

پنجشنبه ۲۳ اسفند ۱۳۹۷

بخش اقتصاد– کریدور شمال–جنوب به عنوان یک موقعیت استراتژیک در ایران نقش بسیار مهمی در حوزه ترانزیت دارد که متأسفانه در ۱۹ سال گذشته مورد بی توجهی قرار گرفته است.

موقعیت استراتژیک ایران از گذشته‌های بسیار دور مورد توجه کشورهای بزرگ جهان بوده و هست، موقعیت مناسب ریلی، جاده‌ای و دسترسی به سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای عمان، دریای مکران و سواحل دریای خزر طی سال‌های اخیر بسیار مورد توجه تولید کنندگان بزرگ اقتصادی جهان قرار گرفته است. در صورت تکمیل برخی مسیرهای ناتمام یلی و جاده‌ای در ایران می‌توانیم شاهد افزایش ترانزیت کالا باشیم که نتیجه آن رشد چشم گیر درآمد‌های ریالی و دلاری است.

موافقت نامه راه گذر حمل و نقل بین‌المللی شمال–جنوب در شهریور سال ۱۳۷۹ مطابق سال ۲۰۰۰ میلادی در سن‌پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید.

راه گذر شمال – جنوب مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپاست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. این راه گذر یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه به شمار می‌رود و کشورهای این مسیر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری، در رقابتی همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند.

مطابق اجلاس کمیسیون اروپا با حضور وزرای حمل و نقل کشورهای عضو، علاوه بر راه گذر شمالی–مرکزی–جنوبی شاه راه ترانزیتی موسوم به راه گذر ترانزیتی شمال به جنوب را معرفی کرده و به تصویب رسانده است.

این راه گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌سازد در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران به عنوان بندری استراتژیک به این راه گذر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره، انتقال کانتینر از بندر بمبئی به مسکو حدود ۱ ماه زمان می برد در حالی که ترانزیت کانتینری مشابه از طریق دریای بالتیک افزایش ۲۰ درصدی هزینه حمل و نقل را در پی دارد.

با توجه به جایگاه ممتاز ایران در ارتباطات و مبادلات تجاری بین‌المللی به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد و واقع شدن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، بخش حمل و نقل بین‌المللی شرکت ترکیب حمل و نقل با برخورداری از مزیت توان‌مندی و امکانات حمل ترکیبی و به منظور افزایش سهم خود در بازارهای بین المللی فعالیت‌های خود را توسعه داده است هم اکنون این شرکت به عنوان نماینده ایران عهده دار اجرای پروژه‌های حمل محمولات ریلی، جاده ای، و ترکیبی در کریدور بین‌المللی شمال– جنوب است.

مهمترین مزیت‌های ایجاد کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال –جنوب می‌توان به مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر، تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست بر اساس استانداردهای بین المللی، هماهنگ سازی سیاست‌های حمل و نقل و همچنین پی ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل اشاره کرد.

چندی پیش هفت آمین اجلاس شورای هماهنگی کریدورهای ترانزیتی شمال– جنوب کشور در سطح معاونان کشورهای عضو توافقنامه کریدور شمال – جنوب کشور در تهران برگزار شد، در این مراسم شهرام آدم نژاد معاون وزیر حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد که کریدور ترانزیتی شمال – جنوب موتور محرک حمل و نقل در کشور است و زمینه ساز کاهش چشمگیر مصرف سوخت در کشور می‌شود.

وی گفت: توسعه بنادر شمالی و جنوبی کشور و ایجاد خطوط کشتیرانی منظم و اتصال به دریای شمال از مهمترین مسیرهای این کریدور به شمار می‌رود.

بخش اقتصاد– کمبود عرضه خودرو باعث شده است تا بسیاری از مردم عطای خرید خودروی صفر کیلومتر را به لقایش ببخشند.

تلاطمات اقتصادی و افزایش افسار گسیخته قیمت‌ها در طول کسسال گذشته، در بازار خودرو بصورت بسیار پررنگی بروز پیدا کرده است.به واقع کمبود عرضه خودرو، انتظار فراتر از قاعده برای تحویل خودروهای ثبت نام شده و البته کاهش قدرت خرید مردم، مزید بر علت شده است تا بسیاری از مردم عطای خرید خودروی صفر کیلومتر را به لقایش ببخشند و گرایش آن‌ها به خرید خودروهای کارکرده بیش از پیش افزایش یابد.

البته در این میان، کم نیستند افراد و گروه‌هایی که معتقدند، خرید خودروی دست دوم منطقی‌تر از خودروی صفر کیلومتر است. نظریه‌ای که پیش‌تر از نوسانات قیمت‌ها در بازار خودرو، طرفداران پر و پا قرصی برای خود داشته و دارد.

عبدالکریم نصرتی، یکی از فعالان بازار خودرو و نمایشگاه داران فعال در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، در تشریح محاسن و مزایای خرید خودروی دست دوم، اظهار کرد: فارغ از موضوع افزایش شدید قیمت‌ها که اصلی‌ترین مولفه در سوق پیدا کردن بخش قابل توجهی از مردم به سمت خودروهای دست دوم محسوب می‌شود برخی از مولفه‌های دیگر نیز باعث شده است تا همواره بازار خودروهای دست دوم با متقاضیان خاص به خود همراه شود.

وی افزود: یکی از دلایل مطرحه مشتریان خودروهای این چنینی معطوف بر این امر می‌شود که آفت قیمتی خودروهای دست دوم به نسبت خودروهای صفر کیلومتر به مراتب کمتر و محدودتر است.

نصرتی می‌گوید: به عنوان مثال، یک خودروی مدل ۹۷، با افزایش سنوات و ورود به سال جدید، با کاهش قیمتی همراه می‌شود، اما در ارتباط با خودروهای دست دوم این کاهش قیمت انجام پذیرفته و بار آن بر دوش خریدار جدید نخواهد بود و به تبع در چنین شرایطی، متقاضی با خسارت و ضرر و زیان کمتری مواجه خواهد شد. این فعال در بازار خودرو در ادامه بیان کرد: از دیگر سو، بعضا شاهد بروز نارسایی‌هایی در خودروهای صفر کیلومتر هستیم که البته اصل و نفس این عرضه، خود، موضوعی قابل تامل و قابل نقد است که می‌باید برای آن چاره‌اندیشی شود. وی افزود: به تبع در خودروهای کارکرده، نواقص احتمالی این چنینی مرتفع شده و متقاضی یا مالک جدید مجبور نخواهد بود هزینه مضاعفی را برای رفع ایراد موجود در خودرو مصروف کند که البته این حُسن زمانی معنا پیدا خواهد کرد که خودروی کارکرده، اتومبیلی سالم و بدون نقص باشد در غیر اینصورت نمی‌توان از مولفه مذکور به عنوان مزیتی برای خرید خودروی کارکرده یاد کرد.

مخالفان خرید خودروی کارکرده چه می‌گویند؟

در این میان، برخی نیز معتقدند در صورت وجود بضاعت مالی کافی، خرید خودروی

{اقتصاد}

چرا مهم ترین حلقه تجارت ایران و آسیا سال‌ها مغفول مانده است

بدری افزود: مسیر ریلی اردبیل– مغان بهترین مسیر ریلی جایگزین در این کریدور بود که توجه چندانی به آن نشده است. دولت باید برای اجرا و تکمیل این راه آهن برنامه ریزی بیشتری داشته باشد. راه آهن اردبیل – مغان از نظر هزینه و مدت زمان سفر و حمل بار می‌تواند بهترین جایگزین برای سایر پروژه‌های ریلی باشد.

بوروکراسی‌های اداری زمینه ساز افزایش مدت زمان ساخت کریدور شمال – جنوب
هادی حق شناس معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان، با بیان اینکه کریدور شمال–جنوب تمام شدنی نیست، گفت: این کریدور در بین ۱۰ کریدور بزرگ دنیا مزیت بسیار زیادی دارد و جایگاه بالایی در مدیریت زنجیره تامین کالا و همچنین کاهش زمان و هزینه دارد.هر آنچه که امروز نیاز مصرف کنندگان در دنیاست را می‌توان از طریق این کریدور، در حداقل زمان و حداقل هزینه به دست آورد.

حق شناس افزود: امروزه کشور چین موضوع کمربندی یک جاده را مطرح می‌کند به طوری که مقرر شده است تا چین به اروپا از طریق ۶۰ کشور متصل شود و مواد اولیه را به دست کشورهای صنعتی برساند، در این میان ایران نیز به عنوان یک کشور در حال توسعه و به دلیل موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک خود باید از این

فرصت استفاده کند.

وی تصریح کرد: ایران به لحاظ آنکه بین کشورهای آسیای جنوب شرقی و آسیای میانه قرار دارد باعث کوتاه شدن مسیرهای جغرافیایی بین کشورهای همسایه می‌شود بنابراین باید از این مزیت استفاده بسیاری کرد.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: به طور مثال اگر کشورهای آسیای جنوب شرقی بخواهند به اروپا برسند علاوه بر آنکه از اقیانوس هند باید عبور کنند، باید از دریای سرخ، دریای مدیترانه و دریای سیاه هم بگذرند تا به کشور روسیه برسند، اما اگر مسیر دریایی خلیج فارس تا دریای خزر را انتخاب کنند مدت زمان رسیدن به این کشور نصف می‌شود. وی تصریح کرد: دلیل اهمیت ایران کشورهای اطراف آن از جمله پاکستان و افغانستان است ولی متأسفانه ما از این ظرفیت‌ها به درستی استفاده نکرده ایم. حق شناس با اشاره به اینکه زیرساخت‌های بسیاری در کریدورهای شمال به جنوب ایجاد شده است، افزود: ظرفیت‌های خالی در بنادر، راه آهن و جاده‌ها باعث شده است تا نتوانیم از این کریدور به درستی استفاده کنیم.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: وجود بروکراسی‌های اداریهمچون زمانبر بودن تخلیه و بارگیری و جا به جایی کالاها در جاده‌ها و بحث‌ها و مسائل سیاسی باعث شده است که مدت زمان تکمیل کریدور شمال به جنوب طولانی شود.

وی به تحریم‌های یک جانبه آمریکا هم اشاره کرد و گفت: تحریم‌ها بحث ترانزیت در ایران را تحت تاثیر قرار داده است و از سوی دیگر عدم اهمیت ملی و اجاع ملی تخصیص ندادن بودجه کافی به این بخش باعث شده تا این کریدور مغفول بماند.

تکمیل ریدور شمال به جنوب نقش بسیار موثری در کاهش هزینه‌های جا به جایی بار و کالا دارد و این کریدور در بین ۱۰ کریدور جنوب به شمال، شرق به غرب، غرب به شرق از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است، اما متأسفانه طی ۱۹ سال گذشته توجه چندانی به تکمیل این کریدور نشده و همین موضوع باعث شده است که ایران در مقایسه با سایر کشورها مانند چین و ژاپن عقب بماند بنابراین دولت باید هرچه سریع‌تر اقدامات و برنامه ریزی‌های لازم را برای تکمیل این کریدور انجام دهد و تنها به برگزاری اجلاس و همایش با کشورهای عضو اتحادیه اکتفا نکند و وارد پروژه‌های عملی آن شود.

بخش اقتصاد– کمبود عرضه خودرو باعث شده است تا بسیاری از مردم عطای خرید خودروی صفر کیلومتر را به لقایش ببخشند.

تلاطمات اقتصادی و افزایش افسار گسیخته قیمت‌ها در طول کسسال گذشته، در بازار خودرو بصورت بسیار پررنگی بروز پیدا کرده است.به واقع کمبود عرضه خودرو، انتظار فراتر از قاعده برای تحویل خودروهای ثبت نام شده و البته کاهش قدرت خرید مردم، مزید بر علت شده است تا بسیاری از مردم عطای خرید خودروی صفر کیلومتر را به لقایش ببخشند و گرایش آن‌ها به خرید خودروهای کارکرده بیش از پیش افزایش یابد.

البته در این میان، کم نیستند افراد و گروه‌هایی که معتقدند، خرید خودروی دست دوم منطقی‌تر از خودروی صفر کیلومتر است. نظریه‌ای که پیش‌تر از نوسانات قیمت‌ها در بازار خودرو، طرفداران پر و پا قرصی برای خود داشته و دارد.

عبدالکریم نصرتی، یکی از فعالان بازار خودرو و نمایشگاه داران فعال در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، در تشریح محاسن و مزایای خرید خودروی دست دوم، اظهار کرد: فارغ از موضوع افزایش شدید قیمت‌ها که اصلی‌ترین مولفه در سوق پیدا کردن بخش قابل توجهی از مردم به سمت خودروهای دست دوم محسوب می‌شود برخی از مولفه‌های دیگر نیز باعث شده است تا همواره بازار خودروهای دست دوم با متقاضیان خاص به خود همراه شود.

وی افزود: یکی از دلایل مطرحه مشتریان خودروهای این چنینی معطوف بر این امر می‌شود که آفت قیمتی خودروهای دست دوم به نسبت خودروهای صفر کیلومتر به مراتب کمتر و محدودتر است.

نصرتی می‌گوید: به عنوان مثال، یک خودروی مدل ۹۷، با افزایش سنوات و ورود به سال جدید، با کاهش قیمتی همراه می‌شود، اما در ارتباط با خودروهای دست دوم این کاهش قیمت انجام پذیرفته و بار آن بر دوش خریدار جدید نخواهد بود و به تبع در چنین شرایطی، متقاضی با خسارت و ضرر و زیان کمتری مواجه خواهد شد. این فعال در بازار خودرو در ادامه بیان کرد: از دیگر سو، بعضا شاهد بروز نارسایی‌هایی در خودروهای صفر کیلومتر هستیم که البته اصل و نفس این عرضه، خود، موضوعی قابل تامل و قابل نقد است که می‌باید برای آن چاره‌اندیشی شود. وی افزود: به تبع در خودروهای کارکرده، نواقص احتمالی این چنینی مرتفع شده و متقاضی یا مالک جدید مجبور نخواهد بود هزینه مضاعفی را برای رفع ایراد موجود در خودرو مصروف کند که البته این حُسن زمانی معنا پیدا خواهد کرد که خودروی کارکرده، اتومبیلی سالم و بدون نقص باشد در غیر اینصورت نمی‌توان از مولفه مذکور به عنوان مزیتی برای خرید خودروی کارکرده یاد کرد.

مخالفان خرید خودروی کارکرده چه می‌گویند؟
در این میان، برخی نیز معتقدند در صورت وجود بضاعت مالی کافی، خرید خودروی

در این مراسم امین ترغف مدیر کل دفتر تجاری سازی و امور تشکیل‌های وزارت راه و شهرسازی در پاسخ به سوال خبرنگار گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان، مبنی بر میزان پیشرفت این کریدور طی ۱۹ سال گذشته گفت: نمی‌توانیم آمار دقیق از میزان پیشرفت این کریدور ارائه دهیم، اما با افتتاح راه آهن قزوین– رشت بخش مهمی از این کریدور تکمیل می‌شود.

مدیر کل دفتر تجاری سازی و امور تشکیل‌های وزارت راه و شهرسازی گفت: هر



برنامه‌ای که برای توسعه چابهار، بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی انجام شده است جزو برنامه‌های این کریدور به شمار می‌رود.

۱۵ اسفند با حضور روحانی رئیس جمهور و وزرای حمل و نقل کشورهای همسایه بر پروژه ریلی راه آهن قزوین– رشت که بخش مهمی از کریدور شمال– جنوب کشور به شمار می‌رود به بهره برداری رسید، احداث و بهره‌برداری از این راه آهن نقش بسیار موثری در شبکه حمل و نقلی کشور دارد که به دست متخصصان و کارگران عمرانی کشور ساخته شده است.

خبرالله خادمی معاون وزیر راه و شهر سازی با بیان اینکه کریدور شمال به جنوب از بندر عباس شروع می‌شود، گفت: راه آهن قزوین– رشت بخش سخت و مشکل دار کریدور شمال به جنوب بود که به دلیل سخت و دشوار بودن مسیر آن به سمت شمال تکمیل نشده بود، اما با همت متخصصان و مهندسان ایرانی قسمت دشوار این کریدور به بهره برداری رسید و عملیات اجرایی قطعه دوم این راه آهن که مسیر رشت تا آستارا را شامل می‌شود از ۱۵ اسفند ماه کلید خورده است.

وی اظهار کرد: جابه جایی کالاها از سمت جنوب کشور یعنی خلیج فارس، عمان و اقیانوس هند ۳۶ روز به طول می‌انجامد اما با ساخت و تکمیل کریدور شمال به جنوب و راه آهن قزوین– رشت میزان جا به جایی کالاها به ۱۶ روز کاهش یافته و از لحاظ قیمتی هم ۳۵ درصد ارزان‌تر از جا به جایی کالاها از طریق جاده است.

به گفته بسیاری از کارشناسان کریدور شمال به جنوب کشور که از سال ۱۳۷۹ کلید خورده است پیشرفت چندان چشمگیری نداشته و این کریدور مغفول مانده است.

تکمیل راه آهن اردبیل – مغان تکمیل کننده کریدور شمال – جنوب
صدیف بدری سخنگوی کمیسیون عمران مجلس در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان، با بیان اینکه متأسفانه ائتلاف زمان در ساخت کریدور شمال– جنوب بسیار بالا بوده و برنامه ریزی و انتخاب مسیر در این کریدور درست نبوده است، گفت: مدیران و طراحان این کریدور می‌توانستند نزدیک‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر را برای این کریدور به ویژه در بخش ریلی آن انتخاب کنند تا این امر باعث کاهش هزینه‌ها و کوتاهی زمان شود.

بازار داغ خودروهای کارکرده در روزهای پایانی سال ۹۷

صفر کیلومتر مقرون به صرفه‌تر خواهد بود، زیرا پس از خریداری آن، مالک با خیالی آسوده ۴ تا ۵ سال و حتی بیشتر، از اتومبیل مذکور استفاده خواهد کرد. مصطفی



خرائی، یکی از مکانیک‌های خودرو در غرب استان تهران به عنوان یکی از مدافعان خرید خودروی صفر کیلومتر اظهار کرد: اگرچه بعضا در اتومبیل‌های نو نیز نواقصی وجود دارد که البته این موضوع جای تأسف دارد، اما در اکثر قریب به اتفاق مواقع، اتومبیل‌های این چنینی فاقد نارسایی خاصی هستند و در صورت بروز مشکل، نیز با اندک هزینه‌ای، عارضه موجود قابل رفع خواهد بود. وی افزود: در چنین شرایطی، مالک خودرو، در طول سالیانی که از اتومبیل استفاده می‌کند، جز قطعات منفرصله مصرفی همچون لنت ترمز، تسمه تایم و برخی از احتیاجات خودرو همچون روغن، بنزین، شمع و… متحمل هزینه خاصی نخواهد شد. این مکانیک و کارشناس فنی اتومبیل در ادامه بیان کرد: البته نحوه استفاده از خودرو نیز در حصول این امر بسیار موثر است و در صورت استفاده ناصحیح از اتومبیل، یک خودروی صفر کیلومتر نیز در بازه زمانی کوتاه مدتی دچار نواقص ریز و درشت خواهد شد. خزائی تصریح کرد: برخورداری خودروی صفر کیلومتر از گارانتی از دیگر محاسنی محسوب می‌شود که مالک می‌تواند از این مزیت برای رفع ایرادات ثانوی ایجاد شده در خودرو استفاده کند و هزینه چندانی را نیز متحمل نشود که البته در این خصوص بسیاری از مدافعان خرید خودروهای کار کرده معتقدند، خدمات پس از فروش نمایندگی‌ها در قالب گارانتی آنچنان که باید مطلوب نیست و در بسیاری از موارد، مراکز ذی ربط

سال نوزدهم/ شماره ۵۱۶۵

چرتکه

پهن کردن سفره هفت سین چه قدر آب می‌خورد

بخش اقتصاد– اگر خانواده ای بخواهد یک سفره هفت سین ساده و جمع و جور برای تحویل سال نو پهن کند، باید هزینه‌ای بین ۵۰ تا ۹۰ هزار تومان در نظر بگیرد. البته هنوز قیمت دقیق گل سنبل و سبزه در بازار مشخص نیست.

به گزارش ایسنا، ایرانی‌ها برای هر مناسبت و اتفاق ملی و مذهبی تدارک خاص خود را ترتیب می‌دهند و در صدر این مراسم، مراسم سال نو و لحظه تحویل سال قرار دارد و می‌توان مدعی شد که تمام ایرانی‌ها در هر شرایطی لحظه سال تحویل را در کنار سفره هفت سین پاس می‌دارند.

در سال جاری قیمت تمام اقلام مصرفی و اساسی رشد قابل توجهی به خود گرفته و این موضوع نیز بر رشد قیمت اقلام سفره هفت سین تأثیرگذار بوده است.

گزارش میدانی ایسنا حاکی از آن است که برای تهیه یک سفره هفت سین ساده باید مبلغ ۲۰،۰۰۰ تومانی برای سبز، ۶،۰۰۰ تومان برای ۱۰۰ گرم سنجد، ۵،۰۰۰ تومان برای ۱۰۰ گرم سماق، ۲،۰۰۰ تومان برای سیب، ۱۵ تا ۲۵ هزار تومان برای سبزه، ۵۰۰ تومان تا ۳،۰۰۰ تومان برای ماهی قرمز، ۷،۵۰۰ تومان برای یک بسته ۶۰۰ گرمی سمنو و بیش از ۱۵ هزار تومان برای یک شاخه گل سنبل هزینه کرد.

یک حساب سرانگشتی نشان از آن دارد که یک سفره هفت سین ساده در ارزان‌ترین حالت در حدود ۵۵ هزار تومان تمام می‌شود که اگر در گران‌ترین حالت، گل سنبل و سبزه را هر کدام ۳۵ هزار تومان در نظر بگیریم، این مبلغ به حدود ۹۰ هزار تومان می‌رسد. بررسی‌ها نشان از آن دارد که در سال گذشته هر شاخه گل سنبل برای وارد کننده و توزیع کننده عمده ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ تومان تمام شده که از محدوده قیمت ۱۰ تا ۳۰ هزار تومان در سطح شهر تهران عرضه می‌شد. در سال جاری قیمت تمام شده برای واردکننده و توزیع کننده عمده به ۹۰، ۵۰۰ تومان افزایش یافته است که احتمال داده می‌شود قیمت آن برای مصرف کننده بین ۱۵ تا ۵۰ هزار تومان باشد.

از سوی دیگر اگر قرار بر آن باشد تا به رسم قدیم‌ها سبزه در خانه سبز کنیم، اگر نیم کیلو عدس برای سبزه در نظر گرفته شود، هزینه آن در حدود ۹،۵۰۰ تومان می‌شود.

در سال‌های گذشته عموم خانواده‌ها سکه‌های طلا را در سفره هفت سین خود قرار می‌دادند اما در سال جاری با رشد قیمت سکه کمتر کسی از سکه‌های طلا برای سفره هفت سین استفاده می‌کند. در کنار بازار و ساده‌ترین شیوه تهیه اقلام سفره هفت سین، برخی از صفحات مجازی به طراحی و اجرای سفره‌های هفت سین کوچک و قابل حمل روی آورده‌اند که با استفاده از ذوق و محصولات تزئینی سفره هفت سین‌های مختلفی را طراحی و عرضه می‌کنند. بررسی قیمت این دست سفره هفت سین‌ها نشان از آن دارد برای تهیه آنها باید بین ۲۰۰ تا ۵۵۰ هزار تومان هزینه کرد.

عرضه قطعات بی کیفیت لوازم خانگی به نام تولید داخل

بخش اقتصاد– رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و تعمیرکاران صنایع برودتی، تهویه و لباسشویی گفت: قطعات یدکی و لوازم جانبی برای تعمیر لوازم خانگی با کمبود مواجه است. این در حالی است که برخی افراد به اسم تولید داخل، محصول بی کیفیت چینی را در بازار عرضه می‌کنند.

علی جمالی در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با شرایط تعمیر لوازم خانگی در ماه‌های پایانی سال، اظهار کرد: با توجه به افزایش قیمت لوازم یدکی و محصول نهایی، عموم مصرف‌کنندگان تعمیر را جایگزین خرید محصول نو کرده‌اند و این در حالی است که قیمت قطعات به شدت افزایش یافته و در کنار آن کمبود قطعات یدکی در بازار احساس می‌شود و اگر روند به همین روال پیش برود در سال آینده با کمبود در بازار قطعات و لوازم یدکی لوازم خانگی مواجه خواهیم شد. رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و تعمیرکاران صنایع برودتی، تهویه و لباسشویی ادامه داد: در ماه‌های اخیر به واسطه برخی تصمیم‌گیری‌ها و اعمال تعرفه‌گذاری‌ها، واردات قطعات یدکی تعمیر با کندی مواجه شده و از حجم واردات کاسته شده است که این موضوع افزایش قیمت لوازم یدکی را به همراه داشته است.

وی با بیان این‌که در ماه‌های اخیر نیاز بازار از طریق انبارهای نگهداری تأمین شده، گفت: برخی افراد برای واردات از ارز دولتی استفاده کردند و جای سوال دارد که چرا محصولات آنها به بازار وارد نشده است. جمالی تصریح کرد: در ماه‌های اخیر با هماهنگی به عمل آمده با وزارت صنعت، معدن و تجارت مقرر شد تا برای واردات با توجه به نیاز بازار از اتحادیه‌ها استفاده لازم دریافت شود و واردکنندگان تعهد دهند کالا را بعد از ترخیص در بازار عرضه کنند.

رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و تعمیرکاران صنایع برودتی، تهویه و لباسشویی با انتقاد از برخی تولیدات بی کیفیت در بازار تأکید کرد: متأسفانه برخی افراد به اسم تولید داخلی محصولات بی کیفیت چینی را به بازار عرضه می‌کنند.