



تغییر چهره بازیگران بازار خودرو



این شرایط اسفناک و خطرناک، اصلاح وضعیت موجود را به ضرورتی اجتناب‌ناپذیر تبدیل کرده است، اما دولت‌ها به‌دلیل تجربه تلخ اصلاح قیمتی در گذشته، به ویژه در سال ۱۳۹۸، از اقدام در این خصوص هراس دارند. این هراس کمالاتی‌پایه نیست؛ چراکه تحلیل‌های نادرست اقتصادی این فکر را به افکار عمومی القا کرده‌اند که هر اصلاحی در نظام کنونی قیمت‌ها صرفاً به معنی گران کردن است و هیچ تغییری در جهت بهبود وضعیت کنونی ایجاد نمی‌کند.

اما واقعیت درست برعکس است، ادامه وضعیت کنونی در کل به زیان عامه مردم و به ویژه اقشار کم درآمد است؛ چراکه یکی از علل کسری بودجه عمومی دولت که نقش مهمی در افزایش تورم دارد، پارانهایایی است که به صورت عمومی به همه داده می‌شود و در کنار آن البته قاچاق و اسراف در مصرف که منابع ملی را به هدر می‌دهد.

امروزه با توجه به دستاوردهای فناوری‌های نوین می‌توان اصلاح وضع موجود را طوری پیش برد که تغییر قیمت حتی‌الامکان متوجه عامه مصرف‌کنندگان حقیقی نشود و در عین حال مانع قاچاق و اسراف از سوی مصرف‌کنندگانی شود که به‌دلیل پایین بودن قیمت بیش از حد معقول مصرف می‌کنند. این هدف زمانی تحقق می‌یابد که با تکیه بر فناوری‌های مدرن و زیرساخت‌های موجود بتوان نوعی سیاست تبعیض قیمتی برای گروه‌ها و اشخاص حقیقی و حقوقی مختلف مصرف‌کننده اعمال کرد. البته تردیدی نیست که در درازمدت هدف نهایی باید کنار گذاشتن سیاست پارانهایایی قیمتی و سپردن قیمت به منطق بازار رقابتی فراگیر و یکپارچه باشد. آنچه اینجا در کوتاصمدت پیشنهاد می‌شود صرفاً برای بیرون آمدن از شرایط بن‌بستی است که در حال حاضر نظام تدبیر کشور با آن روبرو است. برای رسیدن به این منظور اتخاذ تدبیر زیر لازم به نظر می‌رسد:

۱. ضرورت شفافیت داده‌ها در حوزه انرژی نخستین گام برای اصلاح وضع موجود، دستیابی به تصویر دقیق از وضعیت مصرف سوخت در کشور است. در حال حاضر، داده‌های مصرف بنزین به‌صورت پراکنده در سامانه‌های مختلف وزارت نفت، شرکت پخش، جایگاه‌ها و نهادهای نظارتی وجود دارد؛ اما یکپارچگی لازم میان آنها برقرار نیست. برای این منظور لازم است یک مخزن فراگیر داده‌ها دیتا لیک (Data Lake) در سطح ملی ایجاد شود که بتواند همه داده‌های انرژی مرتبط با تولید، توزیع، مصرف و تخصیص پالانه را جمع‌بندی کند. این مخزن ابزار قدرتمندی در اختیار سیاستگذاران قرار می‌دهد. انتشار بخشی از این داده‌ها برای پژوهشگران و استارت‌آپ‌های بخش خصوصی، علاوه بر شفافیت، به نواوری در طراحی راه‌حل‌ها نیز کمک خواهد کرد.

۲. هوش مصنوعی و تحلیل پیش‌بینانه در مدیریت مصرف با جمع‌بندی داده‌ها، مرحله بعدی استفاده از هوش مصنوعی و الگوریتم‌های یادگیری ماشین برای تحلیل و پیش‌بینی است. شناسایی الگوهای غیرعادی مصرف الگوریتم‌ها می‌توانند رفتارهای مشکوک جایگاه‌ها یا خودروهای را شناسایی کنند که نشانه‌ای از قاچاق دارند.

پیش‌بینی الگوی مصرف مدل‌های هوش مصنوعی می‌توانند مصرف مناطق مختلف کشور را در بازه‌های زمانی مختلف پیش‌بینی و توزیع هوشمند سوخت را امکان‌پذیر کنند. تحلیل اثرات پالانه‌ای: شبیه‌سازی‌های مبتنی بر داده می‌تواند به سیاستگذاران نشان دهد که تغییرات احتمالی قیمت سوخت چه اثری بر تورم، مصرف، و نابرابری در توزیع ثروت و درآمد خواهد داشت.

۳. زیرساخت‌های هوشمند سوخت‌رسانی نسل جدید کارت‌های سوخت و سامانه‌های متصل به اینترنت اشیا (IoT) می‌توانند ستون فقرات اصلاحات فنی باشند. کارت سوخت هوشمند می‌تواند با اتصال به سامانه‌های ملی رفاه و مالی، متناسب با وضعیت درآمدی خانوارها میزان پالانه انرژی را تنظیم کند.

نصب حسگرهای هوشمند در جایگاه‌های سوخت امکان پایش لحظه‌ای توزیع و جلوگیری از انحراف را فراهم می‌آورد. سامانه‌های ردیابی دیجیتال در کامیون‌ها و مخازن سوخت می‌توانند مانع از انتقال غیرقانونی و قاچاق در مقیاس عمده شوند. ۴. سامانه‌های حمایت معیشتی هدفمند

یکی از بزرگ‌ترین نگرانی‌ها در اصلاح پالانه انرژی، تبعات اجتماعی و فشار بر اقشار کم‌درآمد است. فناوری می‌تواند این نگرانی را به فرصت تبدیل کند.

کیف پول انرژی دیجیتال: خانوارها به‌جای دریافت پالانه غیرمستقیم در قالب بنزین ارزان، اعتبار مشخصی در کیف پول دیجیتال خود دریافت کنند که قابل استفاده در حوزه انرژی و حمل‌ونقل باشد.

تعرفه پلکانی هوشمند: قیمت سوخت می‌تواند به‌صورت پویا بر اساس نوع مصرف‌کننده، سطح درآمد و حتی موقعیت جغرافیایی تنظیم شود. اتصال به داده‌های رفاهی این سامانه‌ها می‌تواند به پایگاه‌های داده معیشتی و مالی متصل باشند تا پالانه به شکلی هدفمند توزیع شود.

۵. فناوری‌های ضدقاچاق و نظارت مرزی قاچاق سوخت یکی از اصلی‌ترین پیآمدهای قیمت پایین بنزین در ایران است. در این حوزه نیز فناوری راه‌حل‌هایی ارائه می‌دهد: پهپادها و دوربین‌های حرارتی برای رصد مرزها و مسیرهای انتقال غیرقانونی سوخت. سامانه‌های مبتنی بر بلاک‌چین برای رهگیری کامل زنجیره تامین سوخت از پالایشگاه تا جایگاه. پمپ مشترک داده‌ای میان وزارت نفت، گمرک، نیروی انتظامی و بخش خصوصی برای تبادل فوری اطلاعات و اقدام سریع. تجربه جهانی نشان می‌دهد اصلاح قیمت انرژی و حذف پارانهایایی غیرهدفمند بدون تکیه بر ابزارهای فناوریانه و داده‌های شفاف با چالش‌های جدی مواجه می‌شود.

صف‌میلونی خریدخودرو

ثبت‌نام سه‌میلیون و ۸۰۰ هزار متقاضی تا این لحظه برای ۷۲ هزار خودرو، شانس برنده‌شدن....

صفحه ۲

«فقر سفر» رکوردزد

در سال ۱۴۰۳ «فقر سفر» روی قله قرار گرفت. در این سال ۴۸ درصد از خانوارهای ایرانی سفر نرفته...

صفحه ۴

سفره کوچک مستاجران

جنس بحران مسکن در تهران نسبت به اواخر دهه ۹۰، تغییر کرده؛ اگر در سال‌های میانی عصر جهش قیمت‌ها...

صفحه ۶

تغییر چهره بازیگران بازار خودرو

کریم حسن پور – در شرایط رکودی بازار خودرو، ترکیب خریداران دچار جابه‌جایی معناداری شده‌است. بر خلاف دوره‌های رونق که تقاضای مصرفی گسترده‌ده‌م‌تور معاملات است.

نیز افزایش یافته‌است. مدیرعامل اسبق سایپا معتقد است: «این روزها در بازار خودروهای داخلی، دسته دیگری که حضورشان پررنگ‌تر شده، دلالتان هستند. مدنی با اشاره به فعالیت مونتاژکاران در بازار خودرو تصریح کرد: «بازار محصولات مونتاژکاران نیز نسبتاً خوب است، گرچه سهم آنها بین ۲۰ تا ۳۰ درصد بازار است و مشتریان عمدتاً از طبقات متوسط رو به بالا هستند. در این میان، خودروهای درجه یک ژاپنی و آلمانی، مشتریان خاص خود را دارند.»

وی ادامه‌داد: در مورد خودروهای داخلی، بخش دیگری از مردم عادی که هدفشان حفظ ارزش پول در این شرایط اقتصادی است، معمولاً تلاش می‌کنند از طریق ثبت‌نام یا خرید خودروی داخلی تهیه کنند تا حداقل ارزش سرمایه خود را ثابت نگه دارند.

حسن کریمی‌سنجری، کارشناس صنعت خودرو نیز در ابتدا با شرح وضعیت کلی بازار خودرو به «دنیایاقتصاد» گفت: «شرایط کنونی بازار خودرو نشان می‌دهد؛ کاهش قدرت خرید یک شوک اساسی به سمت تقاضا وارد کرده و این در حالی است که خودروسازان همچنان بر لزوم افزایش قیمت‌ها اصرار دارند که این امر شرایط را برای طرف تقاضا بغرنج‌تر می‌سازد.»

وی ادامه‌داد: «در حال حاضر، پارامتر تقاضا و قدرت خرید یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده روند بازار است؛ زیرا اگر تقاضای کافی وجود نداشته‌باشد، بازار وارد رکود خواهد‌شد.»

کریم با اشاره به چالش‌های طرف عرضه گفت: «حتی اگر مشکل قیمت‌گذاری خودروسازان داخلی حل شود و آنها بتوانند محصولات خود را در نرخ‌های جدید عرضه کنند، به‌دلیل مشکلات ارزی، واردات در ماه‌های آتی و حتی اوایل سال آینده با کاهش شدید مواجه خواهد بود، مگر آنکه بن‌بست‌های سیاسی و محدودیت‌های ارزی اشخاص برطرف شود.»

وی ادامه‌داد: «اما از سمت عرضه نیز چه از ناحیه واردات و چه از ناحیه تولید به‌دلیل افزایش نرخ نهاده‌ها، ممکن است دچار مضیق شویم. فشاری که از هر دو جبهه عرضه و تقاضا وارد می‌شود، به‌طور قطع بر روند بازار در آینده تأثیر گذاشته و احتمالاً رکود را تعمیق خواهد کرد.» وی تأکید کرد: «آنچه طرف تقاضا را تحریک می‌کند، پیش‌بینی‌پذیر شدن نرخ تورم و نرخ ارز در اقتصاد کلان کشور است.» کریمی در ادامه در پاسخ به این پرسش که در وضعیت کنونی که شرح دادید، کدام بازیگران در بازار فعالیت می‌کنند، گفت: «در شرایط فعلی گروهی که بیشترین فعالیت را در بازار دارند، دلالتان هستند.» وی با اشاره به اینکه در وضعیت فعلی نیز خودرو همچنان یک کالای جذاب باقی‌ماند و تقاضا برای آن صفر نمی‌شود، در این‌باره توضیح داد: «این جذابیت به چهار مختصه جامعه ما برمی‌گردد؛ کمبود سیستم حمل‌ونقل عمومی کافی، هزینه‌های بالای حمل‌ونقل، قیمت پایین سوخت و ماهیت کالای سرمایه‌ای خودرو فارغ از قیمت آن.» کریمی ادامه‌داد: «این چهار عامل، بازار خودرو را همواره جذاب نگه می‌دارند و همواره عده‌ای هستند که این تقاضا را پاسخ می‌دهند، خواه از طریق خرید کالای کارخانه‌ای و فروش با قیمت آزاد باشد یا خرید و فروش خودروهای دست‌دوم.»

این کارشناس صنعت خودرو با تأکید بر اینکه در این سیستم، بازیگران قبلی همچنان حضور دارند و تنها تأثیرگذاری‌شان متغیر است، اظهار کرد: «طبیعی است که افرادی با درآمد بالاتر در حال حاضر بیشتر در بازار دیده شوند، زیرا خودرو به یک کالای گران‌قیمت تبدیل شده‌است.» وی ادامه‌داد: «اگر هرم تقاضا را ترسیم کنیم، در لایه بالایی که محدودتر است، خودروهای لوکس‌تر قرار می‌گیرند، اما به کف هرم می‌رسیم، خودروهای ارزان‌تر جای می‌گیرند؛ در حال حاضر، کف تقاضا به خودروهای ۸۰۰ میلیون تا یک‌میلیاردتومان رسیده‌است.» کریمی تأکید کرد: «برزش تقاضا در دهک‌های درآمدی پایین‌تر طبیعی است، زیرا قدرت خریدشان کاهش یافته‌است. دهک‌های پایین‌تر به سمت خودروهای دست‌دوم می‌روند و حتی ممکن است توان خرید همان خودروهای دست‌دوم قبلی را هم نداشته باشند و به سمت موتورسیکلت‌های ارزان‌تر یا حتی استفاده از حمل‌ونقل عمومی روی بیاورند، چراکه هزینه‌های استهلاک و تعمیرات خودرو نیز بالاست.» وی با اشاره به اینکه سطح تقاضا مستقیماً تابع قدرت خرید است، گفت: «هرچه قیمت خودرو نسبت به درآمد عمومی جامعه بالاتر برود، دایره خریداران محدودتر شده و به دهک‌های پر درآمدتر منحصراً می‌شود.

بنابراین بازیگران اصلی بازار خودرو اکنون افراد پولدار و دلالتان شده‌اند.» این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه اگرچه بازار از نظر حجم معاملات در حال کوچک‌شدن است، اما به‌دلیل همان پارامترهای سرمایه‌ای ذکرشده، جذابیت خود را حفظ کرده‌است، گفت: «حتی افرادی که پول نقد کمتری دارند، اولویت‌های هزینه‌ای خود را تغییر می‌دهند؛ ممکن است سفر، پوشاک یا رستوران را محدود کنند، اما به‌دلیل ماهیت سرمایه‌ای خودرو، آن را حفظ کرده یا خریداری می‌کنند تا هم نیاز حمل‌ونقلشان برطرف شده و هم دارایی‌شان در برابر تورم حفظ شود.»

سعید مومنی رئیس پیشین اتحادیه نمایندگانداران و فروشندگان خودرو، سعید مدنی مدیرعامل سابق سایپا و حسن کریمی‌سنجری کارشناس صنعت خودرو رفت‌وآمد.

سعید مومنی، رئیس پیشین اتحادیه نمایندگانداران و فروشندگان خودرو در پاسخ به این پرسش که در شرایط کنونی ترکیب تقاضا در بازار خودروی ایران چه تغییری کرده‌است، ابتدا به شرح وضعیت کلی بازار پرداخت و به «دنیایاقتصاد» گفت: «بازار خودرو در شرایط رکودی کامل به‌سر می‌برد؛ به‌طوری‌که عملاً معامله‌ای در بازار انجام نمی‌شود و سطح مراجعات نیز بسیار محدود است.» وی ادامه‌داد: «با این حال، نکته متناقض این است که در یک ماه اخیر شاهد افزایش شدید قیمت‌ها و سطح مراجعات نیز بسیار محدود است.» مومنی با اشاره به شرایط فعلی بازار گفت: «اگرچه خودرو کالایی ضروری است، اما حجم معاملات همان‌طور که عنوان شد به‌شدت کاهش یافته و دادوستد قابل‌توجهی انجام نمی‌شود. رکود به حدی عمیق است که برخی واحدهای صنفی حتی از محل اجاره نیز قادر به پوشش هزینه‌های جاری خود نیستند و در معرض خروج از بازار قرار دارند.»

او افزود: «در این فضا، سرمایه‌گذاری با هدف سودآوری بیشتر عملاً متوقف‌شده و تنها متقاضیان، افرادی هستند که به‌دنبال بهره‌برداری از فاصله قیمت کارخانه و بازار آزادند؛ شکافی که همچنان تقاضا برای ثبت‌نام و حضور واسطه‌ها را حفظ کرده‌است.» به گفته وی، «ریشه این رفتار نیز به تورم بالا و افت مستمر ارزش پول ملی بازمی‌گردد.» مومنی در پایان تأکید کرد: «هدف اصلی فعالان اصلی بازار خودرو دیگر کسب سود نیست، بلکه صرفاً حفظ ارزش پول در برابر افزایش نرخ تورم است.» سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا نیز در پاسخ به این پرسش که در شرایط کنونی بازار خودرو، ترکیب تقاضا چه تغییری کرده‌است، به «دنیایاقتصاد» گفت: «با افزایش قیمت خودروها، به‌ویژه خودروهای داخلی، در شرایطی که قدرت خرید مردم متناسب با آن رشد نمی‌کند، دو اتفاق عمده رخ می‌دهد؛ یا مردم از خرید خودرو صرف‌نظر می‌کنند، یا اگر واقعا به خودرو نیاز داشته‌باشند، به سراغ بازار خودروهای دست‌دوم می‌روند.»

وی در ادامه توضیح داد: «در این میان، گاهی مشاهده می‌شود که خودروهای کار کرده خارجی با عمر ۱۰ تا ۱۵ سال که از نظر ظاهری قابل‌قبول هستند، با قیمت‌هایی نسبتاً مناسب که با خودروهای داخلی صفرکیلومتر رقابت می‌کنند، به‌فروش می‌رسند. برخی خریداران ریسک نگهداری و تعمیرات را می‌پذیرند و این خودروها را خریداری می‌کنند.» مدنی با تأکید بر اینکه وضعیت کنونی بازار خودرو، بازتابی از شکاف طبقاتی عمیق در کشور است؛ اظهار کرد: «جایی که عده‌ای به‌شدت فقیر و عده‌ای دیگر به‌شدت غنی شده‌اند و در نتیجه، طبقه متوسط عملاً حذف شده‌است، الگوی مصرف دچار تغییر و تحولات می‌شود.» وی در این‌باره اضافه کرد: «آنهایی که توانایی مالی‌شان کاهش یافته -بخشی از طبقه متوسط که به سمت طبقات پایین‌تر ریزش کرده‌اند- یا کالاهای بسیار ارزان‌تر و دست‌دوم تهیه می‌کنند یا به‌دلیل ناتوانی در تأمین مایحتاج ضروری، کلاً از خرید منصرف می‌شوند.» مدنی تأکید کرد: «در مقابل، گروه ثروتمند جامعه که تعدادشان نیز کم نیست، دیگر منحصراً به صاحبان صنایع یا بازاریاران سنتی نیستند؛ بسیاری از آنها اکنون به ثروت با‌دورده دست‌یافته‌اند و روش خرج کردنشان نیز متفاوت است.

این امر باعث شده‌است که بازار اجناس و کالاهای لوکس و گران‌قیمت رونق بیشتری پیدا کند، به‌طوری‌که تعداد خودروهای لوکس در کشور

به اعتقاد بسیاری از فعالان بازار، رکودی فراگیر بازار خودرو را احاطه کرده‌است؛ رکودی که در اثر تشدید نوسانات ارزی و تداوم ابهامات اقتصادی و سیاسی، هر روز ابعاد گسترده‌تری به خود می‌گیرد. آنچه به‌طور معمول در شرایط رکودی انتظار می‌رود، کاهش قیمت‌ها برای تحریک تقاضاست؛ زیرا فروشندگان تلاش می‌کنند با تعدیل نرخ‌ها، خریداران سرد را به بازار بازگردانند، با این‌حال وضعیت فعلی بازار خودرو از این الگوی کلاسیک تبعیت نمی‌کند. با وجود افت محسوس معاملات و کاهش مراجعه مشتریان، سطح قیمت‌ها انعطاف چندانی نشان نمی‌دهد و حتی در برخی موارد صعودی باقی‌مانده است. ریشه این رفتار متفاوت را باید در عواملی مانند انتظارات تورمی، نوسانات ارزی و چشم‌انداز مبهم سیاست‌گذاری جست‌وجو کرد. عواملی که اجازه تعدیل قیمت متناسب با رکود را نمی‌دهند.

بر این اساس بازار با افزایش شتابان قیمت‌ها مواجه است. به‌عنوان نمونه، قیمت خودروی داخلی «ر۱۰» در بازار آزاد از مرز دومیلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان عبور کرده و بهای خودروی وارداتی «تویوتا هایلندر» نیز به بیش از ۱۷ میلیارد تومان رسیده‌است. این اعداد و ارقام در حالی ثبت می‌شوند که بنا به گفته فعالان بازار، دادوستد عملاً از بازار خودروی ایران رخت بر بسته و حجم معاملات به پایین‌ترین سطح تاریخی خود رسیده‌است. هرچند رکود از سال گذشته سایه خود را بر بازار خودرو گسترده، اما ویژگی متمایز وضعیت کنونی، تغییر در ترکیب تقاضا است؛ تغییری که از شدت یافتن رکود ناشی شده‌است. در چنین شرایطی، بخش وسیعی از جامعه، به‌ویژه اقشار متوسط و کم‌درآمد، عملاً از چرخه دسترسی به خودرو چه به‌عنوان کالای مصرفی و چه به‌عنوان دارایی سرمایه‌ای حذف شده‌اند. به تعبیری دیگر، کاهش مداوم قدرت خرید در برابر افزایش قیمت‌ها موجب شده‌است که توان ورود به بازار خودرو برای بسیاری از خانوارها از بین برود.

بنابراین این پرسش مطرح می‌شود که اکنون چه کسانی بازیگران اصلی بازار خودروی ایران هستند؟ در پاسخ به این پرسش باید تأکید کرد؛ سطح تقاضا تابعی از قدرت خرید است، در نتیجه دهک‌های بالای درآمدی بیشترین حضور را در بازار دارند و بخش عمده خرید و فروش‌های واقعی توسط این گروه انجام می‌شود. در مقابل، طبقه متوسط و پایین جامعه، به‌دلیل فشار معیشتی، به سمت خودروهای دست‌دوم یا حتی جایگزین‌هایی مانند موتورسیکلت و حمل‌ونقل عمومی سوق پیدا کرده‌اند. در مجموع، بازار خودرو اگرچه از نظر حجم معاملات در رکود به‌سر می‌برد، اما همچنان به‌دلیل ماهیت سرمایه‌ای این کالا و تأثیر آن بر حفظ ارزش دارایی در برابر تورم، برای گروهی محدود از سرمایه‌گذاران و دارندگان نقدینگی بالا جذابیت خود را حفظ کرده‌است. به‌این ترتیب در وضعیت فعلی، هسته اصلی معاملات را عمدتاً خریداران سرمایه‌ای از دهک‌های بالای درآمدی و معامله‌گران تعویضی تشکیل می‌دهند؛ افرادی که با به‌دنبال حفظ ارزش دارایی خود در برابر تورم هستند یا قصد دارند خودروی فعلی‌شان را با محصولی جدیدتر جایگزین کنند. به این ترتیب، بازار از حالت تقاضای مصرفی گسترده که پیش‌تر بخش بزرگی از جامعه را دربر می‌گرفت، فاصله گرفته و به سمت تقاضایی محدود، هدفمند و غیرتوده‌ای حرکت کرده‌است.

ترکیب تقاضا چه تغییری کرد؟

در ادامه، برای رسیدن به پاسخی شفاف به این پرسش که ترکیب بازیگران بازار خودرو در شرایط رکودی چه تغییری یافته‌است؛ به سراغ



سرمایه‌گذاری با هدف سودآوری بیشتر عملاً متوقف‌شده و تنها متقاضیان، افرادی هستند که به‌دنبال بهره‌برداری از فاصله قیمت کارخانه و بازار آزادند؛ شکافی که همچنان تقاضا برای ثبت‌نام و حضور واسطه‌ها را حفظ کرده‌است. به گفته وی، «ریشه این رفتار نیز به تورم بالا و افت مستمر ارزش پول ملی بازمی‌گردد.» مومنی در پایان تأکید کرد: «هدف اصلی فعالان اصلی بازار خودرو دیگر کسب سود نیست، بلکه صرفاً حفظ ارزش پول در برابر افزایش نرخ تورم است.»

روزنامه در اقتصاد

یکشنبه ۱۹ بهمن ماه ۱۴۰۴ • شماره ۸۵۸
www.marzeghtesad.ir

انباشت محتاطانه در انبار خودروسازان

بررسی تازه‌ترین داده‌های بازوی پژوهشی مجلس از وضعیت موجودی انبار صنایع بورسی در بهار سال جاری نشان می‌دهد که صنعت خودرو و قطعات در این مدت روند نسبتاً متعادل و طبیعی را طی کرده است.

این گزارش نشان می‌دهد که نسبت موجودی انبار به فروش طی سه سال گذشته (ز سال ۱۴۰۱ تاکنون) روندی صعودی داشته و اکنون از میانگین پنج‌ساله خود بالاتر ایستاده است. این موضوع نشان می‌دهد که خودروسازان طی این سه سال تمایل بیشتری به انبار کردن محصولات خود داشته‌اند. بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، شاخص موجودی انبار خودروسازان در بهار سال جاری به ۸۰۶ واحد رسیده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته تغییر قابل‌توجهی نداشته اما اگر آن را با زمستان ۱۴۰۳ بسنجیم رشد حدود ۰٫۲۶ واحدی را نشان می‌دهد. این رقم بیانگر آن است که حجم خودروهای باقی‌مانده در انبار خودروسازان تقریباً مشابه سال گذشته است، رشد محقق شده نسبت به زمستان نیز بیشتر متناثر از اثرات فصلی است. چراکه عموماً در ابتدای سال موجودی انبار رو به افزایش می‌رود و در ماه‌های پایانی سال خودروسازان محصولات خود را از انبار خارج می‌کنند.

به‌خصوص اینکه در مورد صنعت خودرو انتظار برای رشد رسمی قیمت در ماه‌های ابتدایی سال انگیزه‌ای قوی برای افزایش موجودی محصول در انبار ایجاد می‌کند. به زبان ساده، شاخص موجودی انبار نشان می‌دهد چه میزان از تولیدات هنوز فروخته نشده و در انبار شرکت‌ها باقی مانده است. وقتی این شاخص بالا می‌رود، یعنی تولید جلوتر از فروش حرکت کرده و انبارها پرتر شده‌اند و اگر پایین بیاید، نشانه خالی شدن انبارها و افزایش فروش است.

در کنار این شاخص، نسبت موجودی انبار به فروش نیز معیار مهمی برای سنجش وضعیت صنعت است. این نسبت برای خودروسازی کشور در بهار امسال به ۰٫۳۳ می‌رسد، یعنی به طور میانگین یک‌سوم از ارزش فروش خودروسازان در سماه ابتدایی امسال، خودرو در انبارهای آنها باقی مانده است. این رقم نسبت به زمستان گذشته و بهار سال قبل اندکی افزایش یافته و نشان می‌دهد که سرعت فروش خودروها کمی کاهش پیدا کرده است.

وقتی این نسبت رشد می‌کند، به‌طور معمول یا تقاضا افت کرده یا تولیدکنندگان ترجیح داده‌اند محصولات را با فاصله زمانی بیشتری روانه بازار کنند. از آنجا که تقاضا برای صنعت خودرو (با قیمت رسمی) هنوز بیشتر از عرضه است، این موضوع را می‌توان به تمایل خودروسازان به انبار کردن بیشتر محصولات در بهار امسال نسبت داد. به‌خصوص اینکه در سماه ابتدایی امسال خودروسازان انتظار زیادی برای اصلاح قیمت داشتند، بنابراین ترجیح می‌دادند تا بخشی از محصولات خود را در انبار نگه دارند تا در آینده بتوانند با قیمت بالاتری بفروشند. این انتظار تا حدی قوی بود که با پایان بهار بزرگ‌ترین خودروساز کشور با نارضایتی از تعلل سازمان حمایت، خود دست به رشد قیمت محصولات زد که حواشی حاصل از آن هنوز ادامه دارد.

البته همان‌طور که اشاره شد با وجود چنین انتظاری شاخص موجودی انبار نسبت به بهار سال گذشته تغییر چندانی نداشته است. بنابراین گرچه آنها سرعت فروش خود را در سه ماه اول سال کاهش دادند اما نمی‌توانستند تغییر معناداری در آن دهند؛ علاوه بر احتمال برخورد نهادهای نظارتی با شرکت‌ها، کمبود نقدینگی نیز از عوامل محدودکننده در رشد موجودی انبار بوده است. بنابراین خودروسازان در انباشت محصولات خود در انبار در بهار امسال رویکردی محتاطانه داشته‌اند.

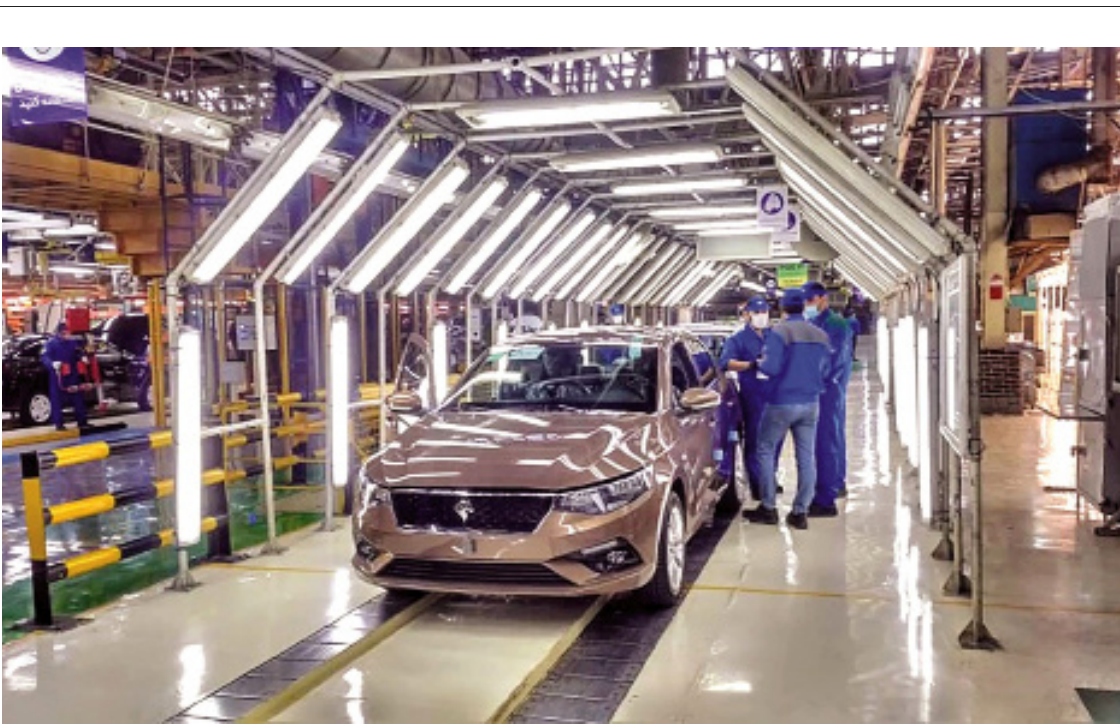
■ ■ ■

اصطاط ۱۱۵هزار خودرو فرسوده در ۶ ماه امسال

سهیل معمارباشی در مصاحبه‌ای رادیویی با اشاره به مزایای طرح اسقاط خودرو عنوان کرد: جایگزینی خودروهای فرسوده و قدیمی با خودروهای جدید و کم‌مصرف، موجب کاهش قابل‌توجه آلودگی هوا، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و بهبود کیفیت هوا خواهد شد. وی تأکید کرد فرسودگی ناوگان تنها هزینه‌های اقتصادی و ایمنی ایجاد می‌کند، بلکه آثار زیست‌محیطی گسترده‌تری در پی دارد. به گفته وی، کاهش قابل‌توجه ابلاغ‌اصلاح ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو براساس قانون هوای پاک، تکالیفی را برای خروج ناوگان فرسوده از شهرها برعهده سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران گذاشته است.

از سال ۱۴۰۲ نیز این مسوولیت به وزارت صنعت، معدن و تجارت تفویض شده که موجب تسریع روند اجرای این طرح شده است. معاون بهره‌برداري و صنایع حمل‌ونقل آیدرو با اشاره به نتایج اقدامات انجام‌شده افزود: در سال ۱۴۰۲ حدود ۷۶ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد که این رقم در سال ۱۴۰۳ به حدود ۳۵۰ هزار دستگاه رسید و از چرخه تردد خارج شد. همچنین در شش‌ماهه نخست امسال، بیش از ۱۱۵ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط و روند نوسازی ماشین‌آلات در چند استان کشور آغاز شده است که به کاهش مصرف انرژی و افزایش بهره‌وری کمک می‌کند.

وی توضیح داد: فرایند اسقاط و نوسازی نیازمند هماهنگی میان ده‌ها دستگاه و تدفیع است و سازوکارهای مالی و اجرایی ویژه‌ای برای تحقق آن طراحی شده است. همچنین، معمارباشی تأکید کرد اجرای صحیح اسقاط وسایل نقلیه فرسوده، یکی از اقتصادی‌ترین راهکارهای مدیریت مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا در کلان‌شهرها و ارتقای ایمنی جاده‌ها به شمار می‌رود.



صف میلیونی خرید خودرو

مریم لطفی جهش متقاضیان در طرح جدید فروش ایران خودرو، نشانه‌ای از بازگشت تب تقاضا و ورود دوباره واسطه‌گران به بازار است. افزایش شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار، انتظارات تورمی و حذف حساب و کالتی از مهم‌ترین دلایل این استقبال گسترده به شمار می‌روند.

ثبت‌نام سه‌میلیون و ۸۰۰هزار متقاضی تا این لحظه برای ۷۳هزار خودرو، شانس برنده‌شدن را ۱۰۹ درصد نشان می‌دهد. جدیدترین طرح فروش ایران خودرو که از یکشنبه هفته گذشته آغاز شد با توجه به تعداد متقاضیان این طرح، نشانه‌ای روشن از بازگشت تب تقاضا به بازار خودرو به شمار می‌رود. رشد خیره‌کننده بیش از ۸۱۵ درصدی ثبت‌نام‌کنندگان در مرحله جدید قرعه‌کشی نسبت به دوره قبلی، از احیای تقاضای سرمایه‌ای و ورود مجدد واسطه‌گران حکایت دارد؛ روندی که به گفته تحلیلگران ریشه در افزایش شکاف قیمتی کارخانه و بازار و افزایش انتظارات تورمی پس از تحولات اخیر اقتصادی و سیاسی دارد. طبق اطلاعات منتشرشده از سوی ایران خودرو، تعداد متقاضیان محصولات عرضه شده در هشتمین دور فروش خودروساز بزرگ کشور در حالی به سه‌میلیون و ۸۰۰ هزار نفر برای ۷۳ هزار خودرو عرضه شده از سوی خودروساز تا ساعت ۱۳ روز جمعه رسید که در دور قبلی که در دومین ماه تابستان امسال انجام گرفت، تنها حدود ۴۱۵ هزار نفر در آن شرکت داشتند که نشان از افت شدید تقاضا برای خرید خودرو داشت.

به نظر می‌رسد درهای یخ‌آزمایی به روی شرکت‌کنندگان بار دیگر باز شده که یکی از دلایل اصلی آن همان‌طور که عنوان شد، افزایش مجدد اختلاف قیمتی از کارخانه تا بازار است. هر چند که از انتظار تورمی در این مسیر نیز نباید غافل ماند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که قیمت کارخانه‌ای خودرویی مانند «سورن پلاس بنزینی» فاصله قیمتی بیش از ۷۰ درصدی را با بازار تجربه می‌کند؛ امری که جذابیت سوداگران را به بار دیگر به بازار خودروی ایران بازگردانده و تب معاملات سفته‌بازی را داغ کرده است. در این میان گروهی دی‌ماه ۱۴۰۱ را یادآوری می‌کنند که حدود ۹میلیون نفر برای خرید خودرو بیش‌قدم شدند بنابراین به نظر می‌رسد که اگر بازار خودرو باز هم برای واسطه‌گران و سرمایه‌های سرگردان ایجاد جذابیت کند، دیدن روزهایی همچون دی ماه ۱۴۰۱ بار دیگر دور از انتظار نیست.

همان‌طور که عنوان شد علت استقبال گسترده از خرید خودرو را می‌توان در پدیده انتظارات تورمی نیز جست‌وجو کرد. در شرایط تورم بالا و بی‌ثباتی اقتصادی، انتظارات تورمی نقش کلیدی در هدایت رفتار اقتصادی خانوارها و سرمایه‌گذاران ایفا می‌کند. در



سوخت سیاسی فلز زرد

بازار طلا در روزهای اخیر بار دیگر شاهد نوسانات چشم‌گیر بوده و در معاملات روز گذشته قیمت‌ها با رشد همراه شد. طلا و نقره به دلیل افزایش تقاضای دارایی امن، با رشد قیمتی وارد تعطیلات آخر هفته شدند. این افزایش در شرایطی رخ داد که دولت آمریکا برای سومین روز متوالی در تعطیلی به سر می‌برد و چشم‌اندازی برای پایان آن دیده نمی‌شود. اختلاف شدید بین دولت ترامپ و دموکرات‌ها بر سر بودجه و تهدید رئیس‌جمهور برای اخراج کارکنان فدرال، احتمال طولانی‌تر شدن این تعطیلی را افزایش داده است.

در همین حال، بازارهای سهام جهانی وضعیت متفاوت داشتند و شاخص‌های آمریکا آماده بازگشایی در سطوح بالای تاریخی بودند. خبر دیگری که بر بازار انرژی اثر گذاشت، انفجار و آتش‌سوزی در پالایشگاه شرکت شورون در لس‌آنجلس بود؛ پالایشگاهی که بخش مهمی از سوخت خودرو و هواپیما در جنوب کالیفرنیا را تأمین می‌کند. این حادثه باعث رشد اندک قیمت نفت شد که پیش‌تر به پایین‌ترین سطح چهارماهه رسیده بود. در بازارهای دیگر، شاخص دلار آمریکا اندکی کاهش یافت و بازده اوراق خزانه‌داری ۱۰ ساله آمریکا حدود ۴۰۹ درصد شد. از منظر تکنیکال، روند کوتامدنت طلا همچنان صعودی برآورد می‌شود. هدف بعدی خریداران، عبور از مقاومت کلیدی ۴۰۰۰ دلار در هر اونس است، درحالی‌که حمایت مهم در سطح ۳۷۵۰دلاری قرار دارد. اولین مقاومت در ۳۹۲۳ دلار و سپس ۳۹۵۰ دلار دیده می‌شود. در مقابل، نخستین حمایت در ۳۸۶۱ دلار و سپس ۳۸۴۲ دلار است.

ظرفیت نیمه‌فعال اوراسیا



با سایر اعضای اوراسیا با چالش‌های متعددی روبه‌رو است.

چالش هزینه تمام‌شده

فعالان بخش تجاری کشور بر این باورند که توسعه تجارت با کشورهای عضو اوراسیا می‌تواند فرصت مناسبی برای تِجار ایرانی و توسعه بازارهای بین‌المللی باشد. البته آنها اشاره می‌کنند که کشور چین به دلیل نزدیکی جغرافیایی رقیب اصلی ایران در تجارت با کشورهای عضو این اتحادیه است و تمرکز تِجار ایرانی باید بر کاهش هزینه‌های تمام‌شده محصولات خود باشد.

بر این اساس، سیده فاطمه مقیمی، رئیس کانون زنان بازرگان اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» گفت: اوراسیا یکی از این‌ تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای است که می‌توانیم به‌خوبی روی آن سرمایه‌گذاری کنیم و از آن بهره ببریم. با توجه به تحریم‌هایی که هم‌اکنون علیه کشورهای عمده گسترده‌ای صورت بگیرد تا مشخص است که از همین حالا می‌توانیم از آنها استفاده کنیم.

او ادامه داد: برای کشورهای عضو اوراسیا، با تعرفه‌های ترجیحی و شرایط مطلوب‌تر نسبت به آنچه اکنون وجود دارد، می‌توانیم فرصت‌های تجاری را که در بازارهای دیگر از دست داده‌ایم جبران کنیم. اکنون باید مطالعات گسترده‌ای صورت بگیرد تا مشخص شود کشورهای مثل قرقیزستان، قزاقستان و بلاروس نیازمند چه کالاهایی هستند که تِجار ایرانی می‌توانند به آن بازارها ورود کنند. در سوی دیگر باید به این نکته اشاره کرد که در تجارت سه عامل تعیین‌کننده برای ورود به بازار کشور وجود دارد: «بهترین کالا»، «بهترین نرخ» و «سریع‌ترین زمان تحویل». اکنون چین در مقایسه با ایران وضعیت مناسب‌تری برای تجارت با کشورهای عضو اوراسیا را دارد، چراکه از نظر جغرافیایی به کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، مانند قزاقستان نزدیک‌تر است. اما اگر بتوانیم کالایی را با هزینه تمام شده کمتر و سریع‌تر عرضه کنیم، جایگاه خود را در این بازارها مستحکم‌تر و قوی‌تر خواهیم کرد. بنابراین، شناسایی نیاز بازارها امری حیاتی است.

مقیمی توضیح داد: محصولات کشاورزی یکی از مواردی است که می‌توان در این کشورها ارائه کرد. از سوی دیگر، ما از قزاقستان و قرقیزستان کالاهایی مانند گندم وارد می‌کنیم؛ این تبادلات طی سال‌ها ادامه داشته است. بنابراین، نیازهایی که پیش‌تر از کشورهای دور‌تر تأمین می‌شد، اکنون می‌توان از این مسیر نزدیک‌تر و با هزینه حمل کمتر تأمین کرد. همچنین در کالاهایی همچون سوخت که پیش‌تر مراوده داشتیم، اکنون می‌توانند دوباره به‌راحتی مبادله شوند. بحث کمیت‌یترانی میان کشورها، با توجه

در ششمین طرح خودرویی که مربوط به تیرماه است، به حدود ۵۲۰ هزار نفر رسید اما اوج کاهش

تقاضا به هفتمین دوره فروش این شرکت برمی‌گردد که تعداد این افراد به رقم عجیب حدود ۴۱۵ هزار نفر کاهش یافت که خبر از افت بیش از ۲۰ درصدی تقاضا نسبت به ششمین دوره داشت.

البته در حالی شاهد افت تعداد متقاضیان خودرو از ابتدای سال جاری هستیم که دی ماه ۱۴۰۱ تعداد ۹میلیون و ۲۰۰ هزار نفر برای خرید خودرو ثبت‌نام کردند، هرچند این رقم تعداد متقاضیان کل برای ایران خودرو و سایپا است اما بیشتر تقاضا مربوط به ایران‌خودرویی‌ها می‌شود. یکی از دلایل افت تقاضا از اواخر سال گذشته در طرح‌های فروش، مربوط به خروج دلالتان بازار در پی کاهش فاصله قیمتی خودرو از کارخانه تا بازار است. به دنبال افزایش ۲۲٫۳ درصدی قیمت از سوی خودروساز و بالا گرفتن اختلاف با سیاستگذار، شکاف ایجاد شده میان قیمت کارخانه و بازاری که با رکود دست و پنجه نرم می‌کرد، کم‌عمق شد. از سوی دیگر قیمت‌ها نیز با قدرت خرید متقاضیان،فاصله معناداری پیدا کرد به همین دلیل سوداگران انگیزه‌ای برای حضور در این بازار نداشتند. البته این تنها واسطه‌گران و دلالتان نبودند که این بازار را ترک کردند یا حضور کم‌رنگ‌تری در آن داشتند، مصرف‌کنندگان واقعی نیز در شرایطی که به رشد قیمت خودروهای داخلی به بیش از ۵۰۰میلیون تومان رسیده بود، دیگر رغبت و توانی برای خرید خودرو نداشتند. اما در سال ۱۴۰۱ تحولات رخ‌داده در بازار خودرو برعکس آنچه بود که در ماه‌های ابتدایی امسال شاهد بودیم. در این برهه زمانی با وجود به صدا درآمدن زنگ خطر پی در پی پیامدهای شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار خودرو، گوش سیاستگذاران بدهکار نبود و در نتیجه اعمال سیاست‌های دستوری شاهد گسترش سودجویی در بازار بودیم. بررسی دنیای اقتصاد از قیمت برخی محصولات در این سال نشان از اختلاف قیمت بالایی از کارخانه تا بازار دارد. برای مثال، در شرایطی قیمت کارخانه‌ای «۲۰۷ پانوراما» حدود ۳۳۶میلیون تومان بود که این خودرو در بازار آزاد به بهای ۶۰۰میلیون تومان دادوستد می‌شد که به معنای اختلاف قیمت بیش از ۱۵۴ درصدی بود.

حالا بار دیگر تعداد متقاضیان خرید خودرو با حضور واسطه‌گران و رشد انتظارات تورمی میلیونی شده است. البته هر چند مسیر ثبت‌نام برای متقاضیان با برداشتن الزام افتتاح حساب و کالتی و بلوک کردن وجه نیز آسان‌تر شده اما نکته‌ای که وجود دارد این است که شانس خرید خودرو با توجه به تعداد خودروهای عرضه شده برای افراد محدود است. برای حدود سه‌میلیون و ۸۰۰ هزار نفری که متقاضی خرید خودرو در دور جدید فروش ایران‌خودرو شده‌اند، ۷۳ هزار خودرو در نظر گرفته شده است که بر این اساس شانس خرید خودرو برای هر متقاضی ۱٫۹ درصد است.

اختلاف قیمتی خودرو از کارخانه تا بازار
شکاف ایجاد شده میان قیمتی که کارخانه برای یک خودرو در نظر گرفته با بهای آن در بازار ایران، حالا بار دیگر عمیق شده است. برای مثال «سورن پلاس بنزینی» که دیروز به بهای یک‌میلیارد و ۱۰۰میلیون تومان در بازار دادوستد می‌شد، قیمت کارخانه‌ای آن حدود ۳۹میلیون تومان اعلام شده است. این یعنی قیمت این خودروی پرتقاضا از درب کارخانه تا بازار با فاصله قیمتی ۴۶۱میلیونی معادل بیش از ۲۲ درصد عرضه می‌شود.

خودروی پرتیراژ دیگری که این روزها فاصله قیمتی زیادی را تجربه می‌کند، «شاهین دنده‌ای» است که بهای آن دیروز در بازار به یک‌میلیارد و ۱۵۰میلیون تومان رسید و این در حالی‌است که قیمت کارخانه‌ای ۷۱میلیون تومان است. این یعنی اختلاف قیمتی این خودرو به ۷۱٫۳ درصد رسیده است.خودروی «زیرا» که خودروساز برای آن مبلغ یک‌میلیارد و ۱۴۲میلیون تومان در نظر گرفته، در بازار دیروز به بهای یک‌میلیارد و ۷۸۰میلیون تومان عرضه شد؛ این یعنی اختلاف قیمت این خودرو بیش از ۵۵ درصد است.

«پژو ۲۰۷» هم که حالا در بازار خودروی ایران به بهای یک‌میلیارد و ۲۰میلیون تومان خریدوفروش می‌شود، توسط شرکت خودروساز ۷۲۲میلیون تومان قیمت‌گذاری شده که به معنای اختلاف قیمتی ۳۲ درصد است.

اختلاف قیمتی خودروی «سهند» نیز به بیش از ۲۸ درصد رسیده است. قیمت کارخانه‌ای این خودرو در حالی ۵۶۱میلیون تومان است که روز گذشته در بازار به بهای ۷۲۰میلیون تومان خریدفروش شد. شکاف قیمتی «ساینا دوگانه‌سوز» هم به ۲۸٫۳ درصد رسیده است.

خودروی دیگری که نام آن در فهرست خودروهای عرضه شده در بیش‌ترین طرح فروش خودرویی هم دیده می‌شود، «تارا» است که فاصله قیمتی آن از کارخانه تا بازار به ۲۳۵میلیون معادل ۲۱٫۲ درصد رسیده است.

«رانا پلاس» هم که حدود ۷۳۳میلیون تومان از سوی کارخانه قیمت‌گذاری شده، روز گذشته در بازار به بهای ۸۸۰میلیون تومان عرضه شد که به معنای شکاف قیمتی ۱۳۷میلیون تومانی معادل ۱۸٫۴ درصد است.

«دنا پلاس دنده‌ای» هم که از سوی کارخانه بهای ۸۶۹میلیون تومان برای آن در نظر گرفته شده، در بازار خودروی ایران به قیمت یک‌میلیارد و ۵۵میلیون تومان خریدوفروش می‌شود؛ فاصله قیمتی این خودرو ۲۱٫۴ درصد است. شکاف قیمتی برای خودروی «کوئیک دنده‌ای» که قیمت آن از سوی کارخانه ۵۰۵ و در بازار ۵۸۵میلیون تومان اعلام شده، هم به بیش از ۱۵ درصد می‌رسد.



ظرفیت نیمه‌فعال اوراسیا

به اینکه تحریم‌ها از این مسیر هنوز به‌طور کامل اعمال نشده‌اند، فرصت مناسبی است که بتوان کالاهای نفتی و پتروشیمی خود را مستقیم به این کشورها صادر کرد.

او با اشاره به راه‌اندازی کریدور زنگزور گفت: قرار است این مسیر تجاری افتتاح شود و کریدور توسعه پیدا کند. باید مسیر جایگزین تجارت تراف را تقویت کنیم. به عبارت دیگر، توافقات منطقه‌ای را باید مستحکم‌تر کرد و کشورهای، مانند پاکستان، ترکمنستان، آذربایجان و ترکیه را می‌توان از طریق تفاهم‌نامه‌های قدیمی و سابقه چند دهه‌ای تقویت کرد و تجارت ترجیحی را در این مناطق به پیش برد. این مسیرها همچنین می‌توانند مشکلات مربوط به انتقال ارز را آسان‌تر کنند. ممکن است اجرایی شدن کامل این مسیرها چند سال طول بکشد، برخی مسوولان می‌گویند ظرف شش ماه آینده، برخی دیگر معتقدند که ممکن است هرگز به سرانجام نرسد. اما واقعیت آن است که زیرساخت‌های جاده‌ای آغاز شده و باید از همین فرصت برای تقویت تجارت بهره برد.

با نگاهی به وضعیت کنونی، می‌توان این نکته را بیان کرد که ایران در مسیر بهره‌گیری از ظرفیت‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا گام‌های اولیه را با مهمی برداشته است، البته مسیر پیش‌رو همچنان چالش‌برانگیز است. تمرکز جغرافیایی تجارت ایران بر روسیه و ارمنستان، هرچند موجب ایجاد رشد قابل‌توجهی در صادرات شده است، اما نشان‌دهنده محدودیت‌های عملیاتی و ساختاری در توسعه همکاری با سایر اعضای اتحادیه است. کشورهای دیگر همچون بلاروس، قزاقستان و قرقیزستان با وجود ایجاد کارخانه‌های مشترک و ظرفیت‌های بالقوه، تاکنون سهم اندکی از تجارت رسمی با ایران داشته‌اند که بخشی از آن ناشی از رقابت منطقه‌ای، هزینه‌های حمل‌ونقل و پایین بودن مزیت رقابتی محصولات ایرانی است.

رشد حجم مبادلات با روسیه و ارمنستان نشان‌دهنده پتانسیل‌های مثبت است، اما تمرکز محدود جغرافیایی و سهم ناچیز سایر کشورهای عضو، ضعف‌های ساختاری و عملیاتی را آشکار می‌کند. در این شرایط ضرورت دارد تا ایران با اتخاذ راهکارهای هوشمندانه، علاوه بر تثبیت بازارهای فعلی، مسیر توسعه تجارت با سایر اعضای اتحادیه را هموار کند. نخستین راهکار، کاهش هزینه‌های تمام‌شده کالاهای صادراتی از طریق بهبود زنجیره تأمین، ارتقای فناوری‌های تولید و استفاده از سیستم‌های لجستیکیکارآمد است تا محصولات ایرانی در مقایسه با رقیبا مانند چین، جذابیت بیشتری برای کشورهای عضو اوراسیا داشته باشد.

همچنین، توسعه همکاری‌های مالی و بانکی بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه، از جمله ایجاد خط اعتباری و بیمه‌های تجاری مشترک می‌تواند موانع عملیاتی مبادلات را کاهش داده و امنیت اقتصادی تِجار ایرانی را تضمین کند.

بدین ترتیب، مسیر توسعه اقتصادی ایران در اتحادیه اوراسیا، مستلزم ترکیبی از مدیریت هزینه، تنوع صادراتی، تقویت زیرساخت‌های مالی و ترانزیتی و برنامه‌ریزی استراتژیک است تا کشور بتواند اهداف میان‌مدت ۱۰ میلیارد دلاری در حجم تبادلات را محقق کرده و حضور خود را در بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تثبیت کند. در واقع می‌توان گفت که به‌طور کلی گسترش روابط تجاری ایران و اوراسیا در سال جاری، هم فرصت و هم چالش به همراه دارد. ایران برای بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های اتحادیه اوراسیا، نیازمند اتخاذ سیاست‌های هوشمند اقتصاد، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، و ایجاد مزیت‌های رقابتی پایدار برای محصولات خود است. تنها با این رویکرد می‌توان مسیر تحقق هدف ۱۰میلیارد دلار تبادلات میان‌مدت را هموار کرده و سهم واقعی ایران در تجارت منطقه‌ای را افزایش داد، به گونه‌ای که این همکاری‌ها نه تنها محدود به دو کشور خاص نباشد بلکه در سطح کل اتحادیه اوراسیا توسعه یابد و مزیت‌های اقتصادی ایران را در بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تثبیت کند.

تغییرات اساسی در حجم مبنای بازار پایه فرابورس

بازار پایه فرابورس ایران، که همواره به عنوان بازاری با نقدشوندگی پایین و چالش‌های متعدد شناخته می‌شود؛ به‌تازگی شاهد تغییرات مهمی در سازوکار حجم مبنایست که از نوزدهم مهرماه اعمال خواهد شد. این تغییرات، با هدف ایجاد تعادل میان واقعیت معاملات و ارزش بازار سهام، می‌تواند نقطه عطفی در اصلاح روند معاملاتی نمادهای کم‌معامله و پرنوسان باشد.

حجم مبنای به عنوان یکی از ابزارهای کنترلی در بازار سرمایه ایران، از سال‌های گذشته مورد بحث کارشناسان و فعالان بازار بوده است. پیش از این، حجم مبنای سهام بازار پایه بر اساس سرمایه پایه شرکت تعیین می‌شد؛ رویکردی که در شرکت‌های دارای سرمایه بزرگ اما شناوری پایین، فاصله میان حجم مبنای و معاملات واقعی سهم را افزایش می‌داد و عوامل مانع از کشف قیمت منصفانه می‌شد.

در چنین شرایطی، سهامداران خرد بارها از قفل شدن دارایی‌های خود در نمادهای بازار پایه گلایه کرده و شرکت‌کنیز در جذب سرمایه و تامین مالی با مشکل مواجه بودند.

با این حال، فرابورس ایران اخیرا فرمول تازمای برای محاسبه حجم مبنای پویا معرفی کرده است؛ فرمولی که به جای اتکای صرف به سرمایه پایه شرکت، بر اساس معاملات واقعی و میزان سهام شناور آزاد طراحی شده و ماهیت پویا دارد.

بر اساس اطلاعیه رسمی فرابورس، این فرمول از ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ اجرایی می‌شود و هدف اصلی آن، انعطاف‌پذیری بیشتر در محاسبه حجم مبنای و ارتقای نقدشوندگی است.

سازوکار جدید حجم مبنای در سازوکار جدید، حجم مبنای به سه حالت تقسیم می‌شود: اولین حالت مربوط به سهام پرمعامله است؛ اگر میانگین روزانه معاملات سهم در یک ماه اخیر بیش از سترانه روزانه سهام شناور باشد، سهام پرمعامله تلقی شده و حجم مبنای «یک» در نظر گرفته می‌شود.

دومین حالت مربوط به سهام کم‌معامله با نوسان کم است؛ در واقع سهمی که نه پرمعامله هستند و نه نوسان قابل‌توجه دارند، حجم مبنای آنها نیز «یک» خواهد بود.

سومین حالت نیز به سهام کم‌معامله با نوسان بالا مرتبط است؛ در این حالت، حجم مبنای بر اساس فرمولی که ترکیبی از میانگین روزانه حجم معاملات یک ماه اخیر و سترانه روزانه سهام شناور است، تعیین می‌شود.

ضرب تعدیل در این فرمول با افزایش یا کاهش حجم معاملات در سه ماه اخیر و شدت نوسانات سهم تغییر می‌کند؛افزایش معاملات موجب کاهش ضریب و کاهش حجم مبنای و افزایش نوسان موجب افزایش آن می‌شود.

به بیان ساده، سازوکار جدید تلاش دارد تا سهم‌های پرمعامله یا کم‌نوسان بدون محدودیت حجم مبنی معامله شوند و تنها شرکت‌هایی که با حجم معاملات پایین و نوسان قابل‌توجه مواجه هستند، محمول حجم مبنای شوند. این تغییر، علاوه بر ارتقای امکان کشف قیمت واقعی، مانع نوسان‌های غیرواقعی و بهبود شفافیت بازار می‌شود.

فرمول تازه حجم مبنای، به نظر گرفتن متغیرهای کلیدی مانند بازدهی چهار هفته اخیر، میانگین حجم معاملات ماه گذشته، تعداد کل سهام شرکت و نسبت سهام شناور آزاد، تلاشی برای ایجاد توازن میان واقعیت معاملاتی سهم و ارزش بازار آن است. حداقل حجم مبنای نیز معادل ۱۰ درصد از سترانه روزانه تعداد سهام شناور آزاد شرکت تعیین شده است، به این معنا که حتی در سهام کم‌معامله، سطوحی از نقدشوندگی تضمین می‌شود.

اجرای این تغییرات از دو منظر حائز اهمیت است: نخست برای سهامداران خرد که از قفل شدن دارایی‌ها در بازار پایه گلایه داشتند و دوم برای شرکت‌ها که در نبود کشف قیمت واقعی، با مشکلاتی در جذب سرمایه و تامین مالی مواجه بودند. حالا با اعمال فرمول جدید، انتظار می‌رود نقدشوندگی نسبی بازار پایه بهبود یافته و امکان کشف قیمت منصفانه‌تر فراهم شود.

ارتقای شفافیت در بازار پایه محمدعلی شیرازی، مدیرعامل فرابورس ایران، در این باره تأکید کرده است که فرمول تازه حجم مبنای با هدف ارتقای شفافیت و کاهش فاصله میان معاملات واقعی و ارزش اسمی سهام طراحی شده است.

برای گشته وی، تغییرات حجم مبنای نتیجه فراخوانی برای اخذ نظرات فعالان و کارشناسان بازار است که از ۱۷ تا ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ انجام شد تا فرایند تصمیم‌گیری با شفافیت بیشتری دنبال شود. با وجود این اصلاحات، کارشناسان هشدار می‌دهند که تغییر فرمول حجم مبنای همه مشکلات بازار پایه را برطرف نخواهد کرد. همچنان چالش‌هایی مانند نبود شفافیت اطلاعاتی و گزارش‌دهی نامنظم شرکت‌ها؛از مسائل اصلی این بازار هستند. بااین حال، اصلاح حجم مبنای را می‌توان گامی رو به جلو در جهت اصلاح سازوکار معاملاتی و نزدیک کردن بازار پایه به استانداردهای حرفه‌ای دانست.

در نهایت، تجربه عملی این سازوکار در ماه‌های آینده نشان خواهد داد که آیا سیاستگذاران توانسته‌اند تعادلی میان نقدشوندگی و کنترل هیجان بازار برقرار کنند یا خیر. به توجه به انعطاف‌پذیری بیشتر روزدهی به معاملات واقعی سهام، انتظار می‌رود اثر مثبت حجم مبنای بر کشف قیمت و روان‌سازی معاملات بازار پایه، پررنگ‌تر از هر گونه نوسان کوتاه‌مدت باشد.

در روز شنبه بازیگران خرد شگفتی آفریدند. دیروز دو هزار و ۷۹۳میلیارد تومان پول حقیقی وارد گردونه معاملات سهام و حق تقدم شد. شنبه برای نماگرهای بازار سرمایه از اهمیت بالایی برخوردار بود. شاخص کل بورس تهران در آخرین روز معاملاتی هفته گذشته به کف کانال ۲۰۷میلیون واحد رسید و از سویی نماگر هموزن نیز در این روز به کف سطح مهم ۸۰۰هزار واحد رسید. تحلیلگران بازار سرمایه معتقدند اگر شاخص‌های سهمی در مسیر کاشی حرکت می‌کردند، روند صعودی هفته گذشته صرفا یک نوسان کوتاه‌مدت و گذرا بود. حتی می‌توانست شرایطی را فراهم آورد تا سرمایه‌گذاران بیشتری از بازار خارج شوند. با این حال بورس به رشد خود ادامه داد. این امر می‌تواند سیگنال تداوم روند صعودی بازار سرمایه را مخابره کند.

عقب‌نشینی دلار و طلا در معاملات دیروز، تقویت تقاضا در بازار سهام را رقم زد. برتری خریداران در بازار سهام طی معاملات شنبه باعث شد تا اکثر گروه‌های مهم با جذب پول حقیقی همراه شوند. در این میان گروه فلزات اساسی با ورود پول ۱۷۱میلیارد تومانی سهامداران حقیقی در صدر جدول ورود پول روز شنبه ایستاد. نمادهای بانکی بورس تهران نیز دیروز ورود پول قابل‌توجهی را تجربه و دومین جایگاه جدول جذب پول را از آن خود کردند. محصولات شیمیایی به عنوان بزرگ‌ترین صنعت بازار سرمایه در روز شنبه با تجربه ورود پول ۱۶۰میلیارد تومان سومین جایگاه جدول ورود پول را تصاحب کردند. در طرف مقابل گروه‌های بیمه، محصولات کامپیوتری و برغم موج مثبت ورود پول با خروج پول از سوی حقیقی‌ها مواجه شدند. بیمه‌ای‌ها با خروج ۷میلیارد تومان و محصولات کامپیوتری با خروج پول ۲میلیارد تومانی بالاترین میزان خروج پول امروز را به دست آوردند.

از میمان صندوق‌های قابل معامله بورسی همه صندوق‌های مبتنی بر سهام تحت‌تاثیر جو مثبت بازار با اقبال حقیقی‌ها همراه شدند. در راس آنها صندوق‌های سهامی قرار دارند که در انتهای معاملات شنبه بیش از ۹۱۰میلیارد تومان ورود پول حقیقی را تجربه کردند و در راس جدول جای گرفتند. پس از آن صندوق‌های بخشی و همچنین شاخصی‌ها با تجربه میانگین ورود پول ۲۰۰میلیارد تومانی در رتبه‌های دوم و سوم جدول پول حقیقی قرار گرفتند. صندوق‌های با درآمد ثابت بازار سهام و صندوق طلاهای بورسی در روز شنبه بیشترین میزان خروج پول حقیقی را ثبت کردند. صندوق‌های درآمد ثابت نیز بیش از ۲۳۵میلیارد تومان خروج پول را به ثبت رساندند و صندوق‌های طلا نیز در حدود هزار میلیارد تومان خروج پول را ثبت کردند.

اما صعود بورس در حالی رقم خورد که بازارهای موازی از مسیر صعودی بازگشتند. دلار در بازار آزاد که در معاملات روز پنج‌شنبه هفته گذشته در سطح ۱۱۷ هزار تومان کار خود را به اتمام رسانده بود؛ معاملات نخستین روز هفته را در کانال ۱۱۶ هزار تومان آغاز کرد و در ادامه شاخص ارزی با از دست دادن دو کانال به کانال ۱۱۴ هزار تومان رسید. این در حالی است که اسکناس آمریکایی در معاملات روز پنج‌شنبه تا سطح ۱۱۸ هزار تومان نیز رشد قیمت را تجربه کرده بود. با افت قیمت دلار، قیمت‌ها در بازار طلا و سکه نیز نزولی شد و هر گرم طلای ۱۸ عیار به کانال ۱۰میلیون و ۹۰۰ هزار تومان عقب‌نشینی کرد. سکه هم که در کانال ۱۴میلیون تومان مورد معامله قرار گرفت.

پشت پرده جهش بورس

با نمایش خوب بازار سهام در چند روز اخیر، این سوال ایجاد شده است که وضعیت بازار در هفته‌های آینده چگونه خواهد بود؟ کارشناسان بازار سرمایه دلایل مختلفی را پیرامون تغییر مسیر مطرح می‌کنند. احمد اشتیاقی، تحلیلگر بازار سرمایه در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» ضمن بررسی معاملات روز شنبه اظهار کرد: بازار سهام در روز شنبه ۱۲ مهر ۱۴۰۴، تحت تاثیر اخبار مربوط به ارتقای نرخ دلار موثر بر شرکت‌ها از سطح ۷۰هزار تومان به محدوده ۹۰ هزار تومان، با روندی مثبت آغاز به کار کرد. بر اساس اظهارات سیاستگذار، بخشی از دلارهای صادراتی شرکت‌های بزرگ فولادی، معدنی و پتروشیمی قرار است در بازار مبادله دوم (ارز تجاری) عرضه شوند؛ عددی که فعالان بازار آن را حول‌وحوش ۹۰هزار تومان برآورد می‌کنند. افزایش حدود ۲۸ درصدی نرخ ارز موثر بر شرکت‌ها از سطح ۷۰ به ۹۰ هزار تومان، از نگاه تحلیلگران به‌عنوان محرک اصلی رشد اخیر بورس ارزیابی می‌شود. واقع، نرخ ارز همواره مهم‌ترین متغیر اثرگذار بازار سهام بوده و مشابه سال گذشته، افزایش تدریجی نرخ دلار توافقی زمینه‌ساز آغاز یک رالی جدید شده است. به گفته این کارشناس، در سال گذشته نیز رشد بازار نزاع آغاز شد که دلار نیمایی از محدوده ۴۰هزار تومان به‌تدریج صعود کرد و سپس به بازار توافقی ارتقا یافت و تا نزدیکی ۷۰هزار تومان پیش رفت. در آن مقطع، شاخص کل بورس تا سطح ۳۰۳میلیون واحد نیز رشد داشت. اما پس از توقف مذاکرات و بروز تنش‌های سیاسی از جمله چند ۱۲ روزه، بازار با افزایش ریسک‌های تحریمی و ناترازی انرژی مواجه شد و در نهایت کف خود را در محدوده ۲۰۷میلیون واحد تثبیت کرد.

او با بیان اینکه افزایش ۲۸ درصدی دلار موثر بر شرکت‌ها می‌تواند حدود ۱۵ درصد رشد در شاخص کل را توجیه کند، بیان کرد: بر این اساس، انتظار می‌رود شاخص کل بتواند از سطح فعلی تا محدوده ۳۰۳میلیون واحد رشد کند؛ مشروط بر آنکه وضعیت تحریم‌ها و ریسک‌های سیاسی در شرایط فعلی باقی بماند. در حال حاضر دو بازار موازی فعال، یعنی صندوق‌های طلا و بازار ارز، رشد خود را تا حدودی تجربه کرده‌اند و به نظر می‌رسد در کوتاه‌مدت نوسان شدیدی نداشته باشند. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد دلار آزاد تا پایان آبان‌ماه عمدتا در محدوده ۱۱۵هزار تومان نوسان کند و رشد قابل‌توجهی نداشته باشد. به همین دلیل، بخشی از نقدینگی که در صندوق‌های طلا و بازار ارز فعال بوده، می‌تواند به سمت بازار سهام حرکت کند. همچنین نرخ‌های فعلی P/E پایین بسیاری از شرکت‌ها و شرایط بنیادی مناسب، جذابیت بازار سهام را افزایش داده است.

احمد اشتیاقی با اشاره به چشم‌انداز کوتاه‌مدت بورس گفت: اگرچه بازده صندوق‌های با درآمد ثابت در محدوده ۳۵ درصدی، همچنان رقیبی برای بورس محسوب می‌شود، اما تحلیلگران معتقدند بازار سهام در کوتاه‌مدت از پتانسیل رشد تا محدوده ۳۰۱میلیون واحد برخوردار است. به‌ویژه سهام شرکت‌هایی با تقسیم سود بالای ۷۰ درصد، گزینه‌های جذابی برای سرمایه‌گذاری با دید میان‌مدت تلقی می‌شوند. در مجموع انتظار می‌رود در دو هفته آینده، بازار سرمایه مقصد اول سرمایه‌گذاران تازه‌وارد و نقدینگی‌های سرگردان باشد.

با اشاره به وضعیت روز جاری بازار سرمایه اظهار کرد: «روز گذشته شاخص کل بورس با رشد ۶۳ هزار واحدی در سطح دومیلیون و ۷۹۳ هزار واحد به کار خود پایان داد. محور اصلی تقاضا بر روی سهام شاخص‌ساز بود که امری طبیعی است، چرا که معمولا در دوره‌های رکودی و نزولی، دولت برای حمایت از بازار و ارائه تصویری مثبت از شرایط بورس، به سمت تقویت سهام بزرگ و شاخص‌ساز حرکت می‌کند.» وی ادامه داد: «در اولین روز معاملاتی هفته نیز شاهد صف‌های خرید در صندوق‌های اهرمی، سهم فعلی و بانک ملت بودیم، اما در مقابل، سهام کوچک‌تر تقاضای قابل‌توجهی را تجربه نکردند. از سوی دیگر، ارزش معاملات نیز در محدوده ۶ هزار میلیارد تومان تثبیت شده و احتمالا به زودی فراتر از این عدد خواهد رسید. موضوعی که در روندهای صعودی می‌تواند اهمیت زیادی داشته باشد»

محبی در ادامه به شرایط صندوق‌های طلا اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر، صندوق‌های طلا منفی معامله می‌شوند که نشان‌دهنده کاهش استقبال سهامداران از این صندوق‌هاست. اگر روند مثبت بازار سرمایه ادامه داشته باشد، می‌توان انتظار داشت که جذابیت بازار سهام بیشتر شود. از سوی دیگر، کاهش قیمت اونس جهانی طلا و نقره نیز می‌تواند به بهبود شرایط بازار سرمایه کمک کند؛ چرا که خروج نقدینگی از صندوق‌های طلا و ورود مقطعی به بازار سهام در این شرایط محتمل خواهد بود. البته باید توجه داشت که افزایش تنش‌های بین‌المللی می‌تواند وضعیت متفاوتی را بر بازار حاکم کند.»

فراز و فرود شدید نسبت P/E پیامدهای گسترده‌ای برای اقتصاد و جامعه به همراه داشت.میلیون‌ها نفر از سرمایه‌گذاران خرد که در سال ۱۳۹۹ وارد بورس شدند، بخش زیادی از سرمایه خود را از دست دادند.

این تجربه تلخ باعث شد که نگاه جامعه به بازار سرمایه با بدبینی همراه شود. نوسانات شدید باعث شد که بازار سرمایه به جای ایفای نقش تامین مالی پایدار برای بنگاه‌ها، به بستری رای سفته‌بازی تبدیل شود که نتیجه مطلوبی برای سرمایه‌گذاران نداشت. پس از سقوط بازار، دولت و نهادهای ناظر با فشار افکار عمومی مواجه شدند و اقداماتی همچون تغییر دامنه نوسان، تزریق منابع حمایتی و تغییر مقررات را در دستور کار قرار دادند؛ هرچند این اقدامات در بلندمدت کارآیی چندانی نداشت.

تجربه سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ نشان داد که اتکا به هیجان عمومی و توصیه‌های غیرکارشناسی می‌تواند زیان‌های سنگینی به همراه داشته باشد. در مقابل، تحلیل بنیادی و توجه به نسبت‌های مالی مهمی مانند P/E می‌تواند ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش دهد. درحالی‌که میانگین P/E بازارهای توسعه‌یافته بین ۱۵ تا ۲۰ واحد است، بازار ایران در دوره‌ای به عدد ۴۰ رسید و سپس به کمتر از ۱۰ واحد سقوط کرد. این فاصله نشان‌دهنده بی‌ثباتی ساختاری در اقتصاد ایران است. در کشورهای توسعه‌یافته، سیاست‌های اقتصادی شفاف، نرخ بهره ثابت، و دولت و نهادهای ناظر با فشار افکار عمومی مواجه شدند و اقداماتی برای اصلاح بازار سرمایه، تزریق منابع حمایتی و تغییر مقررات را در دستور کار قرار دادند؛ هرچند این اقدامات در بلندمدت کارآیی چندانی نداشت.

تجربه این سال‌ها نشان می‌دهد که برای جلوگیری از تکرار چنین بحران‌هایی، باید چند اصل رعایت شود. شفافیت سیاست‌های اقتصادی و پرهیز از مداخلات کوتاه‌مدت و تبلیغات هیجانی از اهمیت بالایی برخوردار است.

آموزش مالی و ارتقای فرهنگ سرمایه‌گذاری باید در دستور کار قرار گیرد تا سرمایه‌گذاران بر اساس تحلیل و آگاهی تصمیم‌گیری کنند. ایجاد ثبات در نرخ بهره و سیاست‌های پولی می‌تواند پیش‌بینی‌پذیری بیشتری برای بازار ایجاد کند.

در نهایت، توجه به تحلیل بنیادی و نسبت‌های کلیدی مانند P/E باید به معیار اصلی سرمایه‌گذاران تبدیل شود و جایگزین رفتارهای هیجانی گردد. همچنین ابزارهایی برای مدیریت ریسک مانند بازار مشتقه، به توسعه بورس تهران کمک خواهد کرد و به مرور صرف ریسک بازار را کاهش داده و در بلندمدت بر افزایش P/E بازار کمک خواهد کرد.

بازار سهام ایران ظرفیت بالایی برای تامین مالی تولید و توسعه اقتصادی دارد، اما این ظرفیت تنها زمانی بافعل خواهد شد که اعتماد عمومی بازگردد و سیاست‌گذاری‌ها بر پایه اصول علمی و تجربی گذشته صورت گیرد.

نمودار P/E بازار، سندی روشن از نیاز فوری به اصلاح ساختارهای اقتصادی و بازتعریف نقش بازار سرمایه در اقتصاد ایران است.

چهارمین روز ۲۰درصدی بورس



فرحناز نعمتی -بورس تهران با رشد ۲۰.۳ درصدی دیروز، برای چهارمین بار پس از فعال شدن «ماشه»، صعود ۲۰درصدی را به نمایش گذاشت و در یک قدمی کانال ۲.۸میلیون واحدی قرار گرفت.

دی‌ماه ۱۴۰۳ نماگر اصلی بورس ۸ بار کانال مذکور را از دست داده است، این سطح به عنوان یک سطح مقاومتی عمل کرده و تجربه رفت‌وب‌گشت‌های بی‌شمار شاخص در این سطح طی ۵ ماه گذشته می‌تواند وضعیت مطلوب کنونی تالار شیشه‌ای را مبهم جلوه دهد. اما اگر دماسنج بورس بتواند وارد این کانال شود صعود به سطوح بالاتر به راحتی در دسترس است. به ویژه اینکه بازار از منظر ارزندگی نیز در سطوحی جذاب قرار دارد. بورس تهران پس از رشد نرخ دلار و کاهش ابهامات، روزهای مطلوبی را پشت سر گذاشته است. با وجود جاماندگی بورس نسبت به بازارهای موازی، ارزش‌گذاری پایین و P/E حدود ۱۵.۵واحد بر جذابیت بازار سهام افزوده است. در جریان معاملات دیروز جهش نماگرهای بورسی، معامله‌گران را غافلگیر کرد. نماگر اصلی تالار شیشه‌ای افزایش ۲۳.۸درصدی (معادل ۶۴هزار واحد) را تجربه کرد و پرورنده خود را در سطح ۲میلیون و ۷۹۳هزار واحد بست. شاخص هموزن نیز همگام با شاخص کل وارد مسیر صعودی شد و با رشد ۱۸.۸درصد به سطح ۸۱۷هزار واحد رسید. ۸۷درصد بازار که شامل ۷۰۰ نماد معاملاتی است، کار خود را در محدوده مثبت تابلو تمام کردند، از سویی ارزش معاملات خرد در روز شنبه به میزان ۵ هزار و ۵۰۰هملیارد تومان رسید که نسبت به آخرین روز معاملاتی هفته قبل کاهش ۵۶ درصدی را نشان می‌دهد. هفته گذشته رکورد سه‌ماهه در ارزش معاملات خرد به ثبت رسید و این مولفه مهم با قرار گرفتن در کانال ۱۴ همت طی هفته قبل بیشترین مقدار خود را از ۱۱ تیر امسال به بعد تجربه کرد. افزایش ارزش معاملات خرد در نتیجه تقابل جریان عرضه و تقاضا رخ داده است که یکی از امیدوارکننده‌ترین اتفاقات روزهای اخیر محسوب می‌شود. از همین مسیر است که همچنان امیدها برای تداوم حرکت بازار در مسیر صعودی زنده نگه داشته شده است.

در روزهای اخیر پس از بازگشت قطعه‌نامه‌های شورای امنیت و اعمال آنها، استراتژی معامله‌گران نیز دستخوش تغییرات مهمی شده و فضای بازارها بار دیگر درگیر رقابت‌های شدید قیمتی شده است. رشد نرخ ارز فرصت احیای بورس در هفته‌ای که گذشت را فراهم کرد. در همین حال شاخص اصلی این بازار با جهش ۸ درصدی بهترین عملکرد هفته‌ی خود از ابتدای سال را به نمایش گذاشت. در معاملات نخستین روز هفته بازارهای دارایی راه خود را از هم جدا کردند.

در هفته‌ای که گذشت، کانال شکنی بازارها عمیق‌تر شد و دلار، طلا و سکه وارد سطوح تاریخی شدند که بی‌سابقه بود. اما این وضعیت در روز شنبه تکرار نشد و معاملات بازار سهام با هیجانی مضاعف همراه بود. معاملات روز شنبه بورس تهران نسبت به آخرین روز هفته قبل کاملا متفاوت سپری شد. شاخص کل سهام با رشد ۲۰.۳درصدی(معادل ۶۴ هزار واحد) روز خوبی را پشت سر گذاشت. در روز شنبه شاخص‌های سهمی با چرخش جدی، به مسیر صعودی بازگشتند که محاصل آن ورود پول قدرتمند حقیقی و افزایش ارتفاع نماگرهای سهمی در مجموع معاملات این روز بود. کوچک‌تراها هم موفق شدند بازدهی روزانه خود را مثبت کنند.

معاملات از لنز آمار

معاملات بورس تهران در روز شنبه تفاوت‌های مهمی را نسبت به روز چهارشنبه ثبت کرد. اولین روز هفته با صعود پرقدردت نماگرهای بازار سهام آغاز شد. با رشد ۲۰.۳درصدی بورس، شاخص کل چهارمین صعود ۲ درصدی خودپس از فعال شدن ماشه را تجربه کرد. دماسنج اصلی تالار شیشه‌ای با تجربه پرواز دو درصدی بار دیگر به یک قدمی کانال ۲.۸میلیون واحد رسید. سطح مذکور معمولا برای شاخص دردرساز بوده است. از



تالار شیشه‌ای، محل زور آزمایی ریسک‌ها و محرک‌ها

بازار سرمایه ایران طی سال‌های اخیر یکی از پرنوسان‌ترین دوره‌های تاریخی خود را پشت سر گذاشته است. نسبت قیمت به سود هر سهم یا همان P/E که به عنوان یکی از شاخص‌های کلیدی در سنجش ارزش ذاتی شناخته می‌شود، تصویری گویا از وضعیت کلی بازار ارائه می‌دهد. نسبت P/E بازار سهام ایران از سال ۱۳۹۷ تا پایان ۱۴۰۱ نشان می‌دهد که این شاخص از سطوح متعارف جهانی فاصله گرفته و در دوره‌هایی به سطوحی بی‌سابقه رسیده است. اوج این نوسان در تابستان ۱۳۹۹ رقم خورد؛ جایی که به طور غیر منتظره‌ای نسبت P/E بازار به حوالی ۴۰واحد صعود کرد و سپس طی مدت کوتاهی سقوطی سنگین را تجربه نمود. بررسی این روند نه تنها برای سرمایه‌گذاران بلکه برای سیاستگذاران اقتصادی نیز اهمیت دارد، چرا که نشان می‌دهد تصمیمات اقتصادی و شرایط کلان چگونه می‌تواند ارزش واقعی کل بازار را دستخوش تغییر کند. به‌خصوص آن که دو سالی است، این نسبت از میانگین‌های تاریخی فاصله گرفته است.

گریز از بورس ارزنده نسبت P/E یا قیمت سهام بر سودآوری، معیاری است که از تقسیم قیمت سهام به سود هر سهم به دست می‌آید. این نسبت بیان می‌کند که سرمایه‌گذاران حاضرند چند برابر سود فعلی شرکت را برای خرید یک سهم پرداخت کنند.

به طور کلی، P/E پایین‌تر به معنای ارزندگی نسبی بیشتر سهام است و می‌تواند بیانگر انتظار محدود از رشد سودآوری باشد. درحالی‌که P/E بالا معمولا حاکی از خوش‌بینی بازار نسبت به آینده و انتظار رشد سودهای آتی است. در بازارهای جهانی، میانگین P/E در محدوده ۱۵ تا ۲۰واحد قرار دارد. اما در اقتصادهایی با تورم بالا یا بی‌ثباتی اقتصادی، این شاخص می‌تواند از محدوده‌های متعارف خارج شود. نمودار بازار سهام ایران دقیقا چنین پدیده‌ای را نشان می‌دهد.

بورس در کف تاریخی

نگاهی به نمودار نسبت قیمت به سود بازار نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۷ و اوایل ۱۳۹۸، نسبت P/E بازار در محدوده‌ای متعادل بین ۵ تا ۱۰واحد قرار داشت. این دوره با وجود تحریم‌های اقتصادی و فشارهای ارزی، نشانه‌ای از تعادل نسبی ارزش‌گذاری‌ها بود. سرمایه‌گذاران در این مقطع به صورت سنتی به بازار نگاه می‌کردند و هنوز موج بزرگی از ورود نقدینگی خرد آغاز نشده بود.

از نیمه دوم سال ۱۳۹۸، روندی صعودی آغاز شد. رشد نقدینگی، افزایش نرخ ارز و انتظار تورمی موجب شد که بازار سهام به عنوان پناهگاهی برای سرمایه‌ها مطرح شود. این روند در نهایت به اوج تاریخی در مرداد ۱۳۹۹ رسید، جایی که P/E بازار به حدود ۴۰واحد صعود کرد. چنین سطوحی از P/E نه تنها در تاریخ بازار سرمایه ایران بی‌سابقه بود، بلکه در سطح جهانی نیز کمتر مشاهده می‌شود.

پس از آن، سقوطی سریع رخ داد. در فاصله کوتاهی از نیمه دوم ۱۳۹۹ تا اوایل ۱۴۰۰، نسبت P/E به سطوحی کاهش یافت و دوباره به محدوده ۷ تا ۱۰واحد بازگشت. این سقوط ناشی از تخلیه حباب قیمتی، خروج نقدینگی و کاهش اعتماد عمومی به بازار سرمایه بود. در ادامه طی سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، P/E بازار عمدتا در محدوده ۵ تا ۸واحد تثبیت شد

پیامد ارزش پایین بورس

♥ **بایت‌دنسس بدون «تیک‌تاک آمریکایی» وضع بهتری دارد**
به محض اینکه استفاده از تیک‌تاک را شروع کنید احتمالا نمی‌توانید چشم از آن بردارید. همین‌موضوع درباره ماجرای پرحاشیه حضور این اپلیکیشن چینی در آمریکا نیز صدق می‌کنند؛ با این تفاوت که برخلاف ویدئوهای کوتاه و جذاب تیک‌تاک، این داستان سال‌هاست کش‌دار شده است.

البته حالا به نظر می‌رسد سرانجام این ماجرا به نقطه پایانی نزدیک شده است. در اواخر سپتامبر جزئیات یک توافق احتمالی بین دونالد ترامپ و همتای چینی‌اش، شی جین‌پینگ، برای واگذاری کنترل تیک‌تاک آمریکا به یک کنسرسیوم متشکل از سرمایه‌گذاران آمریکایی آشکار شد. در غیر این صورت طبق قانون دوحزی که در سال ۲۰۲۴ توسط رئیس‌جمهور دموکرات پیشین امضا شده بود، تیک‌تاک نهایتا در آمریکا غیرقابل دسترسی می‌شد.

به نوشته مجله اکونومیست، جزئیات هنوز کمی مبهم است، اما اگر بخواهیم یک خلاصه ارائه دهیم، به این صورت است که مالکین جدید (با چهره‌های برجسته‌ای مثل لری ایلسون و چند تن از دوستان سیلیکون‌ولی ترامپ) ۸۰درصد سهام نهاد آمریکایی را به دست آوردند. ارزش این معامله ۱۴میلیارد دلار برآورد شده است. تحلیلگران فکر می‌کردند حداقل ۴۰میلیارد دلار و شاید تا ۱۰۰میلیارد دلار هم ارزش داشته باشد، اما مشخص شد نبی‌ی از سودها همچنان به شرکت مادر تیک‌تاک، یعنی بایت‌دنس در پکن می‌رود که ۲۰درصد سهام را حفظ می‌کند. اما اکنون مجوز استفاده از الگوریتم اپلیکیشن که اصلاحا به آن گفته می‌شود «می‌توان از آن چشم برداشت»، در دست آمریکایی‌هاست و این اطمینان وجود دارد که حزب کمونیست نمی‌تواند آن را دستکاری کند.

همواداران آمریکایی تیک‌تاک که به گفته شرکت تحقیقاتی eMarketer ۱۷میلیون نفر از آن حداقل ماهی یک بار از این اپلیکیشن استفاده می‌کنند، می‌توانند نفس راحت بکشند. سهامداران پیش می‌توانند از خریدی که به نظر می‌رسد یک فرصت خوب است، خوشحال باشند. در این بین ترامپ نیز می‌تواند از این موقعیت لذت ببرد. با این حال بزرگ‌ترین برنده ممکن است در واقع بایت‌دنس باشد. زیرا واگذاری تیک‌تاک به آمریکا، حواس این شرکت متدار ۳۳۰میلیارد دلاری را از فتح آرام و گسترده جهانی پرت نمی‌کند. یکی از سرمایه‌گذاران بایت‌دنس حتی معتقد است که این شرکت ممکن است بدون تیک‌تاک آمریکا ارزشمندتر هم باشد.

در میان همه هیاهوها آسان است فراموش کنیم که آمریکا تنها بخشی کوچکی از امپراتوری دیجیتال بایت‌دنس است. حتی به‌نظر می‌رسد این بخش حداقل فعلا چندان سودآور نباشد. تیک‌تاک بیش از یکمیلیارد کاربر فعال ماهانه در خارج از آمریکا دارد. دویین، نسخه چینی و قدیمی‌تر آن، حدود ۸۰۰میلیون کاربر دارد و واقعا درآمدزایی می‌کند. به احتمال زیاد همین دو اپ مسوول بخش عمده ۳۳میلیارد دلار سود خالصی هستند که بایت‌دنس سال گذشته از مجموع درآمد ۵۵میلیارد دلاری خود کسب کرده است.

کنته مهم این است که بایت‌دنس دیگر فقط به فروش تبلیغات کنار کلیپ‌های جذاب محدود نمی‌شود. طبق برآورد eMarketer، تبلیغات ۴۹میلیارد دلار از درآمد سال ۲۰۲۴ را تشکیل می‌دهد که کمتر از یک‌سوم کل درآمد است. جادوی بایت‌دنس در توانایی آن برای خلق محصولاتی است که مرزهای دسته‌بندی‌های سنتی را درمی‌نوردد.

مدل کسب‌وکار بایت‌دنس که مرزهای دسته‌بندی‌ها را درنوردد، همیشه سخت‌تر از بازارهای دیجیتال کمتر توسعه‌یافته، در بازار آمریکا پیاده‌سازی می‌شد. TikTok Shop تنها در سال ۲۰۲۳ وارد آمریکا شد، یعنی سه سال پس از آنکه دویین نسخه خود را در چین معرفی کرده بود. با توجه به حساسیت‌های ژئوپلیتیک، افزودن هوش مصنوعی به تیک‌تاک آمریکا کار حتی دشوارتری بود. این شرکت بهتر است توجه و منابع خود را به بازارهایی که جنجال کمتری دارند، معطوف کند. حالا که دردسرهای آمریکا پشت سر گذاشته شده بایت‌دنس ممکن است سرعت توسعه و معرفی قابلیت‌های جدید خود را در سایر نقاط جهان افزایش دهد. پس چرا یک‌بار برای همیشه تیک‌تاک آمریکا را کنار نگذارند. برای «شی» این شاید یک امتیاز بیش از حد به ترامپ محسوب می‌شد. از دید بایت‌دنس، اما این می‌توانست نتیجه‌ای بهتر و حتی پرسودتر داشته باشد.

♥ **میلیون‌ها نفر به‌زودی در فضا زندگی می‌کنند**

بنیان‌گذار آمازون به تازگی پیش‌بینی کرده که میلیون‌ها نفر به‌زودی در فضا زندگی خواهند کرد.

میلیون‌ها نفر به‌زودی در فضا زندگی می‌کنند به گزارش تک‌کراچ، بزوس که شرکت فضایی بلو اوربجین را تاسیس کرده، در گفت‌وگو با جان الکن از خانواده اگنلی ایتالیا تأکید کرد که مردم عمداً «به دلخواه خودشان» به زندگی در فضا خواهند پرداخت و ربات‌ها وظایف سخت و طاقت‌فرسا را برعهده خواهند داشت.



«فقر سفر» رکورد زد

✎ پیتا حسن پور – ضعف در آمد ایرانی‌ها نسبت به ابتدای دهه ۹۰ در کنار رشد شدید هزینه‌های زندگی باعث شده ۴۸درصد خانوارها توان «مسافرت» را از دست بدهند.

در سال ۱۴۰۳ «فقر سفر» روی قله قرار گرفت. در این سال ۴۸ درصد از خانوارهای ایرانی سفر نرفته و تنها ۵۲ درصد حداقل یک مسافرت داشتند. این در حالی است که این عدد در سال ۱۳۹۶ یعنی «سال طلای سفر» به ۳۱ درصد برای سفر نرفته‌ها می‌رسید و در مقابل ۶۹ درصد حداقل یک مسافرت داشتند. کسانی که توانستند حداقل یک سفر را داشته باشند نیز سبک مسافرت‌شان تغییراتی را تجربه کرده است. در سال ۱۴۰۳ تنها ۴۹ درصد سفرها اقامت شبانه داشتند که ۴۲ درصد کاهش را نسبت به سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد.

با توجه به اینکه اقامت شبانه یکی از شاخص‌های کیفیت سفر است، می‌توان نتیجه گرفت که شاهد افت کیفی سفرها در این بازه زمانی و تبدیل شدن سفرهای سیاحتی به سفرهای ریاضتی هستیم. کاهش حجم سفرهای تفریحی و رسیدن آن به ۲۳ درصد در مقابل ۲۸ درصد سال ۹۰ شاخص دیگری است که نشان‌دهنده چالش‌های جدی در گردشگری داخلی ایران است.

«قامت» به عنوان دیگر اضلاع گردشگری و کسب‌وکارهای مرتبط با این صنعت نیز با مشکلات متعدد دست‌وپنجه نرم می‌کند. آمارهای منتشر شده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد سهم اقامت در اقامتگاه‌ها غیررسمی دو رقیمی شده و به عدد ۱۱ درصد رسیده است. این در حالی است که سهم اقامتگاه‌های رسمی که در سال ۹۰، به عدد ۵ درصد می‌رسید با یک درصد کاهش به عدد ۴ تنزل پیدا کرده است. در مقابل ۶۹ درصد گردشگران در خانه اقام

ساکن شده و ۹ درصد هم از ویلا شخصی استفاده می‌کنند.

چنین اعداد و ارقامی نشان‌دهنده انحراف در جریان اقامتی مسافران است. دلیل این امر به بالا رفتن هزینه سفر و پایین آمدن درآمد خانوار برمی‌گردد. میانگین نرخ تورم در چهار سال گذشته از ۲۱ درصد به عدد ۳۵ درصد رسیده و در مقابل درآمد سرانه ایرانی‌ها در سال ۱۴۰۲ به ۸۰ درصد سال ۱۳۹۰ کاهش یافته است. این اعداد نشان می‌دهد اقوام میزبان نیز به زودی توان خود را برای پذیرایی از مهمانان از دست دهند و به این ترتیب «قله فقر سفر» در ایران مرتفع‌تر شود. کاهش تمایل ایرانی‌ها به وسایل حمل‌ونقل عمومی دیگری موردی است که این گزارش به آن پرداخته است. دلیل این عدم تمایل به هزینه‌های بالا و کمبود زیرساخت برمی‌گردد. متأسفانه در سال‌های اخیر سفر هوایی تبدیل به کالای لوکس شده و در کنار آن، یافتن بلیت برای وسایل حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای نیز دشوار شده است. بالا رفتن هزینه بلیت هم سبب شده انجام سفرهای خانوادگی با آنها برای بسیاری از خانوارها غیرممکن شود. آمار تکرار دهنده دیگر این گزارش به «هضم جهان» برمی‌گردد.

اصفهان که به واسطه جاذبه‌های فرهنگی، تاریخی، میراثی و… همواره جزو ۵ مقصد برتر سفر توریست‌های ایرانی بود به رتبه دهم سقوط کرده که تقریباً به معنای حذف آن از گزینه سفر بخش عمده‌ای از ایرانی‌هاست. در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس سه دلیل برای این امر ذکر شده که اصلی‌ترین آنها خشک شدن زاینده‌رود است. فقدان بازاریابی و تمرکز بر گردشگری سنتی باعث شده تا اصفهان، جایگاه خود را به استان‌هایی مانند تهران، گیلان و مازندران دهد که به لحاظ جاذبه توان رقابت با آن در شرایط عادی نداشتند.

«پایش» تحلیل گردشگری داخلی در فصل بهار: بازه زمانی ۱۳۹۰ الی ۱۴۰۳ عنوان گزارشی از مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی است. انتخاب بهار به عنوان بازه زمانی سنجش از آن رو صورت گرفته است که به واسطه فقدان تعطیلات در روزها آخر هفته، سفر ایرانی‌ها به تعطیلات مناسبتی تقلیل یافته و در این زمینه، نوروز به عنوان بزرگ‌ترین تعطیلات سال، بیشترین آمار سفرها را به خود اختصاص می‌دهد. در این راستا مقایسه فصل بهار یک سال به عنوان عمود خیمه تعطیلات سالانه ایران با سال‌های دیگر، روند توریسم ایران را به خوبی نشان می‌دهد.



بازار لپ‌تاپ در شوک ماشه‌ای

طبقه متوسط دیگر نمی‌تواند لپ‌تاپ‌های درخور خریداری کند و ناچار است به سراغ لپ‌تاپ‌های دست‌دوم یا استوک برود. این تغییر رفتار مصرف‌کننده ناشی از کاهش قدرت خرید خانوار در پی افزایش نرخ دلار و تورم بالا است و نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از تقاضای بازار دیجیتال به کالاهای با قیمت پایین‌تر منتقل شده است.

اغلب افراد طبقه متوسط دیگر نمی‌توانند لپ‌تاپ‌های درخور خریداری کنند و ناچارند به سراغ لپ‌تاپ‌های دست‌دوم یا استوک بروند. این تغییر رفتار مصرف‌کننده ناشی از کاهش قدرت خرید خانوار در پی افزایش نرخ دلار و تورم بالا است و نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از تقاضای بازار به کالاهای جایگزین با قیمت پایین‌تر منتقل شده است. از منظر بازار این موضوع باعث افزایش رکود در بخش لپ‌تاپ‌های نو و کاهش گردش مالی فروشندگان شده است. کارشناسان معتقدند تا زمانی که نرخ ارز تثبیت نشود و فشارهای ارزی کاهش نیابد، تقاضای واقعی برای لپ‌تاپ‌های نو به سطح پیشین باز نخواهد گشت و رکود فعلی ادامه خواهد داشت.

جایگزینی کالای کم‌کیفیت

اکنون که خبرهای مربوط به افزایش قیمت دلار و مکانیسم ماشه تمام بازارها را در بر گرفته است، بازار کالاهای دیجیتال نیز حال و روز خوشی ندارد و در این راستا لپ‌تاپ نیز مستثنی نبوده است. این کالای طی سال‌های گذشته چنان افزایش قیمتی را تجربه کرده است که دیگر به‌عنوان یک کالای لوکس شناخته می‌شود و عملاً از سبید خرید بسیاری از خانوارها خارج شده است. این ماجرا تا آنجا ادامه‌دار است که مردم دیگر به جای تعویض لپ‌تاپ، تعمیر آن را ترجیح می‌دهند و گاه حتی توانایی ارتقای دستگاه خود را ندارند

اکنون نیز مشاهدات میدانی حاکی از آن است که با افزایش قیمتی که در ماه‌های گذشته اتفاق افتاده است این بازار در رکود فروز فته است و در پاساژهای کامپیوتر و فروشگاه‌های بزرگ دیجیتال صدای باز و بسته شدن در مغازه‌ها کمتر شنیده می‌شود و فروشندگان می‌گویند که «بازار به رکود عمیق‌تری رسیده است.» یکی از فروشندگان در این باره می‌گوید: «مردم دیگه کمتر دنبال لپ‌تاپ‌های برند می‌گردند. قبلاً مدل‌های میان‌رده پر فروش بودند، ولی حالا بیشتر مشتری‌ها سراغ مدل‌های پایین‌تر یا حتی دستگاه‌های استوک می‌روند.»

به گفته این فروشندگان افزایش نرخ دلار و اعمال مکانیسم ماشه در هفته‌های اخیر به‌طور مستقیم بر قیمت کالاهای دیجیتال اثر گذاشته است. قیمت لپ‌تاپ‌های برندهای مطرح حدود ۳۰ درصد افزایش یافته است. یکی دیگر از فعالان بازار لپ‌تاپ در این خصوص می‌گوید: «تا همین ماه گذشته شاید امکان آن وجود داشت که با مبلغی معادل ۷۰میلیون تومان یک لپ‌تاپ گیمینگ قابل قبول خریداری کرد، اما حالا برای خرید همان لپ‌تاپ بوجه‌ای حدود ۱۰۰میلیون تومان نیاز است.» اکنون یک لپ‌تاپ گیمینگ با حافظه ۱۶ گیگابایت و گرافیک ۸ گیگابایت ۹۲میلیون تومان قیمت دارد. البته اعداد و ارقام در این مدل لپ‌تاپ به این حد محدود نیست و برای خرید یک لپ‌تاپ گیمینگ با رم ۶۴ گیگابایت و گرافیک ۲۴ گیگابایت

بر اساس آمارهای منتشر شده در این گزارش، شاخص دسترس‌پذیری سفر برای خانوارهای ایرانی روند کاهش‌ی را نشان می‌دهد. شاخص دسترس‌پذیری سفر براساس این گزارش از ۵۸ درصد در سال ۱۳۹۰ به رقم ۵۲ درصد در سال ۱۴۰۳ رسیده که به جز سال‌های همه‌گیری کرونا که به واسطه شرایط ویژه در دنیا، شاهد توقف و تعطیلی سفرها بودیم، درصد پایین دسترس‌پذیری را نشان می‌دهد. از مهم‌ترین دلایل این محدودیت افزایش هزینه‌های سفر و فشار اقتصادی ذکر شده است.

همین محدودیت‌ها باعث شده کیفیت سفرها نیز روند نزولی را طی کند و سفر سیاحتی بدل به سفرهای ریاضتی شود. برای مثال برای نخستین‌بار در این بازه، سهم اقامت در منازل بستگان از بیش از ۷۰ درصد به ۶۹ درصد کاهش یافته و سهم ویلاهای اجاره‌ای از حدود ۹ درصد به ۱۰ درصد رسیده است. این آمارها نشان می‌دهد که اقامتگاه‌های عمومی نظیر هتل‌ها، بوم‌گردی‌ها، هتل آپارتمان‌ها و حتی خانه مسافرها با چالش کمبود متقاضی مواجه شده‌اند و اگر این روند نزولی ادامه یابد ناچار به تعطیلی می‌شوند. به علاوه با پایین آمدن توان اقتصادی خانوارها، تمایل اقوام برای پذیرش مهمان کاهش یافته و به این ترتیب آمار گردشگرانی که از سفر بازمی‌مانند روند صعودی را طی خواهد کرد. توصیه این گزارش برای تسهیل سفر طبقات مختلف جامعه استفاده از برنامه‌های تسهیلاتی و تشویقی به‌ویژه کارمندان دولت، برنامه راهبردی با هدف برآورده ساختن نیازهای اقامتی طبقات مختلف جامعه و در عین حال، سازماندهی برای انواع اقامتگاه‌های عمومی منطبق با نیازهای طبقات مختلف جامعه، است.

ناممکن شدن سفر به مناطق دوردست

بخش حمل‌ونقل از دیگر مواردی است که این گزارش به شکل مفصل به آن پرداخته است و چالش‌های مرتبط با آن را یکی از دلایل روند نزولی سفر می‌داند. بر اساس این گزارش کاهش کلی ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی نسبت به سال‌های ابتدایی دهه ۹۰، دسترس‌پذیری به بسیاری از مقصدها به‌ویژه مقصدهای دور از مرکز کشور را دشوار و گران کرده است.

این گزارش تأکید دارد که رشد استفاده از خودروهای شخصی در سفرهای بهاری در سال‌های اخیر و همچنین سهم ناچیز حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری یعنی اتوبوس، قطار، هواپیما در این زمینه، نشان از ضعف در حمل‌ونقل عمومی به‌خصوص برای استان‌های دور از مرکز کشور دارد. به علاوه هزینه‌های بالای سفر با وسایل حمل‌ونقل بین‌شهری به‌ویژه برای خانواده‌های پرجمعیت و کمبود ظرفیت ناوگان بین‌شهری در ایام اوج سفر، از عوامل مؤثر در این زمینه هستند.

بر اساس این گزارش ناوگان هوایی تقریباً به کالایی لوکس تبدیل شده و بسیاری از طبقات جامعه به‌ویژه خانوارهای پرجمعیت و با درآمد پایین و حتی متوسط، توان مالی استفاده از ناوگان هوایی برای سفر را ندارند، ازاین‌رو توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری، به‌ویژه تقویت ناوگان ریلی و جاده‌ای گامی اساسی در جهت ارتقای دسترس‌پذیری برای اقشار گوناگون جامعه است. از سوی دیگر تقویت زیرساخت‌ها در این بخش باعث جلوگیری از فشار بر زیرساخت‌های چند استان به‌خصوص و بهره‌گیری سایر استان‌های مستعد از منافع گردشگری می‌شود.

حذف اصفهان از توریسم ایران

در سال ۱۳۹۰، اصفهان رتبه چهارم (با در نظر گرفتن گردشگری با و بدون اقامت شبانه) را به عنوان مقصد محبوب گردشگران داشت، این در حالی است که این استان در سال ۱۴۰۳ به رتبه دهم تنزل پیدا کرد. در مقابل شاهدیم که استانی مانند مازندران همواره در جایگاه اول تا سوم پذیرش توریست است.

سقوط اصفهان در بازار گردشگری در حالی رخ می‌دهد که این استان به لحاظ جاذبه‌های فرهنگی، تاریخی، میراثی جایگاهی برجسته در کشورمان و حتی جهان دارد و عنوان «هضم جهان» برای آن بزرگنمایی نیست. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در بخش گردشگری بدون اقامت شبانه نشان می‌دهد که اصفهان در سال ۱۳۹۷، با ۳میلیون سفر ۸۴درصد از کل گردشگری ایران را به خود اختصاص داده بود، اما در سالل ۱۴۰۳ با ۹۰۰هزار سفر تنها سهم ۲.۵۲ درصدی را دارد.

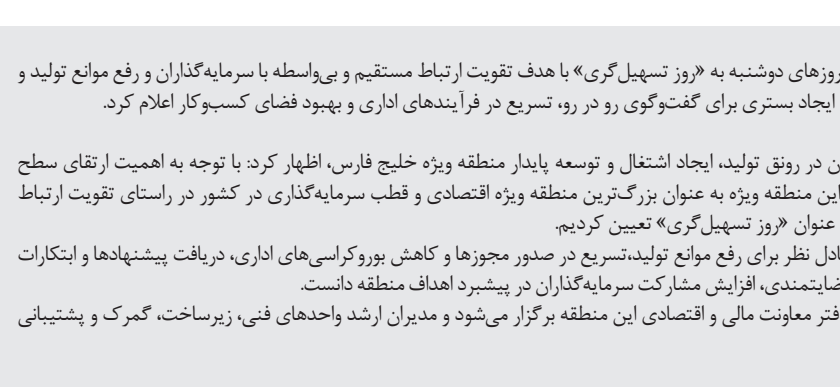
سه دلیل این گزارش برای این امر ذکر شده که اولین آنها خشک شدن زاینده‌رود است. علاوهبر این شاید بتوان گفت که تمرکز سنتی این استان بر گردشگری ورودی و نبود بازاریابی و تبلیغات مناسب برای معرفی جاذبه‌های جدید در جهت توسعه گردشگری داخلی حتی در زمان کاهش شدید گردشگری ورودی، از دیگر عوامل مهم در این زمینه است. از این رو بازنگری برنامه‌های بازاریابی به‌ویژه با رویکرد معرفی جاذبه‌های جدید از جمله فرهنگی و برگزاری رویدادها ضرورت دارد.

تراکم سفر به چند مقصد

از نظر این گزارش علاوهبر ضعف در ناوگان حمل‌ونقل عمومی و هزینه‌های بالای سفر به مراکز دور از مرکز کشور، ضعف در تبلیغات، بازاریابی و معرفی جاذبه‌های گردشگری در استان‌های کمتر شناخته‌شده، عاملی برای تراکم سفرها در چند استان خاص است. در مقابل قرائن‌گیری استان‌هایی مانند اردبیل، کردستان، قزوین، مرکزی، آذربایجان غربی، گلستان، کرمانشاه، زنجان، سیستان و بلوچستان و به‌ویژه هرمزگان در میان ۱۰مقصد برتر در سال‌های گذشته، نشانگر تأثیرگذاری تبلیغات و معرفی جاذبه‌های آن استان به‌صورت رسمی و یا از طریق محتوای تولید شده توسط کاربران بوده است.

این گزارش در همین راستا پیشنهاد می‌کند که در قالب طرح‌هایی مانند مسوولیت اجتماعی، فعالان صنعتی، بازرگانی و… در هر استان بر تبلیغات و معرفی جاذبه‌های استانی خود سرمایه‌گذاری کنند. در کنار آن صدا و سیما نیز با تأکید بر نقش خود در احکام سند راهبردی گردشگری و با به‌کارگیری ظرفیت گسترده خود، با تولید آثاری با رویکرد جذب گردشگران و ترغیب آنان برای سفر و نه صرفاً معرفی زیبایی‌های کشور، به آموزش و شناخت گردشگران از مقصدهای احتمالی کمک کند.

این گزارش تأکید دارد تولید آثار نباید به شیوه گذشته باشد و به معرفی جاذبه‌ها خلاصه شود. از نظر نگارندگان آثاری موردنیاز است که علاوهبر معرفی جاذبه‌های طبیعی، تاریخی، فرهنگی و مذهبی استان‌ها، نحوه سفر ارزان قیمت و حتی گران‌قیمت را در زمان‌های بخش مناسب پیش از فصل بهار و سالیان اخیر به‌صورت کمپین‌هایی سراسری به اجرا درآیند. از طرف دیگر، نقش رویدادهای گردشگری در جذب گردشگران به بسیاری از استان‌های مورد اشاره را نمی‌توان نادیده گرفت. رویدادهای گردشگری به‌عنوان جاذبه‌ایی پویه نه‌تنها برای استان‌های کمتر شناخته‌شده بلکه برای بسیاری از استان‌های سنتی گردشگری مانند اصفهان، یزد، کرمان و غیره می‌تواند راهبردی برای تنوع بخشی به محصولات و جاذبه‌های گردشگری باشد.



مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس از اختصاص روزهای دوشنبه به «روز تسهیل‌گری» با هدف تقویت ارتباط مستقیم و بی‌واسطه با سرمایه‌گذاران و رفع موانع تولید و سرمایه‌گذاری خبر داد.

مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس از اختصاص روزهای دوشنبه به «روز تسهیل‌گری» با هدف تقویت ارتباط مستقیم و بی‌واسطه با سرمایه‌گذاران و رفع موانع تولید و سرمایه‌گذاری خبر داد. محمدرضا پیرحسینلو با اعلام این خبر، هدف از این اقدام را ایجاد بستری برای گفت‌وگوی رو در رو، تسریع در فرآیندهای اداری و بهبود فضای کسب‌وکار اعلام کرد. ارتقای جایگاه منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس

وی با قدرانی از تلاش‌ها، سرمایه‌گذاری‌ها و نقش‌آفرینی ارزشمند سرمایه‌گذاران در رونق تولید، ایجاد اشتغال و توسعه پایدار منطقه ویژه خلیج فارس، اظهار کرد: با توجه به اهمیت ارتقای سطح تعاملات، هم‌افزایی و رفع موانع پیش‌رو در مسیر تولید و توسعه سرمایه‌گذاری، در این منطقه ویژه به عنوان بزرگ‌ترین منطقه ویژه اقتصادی و قطب سرمایه‌گذاری در کشور در راستای تقویت ارتباط دوسویه میان سرمایه‌گذاران و سایر مدیریت‌های منطقه ویژه، یک روز در هفته را به عنوان «روز تسهیل‌گری» تعیین کردیم. وی مهم‌ترین اهداف «روز تسهیل‌گری» را ایجاد فضای گفت‌وگوی مستقیم و تبادل نظر برای رفع موانع تولید، تسریع در صدور مجوزها و کاهش بوروکراسی‌های اداری، دریافت پیشنهاده‌ها و ابتکارات سرمایه‌گذاران برای توسعه فعالیت‌ها، ایجاد هماهنگی بین دستگاهی برای افزایش ضایعتمندی، افزایش مشارکت سرمایه‌گذاران در پیشبرد اهداف منطقه دانست.

بر این اساس، جلسات «روز تسهیل‌گری» ساعت ۹ تا ۱۱ صبح هر دوشنبه در دفتر معاونت مالی و اقتصادی این منطقه برگزار می‌شود و مدیران ارشد واحدهای فنی، زیرساخت، گمرک و پشتیبانی برای پیگیری مستقیم درخواست‌ها در آن حضور خواهند داشت.

باید حدود ۶۵۰میلیون تومان (تقریباً برابر با قیمت ماشین کوپیک) هزینه کرد. در این بین فقط گیمرها تحت‌تاثیر قیمت‌ها قرار نگرفته‌اند و ادیتورهایی که به دنبال لپ‌تاپ مناسب ادیت و ویدئو هستند نیز دچار مشکل شده‌اند، برای مثال لپ‌تایی با مشخصات اس‌اس‌دی یک ترابایت، پردازنده i۷-Cori و حافظه رم ۳۲ گیگابایت و حافظه اختصاصی کارت گرافیک ۸ گیگابایت حدود ۱۵۸میلیون تومان قیمت دارد. لپ‌تاپ از جمله کالاهایی است که بیشترین وابستگی را به نرخ دلار دارد، زیرا تقریباً تمامی قطعات آن وارداتی است و حتی برندهایی که مونتاژ داخلی دارند نیز به زنجیره تامین خارجی وابسته‌اند. همین موضوع باعث شده است که کوچک‌ترین نوسان در بازار ارز به‌سرعت در قیمت نهایی لپ‌تاپ منعکس شود. به گفته فروشندگان افزایش چند هزار تومانی نرخ دلار در روزهای اخیر کافی بوده تا قیمت مدل‌های پرفروش بین ۲ تا ۴میلیون تومان بالا برود.

از آنجا که حاشیه سود فروشندگان نیز در شرایط رکود کاهش یافته است، معمولاً این افزایش مستقیماً به مصرف‌کننده منتقل می‌شود. در نتیجه لپ‌تاپ بیش از سایر کالاهای دیجیتال از تحولات ارزی تأثیر می‌پذیرد و هر موج جدید در بازار دلار عملاً مسیر قیمت این کالا را تعیین می‌کند. مهر ماه که معمولاً به دلیل بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها ماه خرید لپ‌تاپ است، به گفته فروشندگان دچار یک رکود شده است. سادینا آبابی، رئیس کمیسیون فناوری اطلاعات و ارتباطات اتاق بازرگانی ایران، در این باره به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «در حال حاضر بازار لپ‌تاپ شرایط مطلوبی ندارد. افزایش قیمت ناشی از رشد نرخ دلار و نگرانی‌های سیاسی، تأثیر مستقیمی بر قیمت نهایی این کالا گذاشته است. لپ‌تاپ به عنوان یکی از ابزارهای اصلی کار و آموزش، از جمله کالاهایی است که افزایش قیمت آن مستقیماً به مصرف‌کننده فشار وارد می‌کند.»

در این میان جو روانی ناشی از مکانیسم ماشه را نباید از یاد برد؛ این مساله تا

آنجا ریشه‌دار است که فروشندگان معتقدند روند صعودی قیمت لپ‌تاپ از زمانی

شروع شد که مکانیسم ماشه هنوز فعال نشده بود و زمزمه‌هایی برای اجرای آن وجود

داشت. در این راستا کارشناسان اقتصادی نیز معتقدند مکانیسم ماشه در عمل بیش

از آنکه مستقیماً بازار فناوری را هدف بگیرد از مسیر افزایش نااطمینانی سیاسی و

نوسان نرخ ارز بر آن اثر می‌گذارد. انتشار خبرهای مرتبط با این موضوعات باعث بالا

نوسان نرخ ارز بر آن اثر می‌گذارد. انتشار خبرهای مرتبط با این موضوعات باعث بالا

روزنامهٔ «مِرازِ اقتصاد» ^(به انگلیسی: Marz-e-Ghesht) یکشنبه ۱۹ بهمن ۱۴۰۴ • شماره ۸۵۸ www.marzeghtesad.ir

♥ تجربیات گذشته خصوصی‌سازی در اقتصاد ایران: درسی از چرخه معیوب

شرکت ملی نفت ایران به عنوان بازوی اجرایی صنعت نفت کشور، نه تنها منبع اصلی درآمد‌های ارزی دولت است، بلکه نمادی از حاکمیت ملی بر منابع طبیعی به شمار می‌رود. طرح واگذاری سهام این شرکت که اخیراً در مجمع تشخیص مصلحت نظام مورد بررسی قرار گرفته، با هدف مولدسازی دارایی‌های دولت و تعمیق بازار سرمایه مطرح شده است. این طرح که در دولت‌های گذشته نیز مورد مطالعه بوده، می‌تواند نقطه عطفی در مسیر خصوصی‌سازی اقتصاد ایران باشد. اما تجربیات تلخ گذشته از خصوصی‌سازی‌های ناکارآمد، سولاتی جدی در مورد مزایا و معایب آن ایجاد کرده است. خصوصی‌سازی در ایران از دهه ۱۳۷۰ شمسی، به عنوان بخشی از سیاست‌های تعدیل اقتصادی و برنامه‌های توسعه، آغاز شد و هدف آن کاهش بار مالی دولت، افزایش کارآیی بنگاه‌ها و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بود. با این حال، اجرای این سیاست‌ها اغلب به جای ایجاد رقابت سالم، به چرخ‌های معیوب از رانت، فساد و انتقال دارایی‌ها به نهادهای شبه‌دولتی منجر شد. کارشناسان اقتصادی، پنج علت اصلی شکست خصوصی‌سازی را عدم شفافیت در قیمت‌گذاری، بی‌برنامگی، دخالت‌های دولتی مداوم، عدم جذب نقدینگی جدید و انتقال سهام به بنیادها و نهادهای خاص می‌دانند. برای مثال، در دهه ۸۰، واگذاری شرکت‌های بزرگ مانند ایران‌خودرو و سایپا نه تنها کارایی را افزایش نداد، بلکه به دلیل استفاده‌های اضافی دولتی و عدم تحول مدیریتی، سودآوری را کاهش داد. با وجود این، تجربیات موفق محدودی نیز وجود دارد؛ مانند واگذاری پالایشگاه کرمانشاه یا پتروشیمی بیستون که منجر به افزایش تولید و بهبود مدیریت شد. این تجربیات نشان می‌دهد که موفقیت خصوصی‌سازی وابسته به شفافیت، نظارت مستقل و جذب سرمایه‌گذاران واقعی است، نه صرف واگذاری سهام.

مزایای طرح واگذاری سهام شرکت ملی نفت: چشم‌اندازی برای تعمیق بازار و مولدسازی

با توجه به تجربیات گذشته، واگذاری سهام NIOC می‌تواند مزایای قابل‌توجهی به همراه داشته باشد، به شرطی که از اشتباهات تکراری اجتناب شود. نخست، این طرح می‌تواند به مولدسازی دارایی‌های دولت کمک کند و منابع مالی را برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های غیرنفتی آزاد سازد. براساس برآوردها، ارزش سهام NIOC می‌تواند تا ۷۰ میلیارد دلار باشد که واگذاری آن ریسک شوک‌های قیمتی نفت (مانند آنچه برای نیمه دوم سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی می‌شود) را کاهش دهد. دوم، تعمیق بازار سرمایه از طریق عرضه سهام در بورس، اعتماد سرمایه‌گذاران را افزایش می‌دهد و مشارکت مردمی در اقتصاد را تقویت می‌کند.

تجربیات موفق گذشته، مانند واگذاری سهام پتروشیمی‌ها، نشان داده که این رویکرد می‌تواند ظرفیت تولید را افزایش دهد و تامین مالی زیرساخت‌های نفتی را تسهیل کند. همچنین، در سطح کلان، این واگذاری می‌تواند به تحقق اقتصاد مقاومتی کمک کند؛ جایی که مردم به جای دولت، سهامدار اصلی منابع ملی شوند و از درآمدهای نفتی به‌رمضند گردند. در مقایسه با تجربیات جهانی، مانند بزرگ‌ترین حمل‌و‌جای موفق با تمرکز بر شفافیت انجام شد، ایران می‌تواند از این فرصت برای نوسازی صنعت نفت استفاده کند و کارآیی مدیریتی را ارتقا دهد، مشروط بر اینکه سهام به بخش خصوصی واقعی واگذار شود نه نهادهای شبه‌دولتی.

با وجود پتانسیل‌های مثبت، تجربیات گذشته هشدار جدی در مورد معایب این طرح صادر می‌کند. بزرگ‌ترین خطر، تهدید حشود مدیریتی ملی بر منابع استراتژیک است. NIOC نه تنها یک شرکت اقتصادی، بلکه نماد استقلال انرژی ایران است و واگذاری سهام آن می‌تواند کنترل دولت بر سیاست‌های خارجی و امنیت انرژی را تضعیف کند. در تجربیات گذشته، مانند واگذاری صنایع پالایش و پتروشیمی، عدم پرداخت بدهی‌های صندوق‌های بازنشستگی و افزایش ناکارآمدی منجر به حذف یارانه‌ها و اعتراضات اجتماعی شد. علاوه بر این، خطر فساد و رانت‌خواری همچنان بالاست. به جای بخش خصوصی، به نهادهای خاص منتقل شد که این امر رقابت را کاهش داد و سودآوری را مختل کرد.

لذا این هشدار را باید جدی گرفت که بدون نظارت مستقل و قیمت‌گذاری شفاف، این واگذاری می‌تواند به «خصوصی‌سازی از نوع ایرانی» یعنی انتقال به شبه‌دولتی‌ها تبدیل شود و مشکلات معیشتی خانوارها را تشدید کند. همچنین، در شرایط تحریرهای فعلی، جذب سرمایه‌گذاران خارجی دشوار است و واگذاری داخلی ممکن است تورم و نابرابری دامن بزند. طرح واگذاری سهام شرکت ملی نفت ایران، اگر با درس‌آموزی از تجربیات گذشته اجرا شود، می‌تواند به عنوان بزرگ‌ترین رخداد اقتصادی پس از ملی‌شدن نفت عمل کند و اقتصاد ایران را از وابستگی به نفت رها سازد.

مزایایی مانند شفاف‌سازی، افزایش تولید و مشارکت مردمی، پتانسیل تحول‌آفرینی دارند، اما معایبی چون خطر فساد، از دست دادن کنترل استراتژیک و تکرار الگوهای شبه‌دولتی، نیازمند نظارت دقیق و قوانین حمایتی است. پیشنهاد می‌شود که دولت با ایجاد کمیته‌های مستقل نظارت، اولویت‌دهی به واگذاری تدریجی و تمرکز بر بخش خصوصی واقعی، از این فرصت برای تحقق عدالت اقتصادی استفاده کند. در نهایت، موفقیت این طرح نه در واگذاری، بلکه در تحول واقعی مدیریتی نهفته است.

روزنامهٔ «مِرازِ اقتصاد» ^(به انگلیسی: Marz-e-Ghesht)

یکشنبه ۱۹ بهمن ۱۴۰۴ • شماره ۸۵۸ www.marzeghtesad.ir

۱. بازگشت تجارت دریایی و افزایش نیاز به سوخت‌های سنگین

با عبور اقتصاد جهانی از بحران کرونا و افزایش صادرات در شرق آسیا، حجم تجارت دریایی رشد چشم‌گیری یافته است. اگرچه مقررات IMO ۲۰۲۰ استفاده از سوخت‌های پرگوگرد را محدود کرده، اما تقاضا برای نفت کوره کم‌گوگرد (VLSFO) در ناوگان کشتیرانی همچنان بالا رفته است. بسیاری از کشورها، به‌ویژه در خاورمیانه و جنوب شرق آسیا، از این سوخت برای تامین انرژی ارزان حمل‌ونقل بین‌المللی استفاده می‌کنند.

۲. کمبود گاز طبیعی در بازار جهانی

در سال‌های اخیر، بحران‌های گازی به‌ویژه پس از جنگ اوکراین، موجب شد کشورهای نظیر عربستان، عراق، بنگلادش و پاکستان دوباره به مصرف نفت کوره برای تولید برق روی آورند. این بازگشت اجباری به سوخت‌های سنگین، یکی از عوامل کلیدی رشد تقاضا بوده است.

۳. کاهش سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌ها و تغییر ترکیب فرآورده‌ها

در پی همه‌گیری کرونا، بسیاری از پروژه‌های پالایشی یا متوقف شدند یا با تأخیر روبه‌رو شدند. کاهش ظرفیت‌های جدید و تمرکز پالایشگاه‌ها بر حداکثرسازی خروجی اقتصادی موجب شد سهم نفت کوره در ترکیب فرآورده‌ها افزایش یابد.

۴. نقش روسیه و ایران در بازار فرآورده‌های سنگین

تجرب‌های غرب علیه روسیه و ایران باعث شد هر دو کشور بخشی از نفت خود را به شکل فرآورده‌های سنگین از جمله نفت کوره صادر کنند. صادرات این محصولات، به‌ویژه به بازارهای آسیایی و آفریقایی به رشد تقاضای جهانی دامن زده است.

۵. رقابت قیمتی و ملاحظات اقتصادی

در شرایط نوسان قیمت انرژی، نفت کوره همچنان یکی از ارزان‌ترین سوخت‌های قابل دسترسی است. برای بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه، استفاده از نفت کوره راهی برای حفظ ثبات قیمتی در تولید برق، حمل‌ونقل و صنایع سنگین است.

سوخت جت و گازوئیل در مسیر انقباض

درحالی‌که روند عرضه نفت کوره صعودی بوده، دو سوخت اصلی دیگر با افت یا رکود تقاضا مواجهند. صنعت هوایی جهان، هرچند پس از بحران کرونا روندی افزایشی در پیش گرفته، اما هنوز به سطح مصرف ۲۰۱۹ نرسیده است. رشد کند سفرهای بین‌قاره‌ای، افزایش قیمت بلیت و نگرانی‌های زیست‌محیطی از دلایل اصلی عقب‌ماندگی تقاضای سوخت جت است. گازوئیل نیز، با وجود اینکه در حمل‌ونقل زمینی و صنعت نقش کلیدی دارد، تحت فشار افزایش بهرهوری خودروها و رشد خودروهای الکتریکی با کاهش نسبی روبه‌رو شده است. در اروپا و چین، سیاست‌های جدید برای کاهش انتشار دی‌اکسیدکربن، سهم دیزل را در ناوگان حمل‌ونقل کاهش داده است.

پیامدهای بازگشت نفت‌کوره

افزایش تقاضای نفت کوره پیامدهایی چند وجهی دارد. از یک‌سو، این روند می‌تواند برای کشورهای صادرکننده نفت سنگین و فرآورده‌های مرتبط، از جمله ایران، عربستان و روسیه، فرصت درآمدی تازه‌ای ایجاد کند. از سوی دیگر، این رشد نشان می‌دهد که گذار جهانی به انرژی پاک هنوز از نظر زیرساختی، اقتصادی و فنی به بلوغ نرسیده است. بازار جهانی انرژی در وضعیتی دوگانه قرار دارد: از یک‌سو کشورها تعهدات اقلیمی را دنبال می‌کنند و از سوی دیگر، در عمل برای تامین انرژی خود هنوز به سوخت‌های فسیلی متکی‌اند. در چنین شرایطی، نفت کوره می‌تواند نقشی موقت اما حیاتی در حفظ توازن عرضه و تقاضا ایفا کند.

چشم‌انداز آینده

اگر شرایط فعلی ادامه یابد، بر اساس روندهای کنونی، پیش‌بینی می‌شود تقاضای جهانی نفت کوره تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۷ میلیون بشکه در روز برسد. این میزان، در صورت ادامه فشارهای ژئوپلیتیکی، کمبود گاز و افزایش تجارت جهانی، حتی می‌تواند بیشتر شود. با این حال، تهدیدهایی نیز در پیش است: توسعه فناوری‌های سوخت‌های جایگزین در صنعت کشتیرانی مانند آمونیاک و LNG، گسترش پالایشگاه‌های پیچیده‌تر و مقررات زیست‌محیطی سخت‌گیرانه‌تر می‌تواند از نیمه دوم دهه جاری، روند رشد نفت کوره را کند کند.

بازگشت غیرمنتظره نفت کوره به مرکز توجه بازار جهانی انرژی، بیش از آنکه نشانه شکست انرژی‌های پاک باشد، یادآور واقع‌گرایی اقتصادی در دوران گذار انرژی است. جهان هنوز در مرحله‌ای است که حذف کامل سوخت‌های فسیلی نه از نظر اقتصادی و نه از نظر فنی ممکن نیست. در واقع، رشد تقاضای نفت کوره نشان می‌دهد کشورها، به‌ویژه اقتصادهای نوظهور، در مسیر گذار به انرژی‌های تجدیدپذیر با ملاحظات امنیت انرژی، قیمت و دسترسی مواجه‌اند. تا زمانی که این چالش‌ها پابرجا بماند، سوخت‌هایی چون نفت کوره، برخلاف تمام پیش‌بینی‌های پیشین، همچنان بخشی ضروری در معادله انرژی جهان باقی خواهند ماند.

مدیرعامل مجتمع گاز پارس جنوبی اعلام کرد: این مجتمع با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی دقیق، تولید پایدار گاز را ادامه می‌دهد. غلامعباس حسینی در نشست بررسی روند تعمیرات اساسی، گفت: پارس جنوبی با دریافت بیش از ۱۱ میلیارد مترمکعب خوراک از سکوها دریایی و تزریق ۹۶ میلیارد مترمکعب گاز شیرین به شبکه سراسری، با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی دقیق توانسته است، تولید پایدار گاز را بدون وقفه ادامه دهد و جایگاه مهم‌ترش را به‌عنوان اصلی‌ترین تامین‌کننده گاز کشور بیش از پیش تقویت کند. وی با اشاره به آغاز نخستین مرحله تعمیرات اساسی در پالایشگاه‌های دوم و دوازدهم افزود: این تعمیرات طبق برنامه و بدون تأخیر در حال اجراست و ۲۷ مهر به پایان می‌رسد. اجرای این عملیات نقش تعیین‌کننده‌ای در آمادسازی پالایشگاه‌ها برای فصل سرما دارد.

مدیرعامل مجتمع گاز پارس جنوبی ادامه داد: مجتمع گاز پارس جنوبی بیشترین سهم را در تامین انرژی بخش‌های خانگی، صنعتی و نیروگاهی کشور بر عهده دارد. اهمیت این مجموعه در شرایطی بیشتر نمایان می‌شود که هرگونه اختلال در تولید آن می‌تواند به‌طور مستقیم بر زندگی روزمره مردم و روند فعالیت صنایع اثرگذار باشد.

فرمول زودبازده حمایت از حمل‌ونقل

بخش خصوصی و دولتی ارائه می‌دهد و آنها را قادر می‌سازد تا با هزینه مالی کمتر، تحویل زیرساخت‌ها را تسریع کنند. به گفته وزارت حمل‌ونقل آمریکا، با این برنامه به همه انواع پروژه‌های زیرساخت حمل‌ونقل اجازه داده خواهد شد تا ۹۹ درصد از هزینه‌هایی که واجد شرایط دریافت تسهیلات هستند را طبق قانون TIFIA تامین مالی کنند. در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ بودجه مالی این برنامه مبلغی معادل ۲۰۰ میلیون دلار تصویب شد. به گفته وزارت حمل‌ونقل آمریکا، این تسهیلات فرصت اجرای پروژه‌های بیشتری را فراهم می‌کند و متعاقب آن تحویل پروژه‌ها نیز تسریع خواهد شد؛ در نتیجه در هزینه‌های تامین مالی شهرهای صرفه‌جویی قابل‌توجهی به عمل خواهد آمد و نیاز به کمک‌های مالی فدرال کاهش خواهد یافت.

فقر ناوگان عمومی

اما در ایران بک تبصره دولتی به‌تنهایی نیروی محرکه کافی برای بازسازی و احیای ناوگان فرسوده حمل‌ونقل در کشور نبود. نگاهی به آمار ناوگان ریلی و جاده‌ای و کمبودهای موجود در این بخش‌ها نشان می‌دهد، مشوق‌های این تبصره به تنهایی از عهده بهبود وضعیت برنخواهد آمد. در حال حاضر به صورت متوسط شش‌هزار دستگاه اتوبوس بین‌شهری در کشور فعال است، درحالی‌که نیاز کشور تنها برای عبور از شرایط بحرانی حداقل دو برابر این تعداد است. از طرفی میانگین سن ناوگان موجود نیز ۱۵ سال است که عدد بالایی در بخش جاده‌ای به حساب می‌آید. در بخش ریلی نیز، شرایط بهتر از بخش جاده‌ای نیست، براساس آخرین آمار اعلام شده از سوی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هم اکنون ۹۲۰ واگن مسافربری فعال در کشور وجود دارد و به اندازه همین میزان به واگن جدید نیز نیاز است.

با توجه به فرسودگی قابل ملاحظه ناوگان ریلی و جاده‌ای، استفاده از تسهیلات این تبصره بخشی از راهکاری است که فرصت احیای این ناوگان حمل‌ونقل کشور را فراهم خواهد کرد. نگاهی اجمالی به کمبودها در این حوزه بر ضرورت توسعه راهکارهای تشویقی برای ترغیب سرمایه‌گذار خواهد افزود. در آستانه تعطیلات نوروز سال ۱۴۰۴، اعلام شد که ۳۲ میلیون تقاضا برای سفر با قطار وجود داشت در حالی‌که تنها دومیلیون و ۲۰۰ هزار بلیت فروخته شد.

در سفرهای اربعین امسال نیز اعلام شد با کمبود پنج‌هزار دستگاه اتوبوس بین‌شهری مواجه هستیم و به دلیل فراخوان اتوبوس‌ها در سراسر کشور، بلیت‌فروشی به شهرهای دیگر با اختلال گسترده‌ای روبه‌رو بود؛ تا جایی که پیش‌فروش بلیت اتوبوس به مقاصد غیراربعینی به مدت دو هفته ممنوع اعلام شد.

اطلاعات دقیقی از مجموع تسهیلات اختصاص پیدا کرده از محل این تبصره در

بخش ریلی و جاده‌ای در دسترس نیست، اما براساس اطلاعات موجود در سال ۱۳۹۹

بنابر اعلام وزارت کشور، پنج‌هزار دستگاه اتوبوس از محل تسهیلات این تبصره در دستور

نوسازی قرار گرفتند. در سال ۱۳۹۸ نیز سعید رسولی مدیرعامل اسبق راه‌آهن از ورود

۴۳۲ دستگاه ناوگان شامل لوکوموتیو، واگن باری و مسافری به بخش ریلی از محل این

اعتبارات این تبصره خبر داده بود.

این تبصره به صورت صریح تنها در سال ۱۳۹۷ از تخصیص اعتبار به بخش حمل‌ونقل

نام برده و در سال ۱۳۹۸ نیز سهم هفت‌هزار میلیارد تومانی از آن به وزارت راه و شهرسازی

اختصاص پیدا کرده است.

روزنامهٔ «مِرازِ اقتصاد» ^(به انگلیسی: Marz-e-Ghesht)

یکشنبه ۱۹ بهمن ۱۴۰۴ • شماره ۸۵۸ www.marzeghtesad.ir

۱. بازگشت تجارت دریایی و افزایش نیاز به سوخت‌های سنگین

با عبور اقتصاد جهانی از بحران کرونا و افزایش صادرات در شرق آسیا، حجم تجارت دریایی رشد چشم‌گیری یافته است. اگرچه مقررات IMO ۲۰۲۰ استفاده از سوخت‌های پرگوگرد را محدود کرده، اما تقاضا برای نفت کوره کم‌گوگرد (VLSFO) در ناوگان کشتیرانی همچنان بالا رفته است. بسیاری از کشورها، به‌ویژه در خاورمیانه و جنوب شرق آسیا، از این سوخت برای تامین انرژی ارزان حمل‌ونقل بین‌المللی استفاده می‌کنند.

۲. کمبود گاز طبیعی در بازار جهانی

در سال‌های اخیر، بحران‌های گازی به‌ویژه پس از جنگ اوکراین، موجب شد کشورهای نظیر عربستان، عراق، بنگلادش و پاکستان دوباره به مصرف نفت کوره برای تولید برق روی آورند. این بازگشت اجباری به سوخت‌های سنگین، یکی از عوامل کلیدی رشد تقاضا بوده است.

۳. کاهش سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌ها و تغییر ترکیب فرآورده‌ها

در پی همه‌گیری کرونا، بسیاری از پروژه‌های پالایشی یا متوقف شدند یا با تأخیر روبه‌رو شدند. کاهش ظرفیت‌های جدید و تمرکز پالایشگاه‌ها بر حداکثرسازی خروجی اقتصادی موجب شد سهم نفت کوره در ترکیب فرآورده‌ها افزایش یابد.

۴. نقش روسیه و ایران در بازار فرآورده‌های سنگین

تجرب‌های غرب علیه روسیه و ایران باعث شد هر دو کشور بخشی از نفت خود را به شکل فرآورده‌های سنگین از جمله نفت کوره صادر کنند. صادرات این محصولات، به‌ویژه به بازارهای آسیایی و آفریقایی به رشد تقاضای جهانی دامن زده است.

۵. رقابت قیمتی و ملاحظات اقتصادی

در شرایط نوسان قیمت انرژی، نفت کوره همچنان یکی از ارزان‌ترین سوخت‌های قابل دسترسی است. برای بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه، استفاده از نفت کوره راهی برای حفظ ثبات قیمتی در تولید برق، حمل‌ونقل و صنایع سنگین است.

سوخت جت و گازوئیل در مسیر انقباض

درحالی‌که روند عرضه نفت کوره صعودی بوده، دو سوخت اصلی دیگر با افت یا رکود تقاضا مواجهند. صنعت هوایی جهان، هرچند پس از بحران کرونا روندی افزایشی در پیش گرفته، اما هنوز به سطح مصرف ۲۰۱۹ نرسیده است. رشد کند سفرهای بین‌قاره‌ای، افزایش قیمت بلیت و نگرانی‌های زیست‌محیطی از دلایل اصلی عقب‌ماندگی تقاضای سوخت جت است. گازوئیل نیز، با وجود اینکه در حمل‌ونقل زمینی و صنعت نقش کلیدی دارد، تحت فشار افزایش بهرهوری خودروها و رشد خودروهای الکتریکی با کاهش نسبی روبه‌رو شده است. در اروپا و چین، سیاست‌های جدید برای کاهش انتشار دی‌اکسیدکربن، سهم دیزل را در ناوگان حمل‌ونقل کاهش داده است.

پیامدهای بازگشت نفت‌کوره

افزایش تقاضای نفت کوره پیامدهایی چند وجهی دارد. از یک‌سو، این روند می‌تواند برای کشورهای صادرکننده نفت سنگین و فرآورده‌های مرتبط، از جمله ایران، عربستان و روسیه، فرصت درآمدی تازه‌ای ایجاد کند. از سوی دیگر، این رشد نشان می‌دهد که گذار جهانی به انرژی پاک هنوز از نظر زیرساختی، اقتصادی و فنی به بلوغ نرسیده است. بازار جهانی انرژی در وضعیتی دوگانه قرار دارد: از یک‌سو کشورها تعهدات اقلیمی را دنبال می‌کنند و از سوی دیگر، در عمل برای تامین انرژی خود هنوز به سوخت‌های فسیلی متکی‌اند. در چنین شرایطی، نفت کوره می‌تواند نقشی موقت اما حیاتی در حفظ توازن عرضه و تقاضا ایفا کند.

چشم‌انداز آینده

اگر شرایط فعلی ادامه یابد، بر اساس روندهای کنونی، پیش‌بینی می‌شود تقاضای جهانی نفت کوره تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۷ میلیون بشکه در روز برسد. این میزان، در صورت ادامه فشارهای ژئوپلیتیکی، کمبود گاز و افزایش تجارت جهانی، حتی می‌تواند بیشتر شود. با این حال، تهدیدهایی نیز در پیش است: توسعه فناوری‌های سوخت‌های جایگزین در صنعت کشتیرانی مانند آمونیاک و LNG، گسترش پالایشگاه‌های پیچیده‌تر و مقررات زیست‌محیطی سخت‌گیرانه‌تر می‌تواند از نیمه دوم دهه جاری، روند رشد نفت کوره را کند کند.

بازگشت غیرمنتظره نفت کوره به مرکز توجه بازار جهانی انرژی، بیش از آنکه نشانه شکست انرژی‌های پاک باشد، یادآور واقع‌گرایی اقتصادی در دوران گذار انرژی است. جهان هنوز در مرحله‌ای است که حذف کامل سوخت‌های فسیلی نه از نظر اقتصادی و نه از نظر فنی ممکن نیست. در واقع، رشد تقاضای نفت کوره نشان می‌دهد کشورها، به‌ویژه اقتصادهای نوظهور، در مسیر گذار به انرژی‌های تجدیدپذیر با ملاحظات امنیت انرژی، قیمت و دسترسی مواجه‌اند. تا زمانی که این چالش‌ها پابرجا بماند، سوخت‌هایی چون نفت کوره، برخلاف تمام پیش‌بینی‌های پیشین، همچنان بخشی ضروری در معادله انرژی جهان باقی خواهند ماند.

مدیرعامل مجتمع گاز پارس جنوبی اعلام کرد: این مجتمع با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی دقیق، تولید پایدار گاز را ادامه می‌دهد. غلامعباس حسینی در نشست بررسی روند تعمیرات اساسی، گفت: پارس جنوبی با دریافت بیش از ۱۱ میلیارد مترمکعب خوراک از سکوها دریایی و تزریق ۹۶ میلیارد مترمکعب گاز شیرین به شبکه سراسری، با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی دقیق توانسته است، تولید پایدار گاز را بدون وقفه ادامه دهد و جایگاه مهم‌ترش را به‌عنوان اصلی‌ترین تامین‌کننده گاز کشور بیش از پیش تقویت کند. وی با اشاره به آغاز نخستین مرحله تعمیرات اساسی در پالایشگاه‌های دوم و دوازدهم افزود: این تعمیرات طبق برنامه و بدون تأخیر در حال اجراست و ۲۷ مهر به پایان می‌رسد. اجرای این عملیات نقش تعیین‌کننده‌ای در آمادسازی پالایشگاه‌ها برای فصل سرما دارد.

مدیرعامل مجتمع گاز پارس جنوبی ادامه داد: مجتمع گاز پارس جنوبی بیشترین سهم را در تامین انرژی بخش‌های خانگی، صنعتی و نیروگاهی کشور بر عهده دارد. اهمیت این مجموعه در شرایطی بیشتر نمایان می‌شود که هرگونه اختلال در تولید آن می‌تواند به‌طور مستقیم بر زندگی روزمره مردم و روند فعالیت صنایع اثرگذار باشد.

فرمول زودبازده حمایت از حمل‌ونقل

نشأت گرفته از نبود یک الگوی فکری منسجم و واحد و بیشتر براساس آزمون و خطا بوده، منجر به دست‌اندا‌زهای این تبصره برای رونق تولید و اشتغال‌زایی شد. با وجود ایرادهایی وارده به این تبصره، اما مزایای آن نیز قابل چشم‌پوشی نبود. مهم‌ترین کارکرد این تبصره حمایت از تولید و اشتغال بوده؛ همچنین می‌توانست دسترسی به خدمات بانکی را تسهیل کند، منجر به تقویت پروژه‌های زیرساختی و عمرانی شود و مشارکت بخش خصوصی را افزایش دهد.

سهم مدهای حمل‌ونقل

به گزارش «دنیای اقتصاد»، حوزه حمل‌ونقل از جمله صنایعی بود که می‌توانست از مزایای تبصره ۱۸ استفاده کند. بررسی «دنیای اقتصاد» از تبصره‌های ۱۸ قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد، حمل‌ونقل یکبار و در سال ۱۳۹۷ در بندهای این تبصره به صورت مستقیم مورد اشاره قرار گرفته است. این طرح‌های حمل‌ونقل عمومی و ریلی از جمله «جایگزینی خودروهای عمومی و ماشین‌آلات کشاورزی فرسوده» فعالیت‌های مشمول این آیین‌نامه بوده‌اند.

اما مهم‌ترین مصادیق تبصره ۱۸ در بخش حمل‌ونقل در دو مد ریلی و جاده‌ای بوده است. به عنوان مثال در سال ۱۳۹۹، تامین مالی ۲۴ دستگاه ناوگان ریلی از محل تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۷ انجام شد. در سال ۱۴۰۱ نیز تسهیلاتی برای سرمایه‌گذاران صنعت ریلی از محل این تبصره در نظر گرفته شد که به گفته سیدحسن موسوی قائم‌مقام مدیرعامل شرکت راه‌آهن، این اعتبار برای سال‌ال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ نیز پیش‌بینی شده و مراحل اجرایی آن در حال انجام است. شرکت راه‌آهن در سال ۱۴۰۳ نیز اعلام کرد با هدف افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در چارچوب تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۱۴۰۲، تسهیلات کم‌بهره به شرکت‌های سازنده و خریداران ناوگان و ماشین‌آلات و تجهیزات زیربنایی پرداخت می‌کند.

در بخش جاده‌ای نیز این تسهیلات به گروه‌های متقاضی در برخی استان‌ها تعلق پیدا کرد. استان‌های خراسان جنوبی، همدان، چهارمحال و بختیاری، خوزستان، هرمزگان و گلستان، از جمله استان‌هایی بودند که فراخوان ثبت‌نام برای استفاده از وام‌های تبصره ۱۸ عمدتاً با هدف نوسازی و تعمیرات ناوگان حمل‌ونقل عمومی بین شهری در آنها ارائه شد. این فراخوان‌ها در سه سال اخیر از محل تسهیلات تبصره ۱۸ در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ بوده‌اند.

تجربه جهانی از حمایت دولتی

تجربه پرداخت تسهیلات از محل بودجه به سرمایه‌گذاران عمومی و خصوصی در جهان، خروجی‌های بسیار خوبی داشته است. در اروپا، (Connecting Europe Facility) CEF) برنامه‌ای است که اتحادیه اروپا در نظر گرفته و کمک‌های مالی را برای توسعه حمل‌ونقل عمومی در قالب وام‌های کم‌بهره ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۲۵، از میان ۲۵۸ پروپوزال ارائه شده برای دریافت تسهیلات، ۹۴ پروژه واجد شرایط اخذ وام‌های کم‌بهره از اتحادیه اروپا شناخته شدند که در مجموع ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون یورو تسهیلات دریافت خواهند کرد. گفتنی است بیش از ۷۵ درصد از این تسهیلات به بخش ریلی اختصاص پیدا کرده است. آمریکا نیز برنامه Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA)، وام‌های بلندمدت و کم‌بهره و انواع کمک‌های اعتباری به سرمایه‌گذاران

روزنامهٔ «مِرازِ اقتصاد» ^(به انگلیسی: Marz-e-Ghesht)

یکشنبه ۱۹ بهمن ۱۴۰۴ • شماره ۸۵۸ www.marzeghtesad.ir

۱. بازگشت تجارت دریایی و افزایش نیاز به سوخت‌های سنگین

با عبور اقتصاد جهانی از بحران کرونا و افزایش صادرات در شرق آسیا، حجم تجارت دریایی رشد چشم‌گیری یافته است. اگرچه مقررات IMO ۲۰۲۰ استفاده از سوخت‌های پرگوگرد را محدود کرده، اما تقاضا برای نفت کوره کم‌گوگرد (VLSFO) در ناوگان کشتیرانی همچنان بالا رفته است. بسیاری از کشورها، به‌ویژه در خاورمیانه و جنوب شرق آسیا، از این سوخت برای تامین انرژی ارزان حمل‌ونقل بین‌المللی استفاده می‌کنند.

۲. کمبود گاز طبیعی در بازار جهانی

در سال‌های اخیر، بحران‌های گازی به‌ویژه پس از جنگ اوکراین، موجب شد کشورهای نظیر عربستان، عراق، بنگلادش و پاکستان دوباره به مصرف نفت کوره برای تولید برق روی آورند. این بازگشت اجباری به سوخت‌های سنگین، یکی از عوامل کلیدی رشد تقاضا بوده است.

۳. کاهش سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌ها و تغییر ترکیب فرآورده‌ها

در پی همه‌گیری کرونا، بسیاری از پروژه‌های پالایشی یا متوقف شدند یا با تأخیر روبه‌رو شدند. کاهش ظرفیت‌های جدید و تمرکز پالایشگاه‌ها بر حداکثرسازی خروجی اقتصادی موجب شد سهم نفت کوره در ترکیب فرآورده‌ها افزایش یابد.

۴. نقش روسیه و ایران در بازار فرآورده‌های سنگین

تجرب‌های غرب علیه روسیه و ایران باعث شد هر دو کشور بخشی از نفت خود را به شکل فرآورده‌های سنگین از جمله نفت کوره صادر کنند. صادرات این محصولات، به‌ویژه به بازارهای آسیایی و آفریقایی به رشد تقاضای جهانی دامن زده است.

۵. رقابت قیمتی و ملاحظات اقتصادی

در شرایط نوسان قیمت انرژی، نفت کوره همچنان یکی از ارزان‌ترین سوخت‌های قابل دسترسی است. برای بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه، استفاده از نفت کوره راهی برای حفظ ثبات قیمتی در تولید برق، حمل‌ونقل و صنایع سنگین است.

سوخت جت و گازوئیل در مسیر انقباض

درحالی‌که روند عرضه نفت کوره صعودی بوده، دو سوخت اصلی دیگر با افت یا رکود تقاضا مواجهند. صنعت هوایی جهان، هرچند پس از بحران کرونا روندی افزایشی در پیش گرفته، اما هنوز به سطح مصرف ۲۰۱۹ نرسیده است. رشد کند سفرهای بین‌قاره‌ای، افزایش قیمت بلیت و نگرانی‌های زیست‌محیطی از دلایل اصلی عقب‌ماندگی تقاضای سوخت جت است. گازوئیل نیز، با وجود اینکه در حمل‌ونقل زمینی و صنعت نقش کلیدی دارد، تحت فشار افزایش بهرهوری خودروها و رشد خودروهای الکتریکی با کاهش نسبی روبه‌رو شده است. در اروپا و چین، سیاست‌های جدید برای کاهش انتشار دی‌اکسیدکربن، سهم دیزل را در ناوگان حمل‌ونقل کاهش داده است.

پیامدهای بازگشت نفت‌کوره

افزایش تقاضای نفت کوره پیامدهایی چند وجهی دارد. از یک‌سو، این روند می‌تواند برای کشورهای صادرکننده نفت سنگین و فرآورده‌های مرتبط، از جمله ایران، عربستان و روسیه، فرصت درآمدی تازه‌ای ایجاد کند. از سوی دیگر، این رشد نشان می‌دهد که گذار جهانی به انرژی پاک هنوز از نظر زیرساختی، اقتصادی و فنی به بلوغ نرسیده است. بازار جهانی انرژی در وضعیتی دوگانه قرار دارد: از یک‌سو کشورها تعهدات اقلیمی را دنبال می‌کنند و از سوی دیگر، در عمل برای تامین انرژی خود هنوز به سوخت‌های فسیلی متکی‌اند. در چنین شرایطی، نفت کوره می‌تواند نقشی موقت اما حیاتی در حفظ توازن عرضه و تقاضا ایفا کند.

چشم‌انداز آینده

اگر شرایط فعلی ادامه یابد، بر اساس روندهای کنونی، پیش‌بینی می‌شود تقاضای جهانی نفت کوره تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۷ میلیون بشکه در روز برسد. این میزان، در صورت ادامه فشارهای ژئوپلیتیکی، کمبود گاز و افزایش تجارت جهانی، حتی می‌تواند بیشتر شود. با این حال، تهدیدهایی نیز در پیش است: توسعه فناوری‌های سوخت‌های جایگزین در صنعت کشتیرانی مانند آمونیاک و LNG، گسترش پالایشگاه‌های پیچیده‌تر و مقررات زیست‌محیطی سخت‌گیرانه‌تر می‌تواند از نیمه دوم دهه جاری، روند رشد نفت کوره را کند کند.

بازگشت غیرمنتظره نفت کوره به مرکز توجه بازار جهانی انرژی، بیش از آنکه نشانه شکست انرژی‌های پاک باشد، یادآور واقع‌گرایی اقتصادی در دوران گذار انرژی است. جهان هنوز در مرحله‌ای است که حذف کامل سوخت‌های فسیلی نه از نظر اقتصادی و نه از نظر فنی ممکن نیست. در واقع، رشد تقاضای نفت کوره نشان می‌دهد کشورها، به‌ویژه اقتصادهای نوظهور، در مسیر گذار به انرژی‌های تجدیدپذیر با ملاحظات امنیت انرژی، قیمت و دسترسی مواجه‌اند. تا زمانی که این چالش‌ها پابرجا بماند، سوخت‌هایی چون نفت کوره، برخلاف تمام پیش‌بینی‌های پیشین، همچنان بخشی ضروری در معادله انرژی جهان باقی خواهند ماند.

مدیرعامل مجتمع گاز پارس جنوبی اعلام کرد: این مجتمع با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی دقیق، تولید پایدار گاز را ادامه می‌دهد. غلامعباس حسینی در نشست بررسی روند تعمیرات اساسی، گفت: پارس جنوبی با دریافت بیش از ۱۱ میلیارد مترمکعب خوراک از سکوها دریایی و تزریق ۹۶ میلیارد مترمکعب گاز شیرین به شبکه سراسری، با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی دقیق توانسته است، تولید پایدار گاز را بدون وقفه ادامه دهد و جایگاه مهم‌ترش را به‌عنوان اصلی‌ترین تامین‌کننده گاز کشور بیش از پیش تقویت کند. وی با اشاره به آغاز نخستین مرحله تعمیرات اساسی در پالایشگاه‌های دوم و دوازدهم افزود: این تعمیرات طبق برنامه و بدون تأخیر در حال اجراست و ۲۷ مهر به پایان می‌رسد. اجرای این عملیات نقش تعیین‌کننده‌ای در آمادسازی پالایشگاه‌ها برای فصل سرما دارد.

مدیرعامل مجتمع گاز پارس جنوبی ادامه داد: مجتمع گاز پارس جنوبی بیشترین سهم را در تامین انرژی بخش‌های خانگی، صنعتی و نیروگاهی کشور بر عهده دارد. اهمیت این مجموعه در شرایطی بیشتر نمایان می‌شود که هرگونه اختلال در تولید آن می‌تواند به‌طور مستقیم بر زندگی روزمره مردم و روند فعالیت صنایع اثرگذار باشد.

فرمول زودبازده حمایت از حمل‌ونقل

نشأت گرفته از نبود یک الگوی فکری منسجم و واحد و بیشتر براساس آزمون و خطا بوده، منجر به دست‌اندا‌زهای این تبصره برای رونق تولید و اشتغال‌زایی شد. با وجود ایرادهایی وارده به این تبصره، اما مزایای آن نیز قابل چشم‌پوشی نبود. مهم‌ترین کارکرد این تبصره حمایت از تولید و اشتغال بوده؛ همچنین می‌توانست دسترسی به خدمات بانکی را تسهیل کند، منجر به تقویت پروژه‌های زیرساختی و عمرانی شود و مشارکت بخش خصوصی را افزایش دهد.

سهم مدهای حمل‌ونقل

به گزارش «دنیای اقتصاد»، حوزه حمل‌ونقل از جمله صنایعی بود که می‌توانست از مزایای تبصره ۱۸ استفاده کند. بررسی «دنیای اقتصاد» از تبصره‌های ۱۸ قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد، حمل‌ونقل یکبار و در سال ۱۳۹۷ در بندهای این تبصره به صورت مستقیم مورد اشاره قرار گرفته است. این طرح‌های حمل‌ونقل عمومی و ریلی از جمله «جایگزینی خودروهای عمومی و ماشین‌آلات کشاورزی فرسوده» فعالیت‌های مشمول این آیین‌نامه بوده‌اند.

اما مهم‌ترین مصادیق تبصره ۱۸ در بخش حمل‌ونقل در دو مد ریلی و جاده‌ای بوده است. به عنوان مثال در سال ۱۳۹۹، تامین مالی ۲۴ دستگاه ناوگان ریلی از محل تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۷ انجام شد. در سال ۱۴۰۱ نیز تسهیلاتی برای سرمایه‌گذاران صنعت ریلی از محل این تبصره در نظر گرفته شد که به گفته سیدحسن موسوی قائم‌مقام مدیرعامل شرکت راه‌آهن، این اعتبار برای سال‌ال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ نیز پیش‌بینی شده و مراحل اجرایی آن در حال انجام است. شرکت راه‌آهن در سال ۱۴۰۳ نیز اعلام کرد با هدف افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در چارچوب تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۱۴۰۲، تسهیلات کم‌بهره به شرکت‌های سازنده و خریداران ناوگان و ماشین‌آلات و تجهیزات زیربنایی پرداخت می‌کند.

در بخش جاده‌ای نیز این تسهیلات به گروه‌های متقاضی در برخی استان‌ها تعلق پیدا کرد. استان‌های خراسان جنوبی، همدان، چهارمحال و بختیاری، خوزستان، هرمزگان و گلستان، از جمله استان‌هایی بودند که فراخوان ثبت‌نام برای استفاده از وام‌های تبصره ۱۸ عمدتاً با هدف نوسازی و تعمیرات ناوگان حمل‌ونقل عمومی بین شهری در آنها ارائه شد. این فراخوان‌ها در سه سال اخیر از محل تسهیلات تبصره ۱۸ در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ بوده‌اند.

تجربه جهانی از حمایت دولتی

تجربه پرداخت تسهیلات از محل بودجه به سرمایه‌گذاران عمومی و خصوصی در جهان، خروجی‌های بسیار خوبی داشته است. در اروپا، (Connecting Europe Facility) CEF) برنامه‌ای است که اتحادیه اروپا در نظر گرفته و کمک‌های مالی را برای توسعه حمل‌ونقل عمومی در قالب وام‌های کم‌بهره ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۲۵، از میان ۲۵۸ پروپوزال ارائه شده برای دریافت تسهیلات، ۹۴ پروژه واجد شرایط اخذ وام‌های کم‌بهره از اتحادیه اروپا شناخته شدند که در مجموع ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون یورو تسهیلات دریافت خواهند کرد. گفتنی است بیش از ۷۵ درصد از این تسهیلات به بخش ریلی اختصاص پیدا کرده است. آمریکا نیز برنامه Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA)، وام‌های بلندمدت و کم‌بهره و انواع کمک‌های اعتباری به سرمایه‌گذاران

روزنامهٔ «مِرازِ اقتصاد» ^(به انگلیسی: Marz-e-Ghesht)

یکشنبه ۱۹ بهمن ۱۴۰۴ • شماره ۸۵۸ www.marzeghtesad.ir

۱. بازگشت تجارت دریایی و افزایش نیاز به سوخت‌های سنگین

با عبور اقتصاد جهانی از بحران کرونا و افزایش صادرات در شرق آسیا، حجم تجارت دریایی رشد چشم‌گیری یافته است.

♥ خرد جمعی برای حل بحران‌ها

پانزدهمین رویداد جامع معدن و صنایع معدنی از صبح روز دوشنبه ۲۷ مردادماه به همت گروه رسانه‌ای «دنیای‌اقتصاد» در مرکز همایش‌های برج میلاد آغاز به کار کرد. این رویداد تا ۳۰ مردادماه ادامه دارد. بررسی چالش‌های اصلی بخش معدن و صنایع معدنی از جمله ناترازی‌های انرژی، توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل، الزامات محیط زیستی در کنار تداوم فعالیت‌های معدنی و همچنین تحقق اهداف توسعه‌ای در زنجیره فولاد کشور، از جمله مهم‌ترین موضوعات مطرح شده در این همایش بودند. در همین حال ارائه راهکارهای عملی برای توسعه پایدار بخش معدن مورد توجه سخنرانان این رویداد مهم معدنی قرار گرفت. سیدمحمد اتابک وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در پیامی ویدئویی خطاب به حاضران در این همایش، به نقش رویداد جامع معدنی و صنایع معدنی «دنیای اقتصاد» در مسیر پیشرفت صنایع اشاره داشت و تأکید کرد که گذار از ابربحران‌های کنونی نیازمند خرد جمعی و بهره‌مندی از نظرات متخصصانی همچون حاضرین در این رویداد است.

در ابتدا علیرضا بختیاری، مدیرمسئول ضمن خوشامدگویی به حاضران، در رابطه با چالش‌های بخش معدن ایران گفت: در سال‌های اخیر، با توجه به اعمال تحریم‌های گسترده، تغییرات سریع بازارهای جهانی و نیاز به انطباق با استانداردهای بین‌المللی، معدن و صنایع معدنی ایران با چالش‌های متعددی روبرو بوده است. در یکسو، نوسانات قیمت مواد اولیه، ناترازی انرژی و ریسک‌های سیاسی و در سوی دیگر، فشارهای زیست‌محیطی و الزامات قانونی جدید، نیازمند توجه ویژه‌ای هستند.

بختیاری در ادامه گفت: در سال‌های گذشته، این هشدار داده شد که سرمایه‌گذاری در بخش معدن و صنایع معدنی رشد قابل اعتنایی ندارد و رشد بلندمدت این بخش در معرض خطر است. اکنون متأسفانه همه آن نگرانی‌ها به‌وقوت خود باقی است و مسائل دیگری نیز به آن اضافه شده است. او تأکید کرد: نخستین و مهم‌ترین عامل غیراقتصادی که راه فعالیت‌های اقتصادی را ناهموار کرده، تهدید خارجی و موانع تحریمی است. مرتفع کردن این موانع، در گرو افزایش تحرک دستگاه دیپلماسی و تقویت قوای دفاعی کشور و تقویت سرمایه‌های فرهنگی و اجتماعی و تحکیم وحدت ملی است. بختیاری ادامه داد: ایران در دو دهه اخیر بسیاری از فرصت‌های اصلاح اقتصادی را از دست داده است و در سال جاری که قرار بوده مطابق مفاد سند چشم‌انداز بیست ساله، به «جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی» دست یابد، با این هدف فاصله زیادی دارد.

گفت: با این حال، هنوز روزنه‌های امید گشوده است و با مدیریت علمی و سنجیده امور می‌توان اوضاع را بهتر کرد. بنیاد معدن و صنایع معدنی از جنبه تولید بر نوسازی تکنولوژی و از جنبه تجاری بر صادرات استوار است. فعالان صنایع معدنی برای اجرایی کردن این دو جزء، مکمل، قابلیت‌های تخصصی کافی دارند و به کمک دولت نیاز ندارند، اما این فعالیت‌های تکنیکی و بنگاهی خواه ناخواه با سیاستگذاری‌ها و تصمیم‌های دولت گره خورده است.

بختیاری در پایان تأکید کرد: امیدواریم دولت با درس گرفتن از تجربه‌ها و ناکامی‌ها در زمینه تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و کاستی‌ها در اجرای برنامه‌های توسعه و عدم توازن‌های آشکار و پنهان در بودجه‌های سالانه، اکنون متقاعد شده باشد که اهالی کسب‌وکار و بازارها منطق اقتصاد را بهتر می‌شناسند و هر چه فاصله دولت از پنگاهداری و تصدی‌گرایی بیشتر شود، چشم‌انداز رشد اقتصادی و رفاه همگانی روشن‌تر می‌شود. ضرورت اتکا بر خرد جمعی برای مواجهه با ابربحران‌ها

سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت در پیامی ویدئویی برای حاضران در رویداد جامع معدن و صنایع معدنی ۱۴۰۴، از پیشکوتان، اندیشمندان و متخصصان حاضر در این همایش قدردانی کرد و گفت: قدردان برگزاری سالانه همایش معدن و صنایع معدنی توسط مجموعه رسانه‌ای «دنیای اقتصاد» هستند. هر ساله بر غنای این همایش افزوده شده است. این رویداد در طول سالیان گذشته تأثیر بسزایی بر پیشرفت صنایع داشته است و در همین راستا از زحمات مدیرمسئول این گروه رسانه‌ای تشکر می‌کنم.

او ضمن اشاره به برگزاری همایش جامع معدن و صنایع معدنی در ترازوی جهانی افزود: این رویداد در سال جاری با ابتکار و ایجاد رویکردی جدید به تولید و بازار برگزار می‌شود و اثرات مثبت و ماندگاری را برای صنایع به دنبال خواهد داشت. وزیر صمت با اشاره به بحران‌های پیش روی صنعت و معدن گفت: در حال حاضر فعالان بخش معدن و صنایع معدنی با چالش‌های متعددی در روند فعالیت خود مواجه هستند. این مشکلات در سال‌های گذشته شدت گرفته و اکنون به ابربحران بدل شده‌اند. ناترازی انرژی یکی از همین ابربحران‌هایی است.



سفره کوچک مستاجران

عروسیا حسن پور - ۹۶درصد از «مجموع حداقل دستمزد یک زوج اجاره‌نشین» در تهران صرف مسکن و خوراک می‌شود؛ این سهم هزینه‌ای در جنوب پایتخت ۷۰درصد است. بیشترین جمعیت استانی اجاره‌نشین و بالاترین هزینه اجاره‌نشینی به «تهران» تعلق دارد. فردین یزدانی در گفت‌وگو دو پیامد اقتصادی و اجتماعی سنگینی هزینه اجاره مسکن را تشریح کرد.

جنس بحران مسکن در تهران نسبت به اواخر دهه ۹۰، تغییر کرده؛ اگر در سال‌های میانی عصر جهش قیمت‌ها در بازار ملک، دغدغه زوج‌های اجاره‌نشین، «چگونگی پس‌انداز برای خرید خانه‌اول» بود، در حال حاضر مساله آنها با «تجهیز مالی اضطراری برای پوشش هزینه اجاره» حادثر شده است. بررسی‌های «دنیای‌اقتصاد» از روند ناترازی هزینه مسکن نشان می‌دهد، با سطح متوسط اجاره‌بهای آپارتمان در پایتخت، حدود ۶۷ درصد از مجموع حداقل دستمزد زوجین، صرف فقط همین یک قلم نیاز ضروری معیشت می‌شود و در صورتی‌که هزینه خوراک هم به آن اضافه شود، بالای ۹۰ درصد حقوق ماهانه را می‌بلعد. مستاجرا برای بقای خود در این بازار عمدتاً سبد مصرف ماهانه‌شان را بسیار محدود کرده‌اند و یکسری کالاها و خدمات مهم همچون پوشاک، مسافرت و تفریح و حتی هزینه‌های ضروری درمانی را از دایره خریدشان -هزینه‌کرد- خارج کرده‌اند. تحلیل وضعیت موجود زندگی اجاره‌نشین‌ها مشخص می‌کند، ادامه این روند دو پیامد اقتصادی و اجتماعی بـه همراه دارد. از جمله اینکه محدودیت هزینه‌کرد این دسته از خانوارها در بازارهای مصرفی مختلف، امکان رشد اقتصادی مناسب و تقویت درآمد خانه‌اولی‌ها را سلب می‌کند و به تمدید طولانی‌تر فقر مسکن می‌انجامد.

گروه مسکن و شهری: با توجه به اختصاص بالاترین سهم جمعیت استانی اجاره‌نشین به تهران، بالاترین هزینه اجاره‌نشینی نیز به مستاجران پایتخت تعلق گرفت؛ به‌طوری‌که حدود ۹۶درصد از مجموع «حداقل دستمزد» یک زوج اجاره‌نشین در پایتخت صرف خوراک و مسکن می‌شود؛ این وضعیت باعث «افت چشم‌گیر کیفیت زندگی» تهرانی‌ها شده است. بر اساس شاخص اجاره مسکن «دنیای‌اقتصاد»، میانگین اجاره‌بهای تهران در ابتدای مهر ۱۴۰۴ با سنجش شاخص «اجاره‌بهای پیشنهادی» موجرها بر اساس فایل‌های ارائه‌شده به بازار آنلاین در شهرورما، با



تبدیل کامل پول‌پیش به اجاره‌بهای ماهانه به مترمربعی ۴۵۰هزار تومان در ماه رسیده است. با توجه به رقم ۴۶۰هزار تومانی اجاره‌بهای ماهانه در ماه گذشته، باید گفت، اجاره‌بها در تهران تقریباً بدون تغییر باقی مانده و شاخص اجاره پیشنهادی پایتخت در ابتدای مهر، حاکی از «ثبات نسبی» در این بازار است.

تحقیقات میدانی نشان می‌دهد، میانگین اجاره‌بهای پیشنهادی واحدهای مسکونی در محله‌های منتخب مناطق ۱۳گانه تهران در ابتدای مهر به سطح ۲۰۱میلیون و ۲۰۰هزار تومان اجاره ماهانه و ۹۵۵میلیون و ۹۰۰هزار تومان پول‌پیش رسیده است. این ارقام اجاره، میانگین فایل‌هایی است که برای همه واحدهای مسکونی میان‌رتراز با میانگین ۸۳،۹ مترمربع و عمر بنای ۷،۷سال مورد سنجش قرار گرفته است و به معنای اجاره‌بهای قطعی در بازار اجاره نیست. بررسی اجزای رقم کل اجاره‌بها نشان می‌دهد، در شهرو، میانگین رقم پیشنهادی موجرها برای اجاره ماهانه تغییری نکرد و آنچه باعث کاهش رقم کل شده ناشی از افت خفیف میانگین پول پیش توسط موجران است. در ابتدای شهریور رقم برای اجاره ماهانه نیز ۲۰۱میلیون تومان بوده، اما در مقابل موجران از میزان پول پیش کاسته‌اند؛ زیرا در ابتدای شهریور میانگین ودیعه پیشنهادی از سوی موجران ۶۲۱،۵میلیون تومان بوده است.

این ثبات نسبی در واقع، ناشی از انتظار طولانی موجران برای اجاره ملک است که با توجه به سطح شکننده توان مالی مستاجران، از افزایش رقم اجاره ماهانه صرف نظر کرده‌اند. با وجود ثبات نسبی در بازار اجاره تهران، اما وضعیت «کیفیت زندگی» مستاجران به شدت تنزل کرده است؛ به‌طوری‌که بیش زیادی از هزینه‌های زندگی خانوارها به بخش خوراک و مسکن اختصاص پیدا می‌کند. داده‌های رسمی حاکی از آن است که بیشترین جمعیت استانی اجاره‌نشین و بالاترین هزینه اجاره‌نشینی به

تهران تعلق دارد؛ یعنی حدود ۹۰درصد از ساکنان تهران در خانه‌های ملکی زندگی نمی‌کنند. این در حالی است که طبق گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس نزدیک به ۳۰درصد کل خانوارهای کشور مستاجر هستند.

بر اساس بررسی‌های «دنیای‌اقتصاد» با توجه به سطح حداقل دستمزد خانوارها و میزان هزینه‌کرد آنها، جنس بحران مسکن در پایتخت تغییر کرده است؛ دغدغه امروز مستاجرها بر خلاف سال‌های قبل، خانه‌دار شدن نیست، بلکه «حفظ توان شکننده اجاره‌نشینی» است. بر اساس این مطالعات، حدود ۹۶درصد از «حداقل دستمزد یک زوج اجاره‌نشین» در تهران صرف مسکن و خوراک می‌شود. البته باید این نکته را در نظر گرفت، با توجه به اینکه خانوارها برای سایر هزینه‌های زندگی به درآمد بالاتر و بیشتری نیاز دارند، عمدتاً افراد در بیش از یک شغل اقدام به کسب درآمد می‌کنند که به گفته فردین یزدانی، صاحب‌نظر اقتصاد مسکن، سطح هزینه خوراک و مسکن مستاجران پایتخت حدود ۸۰درصد برآورد می‌شود.

داده‌های ارائه‌شده در مرکز آمار نشان می‌دهد، هزینه خوراک یک زوج مستاجر دارای یک فرزند با اقلام جدول توزیع کالابرگ ۹میلیون تومان در ماه است. بنابراین با توجه به مبلغ ۰میلیون و ۲۹تومانی اجاره ماهانه، به‌طور متوسط ۲۹میلیون تومان از سبد هزینه‌های ماهانه مستاجران پایتخت در بخش مسکن و خوراک صرف می‌شود. این در حالی است که حقوق افراد با احتساب حداقل دستمزد، ۱۵میلیون تومان در ماه است که برای یک خانوار سه‌نفره و با اشتغال زوجین، حداقل دستمزد حدود ۳۰میلیون تومان برآورد می‌شود و این رقم حاکی از اختصاص ۹۶درصد دستمزد یک خانوار فقط برای دو قلم هزینه سبب مصرفی یعنی غذا و مسکن است. البته باید به این نکته نیز توجه کرد که مستاجرها در مناطق جنوبی با اجاره‌بهای ماهانه کمتر (میانگین اجاره‌بهای ماهانه ۱۰۶میلیون تومانی) ساکن هستند. از این رو، در مناطق جنوبی تهران با توجه به اختلاف اجاره‌بها با رقم متوسط شهر، مستاجرها در این مناطق، حدود ۷۰درصد از کل حقوق و دستمزد ماهانه را برای خوراک و مسکن صرف می‌کنند.

تحقیقات میدانی «دنیای‌اقتصاد» نشان می‌دهد، بسیاری از مستاجران با حداقل حقوق، در سال‌های اخیر به‌منظور تأمین «پول پیش» خود، اقدام به فروش دارایی‌های خود کرده‌اند. این دارایی‌ها زمانی به‌عنوان پس‌انداز برای «زمان خرید خانه اول» به شمار می‌رفت. در سال جاری نیز به‌رغم ثبات نسبی هزینه اجاره، اما به‌دلیل افزایش تورم عمومی، قدرت پس‌انداز مستاجرها کاهش شدید پیدا کرده و این موضوع باعث شده است برخی از مستاجران به‌منظور تأمین هزینه مبلغ رهن، با هدف پرداخت اجاره‌بهای ماهانه کمتر، اقدام به فروش خودروی خود کنند.

کدام نیازهای زندگی به خاطر مسکن حذف شدند؟

«دنیای اقتصاد» در گفت‌وگویی با فردین یزدانی، صاحب‌نظر اقتصاد مسکن، پیامدهای اجتماعی و اقتصادی ناشی از اختصاص سهم حداکثری هزینه‌های زندگی مستاجران به خوراک و مسکن را مورد بررسی قرار داده است. یزدانی معتقد است، برای محاسبه هزینه‌های زندگی بهتر است ملاک محاسبه، سهم هزینه‌ها از کل درآمد خانوار باشد نه براساس یک حقوق ثابت، زیرا افراد متناسب با سطح درآمد خود هزینه می‌کنند و اگر حقوق ثابت کفاف زندگی را ندهد برای عبور از تنگنای موجود سراغ شغل‌های دوم و سوم برای تأمین هزینه‌های زندگی می‌روند. بنابراین، نمی‌توان گفت ۹۶درصد از درآمد خانوارها بر اساس یک حقوق ثابت به خوراک و مسکن اختصاص می‌یابد. براساس مطالعات صورت گرفته در سال ۱۴۰۲، سهم هزینه خانوارها برای خوراک و سرپناه حدود ۸۰درصد از کل درآمد را به خود اختصاص می‌دهد و عملاً پول چندانی برای سایر هزینه‌ها باقی نمی‌ماند. از این ۲۰درصد باقی مانده، ۹درصد برای سلامت هزینه می‌شود و تنها ۱۰ درصد از کل درآمد برای مخارج دیگر باقی می‌ماند.

این موضوع مشخصاً به این معناست که هزینه‌ها در برابر سطح درآمد‌ها بسیار بالاتر است و افراد حتی نسبت به هزینه‌های درمان نیز صرفه‌جویی می‌کنند. با توجه به اختصاص یافتن کل هزینه‌های زندگی به ضروریات زندگی یعنی، خوراک، مسکن و سلامت، دیگر هزینه‌ها همچون تفریحات و سفر تقریباً از سبد هزینه‌های خانوارها حذف شده و هزینه‌های مربوط به پوشاک و لوازم خانه به حداقل ممکن رسیده است. در واقع استانداردهای زندگی در کشور هر ساله پایین‌تر می‌آید و با افت چند درجه‌ای همراه می‌شود و مجموعه این اتفاقات فقط در یک کلمه خلاصه می‌شود: «فقر».

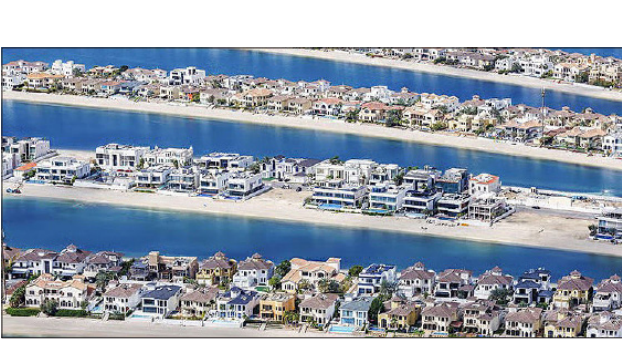
در واقع مستاجران هر سال در مقایسه با قبل، فقیرتر شده که این امر با پیامدهای اجتماعی و اقتصادی گسترده‌ای همراه خواهد شد. فقر با انواع آسیب‌ها و معضلات اجتماعی همراه است که به‌زکاری اجتماعی، تبعیض و نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی، خشونت و درگیری‌های خانوادگی، افزایش طلاق، مشکلات روحی و روانی از مهم‌ترین پیامدهای آن است. از دیگر آثار اجتماعی تأثیرگذار، مهاجرت افراد به شهرهای حاشیه‌ای و پایین آمدن سطح زندگی مستاجران و سرخوردگی‌های ناشی از تغییرات منفی است.

اما مهم‌ترین پیامد اقتصادی که فقر برای مستاجران دارد و کمتر کسی به آن توجه می‌کند، این است که خانوار پولی برای پس‌انداز و هزینه‌های اضافی ندارد و مخارج تقاضاهای ضروری به شدت کاهش خواهد یافت. این باعث می‌شود که تقاضا برای کسب و کار نیز به حداقل ممکن کاهش یابد و سطح فعالیت کسب و کارها نیز پایین بیاید در نتیجه درآمد کمتری عاید خانوارها می‌شود. این کاهش درآمد وارد چرخه اقتصادی خانوارها شده و وضعیت معیشتی آنها را بدتر می‌کند، در واقع افراد در چرخه تورم و رکود قرار می‌گیرند.

معاون وزیر نیرو در امور آب و آبفا گفت: انتظار داریم طرف ترکمنی با به صفر رساندن برداشت آب از سد دوستی، مساعدت کند تا امکان تأمین آب شهر مشهد تا پایان سال فراهم شود. به گزارش شرکت مدیریت منابع آب ایران، محمد جوان‌بخت در دیدار با دریاشان کولیف معاون رئیس کمیته دولتی مدیریت آب ترکمنستان ضمن قدردانی از همکاری‌ها و تعاملات بسیار سازنده و موفق بین دو کشور در سد دوستی، به موضوع برداشت آب از این سد برای تأمین آب شرب پنج‌میلیون نفر ساکنان شهر مقدس مشهد اشاره کرد و افزود: به دنبال کاهش منابع آب سد دوستی در سال‌های اخیر، وزارت نیرو آب این سد را فقط برای شرب شهر مشهد استفاده می‌کند. وی به معاون کمیته دولتی مدیریت آب ترکمنستان اعلام کرد که انتظار داریم طرف ترکمنی با به صفر رساندن برداشت آب از سد دوستی، مساعدت کند تا امکان تأمین آب شهر مشهد تا پایان سال فراهم شود. همچنین در این دیدار، طرف ترکمنی ضمن تأیید هماهنگی و همکاری طرفین در بهره‌برداری مشترک از سد دوستی طی دو دهه گذشته و حسن روابط میان دو کشور، گفت: ترکمنستان عمیقاً وضعیت ایران را درک می‌کند. کولیف با تأکید بر رویکرد تداوم همکاری‌های مشترک دو کشور، خاطرنشان کرد: به منظور تأمین مطالبه طرف ایرانی، پیگیری و مساعدت لازم را معمول خواهد کرد.

سد دوستی، در مرز ایران و ترکمنستان و روی رودخانه مرزی هریرود در حوزه شهرستان سرخس در شمال شرق خراسان رضوی احداث شده است. این سد از نوع خاکی با هسته رسی به ارتفاع ۷۸ متر و طول تاج ۶۵۰ متر است. مخزن این سد دارای گنجایش ۱۲۵۰میلیارده مترمکعب است. این سد با همکاری مشترک ایران و ترکمنستان ساخته شده و عملیات اجرایی ساخت آن در سال ۱۳۷۹ آغاز و در فروردین سال ۱۳۸۴ توسط محمد خاتمی رئیس‌جمهور وقت ایران و امیر سارافن رئیس‌جمهور ترکمنستان افتتاح شد.

بلوغ بازار مسکن دبی



بالاخره به مرحله بلوغ خود رسیده است. با این حال، با نگاهی به تاریخ پرפרزاونشپ دبی از رونق‌ها و سقوط‌های عظیم، باید پذیرفت که هیچ رکودی بی‌سابقه نبوده است، اکنون، مشاوران املاک هشدار می‌دهند که دیگر «فرصت‌های دمدست» که جرقه رونق کنونی را زدند، در دسترس نیستند ومیلیاردهای روسی که در بی آغاز جنگ اوکراین به بازار آمده بودند، خرید را متوقف کرده‌اند؛ تعداد غول‌های تجاری هند و سترگان بلیوود که به دنبال پناهگاهی با تنها چند ساعت فاصله از بمبئی هستند، محدود شده است و شمار سرمایه‌داران نوظهور ازهای دیجیتال نیز دیگر انقدر زیاد نیست. علاوه بر این، افزایش شدید هزینه‌های زندگی در امارات، به‌ویژه گران شدن بی‌رویه یک نوشیدنی وارداتی یا یک پیراهن تابستانی، ممکن است باعث شود جاذبه دبی برای طبقه متوسط کم‌رنگ شود.

مبادی ۳ گانه تقاضای مسکن دبی

براساس این گزارش، با این حال، تقاضا در حال حاضر همچنان پرقدرت به نظر می‌رسد. بر اساس برآوردهای موقت مشاور «هنلی و پارتنرز»، جمعیت‌میلیون‌های امارات امسال با افزایش ۹۸۰۰ نفری مواجه خواهد شد؛ رشدی که بیش از هر جای دیگر در جهان است. در واقع، سال گذشته دبی رکوردی تازه در فروش املاکی به ارزش ۱۰میلیون دلارا ی بیشتر ثبت کرد. با وجود این، عامل اصلی افزایش قیمت خانه، ورود اقرار کم‌درآمدتر است. جمعیت امارات به ۱۱میلیون نفر رسیده است؛ یعنی یک‌پنجم بیشتر از سال ۲۰۲۰. تازه‌واردها جوان‌تر و تحصیل‌کرده‌تر از موج‌های پیشین هستند و سریع‌تر صاحب خانه می‌شوند.

کارگزاران املاک، مشتریان خود را شامل این گروه‌ها توصیف می‌کنند: ساکنان بریتانیایی که از افت کیفیت زندگی در کشورشان ناراضی‌اند؛ کارآفرینان آفریقایی که دبی را برای سکونت و مدیریت کسب‌وکار خود در کشورهایشان برگزیده‌اند و اروپایی‌هایی

مدیریت برداشت آب از سد «دوستی»

♥ دوری از تیم ملی سخت ترین روزهای زندگی‌ام بود

بهناز 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 انگیزه‌ای 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.

علاقتم‌ان 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 مریم‌ خانم جعفری قدردانی کنم که با اعتماد و راهنمایی‌های ارزشمندشان مسیر فوتبال‌ام 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 و نقش شما در تیم چگونه بوده است؟

خیلی خوشحالم که اسمال در کنار تیم جوان، متحد و انگیزه 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 انرژی 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 بازگردید، چه توصیه‌ای به نوجوان فوتبالیست خودتان دارید؟

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

■.....■

♥ **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 ال‌ترناتیو جدی همواره مطرح بوده اما سرمربی پرسپولیس همیشه تلاش کرده اظهاراتی انجام ندهد که موجب ایجاد حاشیه در این باشگاه شود.

صحت یا 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 مذاکره‌ای 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.»

در بخش دیگری از صحبت‌ها، تاجرنیا با لحنی گلایه‌آمیز می‌گوید: «کاش سیدورف در تعارض منافع با یک باشگاه هلندی نبود تا بیشتر در ایران حضور پیدا می‌کرد.» این جمله یک پرسش بدیهی را ایجاد می‌کند؛ مگر روزی که قرارداد با سیدورف امضا شده، مدیران استقلال از مشغله‌ها و فعالیت‌های دیگر او بی‌خبر بودند؟ اگر می‌دانستند، چرا قرارداد بستند و اگر نمی‌دانستند، این خود نشانه‌ای از ضعف مدیریتی نیست؟

شگفتی از اظهارات تاجرنیا زمانی پررنگ‌تر می‌شود که او در جایی دیگر می‌گوید: «کاش سیدورف بیشتر در ایران حضور پیدا می‌کرد.» این جمله عملاً اعترافی غیرمستقیم است به اینکه سیدورف به تعهداتش عمل نکرده است. مشاوری که قرار بود ماهی ۵ روز(طبق استناد به مصاحبه چندوقت قبل جویناری) در کنار باشگاه باشد، در عمل بیشتر یک نام بود تا یک حضور مؤثر. حال سؤال اینجاست؛ وقتی تعهدات اولیه اجرا نشده، چگونه همچنان از این همکاری دفاع می‌شود؟ ادعای دیگر تاجرنیا این است که «برخی بازیکنان به خاطر سیدورف به استقلال آمدند»، این استدلال نیز چندان محکم به نظر نمی‌رسد. بازیکن خارجی به خاطر نام سیدورف به استقلال آمده یا به خاطر قرارداد دلاری؟ اگر قرار است همه چیز به نام سیدورف نوشته شود، پس جنبه‌های ناموفق مثل جنیو و نازون را هم باید به پای او گذاشت؛ بازیکنانی که نه کیفیت لازم را داشتند و نه آورده فنی. ضمن اینکه باشگاه استقلال آنقدر بزرگ هست که برای جذب بازیکن نیازی به واسطه‌ای به نام سیدورف نداشته باشد. فراموش نکرده‌ایم روزگاری بازیکنی مثل چی لوید ساموئل با سابقه طولانی در لیگ برتر انگلیس استقلالی شد، بی‌آنکه سیدورفی در کار باشد.

نکته عجیب‌تر، اظهار نظر یابانی تاجرنیا است؛ جایی که می‌گوید برای فصل بعد باید «تجدیدنظر کنیم تا از سیدورف بیشتر استفاده شود»، سؤال روشن است: مگر سیدورف در همین فصل به تعهداتش عمل کرده که حالا قرار است دوباره روی او سرمایه‌گذاری شود؟ وقتی خروجی این همکاری، جز چند عکس یادگاری و چند مصاحبه مبهم چیزی نبوده، اصرار بر ادامه آن چه توجیهی دارد؟

مجموع این اظهارات نشان می‌دهد صحبت‌های تاجرنیا بیش از آنکه دفاعی منطقی باشد، تلاشی است برای توجیه یک همکاری بی‌ثمر؛ تعاملی که تاکنون هزینه داشته، اما فایده‌ای ملموس برای استقلال به همراه نیاورده است و شگفتا که مدیریت استقلال در تلاش است این حضور بی‌اثر را توجیه کند در حالی که مبالغ قابل توجهی از جیب استقلال هم رفته و این همکاری هیچ بازدهی به همراه نداشته است.

اینکه تاجرنیا در بخشی از صحبت‌های خود تلاش کرده حضور برخی بازیکنان را در افکار عمومی نتیجه استخدام مشاور هلندی جا بیندازد، اوج بی‌انصافی در قبال سابقه باشگاهی با هواداران میلیونی است که همین حالا نیز در آسیا تیمی قابل احترام است.

استقلال برای بدترین سناریو از سوی فیفا آماده شود

مسئولان باشگاه استقلال در روزهای اخیر بار دیگر نسبت به بازگشای پنجره نقل‌وانتقالات این باشگاه ابراز امیدواری کرده و مدعی‌اند با رازی‌نی و مکاتبه با فیفا در تلاش هستند این مشکل را برطرف کنند. این در حالی است که در شرایط فعلی، پنجره نقل‌وانتقالات استقلال بسته است و این باشگاه عملاً امکان جذب بازیکن جدید را ندارد. این محدودیت طبق آخرین تصمیم‌گیری به نقل‌وانتقالات پیش‌فصل لیگ آینده نیز تسری پیدا می‌کند؛ موضوعی که زنگ خطر جدی را برای آبی‌پوشان به صدا درآورده است.

هرچند مدیران استقلال امیدوارند با پیگیری‌های حقوقی و اداری بتوانند حکم صادرشده را تغییر دهند، اما تجربه سال‌های اخیر فوتبال ایران نشان می‌دهد که در پرونده‌های مشابه، اغلب باشگاه‌ها در مواجهه با فیفا ناکام بوده‌اند. سبیل‌انگاری در تنظیم قراردادها نادیده گرفتن جزئیات حقوقی و مدیریت غیر حرفه‌ای پرونده‌ها، همواره منجر به صدور احکام سنگین شده و در نهایت این هواداران و بازیکنان بوده‌اند که بیشترین آسیب را دیده‌اند.

در چنین شرایطی، به نظر می‌رسد استقلال به‌جای اتکا به امیدهای واهی، باید خود را برای بدترین سناریو آماده کند؛ سناریویی که در آن فیفا حکم بسته ماندن پنجره نقل‌وانتقالات را تأیید می‌کند.

پیکان تهران که شروعی مناسب در لیگ برتر داشت، در هفته ششم لیگ برتر مقابل مس رفسنجان قرار گرفت؛ خودروسازان در صورت پیروزی در بازی مقابل مس می‌توانستند به صدر جدول برسند اما شکستی غیرمنتظره را متحمل شدند. نکته قابل توجه درباره پیکان در فصل جاری حضور پرتعداد بازیکنان جوان در ترکیب این تیم است؛ بازیکنانی که درخشش مناسبی هم داشته‌اند و به چشم آمده‌اند. در بازی اخیر پیکان مقابل مس رفسنجان اما بازیکنان جوان پیکان نتوانستند سرمربی خود را راضی کنند. دقیقی در این خصوص می‌گوید: «برخی بازیکنان ما لوس هستند و دنبال حواشی چرت و پرت هستند. در فوتبال باید مرد باشی. باید روحیه‌ای جنگنده و قوی داشت. حواشی به فوتبال و فوتبالیست کمکی نمی‌کند؛ برای رشد باید عمق فوتبال را درک کرد.» سرمربی پیکان با اشاره به بازیکنان جوان می‌کند، معتقد است: «بعید می‌دانم مربی‌ای به این راحتی فضایی برای حضور جوانان در این سطح فراهم کند. بازیکنانی که به بازی‌ها رسیده‌اند باید قدر این فرصت را بیشتر بدانند. بازیکنانی که قبلاً در پیکان فرصت داشتند و برای اثبات شایستگی خود در مس رفسنجان تلاش کردند، یا جوانانی که در پیکان خود را به فوتبال کشور معرفی کردند، نباید این فرصت را به سادگی از دست بدهند و باید درس بگیرند. اینکه تیم امید چه شد و تیم ملی بزرگسالان چه شد نباید ذهن‌شان را مشغول کند.»

شاهرخی: کشتی و والیبال از فوتبال جلوزدند



هفته ششم مسابقات لیگ برتر در حالی امشب با برگزاری دیدار تیم‌های چادرملو و استقلال به پایان می‌رسد که فاصله امتیازی تیم‌ها با یکدیگر بسیار نزدیک است. در این بین یکی از ضعف‌های لیگ برتر را می‌توان در خط حمله تیم‌ها جست‌وجو کرد تا جایی که هم‌اکنون تیم گل‌گهر سیرجان، صدرنشین لیگ برتر در ۶ بازی، ۵ گل به ثمر رسانده است و این نشان‌دهنده ضعف تیم‌ها در گلزنی است. البته تیمی همچون استقلال که عملکرد پرنقدی داشته نیز ۷ گل زده دارد.

همایون شاهرخی، مربی سابق فوتبال ایران در خصوص وضعیت فوتبال ایران و لیگ برتر به «ایران ورزشی» گفت: «متأسفانه فوتبال ما در حال نزول است و سال به سال وضعیت‌مان بدتر می‌شود. این در حالی است که کشورهای دیگر در حال پیشرفت هستند اما فوتبال ایران ضعیف‌تر می‌شود. فوتبال ما از نظر سخت‌افزاری مشکلات زیادی دارد و این در حالی است که مقدمه بازی فوتبال، داشتن یک زمین خوب و استاندارد است اما تیم‌های بزرگ ما از این موضوع بهره نمی‌برند و هفته به هفته برای برگزاری بازی‌های لیگ به دنبال زمین هستند که این برای لیگ برتر زشت است.»

او به صحبت‌های خود این گونه ادامه می‌دهد: «ما فقط برای برگزاری مسابقات فوتبال بازیکن داریم که این هم به خاطر مسائل مالی است و اگر تیم‌ها به بازیکنان پول خوبی نمی‌داند؛ برای برگزاری لیگ بازیکن هم ندارستیم. چند سالی است که هیچ پدیده نوظهوری در فوتبال نداریم و این باعث شده تا در رده‌های پایه دچار مشکل شویم. تیم‌های پایه هر از چند گاهی در مسابقات نتیجه می‌گیرند اما هیچ برنامه‌ای برای آن تیم موفق نداریم و این باعث می‌شود تا پدیده‌های فوتبال ایران نابود شوند. دل‌مان را به بازیکنان ۳۵ساله خوش کردیم.» شاهرخی بیان داشت: «برای قرار گرفتن فوتبال ایران در ریل پیشرفت باید ابتدا به مدارس فوتبال اهمیت دهیم و برای این مدارس برنامه داشته باشیم. متأسفانه تیم‌ها چنان اهمیتی به رده‌های پایه خود نمی‌دهند و دلیل آن پول‌های کلانی است که در فوتبال ما هزینه می‌شود که البته هیچ آورده‌ای ندارد. متأسفانه پول مهم‌ترین موضوع در مدارس فوتبال محسوب می‌شود و در این مدارس به ساخت بازیکن اهمیتی نمی‌دهند. جدیداً شنیده‌ام که یکی از مدارس فوتبال به والدین بازیکنی پیشنهاد دادند که در قبال دریافت مبلغی میلیونی فرزندشان را به تیم ملی می‌بردا نمی‌دانم این ادعا چه قدر صحت دارد اما باید موضوع پیگیری شود.»

این مربی سابق فوتبال افزود: «تا زمانی که پول اولویت اصلی مدارس فوتبال‌مان باشد، هیچ پیشرفتی نخواهیم کرد. بچه‌ها با وعده‌های زیاد وارد مدارس فوتبال می‌شوند و با امید فراوان برای پیشرفت‌شان تلاش می‌کنند اما با دروغ روبرو می‌شوند. با این مسائل به هیچ وجه پیشرفت نخواهیم کرد. تا زمانی که تیم‌های ما برای گلزنی تنها به دنبال اتفاقات فوتبالی هستند و هیچ برنامه‌ای ندارند، نمی‌توان توقعی از لیگ برتر داشت.»

او با اشاره به وضعیت لیگ برتر بیان داشت: «۴۰ سال است که تیم‌های استقلال و پرسپولیس برای رسیدن به قهرمانی با یکدیگر می‌جنگند و سایر تیم‌ها هم یا در اواسط جدول حضور دارند و یا در پایین جدول به دنبال بقا هستند اما حالا این دو تیم هم شرایط خوبی ندارند و هواداران شاهد فوتبال زیبایی از این دو تیم نیستند و با ناامیدی و خستگی به خانه باز می‌گردند. سال‌هاست که در تیم‌های پرسپولیس و استقلال جدولی دیده نشده و فقط این دو تیم به دنبال برد هستند و به جز این هیچ چیزی برای‌شان اهمیت ندارد.»

بازی مرگ و زندگی



جدی خلق کند و در نهایت در کمال ناباوری شکست خورد. این باخت، هم روحیه بازیکنان را تحت تأثیر قرار داد و هم فشار روانی روی ساینپتو را دوچندان کرد. حالا آبی‌ها امیدوارند که بازگشت به لیگ برتر فرصتی برای جبران باشد؛ فرصتی که اگر از دست برود، پیامدهای سنگینی در پی خواهد داشت.

ترکیب احتمالی و غیبت بازیکنان خارجی

شنیده‌ها حاکی از آن است که ساینپتو در این بازی قصد دارد تغییراتی در ترکیب تیمش ایجاد کند. برخی بازیکنان خارجی استقلال نظیر نازون و جنیو احتمالاً جایی در ترکیب نخواهند داشت و سرمربی ترجیح می‌دهد به جوانان باشگاه میدان دهد. این تصمیم می‌تواند به تیم انگیزه تازه‌ای تزریق کند و هم ریسک بزرگی باشد چراکه بازیکنان جوان در چنین بازی‌های حساسی ممکن است تحت فشار قرار بگیرند.

از سوی دیگر، انتخاب دروازه‌بان استقلال همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. ساینپتو در هفته‌های اخیر باره‌ها ترکیب خط دروازه را تغییر داده و هنوز به یک گزینه ثابت نرسیده است. این موضوع نیز می‌تواند بر ثبات دفاعی اثر بگذارد.

سیدورف؛ پروژه شکست خورده مدیران آبی



✎ **عرفان حمیدی** – مصاحبه اخیر تاجر نیا، سر پرست مدیرعاملی استقلال درباره نحوه همکاری با کلارنس سیدورف بیش از آنکه پاسخی به ابهامات بدهد.

مصاحبه اخیر تاجرنیا، سرپرست مدیرعاملی استقلال درباره نحوه همکاری با کلارنس سیدورف بیش از آنکه پاسخی به ابهامات بدهد، مجموعه‌ای از تناقض‌ها را آشکار کرد؛ تضادهایی که این سؤال اساسی را پررنگ‌تر می‌کند: همکاری استقلال با سیدورف دقیقاً چه دستاوردی داشته است؟

تاجرنیا مدعی شده «سیدورف فرصت خوبی برای استقلال بود»، اما این فرصت خوب دقیقاً کجا خودش را نشان داد؟ در جذب بازیکنانی مانند جنیو و نازون که نه تنها کمکی به استقلال نکردند، بلکه حتی ساینپتو نیز رضایتی از جذب آنها نداشت؟ یا در غیبت‌های پرتعداد سیدورف که عملاً او را به چهره‌ای کم‌اثر و دور از باشگاه تبدیل کرد؟ اگر اینها مصداق فرصت خوب است، باید تعریف فرصت را از نو نوشت.



دقیقی: بازیکنان ما لوس هستند

فرصت تعویض را از دست ندهید

تیم فوتبال زنان یاسام کردستان در حالی چهارمین شکست خود در فصل جدید لیگ برتر را تجربه کرد که شرایط بحرانی این تیم حالا زنگ خطر سقوط را از همین ابتدای کار به صدا درآورده است. شاهرگردان فرزانه ناصر در دیدار هفته چهارم مقابل سپاهان اصفهان با نتیجه ۲ بر صفر شکست خوردند تا با تنها یک امتیاز، در قعر جدول و رده دهم قرار بگیرند.

در این دیدار که عصر جمعه در ورزشگاه قدس اصفهان برگزار شد، هر دو تیم به دنبال بهبود جایگاه خود در جدول بودند. سپاهان پیش از این بازی با سه امتیاز در رده هفتم قرار داشت و یاسام کردستان نیز



به دنبال کسب نخستین برد فصل خود بود. با این حال، آنچه در زمین رقم خورد کاملاً به سود میزبان تمام شد. اما فراتر از نتیجه، ماجرای حضور فرزانه نصر روی نیمکت یاسام به سؤزه اصلی تبدیل شده است. نصر که فصل گذشته هدایت تیم تام اصفهان را بر عهده داشت، پس از انصراف آن باشگاه از ادامه فعالیت در لیگ، امتیاز تیم خود را به کردستان منتقل کرد. شرط او برای این انتقال، ادامه حضورش به عنوان سرمربی بود؛ توافقی که ظاهراً حالا به زیان یاسام تمام شده است.

نیمه نخست مسابقه با تساوی بدون گل به پایان رسید، اما در نیمه دوم تیم سپاهان که هدایتش را بیان محمودی بر عهده دارد، بازی را در دست گرفت. ششاگردان او با حملات پرت دربی سرانجام دروازه یاسام را گشودند. ابتدا زهرا معصومی با شوتی دقیق گل نخست را زد و دقیقی بعد، ترنم نصاری گل دوم را به ثمر رساند تا پیروزی سپاهان قطعی شود.

قضاوت این دیدار را همناز ذاکایی بر عهده داشت و بهاره سیفی نپاوندی، آنا لشنی و زهرا رئیسی، او را در امر داوری یاری کردند. انسیه خباب مافی‌زاد نیز به عنوان ناظر داوری در زمین حضور داشت.

این دومین برد فصل سپاهان بود و باعث شد این تیم در جدول رده‌بندی چند پله صعود کند. در مقابل، وضعیت برای یاسام وخیم‌تر شد. تیم کردستانی که تنها یک امتیاز از چهار بازی گرفته، حالا یکی از گرنه‌های اصلی سقوط به لیگ یک محسوب می‌شود؛ آن هم در حالی که هنوز بخش عمده‌ای از فصل باقی مانده است. بسیاری از هواداران و حتی مدیران محلی بر این باورند که نصر تنها امتیاز تیم را به کردستان آورد، اما از نظر فنی نتوانست عملکردی قابل قبول ارائه دهد.

تیم او در چهار بازی فقط یک گل زده و ۱۲ گل دریافت کرده است؛ آماری که گویای بحران عمیق در ساختار تیمی یاسام است. با این وجود، به نظر می‌رسد مدیریت باشگاه هنوز تصمیمی برای تغییر کادر فنی ندارد.

در میان حواشی این مسابقه، تقابل نصر با تیم سابق خود، سپاهان اصفهان، نیز جالب توجه بود. او در بازگشت به شهر خودش، نتوانست مقابل شاگردان بیان محمودی کاری از پیش ببرد و شکست دیگری در کارنامه‌اش ثبت شد.

آینده یاسام در لیگ برتر در خطر است و اگر مدیریت باشگاه به‌موقع تصمیم‌گیری نکند، شاید خیلی زود کار از کار بگذرد. یاسام اکنون نیازمند یک تصمیم بزرگ است؛ یا باید به تغییرات فنی تن دهد، یا باید از هم‌اکنون خود را برای سقوط آماده کند. لیگ برتر فوتبال زنان در این فصل رقابتی‌تر از همیشه است و تیم‌هایی که در شروع کار امتیاز از دست می‌دهند، در ادامه راه پشیمانی می‌توانند جبران کنند. به نظر می‌رسد اگر مدیران یاسام می‌خواهند سهمیه لیگ برتر را حفظ کنند، باید همین حالا فرصت تعویض نصر را از دست ندهند.

هفته ششم لیگ برتر فوتبال ایران با دیدار حساس تیم‌های چادرملو یزد و استقلال ادامه خواهد یافت؛ دیداری که یکشنبه‌شب در ورزشگاه تختی تهران برگزار می‌شود. برگزاری مسابقه در این استادیوم از همان ابتدا بحث‌برانگیز بود. از ۸ مسابقه اخیر خود در رقابت‌های مختلف لامع از لیگ نتخبگان و سوپرجام- تنها یک پیروزی به دست آورده است. این آمار ضعیف‌ترین شروع استقلال در تاریخ باشگاه محسوب می‌شود و طبیعی است که فشار زیادی روی نیمکت این تیم وجود داشته باشد.

استقلال و بحران نتایج ضعیف

آبی‌پوشان تهرانی در شرایطی به مصاف تیم یزدی می‌روند که حال و روز خوشی ندارند. استقلال با هدایت ریکاردو ساینپتو، سرمربی پرتغالی، از ۸ مسابقه اخیر خود در رقابت‌های مختلف لامع از لیگ نتخبگان و سوپرجام- تنها یک پیروزی به دست آورده است. این آمار ضعیف‌ترین شروع استقلال در تاریخ باشگاه محسوب می‌شود و طبیعی است که فشار زیادی روی نیمکت این تیم وجود داشته باشد.

ساینپتو اکنون بیش از هر زمان دیگری در معرض انتقاد و حتی شایعه اخراج قرار گرفته است. او به خوبی می‌داند که شکست در دیدار یکشنبه‌شب می‌تواند آخرین فرصت‌هایش را نیز از بین ببرد. استقلال برای عبور از این بحران به شدت نیازمند پیروزی است؛ بردی که بتواند هم جایگاه تیم در جدول را ترمیم کند و هم امیدواری را به اردوی هواداران بازگرداند.

باز تاب شکست مقابل المحرق

آخرین نمایش استقلال در زمین مسابقه چندان امیدوارکننده نبود. این تیم در دیداری بین‌المللی برابر المحرق بحرین علی‌رغم مالکیت بالا بر توپ و میدان، نتوانست موقعیتی

● 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 ●

روزنامه **دراقتصاد** www.marzeghtesad.ir
یكشنبه ۱۹ بهمن ماه ۱۴۰۴ شماره ۸۵۸
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



خط خالی بنگاه‌های تولیدی

مر تفضی اکبری -امسال، بسیاری از بنگاه‌ها مسیر کاهش ظرفیت تولید را برای تاب‌آوری بیشتر انتخاب کردند. بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران، در تابستان امسال، بنگاه‌های کوچک به‌طور میانگین با کمتر از ۴۰ درصد ظرفیت فعالیت کرده‌اند.

بنگاه‌های کوچک و متوسط، که سال‌هاست بخش مهمی از تولید و اشتغال کشور را بر عهده دارند، در سال‌های اخیر در فضایی فعالیت کرده‌اند که بیش از هر چیز با «نااطمینانی مزمن» تعریف می‌شود. نوسانات شدید نرخ ارز، افت تقاضای موثر، تورم فزاینده تولیدکننده و افزایش مستمر هزینه‌ها، محیطی ساخته که در آن ادامه حیات برای بنگاه‌های کوچک و متوسط به تلاشی فرسایشی بدل شده است. این بنگاه‌ها، برخلاف شرکت‌های بزرگ دولتی و شبه‌دولتی، نه به منابع مالی ارزان‌قیمت دسترسی دارند و نه ابزار چانه‌زنی با سیاستگذار؛ بنابراین هر تغییر سیاستی، با ضریبی بالاتر مستقیماً به سرمایه در گردش، اشتغال و بقای آنها ضربه می‌زند. در همین راستا، مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران گزارشی از «روند افول شرکت‌های کوچک و متوسط (SME) و تبعات اجتماعی آن» منتشر کرده است. بر اساس این گزارش بخشی از بحران فعلی صنایع، محصول تداوم سیاست‌های مقطعی، شتاب‌زده و به اصطلاح «زودبازده» در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی است؛ سیاست‌هایی که بدون توجه به آثار میان‌مدت و بلندمدت، با اعمال سیاست‌های انقباضی ناگهانی، نوسانات سیاست‌های ارزی و جهش قیمت مواد اولیه، عملاً بار ناگه‌آمدی تصمیمات را بر دوش ضعیف‌ترین حلقه زنجیره تولید، یعنی بنگاه‌های کوچک و متوسط انداخته‌اند.

بررسی تحولات سال‌های اخیر نشان می‌دهد فشار بر بنگاه‌های کوچک و متوسط، نه به صورت شوک‌های ناگهانی، بلکه به شکل تدریجی و انباشته عمل کرده است. جهش‌های ارزی و محدودیت دسترسی به اعتبارات، حاشیه سود این بنگاه‌ها را به تدریج فرسوده و توان مالی آنها را تحلیل برده است. نتیجه این وضعیت، تعدیل‌هایی بوده که اغلب در آمار رسمی دیده نمی‌شود. کاهش ساعات کار، تعویق پرداخت دستمزد کارگران، توقف سرمایه‌گذاری و کوچک شدن مقیاس فعالیت از جمله اقداماتی است که صنایع کوچک در مدت اخیر انجام داده‌اند. اما این تعدیل‌های پنهان، اگر چه در کوتاه‌مدت کم‌هزینه به نظر می‌رسند، اما در بلندمدت بنیان تولید و اشتغال را تضعیف می‌کنند. یکی از محورهای اصلی گزارش اتاق بازرگانی ایران، ناهماهنگی سیاست‌های بودجه‌ای کشور با واقعیت بنگاه‌هاست. در شرایطی که بنگاه‌های کوچک و متوسط با رکود تقاضا و نااطمینانی‌های محیطی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، سیاست‌های مالی و مالیاتی سال‌های اخیر بر این فرض نانوشته استوار بوده که بنگاه‌ها هنوز ظرفیت تحمل فشارهای جدید را دارند. نتیجه این فرض نادرست از سوی دولت، انتقال تدریجی ناترازی‌های ساختاری به شفاف‌ترین و کم‌توان‌ترین بخش اقتصاد بوده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند بودجه ۱۴۰۵، در شکل فعلی و در شرایط رکود تورمی، می‌تواند به عامل تشدید فشار بر بنگاه‌های کوچک و متوسط تبدیل شود. همچنین تاکید شده است که شوک ارزی، افزایش فشارهای مالیاتی و رشد قیمت حامل‌های انرژی، همزمان از سه کانال به این بنگاه‌ها آسیب می‌کند. جهش نرخ ارز، هزینه مواد اولیه و ماشین‌آلات وارداتی را بالا برده و نیاز مالی بنگاه‌ها را برای تامین سرمایه در گردش افزایش داده است. در چنین شرایطی، بنگاه‌ها در نتیجه افزایش بدهی، تعدیل نیرو و محدود کردن افق فعالیت خود به «مدیریت روزمره» روی آورده‌اند.

در حوزه تامین مالی نیز رفتار شبکه بانکی به وضوح به ضرر صنایع

اینفوگرافیک

بخش «فراگیر» – هنرمندان دارای معلولیت – در چهل و چهارمین جشنواره تئاتر فجر، با ۲۲ گروه از هنرمندان دارای معلولیت، به‌صورت تخصصی و مجزا از چهارشنبه ۸ بهمن) در دو بخش صحنه‌ای و خیابانی به رقابت می‌پردازند. در این بخش ۱۵ استان به جز تهران شرکت کرده و با یکدیگر به رقابت می‌پردازند.

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

سرنوشت زبان در عصر دیجیتال

کاهش می‌یابد؛از نظر خودارزبلی، تنها۲۴درصدشرکت‌کنندگان

در نظرسنجی خود را «پویندگان خوب» می‌دانند،۴۷درصد

گروه‌های سنی تفاوت محسوسی نشان می‌دهند: بیش از نیمی از افراد زیر ۳۰سال گفت‌اند که داستان می‌نویسند، رانچندان توانمند نمی‌دانند. کسانی که مدرک دانشگاهی دارند یا سن بالاتری دارند، بیشتر احتمال دارد که خود را نویسنده

۴۱درصد می‌گویند گاهی از خط تیره استفاده می‌کنند.

شوک‌هایی با دامنه محدود نیز تاب‌آوری اندکی دارند.

بنگاه‌های متوسط، یعنی واحدهای دارای ۱۱ تا ۵۰ نفر و ۵۱ تا ۱۰۰ نفر کارکن، اگرچه در موقعیت بهتری نسبت به بنگاه‌های خرد قرار دارند، اما آنها نیز از تبعات شرایط نامساعد عمومی اقتصاد در امان نمانده‌اند. نرخ استفاده از ظرفیت این گروه‌ها در تابستان ۱۴۰۴ به محدوده ۴۳ تا ۴۶ درصد رسیده که نسبت به زمستان ۱۴۰۳ کاهش چند واحد درصدی را تجربه کرده است. این افت، بیانگر آن است که فشارهای کلان اقتصادی در حال گسترش به لایه‌های میانی صنعت است. در مقابل، بنگاه‌های بزرگ، عملکرد بهتری از خود نشان داده‌اند. به طوری که واحدهای دارای بیش از ۱۰۰ نفر کارکن، در تابستان ۱۴۰۴ توانسته‌اند نرخ استفاده از ظرفیت تولید را در محدوده ۵۵درصد حفظ کنند. هرچند این گروه نیز نسبت به زمستان ۱۴۰۳ کاهش محدودی را تجربه کرده، اما مقیاس بزرگ‌تر، دسترسی بهتر به منابع و توان مدیریتی بالاتر، سطح تاب‌آوری آنها را به‌طور محسوسی افزایش داده است.

برایند این ارقام نشان می‌دهد که مسأله بهره‌وری پایین در صنعت ایران، ارتباطی تنگاتنگ با مقیاس بنگاه دارد. افت همزمان ظرفیت در تابستان ۱۴۰۴ هشدار جدی درباره تشدید موانع کلان اقتصاد است؛ موانعی که از اختلال در تامین مواد اولیه و تنگنای‌های ارزی گرفته تا کاهش قدرت خرید و بی‌ثباتی زنجیره‌های تامین را در برمی‌گیرد. با این حال، شدت اثرگذاری این شرایط به صورت نامتناسب بر دوش بنگاه‌های کوچک و متوسط سنگینی می‌کند. در حال حاضر دشواری تامین مالی و بی‌ثباتی سیاست‌ها و مقررات در صدر نگرانی فعالان اقتصادی قرار دارد. محدودیت دسترسی به حامل‌های انرژی نیز برای اغلب بنگاه‌ها، به‌جز واحدهای ناشی از یکی از موانع جدی تبدیل شده است. کارشناسان حوزه صنعتی تاکید می‌کنند اگر این روند اصلاح نشود، کاهش ظرفیت تولید، تعدیل نیروی کار و خروج تدریجی این بنگاه‌ها از چرخه تولید، به یکی از پیامدهای اجتناب‌ناپذیر اقتصاد ایران تبدیل خواهد شد.

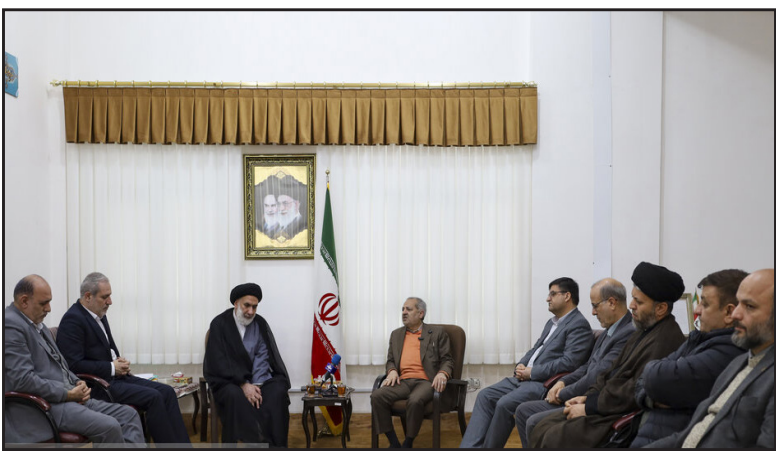
ضرورت اقدام فوری برای حفظ حیات صنایع کوچک

در این رابطه آریا صادق‌نیت حقیقی، عضو کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» با اشاره به افزایش فشارها بر بنگاه‌های کوچک و متوسط، گفت: صنایع کوچک و متوسط از نظر ساختار، بنیه ضعیف‌تری نسبت به صنایع بزرگ دارند. این بنگاه‌ها سهم قابل توجهی در اشتغال و تولید کشور ایفا می‌کنند، اما به دلیل کوچک مقیاس بودن، میزان تاب‌آوری آنها کمتر و شکنندگی‌شان در برابر شوک‌های اقتصادی بیشتر است. به همین دلیل، فشارهایی که در ماه‌های اخیر بر فضای تولید وارد شده، اثرگذاری بیشتری بر این بخش داشته و آنها را بیش از سایر صنایع در معرض خطر قرار داده است. صادق‌نیت حقیقی افزود: بخشی از این فشارها، ناشی از ناترازی انرژی است و بخش دیگر به کمبود سرمایه در گردش بازمی‌گردد. افزایش شدید قیمت مواد اولیه، تغییرات ناگهانی در سیاست‌های ارزی و جهش‌های قیمتی، هزینه تامین مواد اولیه را به‌طور محسوسی بالا برده و فشار مضاعفی بر سرمایه در گردش بنگاه‌ها وارد کرده است. به‌گونه‌ای که اگر یک واحد تولیدی در سال گذشته با ۵۰میلیارد تومان تسهیلات بانکی یا ۱۰۰میلیارد تومان سرمایه در گردش قادر به ادامه فعالیت خود بود، در سال جاری به دلیل دو برابر شدن قیمت مواد اولیه، به حداقل دو برابر این منابع نیاز دارد.

به گفته این فعال اقتصادی، همزمان با افزایش نیاز بنگاه‌ها به منابع مالی، سیاست‌های انقباضی بانک مرکزی نیز موجب محدودتر شدن دسترسی به تسهیلات بانکی شده است. در نتیجه، بنگاه‌های کوچک و متوسط از دو سمت افزایش هزینه‌ها و کاهش دسترسی به منابع مالی تحت فشار قرار گرفته‌اند. عضو کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی ایران با اشاره به تعطیلی‌های مکرر واحدهای تولیدی به دلیل کمبود انرژی، افزود: صنایع در تابستان با کمبود برق و در زمستان با کمبود گاز مواجه هستند و این تعطیلی‌ها در حالی اتفاق می‌افتد که تهودات سرمایه بنگاه‌ها متوقف نمی‌شود. بازپرداخت تسهیلات بانکی همچنان برقرار است، سررسیدهای مالیاتی تغییر نمی‌کند، حق بیمه تامین اجتماعی باید پرداخت شود و حقوق کارگران نیز بدون وقفه باید تامین شود. کارفرما ناچار است حتی در شرایطی که تولید متوقف شده، حقوق کارگر را پرداخت کند؛ چه کارگر ۳۰ روز کار کرده باشد، چه ۲۰ روز یا حتی ۱۰ روز. سازمان تامین اجتماعی نیز سهم بیمه خود را مطالبه می‌کند. این وضعیت اجتناب‌ناپذیر، در شرایطی که بنگاه درآمدی ندارد، فشار مضاعفی بر واحدهای تولیدی کوچک و متوسط وارد کرده و آنها را بیش از پیش در معرض تعطیلی قرار داده است.

او با هشدار نسبت به پیامدهای اختیر در حمایت از این بنگاه‌ها گفت: احساس ما این است که باید توجه ویژه و فوری به صنایع کوچک و متوسط صورت گیرد. تاکید بر فوریت از این جهت است که اگر کمک‌رسانی به این بنگاه‌ها با تاخیر انجام شود، ممکن است زمانی برای نجات آنها باقی نماند و زمانی که تصمیم به حمایت گرفته می‌شود، دیگر اثری از حیات آن واحد تولیدی وجود نداشته باشد. صادق‌نیت حقیقی، درباره راهکارهای برون‌رفت از وضعیت موجود گفت: در کوتاه‌مدت نمی‌توان انتظار داشت که مشکل ناترازی انرژی به‌طور کامل حل شود یا کمبود برق و گاز از بین برود. درخواست عدم قطع انرژی نیز در شرایطی که منابع کافی وجود ندارد، مطالبه عملی نیست. بنابراین همان‌طور که انتظار می‌رود دولت و دستگاه‌های اجرایی با منطق و دلسوزی برخورد کنند، بخش خصوصی نیز باید پیشنهادهای واقع‌بینانه و قابل اجرا ارائه دهد. پیشنهاد ما این است که مدیریت قطعی انرژی به‌گونه‌ای انجام شود که کمترین آسیب به تاب‌آوری و حیات بنگاه‌های کوچک و متوسط وارد شود. در برنامه‌های کاهش مصرف برق، باید تلاش شود سهم قطعی این بنگاه‌ها به حداقل ممکن برسد. همچنین با تسهیلات بانکی می‌توان مشکلات طیف گسترده‌ای از صنایع کوچک و متوسط را کاهش داد. از این‌رو، درخواست ما این است که حمایت و تسهیل امور این بنگاه‌ها در اولویت سیاستگذاری قرار گیرد؛ چرا که همان‌طور که اشاره شد، میزان تحمل و تاب‌آوری آنها در برابر فشارهای اقتصادی کمتر است و نیاز به توجه فوری دارند. عضو کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی افزود: لازم است تسهیلات بانکی سریع‌تر، مناسب‌تر و با سخت‌گیری کمتر در اختیار صنایع کوچک و متوسط قرار گیرد تا این بنگاه‌ها بتوانند چرخه تولید خود را حفظ کنند و در کنار ادامه فعالیت، امکان کسب درآمد نیز داشته باشند. استمرار تولید در این واحدها، نقش مهمی در حفظ اشتغال و ثبات اقتصادی کشور ایفا می‌کند.

عکس نوشت



کارتون



روز نهم

انتقال پایتخت؛ الزام یا انتخاب؟

مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور در جریان سفر یک‌روزه‌اش به استان هرمزگان یک بار دیگر بحث انتقال پایتخت به سواحل جنوبی کشور را مطرح و آن را یک الزام و نه یک انتخاب توصیف کرد. موضوعی که پیش از این نیز از سال گذشته بارها در سخنان رئیس‌جمهور مطرح شده و واکنش‌های بسیاری را برانگیخته است.

پزشکیان روز پنج‌شنبه در دهمین مقصد سفرهای استانی‌اش به هرمزگان علاوه بر طرح موضوع انتقال پایتخت، از نهایی شدن ۸ همت سرمایه‌گذاری داخلی و حدود ۱۷۸میلیون یورو سرمایه‌گذاری خارجی برای توسعه استان هرمزگان خبر داد و اعلام کرد: در مجموع با در نظر گرفتن منابع رسالی و ارزی، بیش از ۶۰ همت پروژه توسعه‌ای وامضای ۴۴طرح در دستور کار قرار دارد. همزمان با سفر رئیس‌جمهور به هرمزگان، دو پروژه ملی آب و برق شامل مرحله دوم آبشیرین‌کن خلیج فارس و نیروگاه سیکل ترکیبی اومینوم المهدی بندرعباس هم افتتاح شد.

در این بین شاید مهم‌ترین بحث مطرح شده در سفر یک‌روزه رئیس‌جمهور به استان هرمزگان طرح مجدد انتقال پایتخت باشد. پزشکیان سال گذشته موضوع انتقال پایتخت به سواحل مکران را مطرح کرد و به دنبال آن اعلام شد که سواحل مکران گزینه‌ای جدی در طرح انتقال پایتخت از تهران است. موضوع به اندازه‌ای جدی شد که فاطمه مهرجانی، سخنگوی دولت سال گذشته با اشاره به مطرح شدن انتقال پایتخت به مکران از تشکیل دو شورا در این خصوص خبر داد که علاوه بر بررسی مشکلات پایتخت، روی اقتصاد دریامحور کار کنند. همان زمان بسیاری این ایده را غیرقابل اجرا و در حد طرح و آرزو عنوان کردند، با این حال در سال جاری رئیس‌جمهور در چندین نوبت از طرح انتقال پایتخت دفاع کرده و حتی دستور داده تا هیچ مجوزی برای برنامه‌های توسعه‌ای فلات مرکزی ایران صادر نشود و همه طرح‌های توسعه‌ای به سواحل جنوبی منتقل شوند. با این حال سخنان روز پنج‌شنبه پزشکیان در مهرگان نشان می‌دهد این طرح یا ایده پیشرفتی نداشته است. رئیس‌جمهور روز پنج‌شنبه در نشست با سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی استان هرمزگان با اشاره به یکی از دیدارهای سال گذشته خود با مقام معظم رهبری اظهار کرد: در این جلسه پیشنهاد دادم که پایتخت را به سمت خلیج فارس منتقل کنیم. وقتی موضوع رسانهای شد برخی انتقاد کردند، اما امروز با دیدن مشکلات، درمی‌یابیم که آن پیشنهاد الزام است، نه انتخاب. وی با اشاره بر ضرورت استفاده از مشاوران خبره اظهار کرد: از مقام معظم رهبری برای استفاده از مشاوران خارجی در طراحی نقشه توسعه جنوب کشور اجازه گرفتیم، اما هنوز اقدام جدی انجام نشده است. باید ببینیم که مسائل اجتماعی بسیار پیچیده و نیازمند تخصص و تجربه عمیق‌تری است.

اشاره پزشکیان به کسب اجازه از رهبر انقلاب برای استفاده از مشاور خارجی در توسعه مکران است که پیش از این ۳۱اردیبهشت اسمال از سوی الیاس حسرتی، رئیس شورای اطلاع‌رسانی دولت مطرح شد و او با بیان اینکه رئیس‌جمهور مجوز استفاده از مشاور خارجی در توسعه مکران را از رهبر معظم انقلاب دریافت کردند، گفت: فضا برای سرمایه‌گذاری ایرانیان خارج از کشور و سایر کشورها از جمله آمریکایی‌ها فراهم است و ما از آن استقبال می‌کنیم.

پزشکیان در ادامه سخنانش در نشست با سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی استان هرمزگان با اشاره به روند تمرکززدایی در دولت تصریح کرد: تصمیم گرفتیم اختیارات را از مرکز به استان‌ها منتقل کنیم، تا دیگر این گونه نباشد که برخی در پایتخت بنشینند و برای نقاط مختلف کشور تصمیم بگیرند. اختیار را باید به همان منطقه‌ای سپرد که موضوع مربوط به آن است. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری، پزشکیان اضافه کرد: مشکلاتی که اکنون کشور با آن مواجه است، ایجاب می‌کند که مسیر توسعه را به سمت خلیج فارس هدایت کنیم. اکنون تهران، کرج و قزوین با بحران آب روبه‌رو هستند و این بحران به‌راحتی قابل حل نیست. رئیس‌جمهور با ارائه آمار از وضعیت بارندگی و شرایط بحرانی وضعیت آب گفت: کاهش آب پشت سد‌ها، خشک‌شدن برخی چاه‌ها و هزینه‌های بالای انتقال آب از مناطق دیگر، همه نشان‌دهنده ضرورت فرونشست زمین در تهران گفت: این یک فاجعه است و نشان می‌دهد آب زیر پای ما در حال پایان است. رئیس‌جمهور تصریح کرد: حتی باانتقال آب از مناطق جنوبی هم نمی‌توان این روند را ادامه داد. هزینه‌ها بسیار بالا خواهد رفت و زندگی در تهران غیرممکن می‌شود. پزشکیان در ادامه سخنانش تاکید کرد: باید از مشاوران بین‌المللی بخواهیم که نقشه‌ای برای توسعه منطقه طراحی کنند و ما نیز دقیقاً بر اساس همان نقشه عمل کنیم. رئیس‌جمهور خاطرنشان کرد: قبل از انقلاب برخی گفته بودند که ۶۰درصد جمعیت کشور باید به سمت خلیج فارس منتقل شود، اما ما همه توسعه را در اطراف تهران متمرکز کردیم و امروز پزشکیان با تاکید بر ضرورت تغییر نگاه و رفتار گفت: تصمیم جدی گرفته شده که نباید هیچ گسترشی در تهران، کرج و دیگر مناطق مرکزی کشور شکل بگیرد.