



تدابیر امنیتی ویژه برای دو ستاره آرژانتینی لیگ برتر

شرکت‌های امنیتی خصوصی پس از افزایش تنش‌ها پیرامون جشن قهرمانی تیم ملی آرژانتین، به مدت دو روز از منازل لیساندرو مارتینز، مدافع منچستر یونایتد و الکسیس مک‌آلیستر، هافبک لیورپول، در شمال غربی انگلیس محافظت کردند. این اقدام در شرایطی انجام شد که پس از شکست ۲ بر یک انگلیس در مرحله نیمه‌نهایی، فضای احساسی و واکنش‌های

شرکت‌های امنیتی خصوصی پس از افزایش تنش‌ها پیرامون جشن قهرمانی تیم ملی آرژانتین، به مدت دو روز از منازل لیساندرو مارتینز، مدافع منچستر یونایتد و الکسیس مک‌آلیستر، هافبک لیورپول، در شمال غربی انگلیس محافظت کردند. این اقدام در شرایطی انجام شد که پس از شکست ۲ بر یک انگلیس در مرحله نیمه‌نهایی، فضای احساسی و واکنش‌های

کالبدشکافی هزینه‌های سنگین حمل‌ونقل هوایی باشگاه‌های ایران

سوخت ۳۶۰ میلیاردی در آسمان لیگ



اگر قیمت پایه

و متوسط هر

صندلی در یک

پرواز داخلی

را برای یک

ورزشکار یا

همراه، به‌طور

میانگین ۱۰

میلیون تومان

محاسبه کنیم و

کاروان اعزامی

هر تیم را حداقل

شامل ۴۰ نفر

(بازیکنان اصلی

و ذخیره

کادر فنی

تیم پزشکی

ماسورها

تدارکات، مدیر

رسانه‌ای و

سرپرست در

نظربگیریم

هزینه خرید

بلیت برای یک

سرپرواز به رقم

چشمگیر

۴۰۰ میلیون

تومان می‌رسد

گزارش ویژه

محمدرضا رحیم‌پور

خبرنگار

ماراتن خستگی؛ ذوب‌آهن

رکودردار سفرهای جاده‌ای و هوایی

اما ماجرای پرهزینه لجستیک تنها به

بلیت هواپیما ختم نمی‌شود. جدول

مسافت‌های جاده‌ای و هوایی نشان

می‌دهد که تیم مس شهرپایک با طی

کردن مسافتی حدود ۹ هزار کیلومتر

در طول یک فصل، رکورددار مطلق

خستگی سفر، معطلی در فرودگاه‌ها

و طی مسافت در فوتبال ایران است و

عاملی که صاف‌های سفری این تیم

را بیشتر می‌کند، بحث نبود فرودگاه در

شهرپایک است و این تیم باید برای هر

پرواز یا به کرمان برود و یا به سیرجان.

پس از ذوب‌آهن، تیم‌های ذوب‌آهن

اصفهان، سپاهان، گل‌گهر و چادرملو

در رتبه‌های بعدی پرمسافرترین تیم‌ها

قرار دارند. این آمار و ارقام خبره‌کننده

نشان می‌دهد حتی اگر بخشی از این

مسیرها به پرواز تبدیل نشوند، فشار

روانی، خستگی عضلانی و آسیب‌های

جسمانی ناشی از سفرهای طولانی مدت

برای برخی باشگاه‌ها به مراتب بیشتر و

شکنده‌تر از سایر رقابت‌هاست؛ موضوعی که

مستقیماً روی افت کیفی بازی‌ها در نیمه

دوم مسابقات اثرگذار است.

کابوس ارزی در آسیا؛ وقتی سفرهای

بین‌المللی بودجه را می‌بلند

شامل استقلال و تراکتور در لیگ تهران

آسیا و گل‌گهر سیرجان در لیگ قهرمانان

آسیا ۲، بار مالی بسیار سنگین‌تری را روی

دوش خود احساس می‌کنند.

با فرض برگزاری مسابقات در کشورهای

همجوار و تالش (مانند عراق و شهر بغداد)

و با همان فرمول استاندارد کاروان ۴۰ نفره

و قیمت حدودی محدوده ۱۰ میلیونی برای

هر بلیت رفت و برگشت ساده، هزینه هر

سفر آسیایی حداقل ۸۰۰ میلیون تومان

خواهد بود. اگر هر تیم در مرحله نخست

گروهی یا یالگی ۶ بازی را در کشور ثالث

میزبانی کند، ۴۰۲ میلیارد تومان دیگر

فقط به هزینه‌های پرواز اضافه می‌شود.

با این حساب، مجموع هزینه پروازهای

داخلی و آسیایی تراکتور تبریز و گل‌گهر

سیرجان از مرز چشمگیر ۱۴ میلیارد

تومان عبور می‌کند و استقلال تهران نیز

باید بیش از ۱۲ میلیارد تومان فقط برای

خرید بلیت هواپیما در یک فصل کنار

بگذارد. نکته نگران‌کننده اینجاست

که این ارقام منحصراً مربوط به بلیت

هواپیما بوده و هزینه‌های کرافت رزرو

هتل‌های پنج‌ستاره بین‌المللی، ترانسفر

فرودگاهی و شهری، تغذیه اختصاصی،

اعراض خروج، اخذ ویزا و جریمه بار

افزایش تجهیزات سنگین پزشکی و تمرینی

را شامل نمی‌شود.

در فوتبال حرفه‌ای و مدرن، خرید بلیت

هواپیما تنها قله یک کوه یخ شناور از

هزینه‌های لجستیکی است. هنگامی

که یک تیم برای حفظ شادابی بازیکنان و

آماده می‌شود، زنجیره‌ای از هزینه‌های

سنگین جانبی آغاز می‌شود از رزرو

حداقل ۱ تا ۲۰ اتاق دو تخته و سوئیت

لیگ برتر فوتبال ایران تنها میدان

نبرد تاکتیک مربیان، جنگ‌های روانی

کنفرانس‌های خبری و تکنیک ستاره‌ها

در مستطیل سبز نیست؛ بلکه در پشت

صحنه این رقابت جذاب و پرحاشیه،

جنگی خاموش، فرسایشی و بی‌رحمانه

در جریان است که هر فصل میلیارد‌ها

تومان از بودجه محدود و زنجور باشگاه‌ها

رامی‌بلعد. در ساختار اقتصادی فوتبال

ایران که اکثر باشگاه‌ها از درآمدزایی‌های

استاندارد جهانی نظیر حق پخش

تلویزیونی، کپی‌رایت فروش پیراهن و

بلیت‌فروشی مدرن محروم هستند،

هزینه‌های اسکان، تغذیه، خدمات

پزشکی و حمل‌ونقل سال‌هاست به

یکی از چالش‌های اصلی و کمرشکن

مدیران مالی تبدیل شده است. اما در

میان این صورت حساب‌های سنگین

و تمام‌نشدنی، «پروازهای چارتر» و

بلیت‌های هواپیما سهمی حیاتی و البته

بسیار پرهزینه دارند؛ هزینه‌ای که با

جهش‌های مداوم نرخ تورم، آزادسازی

قیمت بلیت‌ها و چالش‌های کمبود

صندلی در خطوط هوایی، هر فصل

سنگین‌تر و خفه‌کننده‌تر از گذشته

روی دوش باشگاه‌ها سنگینی می‌کند.

صندلی‌های ۴۰۰ میلیونی

اگر قیمت پایه و متوسط هر صندلی در

یک پرواز داخلی را برای یک ورزشکار یا

همراه، به‌طور میانگین ۱۰ میلیون تومان

محاسبه کنیم و کاروان اعزامی هر تیم را

حداقل شامل ۴۰ نفر (بازیکنان اصلی و

ذخیره، کادر فنی، تیم پزشکی، ماسورها،

تدارکات، مدیررسانه‌ای و سرپرست)

در نظر بگیریم، هزینه خرید بلیت

برای یک سرپرواز به رقم چشمگیر

۴۰۰ میلیون تومان می‌رسد. از آنجا که

هر مسابقه خارج از خانه مستلزم یک

پرواز رفت و یک پرواز برگشت است،

هزینه جابه‌جایی هوایی برای هر بازی

میهمان به‌طور ناخالص به رقمی حدود

۸۰۰ میلیون تومان بالغ می‌شود که به

صورت تقریبی اگر هزینه سفر هر باشگاه

لیگ برتری را در جریان بازی‌های بیرون

از خانه ۲۰ میلیارد تومان برای یک فصل

در نظر بگیریم و این مبلغ را به تعداد ۱۸

تیم حاضر در لیگ برتر اضافه کنیم ۳۶۰

میلیارد تومان صرف هزینه خرید بلیت

هواپیما می‌شود که این مبلغ در صورت

پرواز چارتر بیش از این خواهد بود.

بدهد در مسیرهای کوتاه زیر ۴۰۰

کیلومتر یا شهرهای همجوار، برخی

باشگاه‌ها برای صرفه‌جویی مالی و فرار

از نامتوازن جغرافیایی تیم‌ها در پهنه

جغرافیایی ایران نشان می‌دهد که اکثر

باشگاه‌ها برای حفظ شادابی بازیکنان و

جلوگیری از خستگی مفرط، چاره‌ای جز

تسلیم شدن در برابر قیمت‌های خطوط

هوایی ندارند.

ویژه برای تیم‌های لیگ برتری و حتی تسهیل در تأمین پروازهای اختصاصی (چارتر) می‌تواند بخشی از این فشار مالی خردکننده را کاهش دهد. چنین اقدام ساختاری و هوشمندانه‌ای نه تنها به مدیریت بهتر هزینه‌های باشگاه‌ها کمک می‌کند، بلکه منابع مالی آزادشده را به سمت تقویت آکادمی‌ها، بهبود کیفیت چمن ورزشگاه‌ها و سرمایه‌گذاری روی استعدادهای بومی سوق خواهد داد. آنچه امروز در جدول هزینه‌های سفر لیگ برتر دیده می‌شود، تنها یک نمونه کوچک از واقعیت‌های تلخ و عریان اقتصاد فوتبال ایران است. واقعیتی که صریحاً گوشزد می‌کند موفقیت در لیگ برتر، فقط به فرم بازی ستاره‌ها یا تاکتیک مربیان روی تخته سیاه بستگی ندارد؛ بلکه مدیریت هزینه‌ها و فتح معادلات مالی در آسمان‌ها نیز به همان اندازه در بالا رفتن جام قهرمانی تعیین‌کننده است.

راهکار چیست؟ ضرورت مدیریت

اقتصادی و حمایت سازمان لیگ

افزایش مداوم و بی‌ضابطه هزینه‌های حمل‌ونقل

و اسکان، اهمیت مدیریت هوشمندانه اقتصادی

در فوتبال ایران را بیش از هر زمان دیگری آشکار

کرده است. در شرایطی که اکثر باشگاه‌ها با

سطح فنی، جذب بازیکن باکیفیت یا توسعه

زیرساخت‌ها ندارد. شاید زمان آن فرا رسیده

باشد که سازمان لیگ و فدراسیون فوتبال ایران

مسئله‌های مدیریتی و تأثیرات خارجی، وارد

عمل شوند. عقد قراردادهای سراسری و کلان

با شرکت‌های بزرگ هواپیمایی و زنجیره‌های

هتلداری، ایجاد بسته‌های حمایتی و تخفیف‌های

چالشی که هیچ‌راه گریزی از آن نیست

سفرهای میلیاردی، درآمدهای قطره‌چکانی!

یادداشت
سینا حسینی
خبرنگار

افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل در فوتبال ایران، حالا دیگر صرفاً یک تدبیر اجرائی نیست؛ بلکه به یک مسأله اقتصادی تبدیل شده است. هزینه‌های سنگین در لیگ برتری تبدیل شده است. رشد تعرفه‌های مرتبط با سوخت، خدمات هوایی و حمل‌ونقل زمینی، هزینه جابه‌جایی تیم‌ها را به‌طور محسوسه بالا برده و این در حالی است که ساختار درآمدی فوتبال ایران همچنان نحیف و غیرپایدار باقی مانده است.

باشگاه‌های لیگ برتری در طول یک فصل، ناگزیر از انجام سفرهای پرتعداد بین‌شهری هستند؛ سفرهایی که شامل انتقال بازیکنان، کادر فنی، تجهیزات و تیم‌های پشتیبانی می‌شود. این تکرار مداوم، در شرایط تورمی فعلی، هزینه‌های سنگین را به باشگاه‌ها تحمیل می‌کند و عملاً حمل‌ونقل را به یکی از اصلی‌ترین سرفصل‌های هزینه‌ای تبدیل کرده است. در چنین وضعیتی، برخی باشگاه‌ها برای حفظ نظم برنامه مسابقات و کاهش فرسودگی بازیکنان، به استفاده از پروازهای چارتری روی آورده‌اند؛ تصمیمی که اگرچه از منظر فنی قابل دفاع است، اما از نظر اقتصادی فشار مضاعفی بر منابع محدود آنها وارد می‌کند.

اما پرسش کلیدی اینجاست: باشگاه‌ها در مقابل این هزینه‌های فزاینده، چه میزان درآمد از محل برگزاری لیگ کسب می‌کنند؟ واقعیت این است که درآمدهای مستقیم باشگاه‌های ایرانی از لیگ برتر، به‌هیچ‌وجه متناسب با هزینه‌های این لیگ نیست. حق پخش تلویزیونی که در بسیاری از لیگ‌های حرفه‌ای جهان ستون اصلی



مجموع هزینه

پروازهای

داخلی و

آسیایی تراکتور

تبریز و گل‌گهر

سیرجان از مرز

چشمگیر

۱۴ میلیارد

تومان عبور

می‌کند و

نیز باید بیش

از ۱۲ میلیارد

تومان فقط

برای خرید

بلیت هواپیما

در یک فصل

کنار بگذارد



باشگاه‌ها عملاً

با یک شکاف

جدی میان

هزینه و درآمد

مواجهند؛ از یک

سو هزینه‌های

رو به افزایش

-به‌ویژه در حوزه

سفر و ترانسفر و

از سوی دیگر

درآمدهای

که نه تنها رشد

نکرده، بلکه در

برخی موارد با

عدم شفافیت و

تأخیر نیز همراه

است