## معوقات خودروسازان چقدر است؟

در حالی که قرار بود خودروسازان تا پایان سال ۹۹ معوقات خود را به صفر برسانند اما آمارها نشان می‌دهد همچنان خودروهای ناقص و معوق مشاهده می‌شود. ضمن اینکه باید توجه داشت این معوقه امسال انباشته خواهد شد و خودروهایی که سال ۱۴۰۰ زمان سر رسیدشان است به اعداد و ارقام قبلی افزوده خواهد شد. سیدجواد سلیمانی، مدیرعامل سایپا اخیرا اعلام کرده تمامی تعهدات معوق خودرو تمام شده و حدود ۴۰ هزار دستگاه خودروی ناقص داریم که باید با همت بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت مشکلات ترخیص قطعات حل و خودروها تکمیل شود. فرشاد مقیمی مدیرعامل ایران خودرو نیز درباره تعهدات این گروه خودروسازی می‌گوید: «تعهدات معوق ایران خودرو حدود ۲۶ هزار دستگاه شده است. این در حالی است که این تعداد ۲۰۵ هزار دستگاه بود و در حال حاضر به ۲۶ هزار دستگاه رسیده است؛ تعهدات تولیدات جاری را تا پایان مهر صفر می‌کنیم.»

عکس: چاوش همایوندی

### بررسی مجوز افزایش قیمت خودرو در سال جدید و تاثیر آن بر بازار و زندگی مردم

# خریدن خودرو را هم بی‌خیال بشویم؟

محمدحسین علی‌اکبری

اقتصاد

**سالی که نکوست از بهارش پیداست. سال ۱۴۰۰ را با صف مرغ، صف پوشك و گرانی خودرو آغاز کردیم و این در حالی است که رئیس‌جمهوری به وزرای صمت و جهاد کشاورزی اعلام کرده ساز و کاری را طراحی کنند که قیمت کالاها افزایش نیابد. پس از گرانی مرغ و تخم‌مرغ، نوبت به خودرو رسید و شورای رقابت اعلام کرده قرار است قیمت خودروهای داخلی افزایش داشته باشد. خودرویی که در سال‌های گذشته با تکریم مشتری همراه می‌شد، اکنون با ثبت‌نام در قرعه‌کشی و روش بخت‌آزمایی به دست مردم می‌رسد. میزان عرضه خودرو هم آنقدر پایین است که خریداران واقعی همچنان باید منتظر باشند تا روزی بخت با آنها یار شود و بتوانند خودرو خریداری کنند. مسؤولان اقتصادی کشور هم مدام از ثبات قیمت‌ها و کاهش نرخ ارز سخن می‌گویند، اما تاثیر این کاهش قیمت ارز در زندگی عامه مردم محسوس نیست و تقریبا همه کالاها در حال تجربه افزایش نرخ هستند. حالا افزایش نرخ در ایستگاه خودرو ایستاده و مشخص نیست این سیاست، آیا سیستم بخت آزمایی را حذف خواهد کرد یا خیر.**

## آن سوی میدان

دو خودروساز بزرگ اکنون زیان ده هستند. در گزارش مالی ۹ ماهه شرکت سایپا ۱۳هزار میلیارد تومان و آن‌طور که محمدرضا نجفی‌منش، کارشناس صنعت خودرو اعلام کرده، ایران‌خودرو تا سال گذشته ۴۳ هزار میلیارد تومان زیان را تجربه کرده است. از نظر اقتصادی زمانی که یك شرکت تولیدی زیان متحمل می‌شود یا باید از طریق فروش اموال زیان خود را پوشش دهد یا در کارخانه ببندد و تعطیل کند. اما آیا واقعا این شرایط برای خودروسازی ایران امکان‌پذیر است؟ تقریبا همه شرکت‌های بزرگ در همه کشورها مورد حمایت دولت‌ها قرار می‌گیرند، اما ظاهرا مشکل بزرگ در ایران دولتی بودن اقتصاد است.

هر بار که خودرو گران می‌شود، کارشناسان خودرو می‌گویند وضعیت صنعت خودرو زیان‌ده است و قیمت‌گذاری باید به گونه‌ای باشد تا آنها از زیان خارج شوند. اما پرسش اینجاست چرا یك نسخه دقیق و موثر برای خودروسازی ایران نوشته نمی‌شود؟ مشخص است در شرایطی که خودروسازان محصولات تولیدی خود را با زیان می‌فروشند، درخواست افزایش قیمت می‌دهند. اما هر بار با مخالفت سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و همچنین شورای رقابت روبه‌رو می‌شوند. پس از کش و قوس فراوان، افزایش قیمتی که توجیه خود را از دست داده اعمال می‌شود و این عقب‌ماندگی همچنان ادامه دارد. به عبارتی گزارش‌های مالی ۹ ماهه سال ۹۹ خودروسازان نشان می‌دهد ایران‌خودرو در فروش محصولات خود رشد ۹۹ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل تجربه کرده و میزان فروش این گروه خودروسازی طی این مدت تقریبا دو برابر شده است. در عین حال طی همین بازه زمانی فروش محصولات گروه سایپا کاهش ۱۱ درصدی را تجربه کرده است. طی ۹ ماهه اول سال قبل، زیان انباشته ایران‌خودرو نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷۹ درصد و زیان انباشته سایپا ۴۲ درصد افزایش داشته است. به عبارت دیگر ایران‌خودرو طی ۹ماهه ۹۹ از نظر تعداد خودروهای فروخته‌شده، با رشد ۱۵ درصدی روبه‌رو بوده و از نظر مبلغ حاصل از فروش ۹۹ درصد افزایش داشته است. در مقابل، سایپا از نظر تعداد خودروهای فروخته‌شده با کاهش ۳۲ درصدی روبه‌رو شده و مبلغ فروش محصولاتش نیز ۱۱ درصد افت داشته است. در این شرایط زیان انباشته ایران‌خودرو ۷۹ درصد و زیان انباشته سایپا ۴۲ درصد بیشتر شده است. به این ترتیب وضعیت صورت‌های مالی خودروسازان نشان می‌دهد افزایش تولید، باعث رشد زیان خودروسازان شده است. البته طی سال‌های قبل نیز خودروسازان با زیان روبه‌رو می‌شدند که معمولا با تجدید ارزیابی دارایی‌ها، خود را به سوددهی می‌رساندند، اما سال گذشته این اتفاق نیفتاد. در هر حال مردم انتظار دارند در کنار قیمت‌گذاری که توسط نهادهای مربوطه برای خودرو صورت می‌گیرد، شفاف‌سازی لازم نسبت به میزان بهره‌وری، وضعیت تولید و فروش خودروسازان نیز صورت گیرد تا بدانند پولی که در بازار انحصاری بابت خرید خودرو می‌پردازند، کجا هزینه می‌شود.

**نجفی‌منش:** به طور متوسط هر خودرو ۷۰ میلیون تومان برای خودروساز زیان دارد و افزایش تولید در این شرایط امکان‌پذیر نیست. هیچ کشوری در دنیا نیست که در قیمت‌گذاری خودرو دخالت کند اما در ایران سرکوب تولید اول در بخش خودروسازی انجام می‌شود

## منتظر آمارهای بانک مرکزی هستیم

در اقتصاد ایران زمانی که قیمت یك کالا افزایش می‌یابد، تقاضا برای خرید آن بالا می‌رود و به رشد قیمت دامن می‌زند، اما اخیرا خبر گران شدن خودرو توسط شورای رقابت اعلام شد و این بار نه‌تنها تقاضا برای خرید اضافه نشد، بلکه رکودی سنگین این بازار را فراگرفته است.

سال گذشته شورای رقابت به خودروسازان مجوز داد در هر فصل به میزان تورم افزایش قیمت را روی محصولات اعمال کنند.

رضا شیوا، رئیس شورای رقابت در جدیدترین اظهارنظر خود درباره قیمت‌گذاری کارخانه‌ای خودروهای داخلی، با بیان این‌که خودرو در سه ماه اول سال جاری گران می‌شود، گفت: تا ابتدای سال ۱۴۰۰ شش ماه هیچ افزایش قیمتی برای خودرو نداشتیم و سه ماه آخر سال به دلیل این‌که نرخ تورم پایین بود، شورا با افزایش قیمت موافقت نکرد.

وی با تاکید بر این‌که در قیمت‌گذاری همچنان تورم بخشی را مدنظر قرار می‌دهیم، افزود: «برای تصمیم‌گیری قیمت خودرو در سه ماه اول سال جاری منتظر نرخ تورم بخشی هستیم تا بانك مرکزی آن را مشخص کند و در نهایت بر اساس این تورم بخشی، قیمت خودرو نیز تغییر خواهد کرد.»

رئیس شورای رقابت تصریح کرد: «این‌که برای سه ماه پایانی سال ۹۹ مجوز افزایش قیمت به خودروسازان ندادیم، به این دلیل نبود که تورم نداشتیم، بلکه حدود ۱۴ درصد تورم داشتیم. اما به دلیل این‌که سه ماه قبل، افزایش ۳۰ درصدی قیمت‌ها را داشتیم، تورم ۱۴ درصدی سه ماه پایانی سال را اعمال نکردیم.»

رئیس شورای رقابت در حالی بیان می‌کند که زمستان سال گذشته افزایش قیمت خودرو را اعمال نکرده که در آخرین اظهارات خود در سال ۹۹ اعلام کرده بود شورای رقابت بهره‌وری و کیفیت را برای افزایش قیمت اعمال خواهد کرد، اما اکنون می‌گوید افزایش قیمت زمستان ۹۹ اعمال نشد.

## سیاسیون جای متخصصان

سعید مدنی، مدیرعامل پیشین سایپا به خبرنگار ما گفت: بهترین راه کمک به اقشار کم درآمد این است که خودروسازان محصولات خود را در حاشیه بازار بفروشند و شرکت‌های لیزینگ فعالیت خود را از سر بگیرند و دولت نیز از این اقدام حمایت کند که هم خودروساز منتفع شود و هم خریداران.

مدنی افزود: شرکت‌های بزرگ در دنیا خودروهای متوسط مانند کپچر و نیسان جوک و مدل‌هایی از این قبیل را با اقساط بلندمدت می‌فروشند اما در ایران سیستم قرعه‌کشی را برگزیدند که در هیچ جای دنیا سابقه ندارد. ما برای این‌که مردم بتوانند صاحب خودرو شوند حاضریم خودروساز زیان کند که در این شرایط خودروساز نمی‌تواند به میزان تولیدات شرکت بیفزاید.

به گفته وی، مشکل از بخش تصمیم‌گیری دولت، مشخصا وزارت صمت است که در طول چند سال گذشته به جای افراد متخصص، افراد سیاسی وارد شدند.

## مرور وضعیت فروش خودرو

خیلی دور نیست زمانی که برای همه ما پیامك‌هایی مبنی بر فروش اقساطی خودرو با شرایط ویژه در دهه فجر یا اعطای تسهیلات ۶۰ درصد قیمت خودرو با بازپرداخت سه‌ساله ارسال می‌شد.

سال ۹۴ زمانی که پویشی مبنی بر نخریدن خودروی صفر تشکیل شد، علی طیب‌نیا، وزیر وقت امور اقتصادی و دارایی، ولی‌ا... سیف، رئیس‌کل وقت بانك مرکزی و محمدباقر نوبخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه طی جلسه‌ای با خبرنگاران از فروش خودرو با تسهیلات ۲۵ میلیون تومانی و بازپرداخت چهار تا هفت ساله خبر دادند.

به بیان بهتر کسانی که از تسهیلات خرید خودرو در آن سال استفاده کرده‌اند، تا سال ۱۴۰۱ باید اقساط خود را پرداخت کنند. با این‌که برخی کارشناسان این اقدام دولت را گامی برای شکستن پویش خودرو می‌دانستند و معتقد بودند دولت از عدم فروش خودرو زیان زیادی متحمل شده و قصد دارد با اعطای تسهیلات، کالاهایی را که در انبارشان موجود است بفروشد. تا همین سال ۹۷ به جای ثبت‌نام در قرعه‌کشی، ثبت‌نام خودرو با تحویل یك ماهه و تسهیلات انجام می‌شد و در خرداد همان سال پرونده این نوع فروش به طور کامل بسته شد.

پس از کش و قوس فراوان و افزایش قیمت شدید در بهار سال گذشته سیستم قرعه‌کشی خودرو پیشنهاد و اجرا شد تا خودرو به خانوارهایی که فاقد خودرو هستند، برسد. اما اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد آنقدر زیاد بود که وسوسه افراد دارای سرمایه را برای ثبت‌نام بیشتر کرد.

از آنجا که امکان ثبت‌نام این افراد وجود نداشت، اجاره کارت ملی باب شد و برخی افراد ضمانت‌هایی را به صاحبان سرمایه می‌دادند و به جای آنها ثبت‌نام می‌کردند. پس از تحویل خودرو به خریدار، آنها خودرو را به فردی که پول را پرداخت کرده بود، تحویل می‌دادند و مبلغی که تعیین‌شده بود پرداخت می‌شد.

به بیان بهتر، سیستم قرعه‌کشی هم نتوانست خودرو را به خانوارهای واقعی تحویل دهد و این نسخه هم انحرافاتی داشت. برخی کارشناسان پیشنهاد می‌دهند با توجه به اختلاف قیمت کارخانه و بازار، بهتر است از این فاصله کاسته شود، اما برخی کارشناسان معتقدند خودروسازان به میزان کافی تولید نمی‌کنند و تقاضا در بازار باقی می‌ماند.

## کارگران، خارج از گردونه خریداران

به‌تازگی حقوق کارگر، چهار میلیون و ۲۰۰هزار تومان تعیین شده است و با این تفاسیر اگر یک کارگر قصد خرید یک خودروی ۱۲۰میلیون تومانی داشته باشد و هر ماه یک میلیون تومان بتواند اقساط پرداخت کند باید ۱۰سال مبلغ خود را ذخیره کند تا بتواند خودروی مدنظر را بخرد.

این در حالی است که اکنون وام خودرو داده نمی‌شود و طی این ۱۰سال باید نرخ تورم و هزینه‌ها ثابت باشد که این موضوع در اقتصاد ایران کمی دور از ذهن است.

## تاثیر بر بازار آزاد

افزایش قیمت خودرو در حالی اعلام شد که برخی فعالان معتقدند نسبت به بهمن و اسفند سال ۹۸ افت حدود ۷۰درصدی خرید و فروش را داشتند. تقاضای خودرو در حال کاهش بود و بالطبع قیمت آن نیز در حال ارزان شدن. اما یکباره خبر افزایش قیمت خودرو دوباره تقاضا را به سمت بازار بازگرداند. به طور اصولی این اقدام شورای رقابت با هدف کاهش قیمت کارخانه و بازار آزاد انجام شده اما تجربه سال‌های گذشته در کالاهای دیگر نشان داده هر بار که بخش دولتی تصمیم گرفته با گران کردن قیمت پایین‌تر از فاصله بازار آن را کاهش دهد شکست خورده‌است. نمونه بارز آن ارز ۴۲۰۰تومانی است. زمانی که معاون اول رئیس‌جمهوری به نمایندگی از تیم اقتصادی دولت اعلام کرد ارز ۴۲۰۰تومان خواهدبود، دلار در بازار آزاد ۵۵۰۰تومان و نرخ در بودجه ۳۵۰۰تومان تعیین شده‌بود اما تک نرخی کردن آن باعث افزایش چند برابری قیمت دلار در بازار آزاد شد و بانک مرکزی و دولت پس از یک‌سال و نیم بیان کردند آن تصمیم اشتباه بوده‌است.

هرچند هنوز هم اقدام قبلی خود را اصلاح نکردند. اکنون هم ماجرای خودرو در میان است و شورای رقابت قصد دارد با کاهش فاصله قیمت بازار آزاد و کارخانه این رانت را از بین ببرد، اما کارشناسان اقتصادی معتقدند تنها با افزایش تولید، قیمت کاهش می‌یابد. محمدرضا نجفی‌منش، عضو هیأت مدیره انجمن قطعه‌سازان به جام‌جم می‌گوید: به طور متوسط هر خودرو ۷۰میلیون تومان برای خودروساز زیان دارد و افزایش تولید در این شرایط امکان‌پذیر نیست.

وی افزود: هیچ کشوری در دنیا نیست که در قیمت‌گذاری خودرو دخالت کند اما در ایران سرکوب تولید اول در بخش خودروسازی انجام می‌شود. با این‌که قبول داریم خودروسازی دولتی است و باید دولت در این زمینه تصمیم بگیرد اما انتهای این راه مقصدی جز تعطیلی نیست.

نجفی‌منش به شعار سال ۱۴۰۰ اشاره کرد و گفت: رهبرمعظم‌انقلاب فرمودند برای تولید باید موانع برداشته‌شود اما تصمیماتی که در حوزه قیمت‌گذاری خودرو گرفته می‌شود مصداق بارز مانع تولید است. در خودروسازی هیچ یارانه دولتی داده نمی‌شود و مواد اولیه با قیمت صادراتی باید خریداری شود. به عنوان مثال آلومینیوم، مس، آهن، مواد پتروشیمی، لاستیک و مواردی از این قبیل که بیشترین استفاده را در خودرو دارند همه با افزایش قیمت روبه‌رو بودند. این موارد مواداولیه خودرو را تشکیل می‌دهد و در این شرایط خودروساز باید در قیمت‌گذاری نقش موثر داشته‌باشد اما متاسفانه حدود ۳۰نهاد و دستگاه در قیمت‌گذاری خودرو دخیل هستند و ظاهرا سازمان ملل در این زمینه دخالتی ندارد.

این فعال اقتصادی تاکید کرد: زمانی که پراید شش میلیون تومان بود دلار در بازار هزار تومان قیمت داشت و زمانی که دلار افزایش یافت طبیعتا باید قیمت آن نیز افزایش داشته‌باشد. در شرایطی که دلار قیمت مواد اولیه را افزایش می‌دهد باید قیمت فروش نیز رشد داشته‌باشد اما در ایران با وجود افزایش قیمت در بخش مواد اولیه اجازه افزایش قیمت نهایی داده نمی‌شود.

نجفی‌منش، فعال اقتصادی گفت: فولاد، مس و آلومینیوم در اختیار دولت است و می‌تواند با قیمت ارزان‌تر در اختیار خودروساز بگذارد تا قیمت تمام شده خودرو پایین بیاید و با فروش خودرو خودروساز هم سود کند اما از انجام این کار امتناع می‌کند. پیشنهاد دیگر این است که خودرو با نرخ حاشیه بازار فروخته شود که این کار باعث کاهش نرخ در بلندمدت خواهدشد.

به گفته وی، در سال گذشته حدود ۱۰۰هزار میلیارد تومان رانت بین مردم توزیع کردیم و گزارش نهادهای نظارتی نشان می‌دهد برخی افراد خودروها را پس از تحویل گرفتن استفاده نکردند و از گارانتی آن استفاده نشده‌است. خودروسازان روزانه ۱۴۰میلیارد تومان زیان متحمل می‌شوند. هرجایی که دولت در بخش قیمت‌گذاری ورود کرده آن بازار آشفته شده و نمونه اخیر و قابل مشاهده آن مرغ، تخم مرغ، روغن و خودروست.

**مدنی:** شرکت‌های بزرگ در دنیا خودروهای متوسط مانند کپچر و نیسان جوک و مدل‌هایی از این قبیل را با اقساط بلندمدت می‌فروشند اما در ایران سیستم قرعه‌کشی را برگزیدند که در هیچ جای دنیا سابقه ندارد

یادداشت

## پایان احتکار مسکن؟

مجتبی توانگر

عضو ناظر مجلس درشورای اقتصاد

نخستین مصوبه مجلس یازدهم که به‌طور مستقیم به مطالبات مردم اختصاص داشت، مربوط به مالیات بر خانه‌های خالی (احتکار مسکن) و اصلاح قانون مالیات‌ها در این زمینه بود.

تردیدی نیست که مهم‌ترین معضل بخش عمده خانوارها به‌ویژه زوج‌های جوان و یکی از موانع اصلی ازدواج و شکل‌گیری زندگی جدید به‌ویژه در شهرهای بزرگ معضل مسکن است. تازه‌ترین آمارهای رسمی از رشد قیمت مسکن نشان می‌دهد از ابتدای فعالیت دولت آقای روحانی در نیمه سال ۹۲ تا پایان سال ۹۹، قیمت مسکن در تهران نزدیک به هشت برابر شده‌است. این جهش نجومی قیمت مسکن نیاز به مداخله دولت در این بازار و تلاش برای تعادل بخشی به عرضه و تقاضا را ضروری ساخته است اما کم‌کاری مفرط در تولید مسکن که کاهش تولید مسکن به کمتر از ۴۰۰هزار واحد در هر سال طی سال‌های اخیر را در پی داشته، منجر به این شده است که عرضه مسکن در برابر حجم انبوه تقاضای متولدان دهه ۶۰ و زوج‌هایی که اکنون تشکیل خانواده داده‌اند و به‌دنبال سرپناه هستند، کم شود.

یکی از مهم‌ترین اقداماتی که می‌توانست عرضه مسکن را تقویت کند، مالیات بر خانه‌های خالی است. خانه‌هایی که براساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن در ۱۳۹۵، حدود ۲/۵ میلیون واحد است. پیش از این قانون گرچه پیش‌بینی مالیات بر واحدهای مسکونی خالی انجام داده بود اما تعلل وزارت راه و شهرسازی در دوره مسؤولیت آقای آخوندی در تکمیل سامانه ملی املاک و اسکان موجب شد تا در عمل مالیات بر این واحدها اجرایی نشود. با این حال مجلس یازدهم در مصوبه خود که در راستای ماده ۵۴ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم در آذر ۹۹ تصویب و ابتدای دی‌ماه توسط ریاست محترم جمهوری ابلاغ شد، تمام خانوارهای شهری و روستایی، اعم از مالک و مستاجر را موظف کرد که از ۱۹ فروردین طی دو ماه اطلاعات محل سکونت و سایر املاک خانوار را در سامانه املاک ثبت کنند.

بر این اساس و در شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر چنانچه واحد مسکونی بیش از ۱۲۰ روز خالی باشد، مشمول مالیات است. سال اول شش برابر ارزش اجاره واحد، سال دوم ۱۲ و سال سوم ۱۸ برابر. این جریمه برای دستگاه‌ها و اشخاص حقوقی دو برابر است. خانوارهایی که اطلاعات را ثبت نکنند یا ناقص ثبت کنند علاوه بر شمولیت مالیات مذکور، معادل آن، جریمه و برای خانوارهای روستایی و شهرهای زیر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، ۲۰ درصد مالیات جریمه می‌شوند. براساس این قانون هر خانوار می‌تواند یک محل اقامت اصلی و یک واحد اقامت فرعی در شهر یا روستای دیگر داشته باشد.

در نهایت اصلاحیه مجلس بر ماده ۵۴ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم در صورت اجرای کامل و دقیق از سوی دولت، نتایج زیر را به دنبال دارد:

۱. پیش‌بینی پشتوانه قانونی لازم برای اجرای قانون. از جمله جرایم بازدارنده، مالیات دوبرابری اشخاص حقوقی، الزام دستگاه‌های حاکمیتی برای تبادل اطلاعات با سامانه املاک.

۲. امکان برنامه‌ریزی صحیح در حوزه مسکن شهری و روستایی و همچنین نیاز واحدهای استیجاری در کشور.

۳. ناامن شدن حوزه زمین و مسکن برای فعالیت‌های بورس‌بازی و هدایت سرمایه‌ها به بخش‌های مولد و پویای اقتصاد کشور.

۴. با توجه به جرایم منظور شده، در عمل نگهداری واحد مسکونی خالی غیراقتصادی بوده و به بازار عرضه می‌شود. به این ترتیب ایجاد تعادل در بازار عرضه فراهم می‌شود.

۵. امکان شناسنامه‌دار کردن موجران در راستای ایجاد اجاره‌داری حرفه‌ای.

۶. ایجاد بزرگ‌ترین بانک اطلاعاتی کشور که پایه بسیاری از برنامه‌های حمایتی حاکمیت خواهد بود. امید است که اجرای دقیق و کامل قانون توسط دولت بتواند گام موثری را برای عرضه مسکن به بازار فراهم سازد. پیش‌بینی می‌شود که با عرضه صرفا بخشی از ۲/۵ میلیون واحد مسکونی خالی به بازار شاهد افت قابل توجه قیمت و به‌ویژه اجاره‌بها در شهرهای بزرگ باشیم و بخشی از فشار سنگین مسکن بر دوش خانوارها کاسته شود.