

چرتکه

چرا کاهش قیمت خانه محسوس نیست

بخش اقتصاد– در شرایطی که طبق آمار رسمی قیمت مسکن نسبت به دو ماه قبل ۶۹۰ هزار تومان کاهش یافته و اندک معاملات در گروه فایل‌های به‌قیمت انجام می‌شود، عده‌ای از فروشندگان که نیاز چندانی به نقدینگی ندارند و حدود نیمی از بازار مسکن را در بر می‌گیرند تمایلی به کاهش قیمت نشان نمی‌دهند. این در حالی است که اغلب متقاضیان مصرفی در انتظار ریزش قیمت‌ها هستند.

به گزارش ایسنا، بازار مسکن پس از جهش‌های ماهیانه که ۲۰ ماه طول کشید از تیرماه سال جاری وارد فاز فروش واحدهای زیر قیمت شده و معاملات عمدتا در این گروه از آپارتمان‌ها صورت می‌گیرد. به همین لحاظ آن‌چه در بازار مسکن شهر تهران دیده می‌شود با آماری که از معاملات بیرون می‌آید متفاوت است. گروهی از فروشندگان که حضور چشمگیری در آگهی‌های مجاری فروش ملک دارند هنوز در مقابل پذیرش رکود بازار مقاومت نشان می‌دهند و قیمت‌های پیشنهادی را پایین نمی‌آورند. این موضوع به اختلاف معنادار قیمت‌ها در آمار رسمی و کف بازار منجر شده است. در سوی مقابل حدود یک چهارم مالکان که چشم‌انداز رکودی در بازار می‌بینند با ارایه تخفیفات ۵ تا ۱۵ درصد از قیمت‌های نامتعارفی که در اردیبهشت ماه به ثبت رسید کوتاه آمده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که معاملات صرفا بین خریداران واقعی و فروشندگان پول لازم انجام می‌شود و به همین دلیل حجم معاملات در شهریورماه امسال نسبت به سال گذشته ۷۳ درصد و نسبت به دو سال قبل ۸۲ درصد کاهش یافته است. قیمت قطعی نیز نسبت به دو ماه قبل به طور میانگین ۶۹۰ هزار تومان پایین آمده است. تملل برای انعقاد قرارداد تا تیرماه سال جاری از سوی عرضه انجام می‌شد اما هم‌اکنون معاملات از طرف تقاضا به حالت تعلیق درآمده است.

دوگانه کاهش قدرت خرید و انتظار برای کاهش قیمت باعث افت تاریخی قیمت مسکن دست کم در شش سال اخیر شده است. بجز تعداد اندکی از متقاضیان مصرفی که در بازار حضور دارند، بخش عمده خریداران واقعی در انتظار کاهش بیشتر قیمت‌ها هستند. این در حالی است که فایل‌های نامتعارف حدود نیمی از بازار را در بر گرفته‌اند و انتظار می‌رود با ناامید شدن فروشندگان این نوع واحدها از افزایش قیمت، به تدریج سهم این فایل‌ها در آگهی‌ها کاهش یابد.

شهریورماه ۱۳۹۸ به لحاظ حجم معاملات مسکن در تهران افت تاریخی رقم خورد؛ به طوری که حتی در شهریورماه ۱۳۹۴ نیز که بازار در مقایسه با سال‌های قبل و بعد از آن در رکود عمیقی قرار گرفته بود حجم معاملات ۴۶ برابر امسال بود. کسادی بازار مسکن در شهریورماه امسال از زمان آغاز ارایه گزارش‌های ماهیانه این بخش توسط بانک مرکزی در سال ۱۳۹۲ تاکنون بی‌سابقه بوده است. از سوی دیگر مردادماه کلنگ احداث ۵۵۶۲ واحد مسکونی در تهران زده شد؛ در حالی که معاملات تنها ۲۷۸۷ فقره بود. با این‌که سبقت ساخت و ساز از معاملات می‌تواند به تعادل عرضه و تقاضا منجر شود اما طبیعتا در زمان رکود خرید و فروش، سازندگان انگیزه خود را برای ساخت و ساز از دست می‌دهند و انتظار می‌رود در ماه‌های آینده حجم ساخت و ساز باز هم کاهش پیدا کند.

.....●●●●●

سرمایه‌گذاران دلار ضرر کردند

بخش اقتصاد– طبق بررسی قیمت‌ها در بازار، سرمایه‌گذاران در بازار ارز در سال جاری متحمل زیان شده‌اند.

به گزارش ایسنا، بسیاری از مردم تلاش می‌کنند تا با وجود افزایش هزینه‌های زندگی، بخشی از درآمد خود را پس‌انداز و در ادامه آن سرمایه‌گذاری کنند که در این صورت سرمایه‌گذاری‌های کم‌ریسک برای این افراد بسیار مناسب خواهد بود.

اما در مقابل عده دیگری نیز هستند که ترجیح می‌دهند ریسک بیشتری را برای سرمایه‌گذاری ببندیند و در مقابل سود بیشتری نصیب خود کنند.

افرادی که در دسته اول هستند، اغلب به سراغ سرمایه‌گذاری در بانک و صندوق‌هایی روی می‌آورند که سود تضمینی به آن‌ها پرداخت می‌کنند، اما افراد دسته دوم بسته به شرایط، نحوه سرمایه‌گذاری خود را تغییر می‌دهد، سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی، تجارت، بورس، بازار سکه و بازار ارز از جمله‌های بازارهای جذاب برای این افراد است.

در سال گذشته افزایش نرخ ارز، هجوم مردم به سمت این بازار و افزایش تقاضای این بازار را سبب شد و همین افزایش تقاضا بار دیگر باعث افزایش قیمت ارز شد تا سرمایه‌گذاران در این بازار سود خوبی کسب کنند.

اما چندین بار از سوی رئیس کل بانک مرکزی اعلام شد که این بازار ریسک بالایی دارد و محل مناسبی برای سرمایه‌گذاری نیست، اما طمع مردم برای خرید و نگهداری بیشتر دلار را دلالت این بازار برمی‌انگیزد؛ به طوری‌که گفته می‌شد قیمت دلار در سال جاری به بیش از ۲۵ هزار تومان خواهد رسید.

اما بررسی متوسط قیمت خرید و فروش ارز در شش ماهه نخست سال جاری نشان می‌دهد که قیمت ارز در سال جاری کاهشی بوده است.

بر اساس آمار بانک مرکزی متوسط قیمت فروش دلار در فروردین ماه سال جاری ۱۳ هزار و ۵۵۴ تومان، در اردیبهشت ماه ۱۴ هزار و ۵۰۹ تومان و در خرداد ماه ۱۳ هزار و ۴۲۷ تومان بوده است.

اما در ادامه قیمت ارز با کاهش همراه بود و در تیرماه سال جاری قیمت ارز ابتدا به حدود ۱۳ هزار تومان و سپس با کاهش زیاد به حدود ۱۲ هزار تومان رسید.

در مردادماه نیز روال کاهش قیمت ادامه داشت و قیمت دلار به کمتر از ۱۲ هزار تومان کاهش یافت و در شهریور ماه نیز در مدت زمانی، قیمت این ارز به مرز ۱۱ هزار تومان هم نزدیک شد، اما در پایان شهریور، قیمت ارز در محدود ۱۱ تا ۱۱ هزار و ۵۰۰ تومان ثابت شد.

به این ترتیب، افرادی که در سال جاری نسبت به سرمایه‌گذاری در این بازار اقدام کرده‌اند، طبیعتا متضرر شده‌اند و سایر بازارها برایشان سودآورتر بوده است.

همچنین افرادی که در سال گذشته هم ارز را با قیمتی بالاتر از رقم فعلی خریده و تاکنون نگهداری کرده‌اند، مشمول ضرر شده‌اند. در حال حاضر نیز ریسک بالای این بازار سبب شده تا تقاضای کاذب برای ارز از این بازار خارج شده و بازار به ثبات برسد.

{اقتصاد}

سرانجام پراید چه می‌شود

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به دیگر مشکلاتی که سایپا برای خارج کردن پراید از خط تولید با آن مواجه است، بیان داشت: «در حال حاضر عمده



تولید خود شرکت سایپا پراید است با تیراژ بالا و امکان اینکه، این میزان تیراژ در کوتاه مدت بتواند با خودرویی دیگر تامین شود، به هیچ عنوان امکان آن وجود ندارد، بنابراین پراید حداقل تا پایان سال ۹۹ به تولید خواهد رسید.»

فروش نقدی خودرو، روشی منسوخ است

زاوه با تاکید بر اینکه، اما طی دو سال آینده باید پراید از خط تولید خارج شود، گفت: «این بحث که جایگزین پراید گران‌تر در خواهد آمد و مردم توان خرید آن خودرو را ندارند، به اعتقاد بنده بحث اشتباهی است، در این رابطه باید گفت: «در هیچ کجای دنیای دیگر خودرو را به صورت نقدی به فروش نمی‌رسانند و به طور کلی این روش فروش خودرو در دنیا منسوخ شده است.»

وی ادامه داد: «برای حل این مشکل خودروسازان باید به سمت فروش خودروها به صورت اقساط بلند مدت، لیزینگی و موارد مشابه بروند، این در حالی است که در برخی از کشورها خودروها را به صورت روزانه یا بر اساس کارکرد بر حسب کیلومتر اجاره می‌دهند، بنابراین شرکت‌های خودروساز برای جذب مشتری باید شیوه‌های فروش خود را متحول ساخته و از روش‌های سنتی در این حوزه فاصله

بخش اقتصاد– به نظر می‌رسد داستان جایگزینی پراید با محصولی دیگر همچنان ادامه دارد و به این زودی‌ها تکلیف این موضوع مشخص نخواهد شد، چرا که به گفته کارشناسان در حال حاضر با توجه به وضعیت آشفته بازار خودرو، امکان حذف پراید از چرخه تولید وجود ندارد و حداقل این خودرو تا یک سال آینده به تولید خواهد رسید.

هرچند که سردار هادیانفر رئیس پلیس راهور ناجا، حرف از توقف تولید پراید به میان آورده و اعلام کرده است: «ما گزارشاتی را به شکل مکتوب و همراه با مستندات به وزیر صنعت معدن و تجارت ارسال کردیم و به حضوری هم جلسه‌ای داشتیم. با مدیرعامل شرکت سایپا هم جلسه داشتیم و این موارد را منتقل کرده‌ایم و قرار شد با توجه به تعهدی که این شرکت در سال ۹۸ برای فروش داشته از سال ۹۹ اراده بر این شود تا تولید پراید متوقف شود و ما این خودرو را شماره گذاری نمی‌کنیم تا خودرویی ایمن‌تر جایگزین شود.» و رضا رحمانی وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در خصوص احتمال توقف تولید پراید و عدم شماره‌گذاری این خودرو در سال آینده به اظهار نظر پرداخته، اما به نظر می‌رسد در حال حاضر شرایط برای حذف پراید از خطوط تولید مهیا نیست.

در این راستا محمدرضا نجفی‌منش رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو با اشاره به اینکه هر خودرو را باید بین ۵ تا ۱۰ سال از خط تولید خارج کرد، به فرارو گفت: «ما به‌دلیل اینکه شرایط کشور عادی نیست و صنعت خودروسازی نیز با تحریم‌های آمریکا روبرو است، امکان طراحی و تولید خودروی جدید وجود ندارد و باید خودروهای موجود کماکان به تولید برسند.»

حذف پراید از خط تولید تا پایان سال نشدنی است

فرید زاوه کارشناس صنعت خودرو در گفتگو با فرارو با اشاره به اینکه جایگزینی پراید تا پایان سال شدنی نیست، گفت: «با توجه به وضعیت آشفته بازار خودرو حداقل یک سال طول می‌کشد که جایگزین پراید به تولید برسد.»

وی افزود: «سایپا تا به حال غیر از تیبا جایگزینی برای پراید درنظر نگرفته و اگر بخواهد روی همین پلتفرم ایکس ۱۰۰، خودرویی مشابه پراید، ولی با کیفیت‌تر و ایمنی بیشتر، را به تولید برساند، اگر همین امروز استارت کار را بزنند، حداقل یک سال و نیم زمان نیاز است.» زاوه ادامه داد: «اما این کار با توجه به اینکه سایپا عمده تمرکز خود را بر روی پلتفرم ایکس ۲۰۰ گذاشته برای تولید خودرویی نظیر رهام گذاشته است، قدری بعید است اتفاق بیفتد، از سویی رهام با توجه به هزینه تولید آن نمی‌تواند جایگزین پراید باشد.»

کاهش ۱۰ میلیارد دلاری واردات تا سال ۱۴۰۰

بخش اقتصاد– وزیر صنعت، معدن و تجارت از برنامه‌ریزی برای کاهش ۱۰ میلیارد دلاری واردات کشور تا سال ۱۴۰۰ خبر داد که بخشی از آن در اجرای میزهای تعمیق ساخت داخل دنبال می‌شود.

«رضا رحمانی» در جریان دومین میز تخصصی تعمیق ساخت داخل صنعت خودرو در محل وزارت صنعت، معدن و تجارت افزود: دستیابی به این هدف نیازمند ۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری ارزی و ۲۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری ریالی (در مجموع حدود چهار میلیارد دلار) سرمایه‌گذاری است.

وی بیان داشت: ۱.۲ میلیارد دلار از این صرفه‌جویی در صنعت نساجی و پوشاک، ۵۰۰ میلیون دلار در صنایع سلولزی، ۲.۷ میلیارد دلار در صنایع شیمیایی، ۲.۴ میلیارد دلار در صنایع معدنی، ۶۰۰ میلیون دلار در صنایع فلزی، ۶۵۰ میلیون دلار در لوازم خانگی، ۶۵۰ میلیون دلار در ماشین‌آلات، ۱.۴ میلیارد دلار در صنعت خودرو و ۲۵۰ میلیون دلار در لوازم برقی و الکتریکی خواهد بود.

رحمانی با تقدیر از تلاش های بانک مرکزی، از قول مساعد این بانک برای تامین ۱۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی صنایع در ۶ ماهه دوم امسال خبر داد و گفت: اکنون برنامه های توسعه ای و ساخت داخل وزارت صنعت آماده

رییس کل امور مالیاتی کشور در چابکسر خبر داد:

تحقق تامین ۴۰ درصدی بودجه جاری کشور در ۶ ماهه امسال



شکل، در حکم تاراج، دست اندازی و غارت بیت المال بوده و حق الناس است.

پارسا افزود: ما با کمک و همراهی شما همکاران به دنبال سازمان امور مالیاتی مقتدر، هوشمند و محبوب هستیم. در ابتدای این مراسم نیز جواد انوری مدیر کل امور مالیاتی استان گیلان به عنوان میزبان گفت: با ادای احترام به شهدای والا مقام سازمان خدمت عزیزان حاضر در افتتاحیه هفتمین جشنواره فرهنگی– ورزشی سازمان امورمالیاتی کشور خصوصا آقای دکتر پارسا رئیس کل پرتلاش، جهادی و سرخکوش سازمان، جناب آقای دکتر جنتی معاون محترم، جناب آقای دکتر توری و مدیران کل محترم ستادی و استان ها خیر مقدم عرض می کنم.

انوری با برشمردن ورزش به عنوان عاملی برای شور و نشاط که نقش

سال بیست و سوم / شماره ۵۳۱۵

بگیرند.» این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر اینکه برای حذف خودروهای قدیمی از خط تولید باید سرمایه‌گذاری برای طراحی و تولید خودروهای جدید صورت بگیرد، اظهار داشت: «متأسفانه بحثی که در این وجود دارد این است که دست خودروساز برای هزینه و سرمایه‌گذاری بسته است و با محدودیت روبرو است، این در حالی است که قطعه سازان نیز تمایلی برای سرمایه‌گذاری به منظور توسعه فعالیت خود و طراحی قطعات جدید، ندارند.» وی افزود: «در چنین حالتی قطعه ساز، خودروساز را تحت فشار قرار می‌دهد که از تولید خودروی جدید به دلیل هزینه و بار مالی زیادی که دارد، صرف‌نظر کند و به تولید خودروهای قدیمی همچنان ادامه دهد.»

پراید چگونه جایگزین پیکان شد؟

به نظر می‌رسد همان اتفاقاتی که در مورد جایگزینی پیکان رخ داد، در مورد پراید نیز روی خواهد داد. زاوه در ادامه با اشاره به مسائلی که در مورد حذف پیکان در دهه ۸۰ وجود داشت، الان نیز در مورد حذف پراید از خط تولید وجود دارد، گفت: «زمانی که قرار بود پراید جایگزین پیکان شود، عده‌ای معتقد بودند با توجه به فاصله قیمتی مردم از پراید استقبالی نمی‌کنند، این در حالی است که در آن زمان قیمت پیکان در حدود ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان و قیمت پراید در حدود ۷ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان بود، اما زمانی که پراید به صورت انبوه به تولید رسید، هزینه تولید آن کم شد و در نتیجه فاصله قیمتی آن با پیکان نیز جبران شد.»

این‌کارشناس صنعت خودرو اضافه کرد: «این موضوع در مورد خودروهای گرانتر نیز صادق بود، در همان ایام پژو ۲۰۶ و ۴۰۵ قیمتی در حدود ۱۱ میلیون ۹۰۰ هزار تومان داشتند، اما با افزایش تولیدی که صورت گرفت، حدود ۲ میلیون تومان از قیمت آن‌ها در بازار کاسته شد.» وی گفت: «با افزایش تولیدی که صورت گرفت، هزینه تمام شده خودرو نیز کاهش یافت و خودرو ارزان‌تر از گذشته به دست مشتری رسید، به بیان دیگر در آن زمان علیرغم تورمی که در کل اقتصاد کشور وجود داشت، اما تورمی بخش صنعت خودرو از بین رفت و منفی شد، همین الان نیز در مورد جایگزین پراید، اگر افزایش تولید به میزان کافی صورت بگیرد، می‌توان محصول را با قیمتی پایین‌تر از گذشته در اختیار مصرف کننده قرار داد، امری که تجربه آن در گذشته وجود داشته و شدنی است.» زاوه تاکید کرد: «بنابراین اگر برنامه‌ریزی جدی برای حذف پراید صورت گیرد و محصول جایگزین در تیراژ اقتصادی به تولید برسد، قیمت تمام شده کاهش می‌یابد و قیمت نهایی جایگزین پراید تعدیل خواهد شد.»

واردات آن کاسته خواهد شد.

تعمیق ساخت داخل در صنعت خودرو، تاکید کرد: در سال های گذشته نیز با تحریم صنعت خودرو مواجه بودیم، اما امروز با اراده ای که وجود داشته، از تحریم ها فرصت ساختیم. وی بیان داشت: تا پایان سال پنج میز تعمیق ساخت داخل دیگر در صنعت خودرو خواهیم داشت و علاوه بر آن برگزاری این میزها در صنایع لوازم خانگی، فولاد، مس، پتروشیمی، موتورسیکلت، برق و الکترونیک و حوزه فناوری اطلاعات را در برنامه داریم.

رحمانی تاکید کرد: امروز نهضت ساخت داخل در صنعت کشور شکل گرفته و باید باور کنیم راه نجات اقتصاد کشور توجه به تولید ملی است.

وی ادامه داد: در صنعت خودرو، در میز نخست داخلی سازی به دستاوردهای خوبی رسیدیم، اما در عین حال باید نگاه مان به آینده بوده و به فناوری های جدید و تحولات جهانی این صنعت برای پاسخگویی به درخواست های مردم توجه داشته باشیم.

وزیر صنعت و معدن و تجارت تاکید کرد: اینکه با تغییر مدیریت خودروسازی، تامین کنندگان قطعات آن نیز تغییر کنند بی‌معنی است؛ با جلوگیری از چنین اتفاقاتی باید به تقویت سرمایه گذاری ها و روابط برد– برد پرداختیم. وی، مهمترین دغدغه برنامه های رونق تولید را تامین نقدینگی برشمرد.



مورثی در بهبود محیط زندگی و کار دارد گفت: در پرتو سلامت جسم و تهذیب نفس، با ایجاد روحیه مروت و جوانمردی که از آثار ورزش است، می توان به اهداف فردی و سازمانی دست یافت .

وی با اشاره به اهمیت نشاط جمعی و بهره وری نیروی انسانی افزود: یکی از راهکارهای یقینی برای افزایش بهره وری نیروی انسانی، راهکار ورزش است زیرا سلامتی نیروی انسانی در افزایش بهره وری بسیار حائز اهمیت می باشد. مدیرکل امورمالیاتی استان گیلان در پایان اظهار امیدواری کرد شرکت کنندگان پس از چند روز حضور در این جمع شاداب و سرزنده با روحیه ای بهتر از قبل در محل کار خود حاضر شوند و این نشاط را در میان سایر همکاران گسترش دهند تا زمینه ساز داشتن محیط کاری با نشاط و در نتیجه ارائه خدمات مطلوب تر به جامعه گردد.

