

ادامه از صفحه اول

غلبه بر ترس از مرگ بر اثر بیماری

دوم اینکه در هنگام نگرانی از موضوعی، به جای میدان‌دادن به افکار نگران‌کننده، هر چه زودتر اقدامی مدنظر قرار گیرد. سوم اینکه نگرانی‌ها نوشته شوند. تحقیقات نشان داده است که هشت تا ۱۰ دقیقه نوشتن درباره نگرانی‌ها، منجر به کاهش افکار وسواس‌گونه می‌شود. در مجموع باید گفت نگرانی وقتی سودمند است که منجر به تغییر شود؛ در غیراین‌صورت نگرانی فقط به افکار منفی دامن خواهد زد. بعد از پرداختن سه ترس و نگرانی، حالا زمان آن است که به مفهوم استرس پرداخته شود. طبق تعریف، استرس یا تنش، واکنش جسمانی به رخداد بیرونی است. برای اینکه چرخه استرس شکل بگیرد، لازم است که در ابتدا عامل تنش‌زا وجود داشته باشد. ضرب‌الاجل‌ها یا انجام یک آزمایش پزشکی مانند کولونوسکوپی، مثال‌هایی از عوامل تنش‌زا محسوب می‌شوند. عوامل استرس‌زا نظیر موقعیت‌های ترسناک که در بخش اول این مقاله به آن پرداخته شد، آمیکدال را فعال کرده و با ترشح آدرنالین و کورتیزول، علائم استرس را شکل می‌دهند؛ افزایش ضربان قلب، عرق‌کردن کف دست، بریده‌شدن تنفس (کوتاه و سریع) و… براساس مدت‌زمانی که فرد تحت تأثیر استرس قرار می‌گیرد، استرس به دو نوع حاد و مزمن تقسیم می‌شود. در استرس حاد، فرد ناگهان تحت تأثیر یک موقعیت استرس‌زا قرار می‌گیرد؛ مثل اینکه شخص، به موقع از مبدأ حرکت می‌کند تا سر وقت به قرار کاری خود برسد؛ ولی به علت تصادف، در ترافیکی سنگین گیر می‌افتد. در استرس حاد، بعد از گذشت زمان اضطراب، علائم استرس رفع می‌شود. در استرس مزمن، فرد مدت‌ها در معرض علائم استرس قرار می‌گیرد؛ به‌این‌علت که شدت موقعیت استرس‌زا کاهش نیافته یا رفع نمی‌شود. کارکردن بر رئیس کمال‌طلب، نمونه‌ای از استرس‌های مزمن است. تحقیقات حکایت از آن دارد که استرس مزمن با بیماری‌های جسمانی نظیر بیماری‌های دستگاه گوارش، افزایش خطر بیماری‌های قلب و عروق و ضعیف‌شدن سیستم ایمنی مرتبط است.

از سه روش می‌توان برای کاهش استرس سود برد. اولین روش ورزش‌کردن است. ورزش‌های هوازی به بدن کمک می‌کند تا تأثیر منفی هورمون‌های آدرنالین و کورتیزول به حداقل کاهش یابد. دومین روش تکنیک موقعیت‌های استرس‌زا، به موقعیت‌های قابل حل و غیرقابل حل است. پذیرش موضوعات غیرقابل حل و تلاش برای حل موارد قابل حل، تأثیر منفی استرس را کاهش می‌دهد. سومین روش، مقایسه‌نکردن استرس‌های خود با دیگران است. مقایسه‌کردن باعث می‌شود که به جای تمرکز باین‌ترتیب بدن فرتد به علت مواجهه طولانی‌تر

با موقعیت استرس‌زا، سرخ‌تر، مستهلک شود. در مجموع باید گفت که استرس واکنش طبیعی بدن به موقعیت‌های استرس‌زا است. آخرین مفهومی که لازم است به آن پرداخته شود، اضطراب است. حداکثر درجه علائم نگرانی و استرس، منجر به اضطراب می‌شود. اضطراب ترکیبی از علائم ذهنی (نگرانی) و جسمی (استرس) است که نشان از داشتن حس ناخوشایند و تحمل‌ناپذیر در ذهن و جسم است. به عبارتی وقتی فرد با نگرانی‌ها و استرس‌های عدیده‌ای مواجه شود، اضطراب بر او مستولی شده است. در اضطراب برخلاف استرس که باید عامل استرس‌زایی وجود داشته باشد تا علائم استرس آشکار شود، الزاماً عامل استرس‌زایی وجود ندارد. اضطراب، پاسخ به زنگی است که اصلاً به صدا درنیامده است. وقتی که فرد، قبلاً اقساط خود را به‌موقع پرداخت کرده، ولی در مورد قسط‌های آتی خود علاوه‌بر اینکه نگران است، علائم جسمانی استرس را نیز در خود مشاهده می‌کند، فرد دچار اضطراب شده است. حد معمول علائم ذهنی و جسمی اضطراب بخشی از زندگی روزمره است، ولی وقتی که حجم این علائم به حدی زیاد شود که کارکردهای معمول زندگی فرد مختل شود، اختلال اضطرابی یا به میدان گذاشته است. تحت عنوان اختلالات اضطرابی، شش اختلال قرار می‌گیرد که عبارتند از: ۱. اختلال پنیک (هول)، حمله شدید اضطراب همراه با احساس مرگ قریب‌الوقوع، ۲. اختلال فوبیا (هراس)؛ ترس افراطی از یک موضوع یا شرایط، ۳. اختلال وسواس؛ وجود وسواس‌های قهری و عملی مکرر اعم از نظم و ترتیب افراطی یا شست‌وشو و پاکیزگی، ۴. اختلال PTSD (استرس پس از حادثه)؛ مجموعه‌ای از علائم اضطراب که پس از بروز یک حادثه مهلک در زندگی نظیر زلزله یا تصادف رانندگی پیدا می‌شود، ۵. اختلال اضطراب فراگیر؛ داشتن احساس نگرانی و اضطراب در اکثر ایا، ۶. اختلال اضطراب اجتماعی؛ هراس از موقعیت‌های اجتماعی و اجتناب از شرکت در اجتماعات. در شرایط فعلی که ویروس کرونا با تمام قوا در بسیاری از کشورها، مردم را تهدید به مرگ می‌کند، سلامت روان جوامع نیز به راحتی دستخوش آسیب می‌شود. آگاهی‌داشتن افراد از اینکه دچار کدام‌یک از موضوعات ترس، نگرانی، استرس یا اضطراب هستند، گام اول در حفظ سلامت روان در این ایام است. به واسطه شیوه‌های خودیاری اشاره‌شده، افراد می‌توانند اقدامات مؤثری در جهت حفظ سلامت روان خود در پیش گیرند. ضمن اینکه سرویس مشاوره تلفنی ۱۴۸۰ می‌تواند به این افراد کمک کند که با مشاوره، مانع شوند که نگرانی و استرس‌ها به اضطراب بدل شود.

ادامه در صفحه ۶

شرق: «وزارت صمت در تمامی ابعاد هم‌زمان ذی‌نفع و ذی‌ضرر است و این تعارض دست‌کم در حوزه خودرو، به قطعیت هویدا و متعین است؛ از یک طرف همچون یک شرکت‌دار منافع شرکتی خود را لحاظ می‌کند، به‌گونه‌ای که تا حد مقدور در حفظ و توسعه فضای انحصاری و رانتی خود برای عرضه محصولات گران و بی‌کیفیت و فاقد ایمنی و بهره‌وری مناسب زمینه‌چینی می‌کند و از طرف دیگر بدون ملاحظه هزینه‌های غیرعملیاتی خود یا اطرافیان را بر این شرکت‌ها بار یا چشم خود را بر این دست‌اندازی‌ها بسته نگه داشته و مطالبه زیان‌ها و این‌گونه هزینه‌ها را از مردم و مصرف‌کنندگان ناچار خود با منت طلب می‌کند…»؛ این بخشی از سخنان محمدرضا نجفی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی -که پیشنهاددهنده و مسئول انجام تحقیق وتفحص در صنعت خودرو بوده و درحال حاضر در نوبت قرائت در صحن مجلس است- درباره تعارض منافع و پرده‌برداری از فساد گسترده در صنعت خودرو است. او در گفت و گو با «شرق» ضمن اشاره به ارتباطات منفعت‌محور برخی مدیران عامل و اعضای هیئت‌مدیره شرکت‌های خاص، صنعت خودرو را «بی‌صاحب» خوانده و چهار عامل اصلی را موجب بحران در این زمینه می‌داند؛ ۱. بحران مالکیت، ۲. بحران مدیریت و ناکارآمدی، ۳. بحران تنوریک و پراکنگ درباره نقش حاکمیتی/ تصدی‌گری دولت و ۴. سیاسی- امنیتی‌شدن این صنعت.

صحت. در کنار اینها، آن‌طور که نجفی می‌گوید، برخی در این صنعت با

مجوزهایی که برای واردات صادر یا با محدودیت‌هایی که برای واردات گاه‌وبیگاه ایجاد کرده‌اند، توانسته‌اند تا ده‌ها هزار میلیارد تومان به نفع اشخاص و گروه‌هایی جابه‌جا کنند. برای مثال، در مقوله نمایندگی‌ها، طبق برآوردهای کارشناسی تا مبلغ تقریبی هشت هزار هزار میلیارد تومان رانت برای گروه‌هایی ایجاد شده است.

۲۴ در مواردی ممکن است تعارض منافع قانونی باشد؛ به این معنا که قانون به‌گونه‌ای نوشته شده باشد که فرد را ناخواسته در جایگاه تعارض منافع قرار دهد. از نظر شما در صنعت خودرو کدام‌یک از مصادیق تعارض منافع قانونی و مشهود هستند؟ مالکیت، مدیریت، راهبری و سیاست‌گذاری در خودروساز اصلی داخلی با ده‌ها شرکت زیرمجموعه آنها که نزدیک به کل بازار مصرف کشور را در اختیار دارند، عملاً در اختیار شخصیت واحد حقوقی وزارت صنعت، معدن و تجارت است. این وزارتخانه هم‌زمان مدیریت و تنظیم بازار را که شامل امر قیمت‌گذاری، واردات و… می‌شود نیز بر عهده دارد و همچنین متفقل وظایف حاکمیتی، سیاست‌گذاری، حفاظت از حقوق مصرف‌کنندگان، حفاظت از حقوق تولیدکنندگان، تنظیم‌کننده روابط صنعتی و تولیدی دولت با قوه قانون‌گذار و تدوین‌کننده دستورالعمل‌ها و ضوابط برنامه و عمل تمام تولیدکنندگان و بازرگانان کشور بوده و تخصیص وام‌ها، مجوزها، برپروانه‌ها و… در سطح ملی نیز در بد این دستگاه است. این وزارتخانه در تمامی این ابعاد، هم‌زمان ذی‌نفع و ذی‌ضرر است؛ منافع و مضاری که در بسیاری از موارد در تعارض و بلکه در تضاد با هم هستند. دست‌کم در حوزه خودرو به قطعیت این تعارض هویدا و متعین است؛ از یک طرف همچون یک شرکت‌دار منافع شرکتی خود را لحاظ می‌کند، به‌گونه‌ای که تا حد مقدور در حفظ و توسعه فضای انحصاری و رانتی خود برای عرضه محصولات گران و بی‌کیفیت و فاقد ایمنی و بهره‌وری مناسب محصولات خود زمینه‌چینی

اقتصاد

محمدرضا نجفی روابط وزارت صمت و خودروسازان را بررسی کرد

اتلاف سرمایه‌ها و فرصت‌ها



است؛ نمونه‌هایی از این دست را در این صنعت مشاهده می‌کنید؟ بله، گاه تعارض منافع ایجادشده حاصل مناسبات و زمینه‌های غیرشفاف و ناسالم است. بروز تعارض منافع کارگزاران با منافع سازمانی کاملاً محتمل است. در بسیاری از اوقات مدیران دولتی با شبه‌دولتی منافع شخصی، گروهی و جریان‌شان در تعارض با منافع بنگاه تحت مدیریتشان قرار می‌گیرد و در موارد بااهمیتی نیز منافع شخصی و باندی برای اینها راجحیت پیدا کرده است. در صنعت خودرو نیز این مسئله متأسفانه وجود داشته است؛ مثلاً در بخش تأمین و تولید این معضل را مشاهده کرده‌ایم (قراردادهای تأمین یا قراردادهای انتقال تکنولوژی)؛ فساد و ناکارآمدی اتفاق افتاده است و سرمایه‌ها و فرصت‌های زیادی تلف شده است. منشأ بسیاری از انحصاراتی که در تأمین قطعات و اقلام مورد نیاز تولید می‌بینیم این است که منافع مدیران با منافع درازمدت شرکت‌های تحت مدیریتشان در تضاد است، این موضوع قیمت‌ها را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. همچنین فرصت‌های نابرابر و رانتی ناموجهی که در اختیار برخی از تأمین‌کنندگان صنعت خودرو قرار می‌گیرد از مصادیق همین مسئله است. (مواردی مانند واگذاری غیراصولی ضایعات ورق به برخی شرکت‌های ذوب یا قراردادهای تأمین خارجی با تأمین‌کننده که عملاً کارگزار خود خودروساز بوده است و…) ۲۴ عملکرد حوزه بازار و تأمین از طریق واردات را در این معضل

چطور ارزیابی می‌کنید؟ در این حوزه هم عدم شفافیت، ناکارآمدی و فسادی که رخ داده یا می‌دهد بر پایه منفعت‌طلبی شخصی یا باندی استوار است. این افراد به دنبال تأمین منافع خود یا اطرافیانشان بوده‌اند و طبیعتاً این نیز در تعارض با وظایف سازمانی‌شان بوده است. (ارتباطات منفعت‌محور برخی مدیران‌عامل و اعضای هیئت‌مدیره شرکت‌های خاص، همانند ارتباطاتی که با باندهای واردات خودرو و قطعات خودرو شکل گرفته و پاسخ‌گویی هم وجود ندارد).

ادامه در صفحه ۶

«شرق» آثار شیوع کرونا بر حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی را بررسی می‌کند

کمر حمل‌ونقل مسافری خم شد

سبب شده نتوانیم اطلاعاتی از آنها داشته باشیم که

در حال پیگیری از شرکت‌های حمل بار هستیم.

حمل‌ونقل بار برای تأمین کالاهای اساسی مختل نشده است

حسن‌نیا با بیان اینکه کرونا نتوانسته اقتصاد حمل‌ونقل آسیب را از شیوع این بیماری و در پی آن توصیه‌های ستاد ملی مبارزه با کرونا برای لغو سفرها، به خود دید. دیروز وزیر راه و شهرسازی در همین رابطه به ایسنا گفت که در‌حال‌حاضر بیش از ۷۰ درصد ظرفیت حمل‌ونقل عمومی کاهش پیدا کرده و در حوزه‌های مختلف هواپیما، قطار و اتوبوس تعداد بسیار کمی بلیت فروخته می‌شود.

او اعلام کرد تاکنون بیش از ۳۰۰ هزار بلیت قطار و بیش از ۲۰۰ هزار بلیت هواپیما کنسل شده است. او خبر داد که در کمیته اقتصادی ستاد مقابله با کرونا مصوبات و تمهیداتی برای جبران ضرورزیان بخش حمل‌ونقل عمومی داشته‌ایم که می‌توان به تنفس سه‌ماهه در پرداخت وام، مالیات و بیمه اشاره کرد. در اینچا به جزئیات چهار بخش حمل‌ونقلی (جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی) نگاهی خواهیم داشت تا بررسی کنیم که طبق داده‌های موجود، هر بخش تا چه اندازه از این بیماری همه‌گیر متأثر شده است.

ایست‌کروانی در مرزها عبداله‌اشم حسن‌نیا، معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در گفت‌وگو با «شرق» با بیان اینکه وجه غالب حمل‌ونقل عمومی در ایران، حمل‌ونقل باری است تا مسافری، می‌گوید: در این بخش، در بخش ترانزیت و واردات و صادرات، در‌حال‌حاضر روزانه بین ۹۵ تا ۱۰۰ هزار بارنامه صادر می‌کنیم. رانندگان بخش ترانزیت هم که برای ارسال بار، با محدودیت در کشورهای دیگر مواجه شده‌اند می‌توانند پس از تخلیه بار، در حمل‌ونقل داخلی هم کار کنند.

به گفته او، بخشی از کامیون‌ها نیز در مرزها هستند که در حال پیگیری هستیم که اگر نتوانستند به کشورهای ثالثی که قرار بود، روند، در مرجع اول نسبت به تخلیه بار خود اقدام کنند.

او توضیح می‌دهد: یک‌سری کامیون‌ها به دلایل مختلف در پایانه‌های مرزی می‌مانند. کرونا این ایست‌مرزی را افزایش داده است که در تلاش هستیم داده‌های این کامیون‌ها را جمع‌آوری می‌کنیم، زیرا اکنون برخی از آنها GPS شان خاموش است و

محمدرضا نجفی روابط وزارت صمت و خودروسازان را بررسی کرد

اتلاف سرمایه‌ها و فرصت‌ها



است؛ نمونه‌هایی از این دست را در این صنعت مشاهده می‌کنید؟ بله، گاه تعارض منافع ایجادشده حاصل مناسبات و زمینه‌های غیرشفاف و ناسالم است. بروز تعارض منافع کارگزاران با منافع سازمانی کاملاً محتمل است. در بسیاری از اوقات مدیران دولتی با شبه‌دولتی منافع شخصی، گروهی و جریان‌شان در تعارض با منافع بنگاه تحت مدیریتشان قرار می‌گیرد و در موارد بااهمیتی نیز منافع شخصی و باندی برای اینها راجحیت پیدا کرده است. در صنعت خودرو نیز این مسئله متأسفانه وجود داشته است؛ مثلاً در بخش تأمین و تولید این معضل را مشاهده کرده‌ایم (قراردادهای تأمین یا قراردادهای انتقال تکنولوژی)؛ فساد و ناکارآمدی اتفاق افتاده است و سرمایه‌ها و فرصت‌های زیادی تلف شده است. منشأ بسیاری از انحصاراتی که در تأمین قطعات و اقلام مورد نیاز تولید می‌بینیم این است که منافع مدیران با منافع درازمدت شرکت‌های تحت مدیریتشان در تضاد است، این موضوع قیمت‌ها را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. همچنین فرصت‌های نابرابر و رانتی ناموجهی که در اختیار برخی از تأمین‌کنندگان صنعت خودرو قرار می‌گیرد از مصادیق همین مسئله است. (مواردی مانند واگذاری غیراصولی ضایعات ورق به برخی شرکت‌های ذوب یا قراردادهای تأمین خارجی با تأمین‌کننده که عملاً کارگزار خود خودروساز بوده است و…) ۲۴ عملکرد حوزه بازار و تأمین از طریق واردات را در این معضل

چطور ارزیابی می‌کنید؟ در این حوزه هم عدم شفافیت، ناکارآمدی و فسادی که رخ داده یا می‌دهد بر پایه منفعت‌طلبی شخصی یا باندی استوار است. این افراد به دنبال تأمین منافع خود یا اطرافیانشان بوده‌اند و طبیعتاً این نیز در تعارض با وظایف سازمانی‌شان بوده است. (ارتباطات منفعت‌محور برخی مدیران‌عامل و اعضای هیئت‌مدیره شرکت‌های خاص، همانند ارتباطاتی که با باندهای واردات خودرو و قطعات خودرو شکل گرفته و پاسخ‌گویی هم وجود ندارد).

ادامه در صفحه ۶



در حال گسترش است و نمی‌دانیم تا چه تاریخی

ادامه خواهد داشت. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی درباره قطع پرواز به چند فرودگاه پرتدد و پرمسافر کشور اظهار کرد: تا اطلاع ثانوی پرواز به فرودگاه‌های رشت، ان راسر و نوشهر انجام نمی‌شود. از ۲۷ اسفند هم پرواز به قشم انجام نخواهد شد. همچنین پرواز به فرودگاه ساری بسیار محدود شده است. پرواز در مسیر کیش هم فقط برای کیشودان و شاغلان انجام می‌شود. همچنین سفر هوایی در مسیر مشهد هم بسیار محدود شده و کاهش یافته است.

حمل‌ونقل باری دریایی مشکلی ندارد حسین عباس‌نژاد، معاون مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ایران، نیز در گفت‌وگو با «شرق» دراین‌باره می‌گوید: حمل‌ونقل تجاری دریایی هم‌اکنون در حال انجام است و تمهیدات لازم برای ضدعفونی بنادر، کشتی‌ها، بار و پرسنل به منظور مقابله با کرونا در نظر گرفته شده است.

به گفته او، برخی کشورهای منطقه نیز برای شناورهای کوچک محدودیت ایجاد کرده‌اند که تا حدودی زمان‌بری را ایجاد می‌کند؛ اما این‌طور نیست که در روند عادی اختلال ایجاد کند.

آمدگی ترمینال‌های دریایی برای ساکنان بومی عباس‌نژاد به بخش مسافری نیز اشاره کرده و می‌گوید: در بخش مسافری همه تمهیدات لازم در ترمینال‌ها، شناورها و بخش‌هایی که با مسافر در ارتباط است، در نظر گرفته شده است؛ اما براساس مصوبات ستاد ملی مبارزه با کرونا، توصیه شده است که سفر دریایی نوروزی هم انجام نشود. پیش‌بینی می‌شود که با کاهش مسافران نوروزی به عمدتاً از ۲۵ اسفند به بعد خود را نشان می‌داد، روبه‌رو باشیم. براساس این نیز ترمینال‌های دریایی برای افراد بومی آمادگی لازم را دارند.

رود خودرو به کیش ممنوع شد او می‌افزاید: به‌رحال برخی از جزایر ازجمله کیش محدودیت‌هایی را اعمال کرده‌اند. به‌عنوان نمونه جزیره کیش اجازه ورود خودرو نمی‌دهد که همین امر موجب کاهش مسافران خواهد شد. به گفته او، طبیعی است که بخش مسافری دریایی هم با اقت درآمد روبه‌رو باشد که متناسب با وضعیت کشور، امری طبیعی است؛ اما هنوز مشخص نیست که تا چه میزان کاهش درآمد در این مدت داشته باشیم.



افزایش عجیب قیمت دلار

● قیمت دلار روز گذشته با افزایشی درخور توجه بار دیگر از نیمه کانال ۱۵ هزار تومان عبور کرد. به گزارش خبرآنلاین، روز گذشته هر دلار آمریکا در صرافی‌های بانکی ۱۵هزارو ۶۵۰ تومان فروخته شد که در قیاس با روز یکشنبه افزایشی برابر با ۸۵۰ تومان را نشان می‌دهد. فعالان بازار می‌گویند موج خرید دلار از صبح روز گذشته سبب شد بازارساز با هدف ممانعت از ایجاد رانت و افزایش فاصله قیمتی، دست به لایبردن قیمت‌ها بزند؛ اما قیمت خرید دلار از مردم در صرافی‌های بانکی همچنان ۱۴هزارو ۸۰۰ تومان است.

به این ترتیب، بازارساز با این تصمیم این سیگنال را به بازار می‌دهد که دوره بالاماندن قیمت دلار زودگذر خواهد بود. بر این اساس، هم‌زمان با افزایشی درخور توجه قیمت دلار، هر یورو نیز با رشدی ملموس به ۱۷هزارو ۳۵۰ تومان رسید که نسبت به روز کاری یکشنبه، افزایشی نزدیک به ۶۵۰ تومان را نشان می‌دهد. نرخ خرید یورو نیز در صرافی‌های بانکی ۱۶هزارو ۷۰۰ تومان گزارش شد. این رشد بی‌سابقه پس از سه روز ماندگاری نرخ دلار در کانال ۱۴ هزار تومان اتفاق افتاد. افزایش قیمت در حالی رخ می‌دهد که بررسی‌ها نشان از آن دارد که منشری اسکناس ارزی به دلیل شیوع کرونا به حداقل رسیده است.

جهش قیمت سکه در بازار

● در پی افزایش توأمان قیمت دلار در بازار ایران و طلا در بازارهای جهانی، قیمت سکه بهار آزادی بیش از ۲۴۰ هزار تومان افزایش یافت. به گزارش خبرآنلاین، افزایشی درخور توجه قیمت سکه در حالی رخ می‌دهد که فعالان بازار از به‌کف‌رسیدن تقاضا در بازار طلا و سکه خبر می‌دهند. روز گذشته دلار با رشد ۸۵۰تومانی کانال ۱۴ هزار تومان اتفاق افتاد. افزایش قیمت در حالی رخ می‌دهد که بررسی‌ها نشان از آن دارد که منشری اسکناس ارزی به دلیل شیوع کرونا به حداقل رسیده است. بر این اساس، هر قطعه سکه تمام‌بهار آزادی طرح جدید شش‌میلیون و ۲۰۴ هزار تومان در بازار عرضه شد که افزایشی نزدیک به ۲۴۰ هزار تومان را نسبت به روز یکشنبه نشان می‌دهد. سکه بهار آزادی طرح قدیم نیز با رشد ۲۰۰هزارتومانی قیمت، شش‌میلیون و هفت هزار تومان در بازار فروخته شد. قیمت تین‌سکه و ربع‌سکه نیز به ترتیب سه‌میلیون و ۶۳ هزار تومان و یک‌میلیون و ۷۶۳ هزار تومان اعلام شده که در قیاس با روز یکشنبه، به ترتیب رشدی ۲۰ و ۱۷هزارتومانی را نشان می‌دهند. سکه گرمی نیز در بازار به نرخ ۹۷۲ هزار تومان عرضه شد. هر گرم طلای ۱۸ عیار نیز در بازار ۶۰۹ هزار تومان قیمت خورد که رشدی نزدیک به ۱۲ هزار تومان را در قیاس با روز یکشنبه نشان می‌دهد.

سه‌شنبه بسته حمایتی

کم‌بضاعت‌ها پرداخت می‌شود

● رئیس سازمان برنامه‌وبودجه اقدامات حمایتی از کم‌بضاعت‌ها و کسب‌وکارها را تشریح کرد و گفت: حقوق اسفند کارکنان دولت واریز شد. به گزارش فارس، محمدباقر نوبخت در برنامه تیتراش شبکه خبر گفت: تا شب گذشته تا دوشنبه‌شب سازمان برنامه‌وبودجه کشور ۲۴ هزار میلیارد تومان حقوق اسفند کارکنان را واریز خواهد کرد. رئیس سازمان برنامه‌وبودجه گفت: ساعت ۲۴ سه‌شنبه ۲۷ اسفند ۹۸ تا ۲۰۰ تا ۶۰۰ هزار تومان بلاعوض به حساب سه میلیون نفر واجد شرایط واریز می‌شود. نوبخت با بیان اینکه تاکنون هزارو ۶۱۰ میلیارد تومان صرفاً برای مبارزه با کرونا به وزارت بهداشت پرداخت شده است، گفت: علاوه بر این، در نظر داریم به اقشاری که بیش از همه مشکل دارند، کمک‌های بلاعوضی ارائه کنیم.

کاهش درآمد حدود ۷۰ درصد خانواده‌ها با شیوع کرونا

● یافته‌های نظرسنجی مرکز افکارسنجی دانشجویان ایران (ایسپا) حاکی از این است که ۷۰٫۴ درصد پاسخ‌گویان گفته‌اند با شیوع کرونا درآمد خانوارشان کاهش یافته است. به گزارش ایسنا، دومین موج نظرسنجی دفتر مطالعات اجتماعی شهرداری تهران درباره ابعاد شیوع ویروس کرونا از سوی ایسپا و به صورت تلفنی و با اندازه نمونه هزارو پنج نفر اجرا شد. طبق یافته‌های این نظرسنجی، ۷۰٫۴ درصد از پاسخ‌گویان بیان کرده‌اند با شیوع کرونا درآمد خانوارشان کاهش یافته است. ۲۹٫۱ درصد گفته‌اند شیوع کرونا تأثیری بر درآمد خانوارشان نداشته و درآمدشان تغییری نکرده است و فقط ۰٫۲ درصد از پاسخ‌گویان بیان کرده‌اند با شیوع کرونا درآمد خانوارشان افزایش یافته است. بنا بر اعلام مرکز افکارسنجی دانشجویان ایران، طبق نتایج این نظرسنجی، تأثیر شیوع ویروس کرونا بر درآمد خانوارهای ساکن تهران در نواحی مختلف این شهر تفاوت معناداری نداشته است.