر می‌شود از مشکلات

#### ورزش

## روزنامهٔ «مذاقتصاد»

سه‌شنبه ۱۶ دی ۱۴۰۴ • شماره ۸۳۷ www.marzeghtesad.ir

#### ▼ دوری از تیم ملی سخت‌ترین روزهای زندگی‌ام بود

بهمن‌ز طاهرخانی، کاپیتان باتجربه فوتبال بانوان ایران و بازیکن تیم ملوان، از روزهای سخت و شیرین فوتبالش می‌گوید؛ از دوری یکساله از تیم ملی تا بازگشت دوباره با انگیزه‌های بیشتر. او باور دارد سن فقط یک عدد است و آینده فوتبال بانوان ایران با پشتکار بازیکنان و حمایت مسئولان می‌تواند در سطح آسیا و حتی جهان بدرخشد.
علاقه‌تان به فوتبال از کجا شروع شد و چه کسی بیشترین تأثیر را داشت؟
علاقه من به فوتبال از دوران کودکی شکل گرفت و خانواده‌ام همیشه پشتیبانم بودند. همچنین دوست دارم از مریم‌ا خانم جعفری قدرانی کنم که با اعتماد و راهنمایی‌های ارزشمندشان مسیر فوتبالی‌ام را هموار کردند.

شرایط فعلی فوتبال بانوان ایران را چطور ارزیابی می‌کنید؟

فوتبال بانوان در سال‌های اخیر پیشرفت‌های قابل‌توجهی داشته و بازیکنان مستعد و باتalگیزه‌ای در تیم ملی حضور دارند. البته اگر حمایت‌ها و برنامه‌ریزی‌ها جدی‌تر شود، می‌توانیم به جایگاه‌های بالاتری در آسیا و حتی عرصه جهانی برسیم. من مطمئنم با تلاش بازیکنان و حمایت مسئولان، آینده فوتبال بانوان ایران روشن خواهد بود.

کاپیتان بودن در تیم ملی و باشگاه چه مسئولیتی برایتان دارد؟

کاپیتانی مسئولیت بزرگی است. اما من آن را فرصتی برای کمک به هم‌تیمی‌ها و ایجاد انگیزه می‌دانم. با تمرکز بر تمرینات، حفظ روحیه تیم و همکاری نزدیک با مربیان، سعی می‌کنم فشارها را مدیریت کرده و انرژی مثبت را به تیم منتقل کنم. برای من مهم است که همه با هم پیشرفت کنیم و بهترین نتایج را به دست آوریم.

عملکرد اسمال ملوان نقش شما در تیم چگونه بوده است؟

خیلی خوشحالم که اسمال در کنار تیم جوان، متحد و باتalگیزه ملوان بازی می‌کنم. بازیکنان ما استعداد زیادی دارند و مطمئنم اگر فرصت داشتیم چند بازیکن با تجربه بیشتر به تیم اضافه شود، می‌توانستیم عملکرد بهتری داشته باشیم و قطعاً نتایج بهتری هم می‌گرفتیم. برای من سن فقط یک عدد است؛ آنچه اهمیت دارد تلاش، تمرکز و عشق به فوتبال است. ترکیب تجربه من با انرژی بازیکنان جوان باعث می‌شود عملکرد خوبی داشته باشیم. هواداران ازلی هم همیشه با حمایت‌های پرشورشان انگیزه ما را دوچندان می‌کنند.

سخت‌ترین لحظه ورزشی‌تان چه بوده است؟
حدود یک سال و نیم از تیم ملی دور بودم و این فاصله برایم بسیار سخت بود. اما همین جدایی به من یادآوری کرد که چقدر به تیم ملی کشورم عشق می‌ورزم. در آن دوران با وجود همه چالش‌ها تلاش کردم بهترین عملکردم را حفظ کنم تا برای بازگشت آماده باشم. این تجربه به من آموخت که صبر، پشتکار و تمرکز بر هدف، کلید عبور از سخت‌ترین شرایط است.

بزرگترین آرزوی فوتبالی شما چیست؟

بزرگترین آرزویم این است که همیشه با تعهد و تلاش، بهترین عملکردم را برای تیم ملی و باشگاهم ارائه دهم و در موفقیت‌های ملی و بین‌المللی سهم داشته باشم. امیدوارم الهام‌بخش بازیکنان جوان‌تر باشم و نقشی در رشد فوتبال بانوان ایران ایفا کنم.

اگر به گذشته بازمی‌گردید، چه توصیه‌ای به نوجوان فوتبالیست خودتان دارید؟

اگر به گذشته برگردم، به نسخه نوجوان خود می‌گفتم که همیشه به تلاش و تمرین‌های مستمر ایمان داشته باش و هیچ وقت انگیزه و عشق به فوتبال را از دست نده. همچنین به خودش یادآوری می‌کردم که صبر و پشتکار، همراه با احترام به تیم و هم‌تیمی‌ها، مهم‌ترین ابزار برای رسیدن به موفقیت است.

اگر به گذشته بازمی‌گردید، چه توصیه‌ای به نوجوان فوتبالیست خودتان دارید؟

▼ **بی احترامی یک بازیکن، جرقه جدایی**
هرگاه پرسپولیس روند پر فراز و نشیبی را طی می‌کند ناخودآگاه نگاه‌ها به سمت مردی می‌چرخد که موفقیت‌های متعددی را با این باشگاه به دست آورده است. برانکو ایوانکوویچ، مربی سابق تیم‌های ملی و پرسپولیس یکی از مربیان موفق سرخ‌ها در سال‌های گذشته بود که توانست با این تیم به قهرمانی لیگ برتر و صعود به فینال لیگ قهرمانان آسیا دست یابد. در واقع نام برانکو به عنوان یک اترنالتیو جدی همواره مطرح بوده اما سرمربی پرسپولیس همیشه تلاش کرده اظهاراتی انجام ندهد که موجب ایجاد حاشیه در این باشگاه شود.

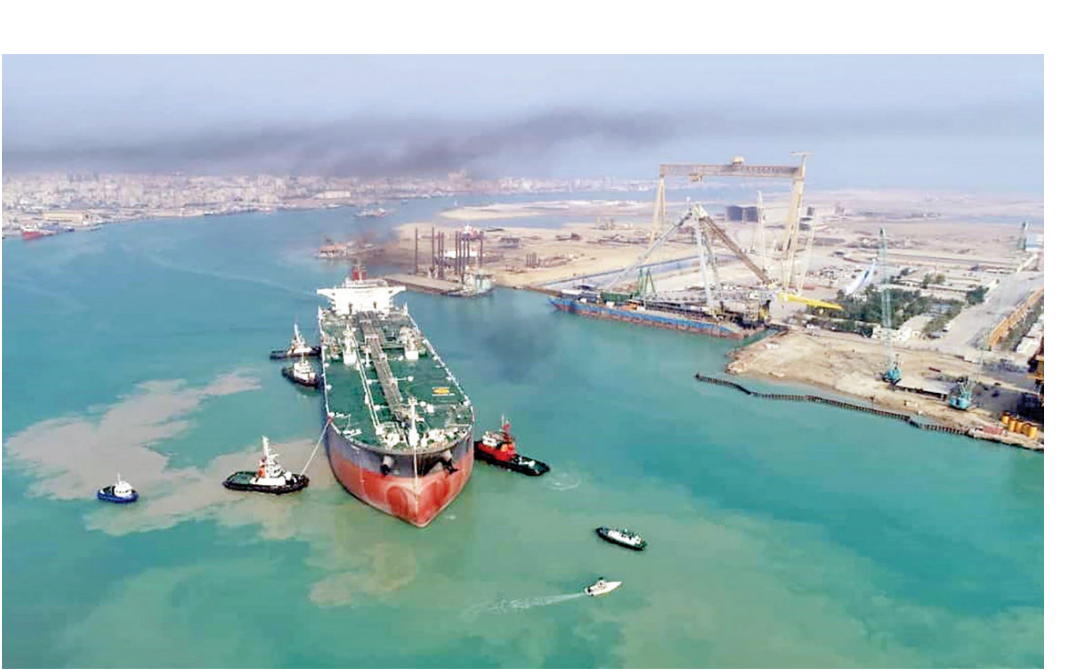
صحت با سرمربی سابق پرسپولیس نیز این موضوع را به اثبات می‌رساند که برانکو نسبت به جایی که پیش‌تر در آن فعالیت داشته همواره با احتیاط صحبت می‌کند.

برانکو در گفت‌وگو با «ایران ورزشی» در خصوص حضورش در تیم‌های ملی عمان و چین گفت: «حضور در این دو تیم تجربه خوبی بود.» او در خصوص احتمال حضورش در جمع سرخپوشان بیان داشت: «فعلاً هیچ برنامه‌ای ندارم و ترجیح می‌دهم مذاکراتی نداشته باشم. البته برای آینده برنامه‌هایی دارم و پیشنهادهایی به دستم رسیده است که برای موافقت با این گزینه‌ها باید شرایط همکاری وجود داشته باشد.»

وجود داشته سرخ‌ها در سال‌های گذشته بود

● دلار ۹۳٫۴۰۰ ● یورو ۱۰۸٫۸۲۰ ● پوند ۱۲۵٫۴۸۰ ● درهم ۲۵٫۵۵۰ ● لیر ۲۰٫۳۰۰ ● 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

**سازمان**
**دراقتصاد**
www.marzeghtesad.ir
سشنبه ۱۶ دی ماه ۱۴۰۴ • شماره ۸۳۷
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



## فرجام سرمایه‌ها در ونزوئلا؟

مر ترضی اکبری -ایران و ونزوئلا در طول ۲۵دهه گذشته رابطه مستحکمی را شکل داده بودند. در این مسیر شرکت‌های ایرانی با سرمایه‌گذاری در ونزوئلا نقش پررنگی ایفا می‌کردند.

روابط اقتصادی ایران و ونزوئلا در دو دهه گذشته عمدتا بر پایه همکاری‌های فنی-مهندسی، سرمایه‌گذاری مشترک و تبادل خدمات در حوزه‌های مسکن، صنعت، کشاورزی، خودرو، انرژی و کشت فراسرزیمینی شکل گرفته‌است. این همکاری‌ها از اواسط دهه ۱۳۸۰ شدت گرفت، اما در سال‌های بعد با کاهش قابل توجه به کمتر از ۲۰۰میلیون دلار کاهش یافت. در دولت سیزدهم روابط اقتصادی میان دو کشور مجدد تقویت شد. پروژه‌های مشترک اغلب در قالب قراردادهای دولتی یا شرکت‌های مشترک اجرا شده‌اند و شامل ساخت واحدهای مسکونی، کارخانه‌های صنعتی، تولید ماشین‌آلات کشاورزی و خودرو، تعمیر و نوسازی تاسیسات نفتی و پالایشگاهی، ساخت نفتکش و برنامه‌ریزی برای کشت فراسرزیمینی بوده است. با توجه به تحولات اخیر در ونزوئلا، این پرشس مطرح می‌شود که سرنوشت پروژه‌ها و سرمایه‌گذاری‌هایی که ایران طی سال‌های گذشته در این کشور انجام داده، چه خواهد شد؟

**توسعه همکاری‌ها با ونزوئلا در دولت سیزدهم**

در جریان سفر رئیس‌جمهور دولت سیزدهم ایران به ونزوئلا در خرداد ۱۴۰۲، مجموعه‌ای از توافقات و اقدامات اقتصادی، تجاری و صنعتی میان دو کشور اعلام شد. بر اساس اطلاعات منتشرشده توسط خبرگزاری فارس، در نخستین روز حضور رئیس‌جمهور ایران در ونزوئلا، در راستای سند ۲۰ساله جامع برای گسترش روابط ایران و ونزوئلا، ۱۹ سند و تفاهم‌نامه همکاری میان مقام‌های عالی‌رتبه دو کشور به امضا رسید. در پایان این سفر، مجموع اسناد امضاشده به ۲۶ سند همکاری افزایش یافت. این اسناد میان وزرای امور خارجه، نفت، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، بهداشت و درمان و فرهنگ و ارشاد اسلامی ایران و مقامات ونزوئلا امضا شد و حوزه‌هایی از جمله ارتباطات و فناوری اطلاعات، انرژی، بیمه، حمل‌ونقل دریایی، آموزش عالی، کشاورزی، دارویی و پزشکی، تبادلات فرهنگی و توسعه همکاری‌های معدنی را در برمی‌گرفت. در جریان این سفر، رئیس‌جمهور وقت ایران با اشاره به افزایش حجم مبادلات تجاری ایران و ونزوئلا از حدود ۶۰۰میلیون دلار در سال ۱۴۰۰ به بیش از ۳میلیارد دلار در زمان سفر، اعلام کرد که ظرفیت افزایش این مبادلات در گام نخست تا ۱۰میلیارد دلار و در گام بعدی تا ۲۰میلیارد دلار وجود دارد. پس از پایان سفر، وزیر امور خارجه وقت ایران، اعلام کرد که تمرکز اصلی ۲۶ سند همکاری امضاشده، بر موضوعات اقتصادی، تجاری، فناوریانه و علمی بوده است. وی همچنین ونزوئلا را به‌عنوان یکی از مسیرهای فعالیت تجاری ایران در منطقه آمریکای لاتین و حوزه کارائیب معرفی کرد و به ظرفیت بازار این منطقه اشاره کرد.

یکی از محورهای عملیاتی مطرح‌شده در جریان این سفر، راه‌اندازی مجدد خطوط تولید کارخانه‌های خودروسازی و تراکتورسازی ایرانی در ونزوئلا بود. این دو کارخانه که در دهه ۱۳۸۰ به‌صورت مشارکتی میان شرکت‌های ایرانی و ونزوئلابی تأسیس شده بودند، در اوایل دهه ۹۰ فعالیت خود را متوقف کردند. در جریان سفر رئیس‌جمهور وقت ایران، نمایشگاهی با هدف احیای این واحدها برگزار شد و پس از بازدید، دستور آغاز مجدد فعالیت

صاحب امتیاز: موسسه مطبوعاتی دانش پیام‌بامداد نوبین

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

### تلاش بنفشه‌خواه برای خندانن در مراسم ختم

بازگرس سینما و تلویزیون، باحضور در برنامه گفت‌وگومحور و

کمدی امیرمهدی ژوله با عنوان «کلوزرند» دو خاطره عجیب و در عین حال خندمدار از زندگی شخصی‌اش تعریف کرد؛

کرد و گفت: «روز مراسم ختم پدرم بدترین روز زندگی‌ام

این دوستان، حس می‌کرد اتفاقی در راه است.

کرد: «تاکنون شرکت‌های ایرانی ۱۲هزار و ۵۰۰ واحد مسکونی برای دولت ونزوئلا ساخته‌اند و تا دو ماه دیگر تعداد واحدهای مسکونی تحویلی به ۲۰هزار واحد خواهد رسید.»

**تولید تراکتور**

شرکت «ونیران تراکتور» یکی دیگر از نمونه‌های سرمایه‌گذاری مشترک ایران و ونزوئلا در حوزه ماشین‌آلات کشاورزی است. به گزارش ایرنا، این شرکت که وابسته به شرکت تراکتورسازی ایران است در تاریخ اگوست ۲۰۰۴ با مشارکت ۵۱ درصدی تراکتورسازی ایران (به مبلغ ۱۶٫۳میلیون دلار) و ۴۹ درصدی شرکت ونزوئلایی CVG (به مبلغ ۱۵٫۸میلیون دلار) تأسیس شد. این شرکت پس از گذشت ۱۸سال فعالیت دارای دو خط مونتاژ تراکتور سنگین و باغی و یک خط مونتاژ ادوات کشاورزی است که در مجموع تعداد ۸هزار و ۱۲۸ دستگاه تراکتور در ۷مدل مختلف و تعداد ۱۰هزار و ۳۴۹ دستگاه انواع ادوات کشاورزی تولید کرده است که از این تعداد هزار و ۱۱۷ دستگاه تراکتور به کشورهای منطقه صادر شده است. بر اساس این گزارش، از سال ۲۰۱۴ به دلیل مشکلات ناشی از تحریم و مشکلات اقتصادی حاکم بر ونزوئلا، تولید تراکتور در این کشور متوقف شد. این کارخانه در شهر بولیوار و در زمینی به مساحت ۱۲۳هزار مترمربع واقع شده است.

**توسعه کارخانه‌های سیمان**

همکاری در حوزه سیمان نیز از پروژه‌های صنعتی میان دو کشور بوده است. به گزارش خبرگزاری تسنیم در کارخانه سیمان Cerro Azul در شهر ماتورین (واقع در ۵۰۰کیلومتری شرق کاراکاس) با ظرفیت تولید سالانه یک‌میلیون تن توسط مهندسان و کارشناسان ایرانی ساخته و راه‌اندازی شد. دولت ونزوئلا ۴۰۰میلیون دلار در این پروژه سرمایه‌گذاری کرده‌است. مراسم افتتاح این کارخانه با حضور معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت وقت ایران و فرناندو مارتینز همتای ونزوئلایی برگزار شد.

**تولید و صادرات خودرو**

یکی از مهم‌ترین محورهای همکاری اقتصادی ایران و ونزوئلا در سال‌های اخیر، صنعت خودروسازی بوده است. به گزارش خبرگزاری ایسنا، در جریان سفر رئیس‌جمهور دولت سیزدهم ایران به آمریکای لاتین، مذاکراتی با هدف توسعه همکاری‌های مشترک در صنعت خودرو با مقامات ونزوئلا صورت گرفت که منجر به توافق بر سر تولید و صادرات ۲۰۰هزار دستگاه خودرو سواری طی پنج سال شد. همچنین مقرر شد کارخانه خودروسازی «ونیراتو» با مدیریت طرف ایرانی احیا شود و خط تولید خودروهای تجاری و مسافری در ونزوئلا در دستور کار قرار گیرد. کارخانه ونیراتو با مشارکت ۳۶درصدی شرکت توسعه صنایع خودرو (ایران خودرو و سایپا) و ۶۴درصدی موسسه ونزوئلایی کورپووسنا (وابسته به وزارت صنایع و تولید ملی ونزوئلا) در سال ۱۳۸۵ تأسیس شد و تا سال ۱۳۹۴ فعال بود. پس از وقعه‌ای چندساله، همکاری‌های مشترک از سال ۱۴۰۱ مجدداً آغاز شد. بر اساس اطلاعات ایسنا، ظرفیت تولید سالانه این کارخانه در آن دوره، ۳هزار دستگاه خودرو در در سه شیفت کاری بوده‌است.

به گزارش ایسنا، در مجموع از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۵ (به مدت ۹ سال) ۱۱هزار و ۶۰۵ دستگاه خودرو در این کشور تولید شد که مشتمل بر ۵۱۶۵ دستگاه پراید ۱۴۱ (تا پایان سال ۹۰) و تعداد ۶هزار و ۴۴۰ دستگاه پراید ۱۳۲ (از سال ۱۳۹۰ به این سو) بوده است. در سال ۱۴۰۱ صادرات ۱۰۰۰ دستگاه ساینا و کوپیک به این کشور در دستور کار قرار گرفت و پیش‌بینی شده بود تا پایان سال ۱۴۰۲ نیز ۱۰۰۰ دستگاه دیگر از این دو خودرو راهی بازار ونزوئلا شود.

**همکاری‌های نفتی و پالایشگاهی**

ایران در راستای افزایش صادرات نفت و مقابله با تحریم‌ها، اقدامات گسترده‌ای در حوزه پالایشگاهی در ونزوئلا انجام داده است. بر اساس گزارش خبرگزاری فارس، این اقدامات بخشی از سیاست «بازارسازی نفت» دولت ایران محسوب می‌شد که شامل صدور خدمات فنی و مهندسی و فعال کردن ظرفیت‌های پالایشی مغفول در خارج از کشور است. از جمله اقدامات در حوزه پالایشگاه‌های فرانسوزیمینی می‌توان به پالایشگاه ال‌پالیتو و پالایشگاه پاراگوانا اشاره کرد. قرارداد اولیه برای بازسازی پالایشگاه ۱۴۰هزارشکله‌ای ال‌پالیتو در ایالت کارابوبو میان وزرای نفت ایران و ونزوئلا امضا شد. این قرارداد به ارزش ۱۱۰میلیون یورو با تأمین منابع مالی از سوی شرکت ایرانی اجرایی شد و خوراک نفت خام این پالایشگاه نیز با مشارکت شرکت ملی نفت ایران تأمین شد. پس از اجرای این قرارداد، صادرات روزانه نفت و میعانات گازی ایران به ونزوئلا به حدود ۲۰۰هزار بشکه رسید که نسبت به ماه‌های قبل از ژوئیه ۲۰۲۲ حدود ۱۰۰هزار بشکه افزایش داشت. همچنین برنامه‌ریزی شده بود که قراردادی به ارزش ۴۶۰میلیون یورو برای بازسازی پالایشگاه پاراگوانا، بزرگ‌ترین مجتمع پالایشگاهی ونزوئلا با ظرفیت ۹۵۵هزار بشکه در روز در سواحل غرب این کشور، منعقد شود. از دیگر اقداماتی که می‌توان به آن اشاره کرد تحویل دومین نفتکش ساخت ایران به ونزوئلا در سال ۱۴۰۱ بود. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری، نفتکش آفراماکس با ظرفیت ۱۱۳هزار تن (۸۰۰هزار بشکه) ساخت یک شرکت ایرانی در خرداد ۱۴۰۱ تحویل ونزوئلا داده شده است. رئیس‌جمهور ایران در مراسم امضای سند تحویل این نفتکش خبر از ساخت دو نفتکش دیگر برای ونزوئلا داد.

**کشت فراسرزیمینی در نیمکره غربی**

یکی دیگر از محورهای همکاری اقتصادی ایران و ونزوئلا، کشت فراسرزیمینی بوده است؛ مفهومی که به سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی خارج از مرزهای کشور با هدف تأمین امنیت غذایی و دسترسی به منابع تولید ارزان‌تر اطلاق می‌شود. در همین راستا، خبرگزاری ایلنا در گزارشی با اشاره به ظرفیت‌های موجود برای سرمایه‌گذاری کشاورزی ایران در ونزوئلا، میزان درخواست خرید زمین کشاورزی از سوی بخش خصوصی ایران در این کشور را حدود ۵۰۰هزار هکتار اعلام کرده‌است. در این حوزه بر اساس اعلام منابع رسمی، محدودیتی برای فروش زمین‌های کشاورزی به ایرانیان در ونزوئلا وجود ندارد و حتی امکان خرید ۲ تا ۳میلیون هکتار زمین کشاورزی نیز برای سرمایه‌گذاران ایرانی فراهم است.

#### عکس نوشت



**کار تون**



یکی از مراسم ختم پدرش که به‌صحنه خنده‌های کنترل‌نشده

بود.» او توضیح داد که در همان فضای سنگین و غمبار

دوستانش تبدیل شدو دیگری از بازداشت کوتاهش در کانادا،

مسجد، ناگهان با ورود چهره‌هایی مثل هوتن شکیبا و امیر

آن هم با اتهامی عجیب و امنیتی، رستمی در بخش نخست

کابزمی امیرمهدی ژوله با عنوان «کلوزرند» دو خاطره عجیب

و در عین حال خندمدار از زندگی شخصی‌اش تعریف کرد؛

کرد و گفت: «روز مراسم ختم پدرم بدترین روز زندگی‌ام

این دوستان، حس می‌کرد اتفاقی در راه است.

**محل معضل «کار نامرئی»**

«کار نامرئی» به تمام کارهایی گفته می‌شود که مدیران و کارکنان در طول ساعات کاری انجام می‌دهند، اما جزو وظایف شغلی‌شان نیست و کسی به‌خاطر انجام دادن این‌ کارها از آنها قدردانی نمی‌کند.

به‌عنوان مثال، همکارانتشان در جلسات شرکت می‌کنند یا در زمان غیبت سایر کارکنان به تلفن‌ها یا ایمیل‌های موجود در اینباکس آنها جواب می‌دهند، اگرچه این کارهای نامرئی وقت و انرژی زیادی از افراد می‌گیرد، اما به این علت که قابل‌سنجش و اندازه‌گیری نیست کمتر مورد توجه و قدردانی دیگران از جمله مافوق‌ها قرار می‌گیرد. حتی اگر یک فرد به همه تلفن‌ها یا ایمیل‌هایی که به خودش مربوط است جواب دهد یا در جلسات کاری شرکت کند، باز هم درگیر کار نامرئی می‌شود و فعالیت‌هایی انجام می‌دهد که آنچنان که باید و شاید قابل اندازه‌گیری و سنجش نیستند. این کارهای نامرئی در نهایت، افراد را از کارهای مهم‌تری مانند نوآوری و آینده‌پژوهی و برنامه‌ریزی‌های خلاقانه بازمی‌دارند.

حال سوال اینجاست که چگونه می‌توان مشکل کار نامرئی را حل کرد و وقت و انرژی مدیران و کارکنسان را برای کارهای مهم‌تری ذخیره کرد؟ در پاسخ به این سوال باید گفت با استفاده از روش‌های سنتی مانند نوشتن تمام کارهایی که یک نفر در طول روز انجام می‌دهد یا نوشتن گزارش کامل آنچه در جلسات کاری مطرح شده و ارسال آنها برای مقام‌های مافوق (به امید جبران زحمات و دریافت پاداش) نمی‌توان مشکل کارهای نامرئی را حل کرد، چون انجام همین کارهای اضافی وقت و انرژی مضاعفی از افراد می‌گیرد و به حل مشکل کارهای نامرئی کمک نمی‌کند.

ابهرکارهای عملی

۱- کارهای نامرئی را ساده کنید

یکی از ویژگی‌های اصلی کارهای نامرئی این است که می‌توان به شیوه‌های مختلفی آنها را ساده‌تر کرد یا اینکه اصلا آنها را انجام نداد. به‌عنوان مثال، اگر شما قبلا در یک جلسه کاری شرکت کرده‌اید و پس از مدتی دوباره به جلسه‌ای با همان موضوع دعوت شده‌اید می‌توانید از حضور در آن جلسه خودداری کرده یا فرد دیگری را به‌جای خود فرستید. در صورتی هم که حضور شما در چنین جلسه‌ای الزامی اعلام شده باشد، بهتر است پیشنهاد کوتاه‌تر شدن زمان آن را به گردانندگان بدهید. در مورد کارهای نامرئی دیگری مانند جواب دادن به ایمیل و تلفن‌ها هم می‌توانید از منشی تلفنی گویا یا ماشین‌های پاسخ‌دهنده به ایمیل استفاده کنید و خودتان را از شر این کارهای نامرئی بیبوهه و تکراری خلاص کنید.

۲- از تعداد سیستم‌ها و پلتفرم‌های کاری بکاهید

در اغلب شرکت‌ها و سازمان‌ها، انبوهی از ابزار و پورتال‌ها وجود دارند که بسیاری از آنها یک کار را انجام می‌دهند و ویژگی‌ها و کارکردهای تقریباً مشابهی دارند. واقعیت این است که استفاده هم‌زمان از همه آنها نتیجه‌ای غیر از اتلاف وقت و انرژی برای کارکنان و کلیت سازمان به دنبال ندارد. بنابراین یکی از روش‌های اصلی کاهش از حجم کارهای نامرئی در درون سازمان‌ها این است که از تعداد سیستم‌ها و پلتفرم‌ها، پورتال‌های سازمانی موازی بکاهید تا افراد مجبور نباشند یک‌سری داده و اطلاعات را بارها بارگذاری و وقت و انرژی زیادی برای این کارهای بیبوهه تلف کنند.

۳- از پرداختن به عنوان مختل‌کننده حواس و برهم‌زننده تمرکز خودداری کنید

تحقیقات انجام شده در دانشگاه «روین» کالیفرنیا نشان داده به طور میانگین ۲۰ دقیقه طول می‌کشد تا افراد بتوانند پس از پرت شدن حواسشان به خاطر عوامل مزاحم مانند تماس‌های تلفنی یا دریافت ایمیل یا پیام‌های نامرتبب در رسانه‌های اجتماعی، تمرکزشان را بازیابند. بنابراین لازم است تمهیداتی اندیشیده شود تا عوامل برهم‌زننده تمرکز به حداقل برسند؛ از جمله قطع کردن تلفن کارکنان برای چند ساعت.

۴- به خاطر انجام کارهای نامرئی از کارکنانتان

قدردانی کنید

همان‌طور که در تعریف کارهای نامرئی گفته شد، به‌ندرت پیش می‌آید کسی به‌خاطر انجام کارهای نامرئی از کارکنان تشکر کند. به همین دلیل هم هست که آنها به این نتیجه می‌رسند که کسی قدر زحماتشان را نمی‌داند و در نتیجه تمایل آنها برای انجام درست و دقیق چنین کارهایی کاهش پیدا می‌کند. بنابراین لازم است به بهانه‌های مختلف و به شکلی روشن و هدفمند از کارکنان به‌خاطر انجام دادن کارهای نامرئی قدردانی کنید و به آنها نشان دهید که زحماتشان دیده شده و مورد ستایش قرار می‌گیرد.

۵- مشخص کنید هر کسی قرار است کدام

کارهای نامرئی را انجام دهد

بسیاری از کارکنان اخلاق‌مدار و کسانیی که تحت هر شرایطی دوست دارند حتی کارهایی که جزو وظایف و مسوولیت‌های اصلی‌شان نیست را هم به بهترین شکل ممکن انجام دهند، آماده‌اند در کارهای نامرئی هم بهترین عملکرد را داشته باشند؛ البته به شرطی که از قبل مشخص شده باشد قرار است کدام کارها را و چرا باید انجام دهند. چنین افرادی از اینکه کارهای نامرئی مختلفی که انجام می‌دهند نادیده گرفته شود و انجام آن به‌حساب دیگران نوشته شود احساس سرخوردهگی و خشم خواهند کرد. پس بهتر است

**صحن علنی مجلس**

**۲- دی**