

نگرانی‌ها هر روز بیشتر می‌شود و وعده‌هایی که در رابطه با قیمت ارز داده شده بود به جواب نرسیده. حتی دیدید که تعرفه‌های جدید نیز اعلام شد که قیمت واردات را ۲۰ تا ۴۰ درصد بالا می‌برد.»

کاکایی اظهار کرد: «بازار واکنش‌هایی نشان می‌دهد که قیمت‌ها را بیش از چیزی که انتظار داریم؛ افزایش خواهد داد. همچنان ابهامات زیادی نیز وجود دارد چراکه آمارهای درست و دقیقی نیز اعلام نمی‌شود. رفتارها چندان قابل اعتماد نیست و مشخص نیست که این رشد قیمت‌ها چقدر کشش خواهد داشت.»

او در خصوص افزایش قیمت‌هایی که از سوی کارخانه‌ها اعلام می‌شود نیز گفت: «قیمت کارخانه به قیمت ارز وابسته است. ارزی که بانک مرکزی قیمت‌گذاری می‌کند یا به گفته خودشان توافقی تعیین می‌شود و ارزی که به قول آقای فرزین تلگرامی است. اولاً مدت‌هاست که کمبود شدید ارز احساس می‌شود و همین مسئله روی کاهش تولید که بیشتر اشاره کردم، اثر گذاشته است. از طرفی کمبود برق، آب و گاز نیز بر تولید تاثیر گذاشته. هر چند بخشی از کمبودها سعی شده جبران شود اما قادر به جبران کمبود ارز نیستند و به‌طور طبیعی واردات قطعات کاهش پیدا می‌کند. در واقعیت قیمت ارز و کاهش تخصیص‌ها باعث افزایش قیمت تمام‌شده تولید شده است. امروز هم خودروسازان طبق قانون اجازه دارند قیمت‌ها را بر اساس محاسبات هزینه تولید، افزایش دهند. پیش از این ایران خودرو و سایپا هر یک سال یا یک سال و نیم قیمت محصولات خود را به‌روز می‌کردند اما امسال ایران خودرو و سایپا هم سعی دارند به جمع سایر خودروسازان بپیوندند. باقی خودروسازان به فاصله سه‌ماهه و شش‌ماهه قیمت محصولات خود را افزایش می‌دادند.»

کاکایی به وعده‌های کلیدی دولت اشاره کرد و افزود: «وقتی ارز ۷۰ هزار تومانی موجود نیست طبعاً بازار واکنش نشان می‌دهد. عدد ۷۰ را با عدد ۱۰۵ مقایسه کنید. ۱۰۵ هزار تومان یعنی ۵۰ درصد هزینه‌ای بیشتر از ارز ۷۰ هزار تومان. پس ما داریم در مورد یک بازه ۵۰ درصد اختلاف با هم صحبت می‌کنیم. بنابراین برای محاسبه قیمت اگر مبنای شما دلار ۷۰ هزار تومانی باشد یک عددی استخراج می‌شود و اگر دلار ۱۰۵ هزار تومانی باشد یک عدد متفاوت به دست می‌آید که دست کم ۵۰ درصد اختلاف خواهد داشت. واقعیت بازار نشان می‌دهد اختلاف‌ها خیلی جدی شده و خبرهایی هم به صورت پراکنده می‌شنویم که وضعیت خوبی را برای آینده تصویر نمی‌کند. در دو سه هفته گذشته چند کالا مثل قیر را به تالار دوم بورس بردند. یعنی به صادرکننده اجازه دادند دلار خود را به جای ۷۰ هزار تومان به قیمت ۱۰۰ هزار تومان بفروشد. این اقدام پیام دارد؛ اینکه قیمت تا کجا بالا می‌رود یا قابلیت بازگشت دارد را نمی‌دانم؛ چون ادعا می‌شود بیش از ۷۰ میلیارد دلار در خارج از کشور مانده و برگشته و همچنین به استقبال صادرکنندگان از تالار دوم وابسته است. بنابراین نمی‌توان گفت دلار نزدیک به ۱۰۰ هزار تومان برای صنعت تامین می‌شود یا ۸۵ هزار تومان. به هر حال اعداد دقیق وجود ندارد و حتی دولت هم تخمین دقیقی نمی‌تواند داشته باشد چون به واکنش صادرکنندگان بستگی دارد. اما در حال حاضر به نظر می‌رسد که بازار این امید را فعلاً از دست داده و داریم می‌بینیم در همه بازارها قیمت‌ها در حال افزایش هستند.»

❖ شرکت‌هایی که با نام خودرو ساز، رانت می‌گیرند

کاکایی در پاسخ به اینکه اگر خودروسازان سودی از تولید نمی‌برند چرا تعداد خودروسازی مدام در حال افزایش است؟ گفت: «ابتدا باید در مورد واردات عرض کنم که واردکنندگان به شدت مثل چارچ در حال رشد هستند. اگر این مسئله را به تمام آنها ربط ندهیم دست‌کم می‌توانیم بگوییم اکثر آنها با داللی از یک فرصت تاریخی استفاده می‌کنند. ارزی که قرار بود با نرخ ۷۰ هزار تومان منتج به واردات محصول شود، از طریق واردات خودرو با نرخ ۱۱۰، ۱۲۰ هزار تومان و حتی بیشتر به مردم فروخته می‌شود.»

او ادامه داد: «خودروسازهای اصلی به‌خصوص ایران خودرو سایپا رسماً زیان می‌دهند و واقعاً مشخص نیست به کجا خواهند رسید. امروز سایپا واقعاً در بحران است. آمارها نشان می‌دهد امسال تولید سایپا بیش از ۴۰ درصد افت کرده است، در خصوص مونتاژ کارها نیز در همین مدت شش هفته ماه گذشته تولید کاهش قابل توجهی داشته که به دلیل عدم تخصیص و افزایش نرخ ارز است. اما موضوع مهم‌تر یکسری شرکت‌های خُرده پا هستند که در حقیقت به اسم تولیدکننده مجوز تولید می‌گیرند اما عملاً تولید نمی‌کنند. این تعداد رانت دیگری را دنبال می‌کنند. این شرکت‌ها اصلاً تولید نمی‌کنند. در حقیقت واردکننده هستند تا از تخفیفات ویژه بهره ببرند. در ۳۰ سال گذشته با نام خودرو ساز شروع به کار کردند بعد ناگهان ناپدید شدند. با مجوز تولید خودرو، زمین ارزان می‌گیرند و با بازی با زمین سودی که ربطی به تولید ندارد به دست می‌آورند. یک فرصت‌طلبی کوتاه‌مدت انجام می‌دهند. این‌ها ربطی به خودروسازی ندارند. ولی در مجموع صنعت خودروی اصلی ما که ایران خودرو و سایپا و سه چهار غول دیگر هستند واقعاً با چالش روبه‌رو شدند. حتی چالش فروش. امروز خودروسازان با این حجم بدهی طبق ماده ۱۴۱ باید اعلام ورشکستگی کنند اما چون فعلاً دولت هیچ برنامه‌ای ندارد برای این موضوع به همین منوال ادامه می‌دهند.»



علیمردان عظیمی مدیرعامل سابق ایران‌خودرو:

وقتی ما قیمت‌ها را ۱۸ درصد در سال افزایش می‌دادیم، اعتراض همه بلند می‌شد اما امروز که قیمت خودرو ۵۲ درصد نسبت به ابتدای سال افزایش پیدا کرده، کسی اعتراض نمی‌کند. از نمایندگان مجلس پرسید چرا درباره رشد ۵۲ درصدی قیمت‌ها، صحبتی نمی‌شود

علیمردان عظیمی، مدیرعامل سابق ایران خودرو، در واکنش به افزایش قیمت خودرو و واکنش مردم به آن، گفت: «ما در سال گذشته ۱۸ درصد قیمت‌ها را افزایش دادیم، اما هیچ‌کس اعتراض نکرد. الان که قیمت‌ها ۵۲ درصد افزایش یافته، همه می‌گویند چرا این‌قدر قیمت‌ها را بالا بردیم؟»

❖ قیمت بالا می‌رود، کیفیت نه

در شرایطی که بازار خودرو با نوسانات ارزی، کاهش قدرت خرید مردم و افت کیفیت مواجه است، انتظار می‌رود نهادهای نظارتی با جدیت بیشتری به موضوع ورود کنند و سازوکارهای موثری برای کنترل قیمت، ارتقای کیفیت و تقویت رقابت در صنعت خودرو طراحی شود. توقف افزایش قیمت، اگرچه اقدامی فوری و ضروری است، اما کافی نیست؛ اصلاح ساختار انحصاری و بازنگری در سیاست‌های قیمت‌گذاری، گام‌هایی اساسی برای بازگرداندن تعادل به بازار خودرو خواهد بود. اینکه خودروسازان داخلی در زمان افزایش نرخ ارز، بلافاصله قیمت محصولات خود را بالا می‌برند، اما در زمان مطالبه پاسخگویی با ارتقای کیفیت، صنعت را «ملی» و نیازمند حمایت معرفی می‌کنند، تناقضی آشکار در منطق اقتصادی و سیاست‌گذاری صنعتی کشور است. اگر صنعت خودرو واقعاً ملی است، نباید این چنین به نوسانات ارزی وابسته باشد، چراکه یک صنعت ملی باید بر پایه توان داخلی، زنجیره تامین بومی و استقلال فناوریانه شکل گرفته باشد، نه بر پایه واردات قطعات و نوسان نرخ دلار.

این وابستگی مزمن به ارز، نشان می‌دهد که صنعت خودرو در ایران نه‌تنها به بلوغ نرسیده، بلکه همچنان درگیر ساختاری ناکارآمد و غیررقابتی است. در چنین شرایطی، حمایت‌های بی‌قید و شرط دولت نه‌تنها کمکی به اصلاح ساختار نمی‌کند، بلکه به تداوم انحصار، کاهش انگیزه برای نوآوری و بی‌توجهی به حقوق مصرف‌کننده دامن می‌زند.

در شرایطی که بازار خودرو در رکود بهسر می‌برد و تقاضای مصرف‌کننده به‌دلیل کاهش قدرت خرید و بی‌اعتمادی نسبت به کیفیت محصولات افت کرده، چنین سیاست‌هایی یک اثر کاذب دارد. در این مقطع، آنچه صنعت خودرو نیاز دارد، نه افزایش قیمت، بلکه بازنگری در راهبردهای جذب مشتری است از جمله ارتقای کیفیت ساخت، افزایش آپشن‌های ایمنی و رفاهی، بهبود خدمات پس از فروش و شفاف‌سازی در فرآیند قیمت‌گذاری.

ادامه مسیر فعلی، تنها به تعمیق شکاف میان تولیدکننده و مصرف‌کننده منجر خواهد شد. اگر خودروسازان به‌جای رقابت بر سر کیفیت، رقابت بر سر قیمت‌گذاری را در پیش بگیرند، نتیجه آن چیزی جز بی‌اعتمادی عمومی، کاهش

سه شنبه ۲۰ آبان ۱۴۰۴

سال چهارم. شماره ۹۲۹

www.hammihanonline.ir

فروش و تضعیف برندهای داخلی نخواهد بود. در چنین فضایی، سیاست‌گذار نیز باید نقش فعال‌تری ایفا کند؛ نه با حمایت‌های بی‌قید و شرط، بلکه با تنظیم‌گری هوشمندانه، آزادسازی واردات و الزام به ارتقای استانداردهای تولید.

بازار خودروی ایران، بیش از هر زمان دیگری نیازمند بازتعریف ساختاری است. بازاری که در آن قیمت، تابعی از کیفیت باشد، نه انحصار. تنها در چنین شرایطی است که می‌توان به خروج از رکود، افزایش رضایت مشتری و شکل‌گیری یک صنعت رقابتی و پایدار امیدوار بود.

از همین رو، بازنگری در سیاست‌های کلان صنعت خودرو ضرورتی انکارناپذیر است. دولت باید به‌جای تداوم حمایت‌های غیرهدفمند، مسیر رقابت را هموار کند. یکی از مهم‌ترین گام‌ها در این مسیر، آزادسازی کامل واردات خودرو بدون قید و شرط است. تنها در یک بازار رقابتی و شفاف است که کیفیت، قیمت، خدمات و نوآوری معنای‌د می‌کند و تولیدکننده داخلی ناگزیر به ارتقا و پاسخگویی می‌شود.

تجربه چند دهه حمایت از صنعت خودرو در ایران نشان داده که حمایت صرف، بدون الزام به بهره‌وری، رقابت‌پذیری و پاسخگویی، نه‌تنها منجر به پیشرفت نشده، بلکه فاصله این صنعت را با استانداردهای جهانی بیشتر کرده است. امروز، مصرف‌کننده ایرانی در غیاب انتخاب‌های واقعی، ناچار به خرید محصولاتی است که نه از نظر کیفیت رضایت‌بخش‌اند و نه از نظر قیمت منصفانه. بنابراین اگر هدف از حمایت، توسعه صنعتی و ارتقای رفاه عمومی است، باید ابزارهای آن نیز بازتعریف شود. حمایت واقعی، به معنای ایجاد فضای رقابتی، تسهیل واردات، ارتقای فناوری و شفاف‌سازی ساختار هزینه‌هاست نه بستن درهای بازار و تحمیل هزینه ناکارآمدی به مردم. تنها در چنین شرایطی است که می‌توان به صنعتی ملی، رقابتی و پایدار امیدوار بود. حال با توجه به اینکه وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان متولی صنعت تاکنون نتوانسته تغییری مطابق با نیاز مخاطبان در ارتقای کیفیت خودرو ایجاد کند؛ دستگاه‌های نظارتی باید در این بخش فعال شوند و حداقل مانع از اقدامات یکجانبه ایران خودرو و سایر خودروسازان در افزایش قیمت‌های بدون دلیل شوند. یکی از اشتباهات بزرگ اخیر در واکنش به مطالبه ایران خودرو واگذاری ارزیابی قیمت خودرو به سازمان حمایت به جای شورای رقابت بود.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان اصفهان - اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک غرب اصفهان

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

شناسه آگهی: ۲۰۴۴۹۵۴

برابر آرا صادره هیات‌های موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی منطقه غرب اصفهان تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضیان محرز گردیده است لذا مشخصات متقاضیان و املاک مورد تقاضا به شرح زیر به منظور اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی‌که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضیان اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت اسناد و املاک تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند.
ردیف ۱- رابر رای شماره ۱۴۵۰۸ مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۴ هیات چهارم مالکیت آقای سیدیچی محمدی چیگوئی به شماره شناسنامه ۵۸۱ کد ملی ۶۳۲۹۶۸۵۸۳۵ فرزند سیدمحمدعلی نسبت به سه دانگ مشاع از شش دانگ یک باب ساختمان به مساحت ۱۵۰/۸۰ مترمربع پلاک شماره ۶۹۴ فرعی از ۱۴ اصلی واقع در اصفهان بخش ۱۴ حوزه ثبت ملک غرب اصفهان ثبت در دفتر املاک تایید و محرز گردیده است.
ردیف ۲- برابر رای شماره ۱۴۵۰۹ مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۴ هیات چهارم مالکیت خانم آمنه محمدی چیگوئی به شماره شناسنامه ۶ کد ملی ۶۳۲۹۸۶۴۳۰ فرزند ابوالحسن نسبت به سه دانگ مشاع از شش دانگ یک باب ساختمان به مساحت ۱۵۰/۸۰ مترمربع پلاک شماره ۶۹۴ فرعی از ۱۴ اصلی واقع در اصفهان بخش ۱۴ حوزه ثبت ملک غرب اصفهان ثبت در دفتر املاک تایید و محرز گردیده است.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۲۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۹/۰۵

شهرباری - رئیس منطقه ثبت اسناد و املاک غرب اصفهان

سازمان ثبت و اسناد املاک کشور- حوزه ثبت ملک زیبادشت تهران

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۵۸ مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۰۲ مورخ ۱۴۰۴/۷/۲۱ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک زیبادشت تهران تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم ترگس جان نثاری قمی فرزند ناصر به شماره ملی ۱۸۴۵۹۰۸۲۸ نسبت به شش دانگ یک قطعه باغ به مساحت ۷۰۹/۲۴ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۱۴۲۵ اصلی واقع در بخش ۱۵ تهران حوزه ثبتی زیبادشت که به موجب سند رسمی از مالک رسمی به متقاضی انتقال یافته است و تصرفات متقاضی محرز گردیده است. لذا به استناد ماده ۳ مذکور مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود تا چنانچه شخص یا اشخاص متقاضی اعم از حقیقی یا حقوقی با موضوع صدور سند به نام متقاضی مذکور هر گونه اعتراضی دارند ظرف مهلت دو ماه از تاریخ انتشار اولین آگهی، به این اداره مراجعه و ضمن اعلام اعتراض و اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم نموده و گواهی مربوطه را از دادگاه اخذ و به این اداره تحویل نماید در غیر این صورت پس از سپری شدن مهلت مقرر، سند مالکیت وفق مقررات صادر خواهد گردید.

محمدعلی ابراهیمی- سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک زیبادشت تهران

فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه)- تجدید ا	نوبت اول
شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی (پالایشگاه نهم) در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی بصورت یکپارچه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد)تامین نماید:	
شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۴۴۹۷۵۸۷۰۰۰۰۲۲
شماره مناقصه و تقاضا	تقاضای MR- ۳۹۱۱۵۴۰۳۰ R9- مناقصه شماره R9/۴/۰۱۱
موضوع مناقصه /شرح مختصر اقدام درخواستی	موضوع: خرید اسپول مقاوم به اسید با پوشش PTFE ساخت تولیدکنندگان داخلی صلاحیت دار و عضو وندورلیست تایید شده و وزارت نفت (AVL)
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضمین قابل قبول وبق آیین نامه تضمین شماره ۱۳۳۴۰۲/ت۵۵۴۰۵ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران می باشد.
مبلغ برآوردی مناقصه	۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
تاریخ ارسال اسناد ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه به صفحه اعلان عمومی سامانه ستاد	اولین روز پس از درج نوبت دوم آگهی مناقصه در روزنامه کنیترالانتشار کشوری
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد	حداقل ۵ روز پس از درج نوبت دوم آگهی در صفحه اعلان عمومی سامانه ستاد ایران می باشد.
آخرین مهلت بازگذاری اسناد ارزیابی کیفی، پاکات الف و ب و ج (ضمانت نامه، پیشنهاد فنی بازرگانی و مالی) در سامانه ستاد	طرف مدت حداقل دو هفته پس از انقضای مهلت دریافت اسناد می باشد. ضمناً "برنامه زمانی گشایش کلیه پاکات مناقصه از طریق سامانه ستاد اعلان می گردد.
آدرس و تلفن مناقصه گزار	استان بوشهر- شهرستان گنگان- کیلومتر۵ راه جاده عسویه- شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی-پالایشگاه نهم (فاز۱۲) - ساختمان تدارکات و عملیات کار- اداره خرید - شماره تماس ۳۷۸-۳۹۱۲۸-۰۷۲۳۲۳۳۱

► بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می پذیرد و به پیشنهادهای خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.
► مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن کارشناس خرید (۳۷۸-۳۹۱۲۸-۰۷۲۳۲۳۳۱) تماس حاصل فرمایند.

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

نگاه پژوهشگر

طلوع قطب‌بندی جدید



رضا مهدیان

پژوهشگر حقوق بین‌الملل

انتخاب زهران ممدانی، یک دموکرات سوسیالیست ۲۴ ساله، به عنوان شهردار نیویورک، تنها یک تغییر مدیریت محلی در یک کلن‌شهر آمریکایی نیست. این رویداد را باید نشانه‌ای بارز از یک «چرخش قدرت» عمیق‌تر در بدنه سیاسی ایالات متحده تفسیر کرد؛ چرخشی که ریشه در شکاف‌های جغرافیایی، اقتصادی و ایدئولوژیک گسترده‌تری دارد که بنیان‌های سیاست در این کشور را از هم گسسته است. پیروزی ممدانی، صرفاً درباره یک فرد یا یک شهر نیست، بلکه درباره تقابلی است که آینده سیاسی آمریکا را تعریف خواهد کرد: تقابل بین «شهرهای مرفقی» و «حومه‌ها و روستاهای محافظه‌کار». برای دهه‌ها، نیویورک شهری با سابقه مدیریت محافظه‌کارانه بود. چهره‌هایی مانند رودی جولیانسی نماد حکمرانی «قانون و نظم» بودند که حتی مورد ستایش بسیاری از جمهوری خواهان قرار گرفتند. اما «هیچ محافظه‌کار تمام‌عیاری از یک نسل پیش تاکنون این شهر را اداره نکرده است.» این تغییر، تصادفی نیست. نیویورک، به همراه دیگر ابرشهرهای هم‌تراز خود مانند لس آنجلس، لندن و پاریس، به کانون بی‌چون‌وچرای لیبرالیسم و پس از آن، چپ‌گرایی رادیکال تبدیل شده‌اند.

پیروزی ممدانی را نمی‌توان بدون در نظر گرفتن نقش دونالد ترامپ تحلیل کرد. ممدانی خود محصول مستقیم عصر ترامپ است؛ کسی که با مشاهده کمپین برنی سندرز در سال ۲۰۱۶، به سمت سوسیالیسم گرایش پیدا کرد، ترامپ با افراطی‌سازی گفتمان راست، ناخوسته به افراطی‌سازی گفتمان چپ نیز دامن زد. او با شعارهای ناسیونالیستی اقتصادی و ضد مهاجرتی خود، حومه‌ها و مناطق روستایی را بسیج کرد، اما در مقابل، شهرهای بزرگ را به سنگرهای مقابله تبدیل نمود. ممدانی در چنین بستری ظهور کرد. او نه به عنوان یک «سوسیالیست موعوب»، که به عنوان یک «مرفقی مغرور» حاضر شد و بی‌پروا شعارهایی مانند دست‌مزد ۳۰ دلاری ساعتی، اتوبوس‌های رایگان و افزایش مالیات بر میلیونرها را سر داد. این شعارها در فضای سیاسی یک دهه پیش، غیرقابل تصور بودند، اما امروز در نیویورک نه‌تنها غیرعملی، که آرا‌مان‌شهری «محبوب» تلقی می‌شوند. اگرچه رسانه‌ها ممدانی را به عنوان یک چهره ایدئولوژیک معرفی می‌کنند، اما تحلیل نتایج انتخابات نشان می‌دهد که رأی او بیش از آنکه یک رأی «برای سوسیالیسم» باشد، یک رأی «علیه سرمایه‌داری نئولیبرال» بوده است و نقشه راهی گبری، حمایت از ممدانی را با میزان اجاره‌بها هم‌بسته می‌کند. این یعنی بحران هزینه زندگی، مسکن و نابرابری اقتصادی، موتور محرکه اصلی این چرخش سیاسی بود. رای دهندگان عادی نیویورک، که زیر بار فشارهای معیشتی خرد شده‌اند، دیگر به وعده‌های کهنه سیاستمداران جریان اصلی مانند اندرو کومو اعتماد نداشتند. آنان در ممدانی، که خود را «یکی از آنها» می‌خواند، صدایی برای اعتراض به وضع موجود یافتند. اینجا، چپ‌گرایی ممدانی نه یک بحث تئوریک، که پاسخی عملی به یک فوریت روزمره بود.

پیروزی بر یک جمهوری خواه یا یک مستضعف مانند کومو، تنها نیمه‌ای از نبرد ممدانی است. چالش اصلی او اکنون در درون حزب دموکرات است. «دشمنان واقعی او ممکن است به حزب خودش نزدیک‌تر باشند.» ساختار رسمی قدیمی دموکرات، که با چهره‌هایی مانند چاک شومر و نانسی پلوسی نمایندگی می‌شود، به شدت با جریان مرفقی جدیدی که ممدانی نماد آن است، متخالف است.

این نبرد، آینده حزب دموکرات و در نتیجه آینده چپ آمریکا را تعیین خواهد کرد. آیا حزب می‌تواند این انرژی جدید و رادیکال را در خود ادغام کند و یک ائتلاف پیروز تشکیل دهد؟ یا اینکه شکاف بین جناح میانه‌رو و جناح مرفقی، آن را برای سال‌ها به حاشیه خواهد راند؟ ممدانی اکنون آزمایشگاهی زنده است برای آزمودن این فرضیه که آیا یک برنامه رادیکال می‌تواند نه‌تنها در یک شهر، که در سطح ملی نیز عملی و مقبول باشد. پیروزی ممدانی، عمق شکاف بین آمریکایی شهری و آمریکایی غیرشهری را بیش از پیش عیان کرد. این دیگر یک اختلاف ساده سیاسی نیست، بلکه یک شکاف جهان‌بینی است. از یک سو، شهرهای بزرگ با اقتصاد دانش‌بنیان، چندفرهنگی و ارزش‌های سکولار و مرفقی پیش می‌روند، از سوی دیگر، حومه‌ها و مناطق روستایی بر هویت سنتی، ملی‌گرایی اقتصادی و محافظه‌کاری اجتماعی پای می‌فشازند. این جدایی، «دو جهان را به غریبه‌هایی برای یکدیگر تبدیل می‌کند.» این وضعیت برای یک کشور خطرناک است. هنگامی که شهرها و حومه‌ها نه‌تنها در آراء، که در درک اولیه از واقعیت با هم اختلاف داشته باشند، گفتمان ملی و انسجام اجتماعی به شدت تضعیف می‌شود. پیروزی زهران ممدانی در نیویورک را باید یک «زمین‌لرزه سیاسی» تفسیر کرد. این رویداد ثابت کرد که یک چهره با برچسب سوسیالیست می‌تواند در قلب نظام سرمایه‌داری جهانی به قدرت برسد. این پیروزی، نه یک پایان، که آغاز یک نبرد جدید است. نبردی هم در درون حزب دموکرات برای تعریف هویت آن، و هم در سطح ملی برای تعریف روح آمریکا.