برخورد جدی دولت با افزایش خودسرانه قیمت‌ها

سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت، مدیریت و تنظیم بازار را یکی از راهبردهای چهارگانه وزارت صنعت دانست و خاطرنشان کرد: سال گذشته مجموعه سیاستگذاران و دست‌اندرکاران تنظیم بازار توانستند مدیریت و کنترل بازار را به‌خوبی پیگیری کنند. حسین مدرس‌خیابانی افزود: دولت حتما به‌طور جدی با افزایش خودسرانه قیمت‌ها مقابله خواهد کرد. این در حالی است که هم‌اکنون وضعیت ذخیره‌سازی کالاهای اساسی بسیار مناسب است و هم‌اکنون شش میلیون تن کالا در بنادر کشور وجود دارد که بخشی از آن در خود بنادر و بخشی دیگر در لنگرگاه و بخش دیگر در حال تخلیه است. به گفته مدرس‌خیابانی، نکته حائز اهمیت باید پررنگ دیدن نقش حضور بخش خصوصی در تمامی مراحل تامین، تنظیم و کنترل بازار است، این درحالی‌است‌که بدون حضور بخش خصوصی، تحقق اهداف جهش تولید، صادرات و تنظیم بازار رخ نخواهد داد. / شاتا

تجارت دریایی به صورت اندک انجام می‌شود اما به‌دلیل تحریم شرایط سخت‌تر شده است

امارات متحده به بهانه کرونا مانع ترخیص کالا به مقصد ایران می‌شود

کارشکنی دبی در تجارت با ایران

گروه اقتصاد

پنج ماهی است تجارت بین کشورها به سختی انجام می‌شود. شیوع ویروس کرونا برنامه ریزی تجاری همه کشورها را بر هم زد و آسیب های اقتصادی زیادی را به دنبال داشت. حتی اقتصادهای بزرگ هم در برابر این معضل نتوانستند بایستند و حجم تجارت آنها کاهش یافت. کرونا علاوه بر اینکه باعث شد اقتصاد کشورها با چالش روبه رو شود بهانه ای بود تا برخی کشورهای هم پیمان آمریکا به اجرای دستورات این کشور برای اعمال تحریم ها علیه ایران اقدام کنند. کاهش حجم صادرات ایران نشان می دهد حتی اکنون که تجارت کشورها از سر گرفته شده هنوز جایگاه ایران به حالت قبل بازنگشته و مسوولان در تلاش برای بازگرداندن این موضوع هستند. برخی مراکز تجاری مانند دبی هم فرصت را مغتنم شمرده تا از این مسیر بتوانند تحریم های آمریکا را تمام قد اعمال کنند. از این رو جام جم به بررسی جزییات آن پرداخته که در ادامه می خوانید.

در بحران سال ۲۰۰۸ که اقتصاد جهان، رکودی عمیق را تجربه کرد، امارات و در راس آن دبی که مرکز تجاری منطقه محسوب می‌شد به شدت تحت تاثیر قرار گرفت و برای عبور از این بحران از ایران درخواست کمک کرد. چندی پیش مجید شاکری، کارشناس اقتصادی از این موضوع پرده برداشت و گفت: شایعاتی هنوز وجود دارد که ابوظبی اولین جایی نبود که دبی از آن تقاضای کمک کرد. حتی کسانی به جد معتقدند شیخ راشد، ابتدا از ایران کمک خواسته و نه ابوظبی.

این که این شایعه چقدر جدی است قابل آزمایش نیست ولی با توجه به وفور درآمد نفتی ایران و نیز دور بودنش از آسیب اعتباری بحران آمریکا، وجود چنین پیشنهادی معقول است اما ظاهرا این درخواست را رد کرده بود. وی معتقد است آثار تبدیل شدن آهسته شیخ‌نشین‌های پراکنده به یک کشور به مرکزیت ابوظبی، فورا در دو حوزه خود را نشان داد. ابتدا بسیار قوی شدن واحد بررسی‌های مجرمانه (CID) بود. اگر چه در هر شیخ نشین دفتری تشکیل شده بود اما عملا از ابوظبی کنترل می‌شد. دوم تشدید مبارزه با پولشویی ذیل توافقات ابوظبی با آمریکا برای کنترل فعالیت‌های مالی ایران در دبی. ماجرا به این شکل بود که یک مامور از ابوظبی داخل بانک‌های دبی می‌نشست و به دقت تراکنش‌های مشکوک به پولشویی (ایرانی) را تحت فشار قرار می‌داد. هر دوی این موارد آثار تلخی روی اقتصاد دبی به‌خصوص در حوزه تجارت آزاد با ایران داشت. اکنون به نظر می‌رسد یکی از مراکز تجاری که زمانی از ایران درخواست کمک کرده بود اکنون تحریم کننده اصلی کشور است و اجازه ورود قایق و کشتی‌های ایرانی را برای انتقال کالا نمی‌دهد.

سکوت اتاق بازرگانی ایران و امارات

آن‌طور که خبرنگار جام جم کسب اطلاع کرده، دبی تجارت خود را با کشورهای دیگر آغاز کرده اما تجارت خود با ایران را به حالت تعلیق درآورده است. بسیاری از فعالان اقتصادی که تا چندی پیش کالاهایشان از کشورهای دیگر وارد دبی و سپس وارد ایران می‌شد چند ماهی است نتوانسته‌اند به این شهر سفر کنند و کالاهایی که در آنجا قرار دارند را به کشور بیاورند. این در حالی است که قبلا برخی کالاها بدون ثبت سفارش وارد می‌شد اما کمبود کالا در بازار نشان می‌دهد همچنان حمل و نقل دریایی دبی با ایران انجام نمی‌شود. به منظور بررسی جزییات این موضوع با اتاق بازرگانی ایران و امارات تماس گرفتیم که ابتدا از طرح موضوع استقبال کردند اما یکباره سکوت را به پاسخ ترجیح دادند. مجیدرضا حریری، رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین با اظهار بی‌اطلاعی از عدم ورود قایق‌های ایرانی به کشور امارات به خبرنگار ما گفت: به دلیل مشکلاتی که قبلا در این زمینه وجود داشت اکنون اقداماتی انجام شده که کالاها به صورت مستقیم از چین به ایران می‌آید. مهدی محبی، رئیس اتحادیه دستگاه‌های مخابراتی، ارتباطی و لوازم جانبی هم در این باره به جام جم گفت: ۱۰ روزی است که کالاهای این صنف به صورت هوایی به ایران می‌رسد اما از حمل و نقل دریایی خبری در دسترس نیست. با توجه به اینکه محبی از ورود دستگاه های مخابراتی و الکترونیکی طی ۱۰ روز گذشته به ایران خبر می‌دهد باید انتظار کاهش قیمت محصولات در این بخش را داشت. در دو ماه گذشته بسیاری از کالاهای وارداتی، افزایش قیمت حداقل دوبرابری را تجربه کردند که فعالان بازار اعلام می‌کردند این رشد نرخ به دلیل عدم واردات و کمبود کالا در کشور است و با از سرگیری تجارت و واردات محصولات این انتظار وجود دارد که کالاها به پایه قبلی خود بازگردند.

راهکاری برای برون رفت از مشکل

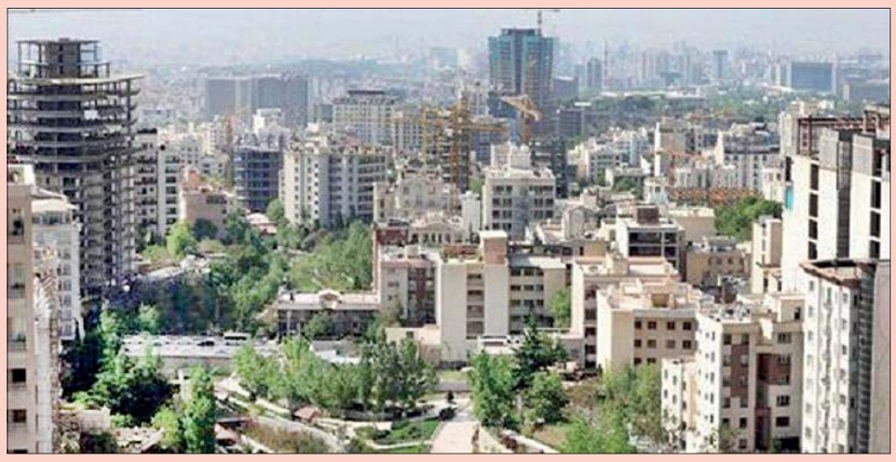
زمانی که جنگ تجاری آمریکا و چین به راه افتاد کمتر کسی فکر می‌کرد چشم بادامی‌ها روزی در معاملات رسمی خود دلار را حذف کنند اما طی یک برنامه‌ریزی دقیق دلار از فهرست معاملات چین حذف شد که قطعا در سال‌های آینده بر ارزش دلار اثرگذار خواهد بود. دبی امارات هم نقشی مانند دلار در منطقه دارد. یک مرکز تجاری بزرگ که کالای اغلب کشورها به آن منطقه منتقل و به مقاصد می‌رسد. از این رو هر زمانی که دبی بخواهد به اقتصادی آسیب برساند به راحتی می‌تواند با عدم ترخیص کالا نوسان قیمتی در آن کشور ایجاد کند، در نتیجه ایران بر اساس اصول سیاست اقتصاد مقاومتی باید راه های مختلفی برای واردات کالا خصوصا کالاهای اساسی در نظر بگیرد تا جلوی چنین اتفاقاتی را بگیرد.

> ۱۰ روزی می شود که تجارت هوایی دبی با ایران برقرار شده و برخی کالاها از این طریق به کشور می رسد اما همچنان خبری از حمل و نقل دریایی نیست و این موضوع باعث شده تا فعالان بازار نتوانند کالاهایی را که در این مرکز تجاری دپو شده صادر کنند

کالاهای مهمی که از دریا به ایران می‌رسد

لوازم یدکی خودرو، ماشین آلات و قطعات صنعتی، پودر فلزات و مواد اولیه مورد نیاز این حوزه و لوازم آرایشی و بهداشتی اغلب از طریق حمل و نقل دریایی دبی وارد ایران می‌شود که کمرنگ شدن آن، بر اقتصاد ایران اثر گذاشته و ادامه این روند می‌تواند مشکلات این بخش را بیشتر کند. اما برخی منابع مطلع به جام‌جم خبر دادند که تجارت دریایی به صورت اندک انجام می‌شود اما به‌دلیل اجرای تحریم‌های آمریکا شرایط نسبت به قبل سخت‌تر شده است. این در حالی است که ایران با مشکل تامین ارز نیز روبه‌روست و به دلیل افت تجارت، درآمد حاصل از صادرات نفت و محصولات غیرنفتی کاهش یافته است.

بازار مسکن به کدام سمت خواهد رفت؟



تقریبا ۶۰ درصد هزینه خانواده‌های ایرانی را مسکن تشکیل می‌دهد و دولت‌ها برای خانه‌دار کردن افرادی که فاقد واحد مسکونی هستند برنامه‌ها و تسهیلاتی را در نظر می‌گیرند. اما با افزایش تورم، تسهیلات، قدرت خرید خود را از دست می‌دهند و کمتر کسی می‌تواند از این تسهیلات بهره ببرد و صاحب خانه شود. طبق آخرین گزارش بانک مرکزی، متوسط قیمت مسکن در تهران نزدیک ۱۷ میلیون تومان است و افراد برای تهیه یک واحد مسکونی حداقل باید ۸۰۰ میلیون تومان نقدینگی داشته باشند که یک چهارم آن تسهیلات داده می‌شود. از این رو عضو هیأت‌رئیسه مجلس از تدوین طرحی در مجلس برای حل مشکل مسکن خبر داد و گفت: این طرح هفته آینده با یک فوریت تقدیم هیأت‌رئیسه می‌شود.

حسینعلی حاجی‌دلیگانی در مورد مشکل مسکن جوانان به فارس گفت: یک بحثی را در مجلس دنبال می‌کنیم که با توجه به وضعیت خاصی که در بازار مسکن روی داده، مجلس یازدهم برای حل فوری مشکل مسکن باید اقدامی انجام دهد و مشکلات مردم را در این زمینه برطرف کند. بازار مسکن هم از کمبود، هم از تورم افسارگسیخته و هم مشکل مدیریت و رهاشدگی رنج می‌برد که باید آن را حل کنیم.

به گفته عضو هیأت‌رئیسه مجلس، به نظر می‌رسد طرح نمایندگان باید با یک‌فوریت تقدیم هیأت‌رئیسه شده و اقدامات فوری برای حل مشکل مسکن انجام شود.

وی افزود: در این زمینه جلساتی با صاحب‌نظران و مسؤولان بخش‌های مختلف مرتبط با مسکن در ساختمان هیأت‌رئیسه مجلس برگزار کردیم و دنبال این هستیم که دو بسته سیاستی، یکی بسته نظارتی و دیگری بسته تقنینی و اصلاح قوانین مرتبط با مسکن را تهیه کنیم.

حاجی‌دلیگانی در توضیح بسته نظارتی مجلس گفت: آنچه درحال‌حاضر بر قیمت مسکن اثر دارد و قانون آن اجرا نمی‌شود، به‌عنوان مثال ماده ۵۴ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم است که دولت باید در شهرهای بیش از صدهزار نفر جمعیت از خانه‌های خالی مالیات بگیرد. گرچه این قانون مصوب سال ۹۴ است، اما تاکنون از سوی دولت اجرا نشده و این جای تأسف دارد که چرا بند «ث» تبصره ۶ قانون بودجه ۹۹ کل کشور اجرا نشده و مالیات بر خانه‌های خالی را اجرا نکردند. وی افزود: درحالی‌که در سال ۹۷، ۵۵۰هزار واحد مسکونی در کشور ساخته شده، این رقم در سال ۸۸ حدود ۸۹۰ هزار واحد مسکن بوده، یعنی تولید سالانه مسکن کاهش یافته‌است.

به گفته عضو هیأت‌رئیسه مجلس، یکی از راهکارها ایجاد شهرهای جدید و الحاق زمین به شهرهای موجود است. برای ساخت یک مسکن دو سال زمان نیاز است که از این زمان ۸ تا ۹ ماه آن برای مراحل بروکراسی و اداری و شهرداری‌ها، بانک، دهیاری‌ها و بنیاد مسکن صرف می‌شود که این‌ها مانع رونق تولید مسکن است.

نقش اندک تقاضای مصرفی در بازار مسکن

فرهاد بیضایی، کارشناس مسکن، در پاسخ به این پرسش که آیا نسخه نخریدن منزل توسط مردم، به کاهش قیمت مسکن منجر می‌شود یا خیر، گفت: درحال‌حاضر کمتر از ۳۰درصد تقاضای موجود در بازار مسکن مرتبط با تقاضای مصرفی است و در شرایط فعلی بازار مسکن، این تقاضا هیچ نقشی در تعیین قیمت ندارد، بنابراین خروج این تقاضا از بازار مسکن نیز به کاهش قیمت منجر نمی‌شود.

این کارشناس مسکن، در بیان این نکته که بیش از ۷۵درصد تقاضاهای جدید بازار مسکن به سمت بازار اجاره رفته‌اند، عنوان‌کرد: با توجه به نقش بالای تقاضای مصرفی در بازار اجاره، درخواست اجاره‌نکردن مسکن برای کاهش قیمت بی‌اساس است؛ زیرا مسکن اساسی‌ترین نیاز خانوار تلقی می‌شود و حذف آن از نیاز مردم غیرممکن است. وی با اشاره به دلایل نابسامانی بازار مسکن افزود: سیاستی ذیل عنوان «مسکن ضربه‌گیر اقتصاد» از اواخر دهه ۷۰ به تغییر ماهیت بازار مسکن از مصرفی به سرمایه‌ای منجر شده‌است. همین امر زمینه‌ساز افزایش قیمت مسکن و نابسامانی این بازار در سال‌های اخیر شده‌است. بیضایی، در تشریح این نکته که متولی ساماندهی و نظارت بر بازار مسکن چه نهادی است، گفت: اساسا استفاده از اصطلاح نظارت بر بازار مسکن، اصطلاح نادقیقی است. درواقع وزارت راه‌وشهرسازی به عنوان اصلی‌ترین متولی مسکن در کشور وظیفه کنترل قیمت مسکن را برعهده دارد. این کارشناس حوزه اقتصاد مسکن، در بیان ابزارهای فعلی وزارت راه‌وشهرسازی به‌منظور کنترل قیمت مسکن، تصریح‌کرد: وزارت راه‌وشهرسازی با استفاده از ابزارهایی نظیر مدیریت سیاست‌های پولی مالی بانک‌ها از طریق شورای پول و اعتبار، کاهش حجم دارایی‌های حوزه مسکن از طریق شورای اقتصاد، برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری حوزه مسکن و استفاده از ظرفیت مجلس شورای اسلامی، توانایی کنترل قیمت مسکن را داراست.

بیضایی، با اشاره به ابزارهای نظارتی دولت گفت: مجهز شدن دولت به ابزار مالیات‌های تنظیمی، قدرت این نهاد را در کنترل بازار مسکن افزایش می‌دهد و به سامان این بازار منجر خواهد شد.

۱۴۰ هزار میلیارد تومان از درآمد ۹۹ محقق نمی‌شود

وزیر امور اقتصادی و دارایی در واکنش به اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس درباره کسری ۱۸۰هزار میلیارد تومانی بودجه در سال جاری، گفت: اکنون در ابتدای سال قرار داریم و تنها پیش‌بینی عدم تحقق مطرح است و براساس پیش‌بینی ما عدد اعلامی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی صحیح نیست و برآورد ما نسبت به عدم تحقق درآمدها طی امسال آن هم در بدبینانه‌ترین شرایط ۱۴۰هزار میلیارد تومان خواهد بود.

به گزارش ایسنا، فرهاد دژپسند افزود: عبارت کسری بودجه درست نیست، زیرا این کسری زمانی اتفاق می‌افتد که هزینه‌ها بر منابع و درآمدها پیشی گرفته باشد.

جای عدم تحقق در منابع مصوبات بودجه مانند مالیات و واگذاری‌ها صورت خواهد گرفت و ما تلاش داریم حداکثر تحقق انجام شود اما در صورت عدم تحقق می‌توانیم از طریق فروش اوراق این کسری بودجه را جبران کنیم.

وی با اشاره به برنامه وزارت امور اقتصادی و دارایی برای مولدسازی دارایی‌های دولت هم توضیح داد: ما برنامه جامعی برای موضوع مولدسازی دارایی‌ها داریم، اگرچه لزوما مولدسازی ایجاد منابعی بودجه‌ای نیست و نکته دیگر این‌که همین امسال هم انجام نخواهد شد، زیرا مولدسازی دارایی‌ها یک پروسه است و شاید اکنون آغاز شود اما نتیجه آن در یک دوره زمانی دیگری به‌دست‌بیاید.

نبض اقتصاد

بخت‌آزمایی در صنعت خودرو عجیب است

یک کارشناس صنعت خودرو با انتقاد از شیوه پیش‌فروش خودرو درباره شیوه‌های جایگزین گفت: عرضه خودرو در بورس مزیتی به نام شفافیت دارد؛ البته باید برای عرضه حواله خودروی صفر الزاماتی را رعایت کرد.

میلاد بیگی، مدیر گروه صنعت اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر در گفت‌وگو با مهر با بیان این‌که شیوه فعلی پیش‌فروش خودرو هم در بعد قیمت‌گذاری و هم بعد شیوه فروش ایرادات متعددی دارد، افزود: خودرو در بورس باید به قیمت پایه خرید و فروش شود و قیمت پایه نیز نباید توسط خودروساز مشخص شود، همچنین باید محدودیت‌هایی روی خرید و فروش خودرو در بورس اعمال شود تا سوداگری و سفته‌بازی در بورس شکل نگیرد.

مدیر گروه صنعت اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر ادامه داد: همچنین افزایش قیمت در هر روز حتما باید محدوده مشخصی داشته‌باشد و به‌طور مثال هر روز بیش از ۲ تا ۳ درصد بیشتر نتواند افزایش داشته باشد، مضاف بر این‌که باید حجم مبنای فروش نیز وجود داشته باشد تا اگر دو حواله با قیمت مثبت ۳ درصد معامله شدند، قیمت سایر حواله‌ها مثبت ۳ درصد نشود.

بیگی گفت: در سمت فعالان بازار بورس نیز باید محدودیت‌هایی ایجاد شود تا مثلا هرفرد فقط یک‌دفعه در سال بتواند به خرید یا فروش حواله بپردازد.

وی افزود: البته باید یک الزامی هم برای کارخانه‌ها ایجاد کرد تا آنها مجبور باشند خودروهای صفر خود را فقط در بورس عرضه کنند که البته برای این کار می‌توان کد یکتایی در نظر گرفت که ناجا صرفا با آن کد خودروها را پلاک کند تا به این ترتیب شیوه فروش خودروی خودروسازها برای مردم و نهادهای نظارتی شفاف شود. مقایسه قیمت‌های کالاها در صنایع دیگر با صنعت خودرو نشان می‌دهد که قیمت‌های خودرو باید بیشتر افزایش پیدا کند و قیمت‌گذاری شورای رقابت اشتباه است، البته این موضوع به معنای طرفداری از خودروسازها نیست بلکه به این معناست که نباید قیمت‌گذاری به شیوه‌ای انجام شود که فقط دلال‌ها سود کنند.

مدیر گروه صنعت اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر خاطرنشان کرد: در شیوه پیش‌فروش فعلی پدیده عجیبی رخ داده‌است و برای اولین‌بار، بخت‌آزمایی نیز وارد صنعت خودرو شده‌است، درحالی‌که روشن است که این شیوه کاملا غلط است. دولت احتمالا چندماه دیگر به این جمع‌بندی می‌رسد که شیوه فعلی پیش‌فروش خودرو غلط بوده و باید سراغ شیوه دیگری برود. این کارشناس صنعت خودرو اضافه کرد: علت این‌که با وجود تقاضای بالا، خودروسازها علاقه‌ای برای افزایش تولید ندارند، این است که در دو سال اخیر قیمت فروش کمتر از قیمت تمام‌شده برای خودروساز بوده‌است، درحالی‌که اولین و اساسی‌ترین اصل در یک فعالیت اقتصادی این است که قیمت فروش بیش از قیمت تمام‌شده باشد.

نوبت اول
مزایده شماره ۹۹/۰۲
فروش املاک مازاد اداره امور شعب بانک ملی استان اردبیل
از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد)
متقاضیان خرید برای دریافت اطلاعات بیشتر، از ساعت ۸ صبح مورخ ۱۳۹۹/۰۳/۲۱ تا ساعت ۱۹ مورخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱ به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس: www.setadiran.ir و به شماره مزایده ۲۰۹۹۰۰۱۳۸۷۰۰۰۰۲ و از تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۲۱ به پایگاه اینترنتی بانک ملی ایران به نشانی: www.bmi.ir بخش اخبار – مناقصه و مزایده – مزایده اداره امور شعب استان اردبیل مراجعه نمایند.
بانک ملی ایران – اداره امور شعب استان اردبیل
۸۷۰۱۱۵