

خط ریل اصلی

### خط ریل اصلی اصفهان دو خطه‌می‌شود

مدیر کل راه و شهرسازی اصفهان گفت: با توجه به ترافیک بار ریلی در استان میبخت دو خطه شدن خط اصلی برنامه‌ریزی شده که بخشی در دست اجرا و بخشی در حال مطالعه است. علیرضا قاری قرآن در گفت‌وگو با بازار، با بیان اینکه در حوزه راه و شهرسازی در طول ۳۳ ماه دولت سیزدهم، اقداماتی در زمینه توسعه باند دوم شبکه راه‌های استان انجام شد که ۱۱۴ کیلومتر را شامل می‌شود، اظهار کرد: در همین حوزه با توجه به ترافیک بار ریلی در استان اصفهان میبخت دو خطه شدن خط اصلی در حال انجام است که بخشی در دست اجرا و بخشی در حال مطالعه است.

او با اشاره به ساخت بزرگراه‌ها از جمله بزرگراه شرق اصفهان به عنوان مهمترین پروژه در این بخش افزود: فاز سوم این پروژه که حدود ۳۰ کیلومتر در اصفهان را شامل می‌شود، در حال اجراست. مدیر کل راه و شهرسازی اصفهان یکی از وظایف مهم اداره راه و شهرسازی را احصا و شناسایی زمین‌های دولتی و اخذ سند مالکیت به نام دولت در راستای جلوگیری از زمین خواری دانست و اظهار کرد: در این ارتباط از سال ۱۴۰۰ تاکنون بیش از ۱۲ هزار و ۳۰۰ فقره سند تک برگ به نام دولت به نمایندگی سازمان ملی زمین و مسکن اخذ شده که بخشی از آن مربوط به تبدیل اسناد دفتر چاهی به تک برگ بوده است. او یکی از مهمترین پروژه‌های دولت سیزدهم، را طرح نهضت ملی مسکن در استان اصفهان برشمرد و با اشاره به اینکه در این بخش، دو وظیفه اصلی دولت تأمین زمین و ارائه تسهیلات است، اظهار کرد: این طرح در استان اصفهان افزون بر ۳۴ هزار واحد بازآفرینی و بالغ بر ۴۵ هزار و ۹۰۰ واحد خودمکاب بیش از ۱۰۳ هزار مسکن حمایتی را نیز در بر می‌گیرد.

## افزایش ۲ برابری باجه‌های پست بانک اصفهان در ایام اربعین

ستاد اربعین اصفهان اعلام کرد: تعداد باجه‌های پست بانک استان به‌منظور رفاه زائران در ایام اربعین حسینی سال جاری نسبت به شرایط معمول ۲ برابر شد. به گزارش ایرنا، ستاد اربعین استان اصفهان در اطلاعیه‌ای اضافه کرد: ۲۰ شعبه ۱۳۱۳ باجه پست بانک در مسیر ترده‌های روستاها و شهرهای استان حتی روزهای تعطیل آماده خدمت‌رسانی به زائران و تأمین ارز مورد نیاز است. براساس این اطلاعیه، متقاضیان می‌توانند با ثبت درخواست ز اربعین در سامانه «بله» (ارز اربعین پست بانک) از وام قرض‌الحسنه کمک هزینه سفر اربعین حسینی پست بانک ایران استفاده کنند. ستاد اربعین اصفهان اعلام کرد:فروش ارز اربعین تا سوم شهریور به‌زائران انجام می‌شود و متقاضیان باید در سامانه «مساج» ثبت‌نام کرده باشند. زائران می‌توانند پس از ثبت درخواست در سامانه بله و پرداخت الکترونیکی، ارز درخواستی خود را از شعبه‌ها و باجه‌های منتخب پست بانک تا ۲۰۰ هزار دینار دریافت کنند.

## نیروی انسانی کارآمد مزیت رقابتی ویژه ایران

رئیس انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان سازه‌های فولادی استان اصفهان گفت: در ۴۵ سالگی که انقلاب می‌گذرد به‌واسطه روحیه جهادی که از نژادقلاب در کشور شکل گرفت، نیروهای تربیت شدند که به صنعت متمایل هستند. علیرضا بینا در گفت‌وگو با فارس اظهار کرد: امروزه در بخش صنعت به‌خصوص صنعت‌های زیربنایی حرفی برای گفتن داریم و صنعت ایران در بخش‌های مختلف اعلم از تولید مقاطع فولادی و تولید فولاد در دنیا جایگاه منسب دارد. فولاد مبارک به‌عنوان پرندگی شاخص در اروپا شناخته شده است و محصولات آن به فروش می‌رسد. او ادامه داد: در دیگر صنایع مانند ماشین‌سازی در بسیاری از زمینه‌ها واردکننده بودیم اما امروز صادرکننده محصولات و دستگاه‌های ماشین‌سازی هستیم که از کیفیت بالایی برخوردار است. رئیس انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان سازه‌های فولادی استان اصفهان گفت: ایران به‌واسطه اینکه کشوری حائز منابع انرژی است و با قیمت ارزان در اختیار مردم قرار گرفته است در حوزه رقابت جایگاه ویژه‌ای دارد. او اظهار کرد: در کشور نیروی انسانی کارآمد و متخصص بسیاری داریم که مزیتی رقابتی برای کشور به‌وجود آورده و در حوزه صنایع و محصولات صنعتی نسبت به کشورهای همسایه مزیت‌رقابتی ویژه‌ای دارد. بینا افزود: امید می‌رود از سوی قانون‌گذاران، صنعت به استفاده از ظرفیت صادرات تشویق شود و بتوانیم کشورهای هدف را پوشش دهیم و سهم عمده‌ای در سبد صنعتی کشورها فراهم کنیم.مدیر شهرکها و نواحی صنعتی منطقه جنوب استان اصفهان نیز گفت: صنعت باید تفکیک شود و هر حوزه صنعت باید به‌صورت جداگانه عرضه‌یابی شود و در کلینیک‌های کسب‌و کار مورد بررسی قرار گیرد. مرتضی شفیعی افزود:تانسیل ظرفیت‌های صنعتی موجود در کشور بسیار مناسب و قوی است، نکته قابل توجه این است که با توجه‌به اینکه اولویت کشور در این سال‌ها تولید و اقتصاد دانش‌بنیان بوده است، رفع رسته موانع تولید باید صورت گیرد.

او گفت: نیروهای متخصص حاضر در کشور با حضور در بازار و ارائه طرح می‌توانند استفاده بهینه بریند. در حقیقت نیازهای تولیدی باعث می‌شود محصولات موردنیاز مردم تولید شود. او افزود: برای مثال در حوزه تولید محصولات نفتی ایران می‌تواند حرف اول را بزند به شرطی که صنعتگران تیم تحقیق و توسعه دانش‌بنیان و اطلاعات کامل و به‌روز داشته باشند. شفیعی اظهار کرد: ایران برای پیشرفت در حوزه اقتصادی و فناوری باید از نظام‌روشنی به‌سوی فروش محصولات با ارزش افزوده حرکت کند و در همه حوزه‌ها از این اهرم بهره‌برد. شفیعی افزود: در وهله اول استفاده از نیروی انسانی متخصص و در وهله دوم ماده اولیه‌ای که در اختیار این نیروها قرار می‌گیرد می‌تواند جایگاه ایران را در جهان ارتقا دهد.

در میانه تابستان و آستانه فصل جابه‌جایی مسافران اربعین کمبودهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی به ویژه اتوبوس‌های بین شهری بیش از پیش خودنمایی می‌کند و کارشناسان ساماندهی این صنعت را نیازمند حل چالش‌های قدیمی از جمله قیمت‌گذاری دستوری می‌دانند.

به گزارش ایمن‌ا، برخورداری از شبکه حمل‌ونقل گسترده و قابل اطمینان یکی از نیازهای اساسی جوامع امروزی است و بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکل گسترده در همه زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری ایفا می‌کند تا جایی که بدون وجود شبکه حمل و نقل، تأسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب، تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن به‌نظر می‌رسد.

#### ۴ طول ۲۲۱ هزار کیلومتری جاده‌های ایران

براساس گزارش رسمی وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، مجموع مساحت جاده‌های ایران به ۲۲۱ هزار و ۱۹۳ کیلومتر (راه برون‌شهری شامل آزادراه‌ها بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی راه‌های فرعی و روستایی) رسیده که از این مقدار حدود ۳۰۵ کیلومتر آژدره، ۲۰ هزار و ۳۱۲ کیلومتر بزرگراه، ۲۶ هزار کیلومتر راه اصلی، نزدیک به ۲۸ هزار کیلومتر راه فرعی، نزدیک به ۱۱۳ هزار کیلومتر راه روستایی آسفالت و ۲۱ هزار و ۴۰۰ کیلومتر نیز راه روستایی شوسه بوده است. طبق این آمارها زیرساخت‌های جاده‌ای کشور وظیفه جابه‌جایی سالانه ۵۵۰ میلیون تن کالا و ۱۴۶ میلیون مسافر را دارد و بر اساس گزارش مرکز آمار، بخش حمل‌ونقل جاده‌ای شهری و برون‌شهری بالاترین سهم تولید ناخالص ملی را در گروه خدمات به خود اختصاص داده است. از سوی دیگر طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، ارزش درایی‌ها و زیرساخت‌های حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای ایران شامل شبکه راه‌های کشور، پل‌ها و تونل‌ها و دیگر ابنیه فنی تا پایان سال ۱۴۰۰ نزدیک به ۳۰۰۰ همت به‌نرخ روز برآورد می‌شود که سرمایه قابل توجهی است. مقایسه مجموع مساحت جاده‌های کشور با آمارهای بین‌المللی نشان می‌دهد طبق داده‌های سازمان آمار اروپا، شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد و داده‌های پایگاه داده‌ای، ایران با داشتن ۲۲۱ هزار و ۱۹۳ کیلومتر مساحت جاده‌ای، در رتبه ۳۴ جهان ایستاده است و در این رتبه‌بندی آمریکا با نزدیک به ۶۶ میلیون کیلومتر، چین با حدود ۴۸ میلیون کیلومتر و هند با ۴۲٫۷ میلیون کیلومتر به ترتیب سه کشور هستند که بالاترین مساحت جاده‌ای (شهری و روستایی و شوسه و آسفالت) را دارند.

**۴ جابه‌جایی ۹۲ درصد مسافران از طریق جاده**
حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران با توجه به وسعت کشور، توزیع جمعیت، پراکندگی صنایع، پوشش وسیع شبکه جاده‌ای و عدم گسترش کامل دیگر حوزه‌های حمل‌ونقل، سهم ویژه‌ای در حمل‌ونقل و اقتصاد کشور دارد. بر اساس اطلاعات فاز اول طرح جامع حمل‌ونقل (سال ۱۳۹۸) بیش از ۹۲ درصد از جابه‌جایی مسافر و حدود ۷۱ درصد از جابه‌جایی بار و در مجموع بیش از ۹۰ درصد از حمل‌ونقل بار و مسافر در کشور توسط حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود. همچنین سهم حمل‌ونقل جاده‌ای از کل ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل نیز بیش از ۸۷ درصد است. بر اساس گزارش مرکز آمار در رابطه با سهم بخش‌های مختلف اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشور در سال ۱۳۹۸ سهم بخش حمل‌ونقل جاده‌ای شهری و برون‌شهری از تولید ناخالص ملی (GDP) معادل ۲۸ درصد است که با توجه به سهم سایر بخش‌ها در گروه خدمات بالاترین سهم را به خود اختصاص داده است. با فرض سهم ۵۰ درصدی حمل‌ونقل شهری، برون‌شهری، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای از تولید ناخالص ملی حدود ۱۴ درصد برآورد می‌شود و این آمارها نشان‌دهنده از اهمیت ویژه بخش جاده‌ای کشور در اقتصاد ایران است.

از سوی دیگر آمارهای وزارت راه و شهرسازی نشان می‌دهد سال گذشته در بخش جابه‌جایی مسافر، بخش جاده‌ای با ۷۴٫۲ درصد بیشترین سهم را داشت و پس از آن بخش ریلی با ۱۶٫۵ درصد و بخش هوایی با ۹٫۳ درصد قرار گرفت. تعداد مسافر جا به جا شده (با صورت وضعیت) در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۴۹ میلیون نفر به ثبت رسید که در مقایسه با سال پیش از آن (۱۱۷ میلیون نفر) ۱۷ درصد افزایش یافت این در حالیست که به گفته داریوش باقر جوان: مدیر کل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، بخش حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای از ظرفیت حدود ۱۵ هزار دستگاه اتوبوس (۱۰ هزار دستگاه به‌صورت مستمر و یوبسته)، ۱۹ هزار دستگاه مینی‌بوس و ۲۸ هزار دستگاه سواری کرایه از آمادگی کامل برای ارائه خدمات به مسافران برخوردار است. با فرارسیدن فصل گرما و شرایط مساعد آب و هوایی برای مسافرت، در سال ترده‌ها در کشور افزایش می‌یابد که در پیش بودن ایام اربعین بر میزان تقاضای سفر می‌افزاید. در این میان برخی مسافران از ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به ویژه اتوبوس‌های بین شهری استفاده می‌کنند که با چالش‌های زیادی در ناترازی دخل و خرج ناوگان به دلیل قیمت‌بلیت اتوبوس و تأمین سوخت تا

نبودن زیرساخت‌های موردنیاز دست و پنجه نرم می‌کند که نتیجه آن به هم خوردن تعادل در بازار عرضه و تقاضای سفرهای برون شهری با ناوگان حمل و نقل عمومی بوده است.

#### اوج ناترازی ناوگان حمل‌ونقل در پیک تقاضا

احمدرضا عامری؛ رئیس هیأت مدیره اتحادیه شررکت‌های تعاونی مسافربری کشور با بیان اینکه تعداد اتوبوس‌های برون شهری نسبت به تقاضای جامعه کم است، اظهار کرد: به دلیل تحریم‌ها و شرایط سخت اقتصادی کمبود در همه بخش‌ها احساس می‌شود؛ اتوبوسرانی کشور نیز از این ناحیه ضربه خورده است و اکنون تناسبی میان تعداد اتوبوس‌های برون شهری و تقاضای جامعه نیست. او شنریايط سخت اقتصادی را زمینه‌ساز کاهش سفرهای برون شهری دانست و گفت: اکنون هزینه سفر و گردشگری در اولویت مردم نیست اما در این شرایط هم باز ناوگان اتوبوسرانی چوچوکوی متقاضیان نبوده و این عدم تناسب عرضه و تقاضا در زمان تعطیلات تابستانی و نوروزی یعنی پیک سفرهای مردم به لوج خود می‌رسد. رئیس هیأت مدیره اتحادیه شررکت‌های تعاونی مسافربری کشور از کاهش ظرفیت شبکه حمل و نقل مسافربری خبر داد و گفت: ظرف دو سال اخیر تعداد اتوبوس‌های برون شهری از ۱۵ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسیده است و این یعنی تعداد اتوبوس‌های مسافربری ظرف دو سال از نصف هم کمتر شده است. عامری کمبود ناوگان اتوبوسرانی کشور و همچنین افزایش قیمت لاستیک و لوازم بدکی را باعث ایجاد مشکلات زیادی در این بخش معرفی کرد و ادامه داد: دولت قول همکاری با شررکت‌های حمل‌ونقل را برای تولید و واردات ناوگان مختلف داده است که امیدواریم تعداد این ناوگان به ۱۵ هزار دستگاه سال گذشته برسد تا بخشی از مشکلات در این حوزه برطرف شود.

**۴ ایستادن در برابر بازار با قیمت‌گذاری بلیت**
علی ضیایی؛ مدیر ادینشکده حمل و نقل ایران در گفت‌وگو با ایمن‌ا اظهار کرد: در زمینه حمل و نقل مسافر از طریق جاده، ریل و هوایی مشکل مشابهی وجود دارد که در حال تشدید است و آن تلاش دولت برای ایستادن در برابر بازار است در نتیجه اختلاف پتانسیلی ایجاد می‌شود که تعادل میان عرضه و تقاضا را در بازار به هم می‌ریزد. او با اشاره به سر کوب قیمت بلیت ناوگان مسافری در سال‌های اخیر افزود: تلاش دولت برای جلوگیری از افزایش قیمت بلیت اتوبوس متناسب با تورم و هزینه‌های تمام‌شده باعث شد صرفه اقتصادی این شغل برای رانندگان از بین برود و اکنون بیشتر اتوبوس‌ها غیر فعال شده و رانندگان آنها سراغ حمل و نقل بار رفته‌اند. کارشناس حمل و نقل و ترانزیت کاهش ظرفیت ناوگان مسافری جاده‌ای را پیامد سر کوب قیمت بلیت دانست و گفت: در بخش حمل‌ونقل ریلی نیز همین مشکلات وجود دارد زیرا این بخش به ذات خود زیان‌ده است و نه تنها در ایران بلکه بسیاری از کشورهای دیگر جهان نیز چنین شرایطی دارد اما با اصرار بر ارزان نگه داشتن قیمت، اکنون زیان‌دهی حمل‌ونقل ریلی به اندازه‌ای تشدید شده است که روی دوش شررکت‌ها و راهان سنگینی می‌کند و از صرفه اقتصادی خارج شده است.

#### ۴ دخل ناوگان مسافری با خرج نمی‌خواند

ضیایی با اشاره به حمایت دولت از حمل‌ونقل ریلی به دلیل مزایای ملی آن خاطر نشان کرد: در کشور ما نیز این شرایط وجود دارد اما هنگامی که دخل و خرج این بخش با هم همخوانی نداشته باشد نباید انتظار افزایش ظرفیت را داشته باشیم. هرچند موضوع افزایش آمار مسافران حمل شده در بخش راه آهن در سال‌های اخیر مطرح شده اما پاسخگوی نیاز نیست.

او مشکلات اقتصادی شررکت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی را بزرگترین مانع در مسیر افزایش ظرفیت معرفی کرد و یادآور فشد: این شررکت‌ها درآمدی برای سرمایه‌گذاری در زمینه

دوشنبه| ۱۵ مرداد ۱۴۰۳ | **سال بیستم** | شماره ۴۹۶۰ | *اصفهان امروز* | شماره ارسال پیامک: ۳۰۰۰۷۴۶۶ | تلفن ارتباط خوانندگان: ۳۴۲۹۳۷۵۰

# اتوبوس از سفرهای تابستانی جاماند



خريد لوکوموتیو یا ناوگان اتوبوس و یا حتی تعداد سیر وسایل نقلیه موجود ندارند زیرا هر سیر برایشان ضرر است به همین دلیل میزان فعالیت خود را در حداقل نگه می‌دارند تا شررکت سرپا بماند.

#### ۴ قیمت بلیت معلول تورم است

کارشناس حمل و نقل و ترانزیت درباره تأثیر ثابت نگه داشتن نرخ بلیت بسر کاهش تورم و حفظ قدرت خرید مصرف‌کنندگان توضیح داد: قیمت بلیت بیش از آنکه علت تورم باشد معلول آن است زیرا تورم در جامعه در حال افزایش است و تراک‌های آن به همه صنایع از جمله حمل‌ونقل برخورد می‌کند، برخی از صنایع دیگر که با فشار کمتری روبه‌رو هستند، متناسب با تورم و قیمت ارز یا عوامل دیگر قیمت خدمات خود را افزایش می‌دهند اما این روند در ناوگان حمل‌ونقل متوقف شده است. ضیایی با اشاره به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل ادامه داد: قیمت لاستیکی، بناداز چرخ‌قطار، تجهیزات ترمز و همه لوازم مصرفی ناوگان حمل و نقل عمومی تا چند برابر قبل افزایش یافته و در کنار آن، تحریم‌ها نیز هزینه‌ای ارزی بیشتری تحمیل می‌کند که در بالا رفتن قیمت نهایی تأثیرگذار است. درحالی‌که شررکت‌ها ملزم به ثابت نگه داشتن نرخ بلیت هستند و این شرایط دخل و خرج فعالان این صنعت به هم می‌ریزد. او درباره کلاه مصرفی ناوگان حمل و نقل ناوگان حمل‌ونقل عمومی اظهار کرد: اقداماتی که نیازمند هزینه نباشند، با فعالیت‌های تفریحی‌رانی و مدیریتی قابل اصلاح هستند از جمله موضوع توقف و تسرعت ناوگان در مسیر که در گذشته اقداماتی برای ساماندهی آن انجام شده و با راهاندازی سامانه‌ای مانند سپهتن اکنون به خوبی کنترل می‌شود. دولت می‌تواند از این بستر برای ساماندهی ناوگان باری نیز استفاده کند.

#### ۴ جاده و هوا مخصوص جابه‌جایی مسافر

کارشناس حمل و نقل و ترانزیت دو بخش از چهار شعبه حمل‌ونقل را ویژه جابه‌جایی مسافر دانست و یادآور شد: ناوگان جاده‌ای و هوایی مخصوص مسافر و دریا و ریل مناسب برای حمل بار هستند و هنگامی که این بخش‌ها به درستی مدیریت نشوند با یکدیگر تداخل پیدا می‌کنند به عنوان مثال اکنون مشکلات ناوگان هوایی و عدم تناسب آن با جمعیت کشور باعث شده که بار مسافران آن بر بخش ریلی و جاده‌ای تحمیل شود که آسیب‌هایی را به دنبال دارد. ضیایی اشغال ظرفیت بخش بار، افزایش هزینه‌های سوخت، آلایندگی و فرسایش جاده را پیامد مسافر محور شدن حمل‌ونقل ریلی کشور دانست و گفت: عدم توسعه ظرفیت ناوگان هوایی متناسب با نیاز مسافران نیز باعث می‌شود سرنیز مسافران روی حمل‌ونقل جاده‌ای ریخته شود و در نبود ناوگان کافی، جابه‌جایی از طریق وسایل نقلیه شخصی افزایش یابد که پیامدهایی مانند مصرف سوخت و تلفات جاده‌ای را به همراه داشته است.

#### ۴ سهم یک تا دو درصدی حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی مسافران

از سوی دیگر محمد جواد شاهجویی؛ کارشناس حمل و نقل شیوه غالب در بخش حمل‌ونقل مسافری کشور را جابه‌جایی از طریق جاده‌ها معرفی کرد و در این بساره به ایمن‌ا گفت: در این حوزه نیز شیوه اصلی، حمل‌ونقل با خودروهای شخصی است تا جایی که بر اساس آمار راهداری از ۱٫۷ میلیارد سفری که در طول سال ثبت می‌شود نزدیک به ۱۵۰ میلیون یعنی کمتر از ۱۰ درصد سفرها توسط حمل‌ونقل جاده‌ای شامل تاکسی‌های بین‌شهری، مینی‌بوس و اتوبوس انجام می‌شود. او با اشاره به سهم یک تا دو درصدی حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی مسافران یادآور شد: به همین میزان یعنی نزدیک به ۳۰ میلیون سفر نیز توسط حمل و نقل هوایی اتفاق می‌افتد و این نشان می‌دهد که همچنان شیوه غالب، حمل‌ونقل جاده‌ای است. کارشناس حمل و نقل توسعه ناوگان مسافربری کشور را ضروری دانست و ادامه داد: بسیاری



www.esfahanemrooz.ir
info@esfahanemrooz.ir



برای پیگیری جدیدترین اخبار در سایت اصفهان امروز اسکن کنید

کخبر

## صندوق‌های اهرمی بازار سرمایه ابزاری مناسب برای ریسک‌پذیران

صندوق‌های سرمایه‌گذاری اهرمی در دوره رشد بازار سرمایه بازدهی بیش از شاخص کل دارند و بالعکس در دوره نزول بیشتر از شاخص کل اصلاح می‌کنند. افراد با تجربه و ریسک‌پذیر قادر به کسب سود مناسبی از طریق این صندوق‌ها خواهند بود. ولی صندوق‌های اهرمی برای سرمایه‌گذاران تازه وارد گزینه مناسبی نیست.

به گزارش ایراسن، روزبه شریعتی، کارشناس بازار سرمایه در یادداشتی نوشت: نوع جدیدی از کلاس دارایی تحت عنوان صندوق‌های سرمایه‌گذاری اهرمی حدود دو سال قبل توسط گروه کاریزما به بازار سرمایه اضافه شد. صندوق‌های اهرمی در نگاه کلی برای آن دسته از سرمایه‌گذاران با تمرکز و ریسک‌پذیری بالا بسیار جذاب است. عملکرد صندوق‌های اهرمی به صورتی است که افراد در دوره‌های رشد بازار سود بیشتری به دست خواهند آورد و در دوره‌های نزول بورس به واسطه استراتژی‌های این ابزار نوین، عملکرد متفاوتی خواهند داشت. در یک رویکرد کلی دو نگاه به صندوق‌های سرمایه‌گذاری اهرمی وجود دارد که اولین رویکرد خاصیت تزریق پول بیشتر به بازار سرمایه توسط این نوع کلاس دارایی است. به عبارت ساده‌تر گمانه‌زنی‌هایی درباره خروج پول توسط سرمایه‌پذیری از بازار دار وجود دارد ولی صندوق‌های اهرمی برخلاف دیگر صندوق‌های بورس می‌توانند به میزان کم پول جذب کرده‌اند آن را مجدداً به بازار باز گردانند. در دیدگاه دیگر این صندوق‌ها پولی را جذب می‌کنند که تحت عنوان یونیت‌های ممتاز در تابلو بورس معامله می‌شود که پشته‌انه آن‌ها یونیت‌های عادی با درآمد ثابت است. در یونیت‌های عادی با درآمد ثابت سود مقرر برای مثال ۳۶ درصد در سال به سهام‌داران تعلق می‌گیرد. اگر سهام مورد نظر بر فرض مثال ۱۰۰ درصد سود کند، تغییری در میزان سود یونیت‌های عادی ایجاد نمی‌شود. در مقابل مازاد این سود به سرمایه‌گذاران ممتاز و ریسک‌پذیری بالا تعلق می‌گیرد. لدا ریسک بیشتر منجر به سود بالاتر خواهد شد. همچنین به واسطه سرمایه‌گذاری در این صندوق‌ها اهرمی می‌توان از دوره‌های صعودی بورس چه کوتاه‌مدت و چه میان‌مدت یا بلندمدت سود خوبی دریافت کرد.

اعتبار گرفتن از دیگر مزایای این صندوق‌ها به حساب می‌آید. اکنون اعتبار گرفتن از کارگزاری‌ها باوجود سیاست‌های انقباضی بانک‌ها بسیار دشوار است. درواقع بانک به کارگزاری‌ها تسهیلاتی کمی ارائه می‌دهند و کارگزار ناچار به تقسیم منابع محدود در میان تعداد زیادی مشتری است. این میان بعضی از سرمایه‌گذاران ریسک‌پذیر هستند ولی قادر به دریافت اعتبار نیستند که صندوق‌های سرمایه‌گذاری اهرمی این مشکل را برطرف نموده و با مکانیزم اهرم به راحتی می‌توانند اعتبار خود را بالا برد. برای مثال این صندوق‌ها، اهرم دو در اختیار سرمایه‌گذار قرار می‌دهند و به واسطه این اهرم می‌توان حدود صد درصد اعتبار گرفت، به بیان دیگر سرمایه‌گذار به میزان پول خود از صندوق نیز اعتبار دریافت می‌کند. بررسی تاریخچه این صندوق‌ها و گفت‌وگو با شماری از سرمایه‌گذاران در صندوق‌های اهرمی نشان می‌دهد اهرم‌ها ابزار موثقی هستند و در دوره‌های رشد سرمایه‌سود مناسبی عاید سرمایه‌گذار خواهد شد.

واقعیت امر این است که صندوق‌های سرمایه‌گذاری اهرمی گزینه مناسبی برای افرادی با سابقه بالا در این بازار است. اگر شخصی به صورت تخصصی در بازار سرمایه فعالیت می‌کند، به جای سرمایه‌گذاری در صفح‌های مختلف می‌تواند به این صندوق‌ها مانند صندوق اهرمی، صندوق طلا، صندوق درآمد ثابت و … حرکت کند تا سود بیشتری به دست آورد. زمانی که سناریوی رشد بازار وجود دارد، باید دارایی خود را به سمت صندوق‌های اهرمی برد ولی در دوره اصلاح بازار باید سرمایه خود را به صندوق‌های درآمد ثابت یا سود تضمین شده انتقال داد. با این اوصاف یک سرمایه‌گذار متمرکز می‌تواند سود بیشتری نسبت به خرید و فروش سهام مختلف کسب کند. سرمایه‌گذاران کم تجربه و به اصطلاح تازه واردها باید نهایتاً تا ۲۵ درصد از سرمایه خود را وارد صندوق‌های سرمایه‌گذاری اهرمی کنند. این صندوق‌ها در دوره رشد بازار بدون کسب بازدهی بیش از شاخص کل خواهند داشت و بالعکس در دوره نزول بیش از شاخص کل اصلاح خواهند کرد. از طرفی این صندوق‌ها فاقد بازارگردان هستند یعنی مجموعه‌ها تعهدی برای بازار گردانی ندارد و مکانیزم این کلاس دارایی‌ها به نحوی است که با سرعت بالا رشد یا نزول پیدا می‌کند. لذا سرمایه‌گذار برای تغییر استراتژی خود باید بسیار چابک باشد. بازار آپشن یک بازار ناگزیز بوده و تدریجاً باید با این بازار آشنا و کار کند چراکه در تمام دنیا بحث آپشن و ابزارهای نوین در میان است. با این حال افراد با اشراف کامل به بازار آپشن باید به صندوق‌ها اهرمی ورود پیدا کنند و این بازار برای تازه واردها گزینه مناسبی نیست.

از کشورهای دنیا که ویژگی‌های جغرافیایی و پراکندگی جمعیتی شبیه ایران دارند به سمت شکل‌دهی حمل‌ونقل مسافر از طریق ناوگان هوایی رفته‌اند و سهم کمتری برای ناوگان ریلی و جاده‌ای در نظر گرفتند اما همچنان در بسیاری از کشورهای پیشرفته حمل‌ونقل جاده‌ای به‌ویژه با خودروهای شخصی به واسطه راحتی سفر و مدل جابه‌جایی از درب به درب از اهمیت بالایی برخوردار است با این برای مسافت‌های بلند حال ناوگان عادی به شکل جدی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

#### ۴ همه عوامل در مسیر رونق سفرهای جاده‌ای

شاهجویی حمل‌ونقل ریلی و زمینی را مناسب مسافت‌های کوتاه‌دائست و تأکید کرد: در کشورهایی که ناوگان ریلی از اهمیت زیادی برخوردار است، حمل‌ونقل مسافر را به شکل حومه‌ای در دستور کار دارند یا از ناوگان سریع‌السیر استفاده می‌کنند که دارای ویژگی‌های حمل‌ونقل هوایی است. او با اشاره به توسعه ناپایدار این صنعت در کشور گفت: پاره‌نهای قابل توجه سوخت که به این بخش پرداخت می‌شود در کنار دریافت نشدن عوارض جاده‌ای باعث شده حمل‌ونقل جاده‌ای از اهمیت و رونق بیشتری برخوردار شود به همین دلیل برای بسیاری از مسافران استفاده از خودروی شخصی ناوگان عمومی یکی از نخستین گزینه‌ها به‌شمار می‌آید. کارشناس حمل و نقل هزینه بالا، نبود امکانات، کمبود ناوگان و بلیت در بخش‌های ریلی و هوایی را عامل جذابیت بخش جاده‌ای بیان کرد و ادامه داد: زمان آن رسیده که برای توسعه حمل‌ونقل هوایی را از مسافت‌های بلند آغاز کنیم البته در برخی از مسیرهای پرطرفدار حمل‌ونقل مسافری ریلی همچنان قابل استفاده است اما با رعایت ملاحظات نیز شبکه ریلی کشور با سرمایه‌گذاری هتگفت و برای ماأمورتی ویژه ایجاد شده و نباید برای جابه‌جایی مسافر اشغال شود. شاهجویی تصریح کرد: حمل و نقل مسافر ریلی بدون بارانه دولتی از نظر اقتصادی یک کار به صرفه و سودمند نیست به همین دلیل شکل‌گیری آن نیازمند حمایت دولت است و به همین دلیل ناوگان عمومی یکی از گزینه‌ها به‌شمار می‌آید. کارشناس حمل و نقل مسافر ریلی را زمینه‌ساز حمل بار بیشتر از طریق این شبکه دانست و گفت: این سامانه‌های نیازمند یک نگاه کلان به بخش حمل‌ونقل و نسبت‌های آن در کشور است به ویژه آن که اکنون شاهد حمل نزدیک به ۵۰۰ میلیون تن بار در جاده‌های بین شهری هستیم که میزان خسارت آن به روکش آسفالت و زیربنای جاده‌ها بیش از ۵ هزار برابر یک خودروی شخصی است.

#### ۴ افزایش ایمنی راه‌ها با هدایت بار به ناوگان ریلی

کارشناس حمل و نقل یکی از عوامل مهم تصادفات و تلفات جاده‌ای را وجود خودروهای باری و سنگین دانست و توضیح داد: هر چقدر تعداد ترافیک باری در جاده‌ها محدودتر و ناوگان ریلی برای حمل بار جذاب‌تر شود، ایمنی جاه افزایش می‌یابد. همچنین مصرف سوخت و هزینه‌های حمل کالا کاهش یافته و این سرمایه صرفه‌جویی شده می‌تواند در توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی و هوایی سرمایه‌گذاری شود تا در بهترین حالت، ریل، جاده و ناوگان هوایی بتوانند سهم خود را در جابه‌جایی مسافران ایفا کنند. شاهجویی با اشاره به مشکلات ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: فرسودگی ناوگان در کشور مسئله جدی است جدای از آن در زمینه صنعت حمل‌ونقل هوایی با وجود ۲۰ تا ۸۰ برنده فعال با چالش جدی روبه‌رو هستیم در حوزه ریلی نیز با دو سه هزار واگن مسافری فعال وجود دارد که بیشتر آن‌ها عمر بالا حتی بیش از ۳۰ تا ۴۰ سال دارند. او ادامه داد: در ناوگان اتوبوس نیز با ۱۰ تا ۱۲ سال میانگین سنی، عقب ماندگی جدی دیده می‌شود اما دلیل اصلی این عقب‌ماندگی و وارد نشدن سرمایه جدید به این صنعت، تلاش برای سرکوب اقتصاد حمل و نقلی با قیمت‌گذاری دستوری است که باعث از بین رفتن جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف حمل و نقل کشور و ناوگان فرسودگی شده است.

**۴ ناوگان مسافری جاده‌ای در سرایشی سقوط**
کارشناس حمل و نقل واقعی نبودن قیمت بلیت را مانع سرمایه‌گذاری شررکت‌های حمل‌ونقل در افزایش ظرفیت ناوگان معرفی کرد و گفت: در بخش حمل‌ونقل ریلی شررکت‌های خصوصی علاقه به خرید ناوگان جدید ندارند در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای که آمارها نشان می‌دهد نزدیک به ۱۰ درصد کل حمل و نقل کشور توسط این حوزه اتفاق می‌افتاد، اکنون شاهد خروج سرمایه‌گذاران و فروش اتوبوس‌های فعال در ناوگان هستیم زیرا افراد به سمت خرید کامیون می‌روند تا از این طریق کسب درآمد کنند. شاهجویی از کاهش ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای به نصف گذشته خبر داد و تأکید کرد: این موضوع پیامد قیمت‌گذاری دستوری و اقتصاد سر کوب شده است که در صورت ادامه آن، حمل‌ونقل قابل توجهی باقی نخواهد ماند.



www.esfahanemrooz.ir