



زمین مسکن روستایی تامین شد

از ابتدای انقلاب تا سال ۱۴۰۲ میزان ۸۰۰ هزار زمین برای مردم در روستاها تامین شده بود اما اکنون یک میلیون قطعه مسکن در یک سال گذشته تامین شد. به گزارش فارس، مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی با اشاره به عملکرد دولت سیزدهم اظهار داشت: از ابتدای فعالیت بنده دو کلان‌پروژه نهضت ملی مسکن و ایران‌راه در دستور کار بود و ما باید این طرح‌ها را به پیش می‌رفتیم. وزیر راه و شهرسازی گفت: دودیدگاه در ارتباط مداخله دولت در مسئله مسکن وجود دارد که ما قائل به مداخله حداکثری بودیم. ما در سال ۱۳۹۹ و سال ۱۴۰۰ مطابق آمار مرکز آمار و بانک مرکزی شاهد رشد منفی در بخش مسکن بودیم. او افزود: ما در سال جاری به رشد ۷ درصدی در بخش مسکن رسیدیم که مؤید جهش ساخت و ساز است. بذریاش گفت: هم‌اکنون بیش از ۲/۶ میلیون مسکن در مدل‌های مختلف در حال ساخت است.



حذف ارز ترجیحی برنج

رئیس سازمان برنامه و بودجه در مکاتبه با سرپرست ریاست جمهوری قیمت برنج هندی و ایرانی بعد از حذف ارز ترجیحی را پیش‌بینی کرد. به گزارش مهر، داوود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه طی مکاتبه‌ای با سرپرست ریاست جمهوری که رونوشت آن به رئیس دفتر رئیس‌جمهور و وزیر جهاد کشاورزی ارسال شده است، در خصوص وضعیت قیمت برنج بعد از حذف ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی نوشته است. قیمت برنج وارداتی بعد از حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی به قیمت برنج هندی در بازار آزاد خواهد رسید. همچنین حذف ارز ترجیحی تأثیر زیادی در تغییر قیمت برنج داخلی نخواهد داشت. در انتهای این مکاتبه آمده است حذف ارز ترجیحی واردات برنج عملاً نباید تأثیر چندانی بر افزایش قیمت بر بازار داخلی داشته باشد.



دستور قطع برق ادارات صادر شد

تأکید دولت همواره این بوده است که برنامه‌های مدیریت مصرف باید از بخش‌های دولتی آغاز شود؛ بر این اساس شرکت‌های توزیع موظف هستند برق آن دسته از اداراتی را که نسبت به کاهش مصرف برق خود اقدام نمی‌کنند، قطع کنند. به گزارش تسنیم، علی‌اکبر محرابیان، وزیر نیرو گفت: همانطور که گزارش‌های سازمان هواشناسی نشان می‌دهد، در دو هفته پیش رو شاهد افزایش بی‌سابقه دما در سراسر کشور خواهیم بود که به دلیل هم‌زمانی این افزایش دما در نقاط مختلف کشور، تقاضای مصرف برق به شدت افزایش می‌یابد. وزیر نیرو ادامه داد: استقرار گنبد حرارتی و افزایش شدید دما تنها محدود به ایران نیست و کل منطقه غرب آسیا با این شرایط روبه‌رو است و گزارش‌ها نشان می‌دهد برخی کشورهای منطقه خلیج‌فارس که از زیرساخت‌های مناسبی نیز در حوزه برق روبه‌رو هستند به ناچار نسبت به اعمال خاموشی اقدام کرده‌اند.

هفت‌خوان سواری‌های خارجی

آئین‌نامه واردات خودروهای دست دوم، سنگ بزرگ تامین ارز را جلوی پای مصرف‌کننده گذاشته است



علی ایوبی
گزارشگر هم‌میهن

چهارشنبه‌ای که گذشت سخنگوی دولت پس از پایان یکی از آخرین جلسات هیئت دولت سیزدهم با این‌خبر به میان خبرنگاران آمد که آیین‌نامه واردات خودروی مدل ۲۰۱۹ به بالا برای همه ایرانیان تصویب شده که به گفته او آخرین گام برای مقابله با انحصار در صنعت خودروسازی در کشور خواهد بود.

البته علی‌بهدری جهرمی این را نکتت که در چهار سال گذشته این برای بار چهارم است که آیین‌نامه خودروهای دست دوم ابلاغ می‌شود؛ این آیین‌نامه عملاً همان ۱۱ آیین‌نامه ساماندهی صنعت خودرو است که در خرداد سال ۱۴۰۲ به



مسیح فرزانه کارشناس صنعت خودرو:

آیین‌نامه خودروهای دست دوم «خبر درمانی» دولت سیزدهم بود

اکنون در بهترین حالت به این رسیده‌ایم که وقتی یک خودروی وارداتی مثل تویوتای کرولا ثبت‌نام می‌کنیم، اگر بتوان ثبت‌نام کرد و اگر نام ما در بیابید و تامین وجه کنیم، فاصله قیمت سامانه تا کف بازار نزدیک به یک میلیارد تومان است که نشان می‌دهد این‌گونه واردات موفق نبوده و شکست خورده است چون وقتی به واردات کالای سرمایه‌ای اقدام می‌کنید هدف این است که آن را از قالب سرمایه‌ای خارج کنیم و آن را به کالای مصرفی تبدیل کنیم اما عملاً این اتفاق رخ نداد.

آیین‌نامه با مصوبات گذشته متفاوت است؟

به جز اینکه چرا این قانون در یک سال اخیر اجرایی نشده است، مسئله این است که در آیین‌نامه جدید که اعلام شده و چند برگ آن در روزهای گذشته در فضای مجازی منتشر شده است، جزئیاتی دارد که منتشر نشده است و سوال این است که دلیل عدم انتشار آن چیست. جالب آنکه یک سال و دو ماه پیش این جزئیات منتشر شده است و از جمله مفاد مهم آن این است که در حوزه خودروهای وارداتی دست دوم، قانونگذار محدودیت گذاشته که بیش از ۲۰ هزار یورو نمی‌توانید خرید انجام دهید و یا در حوزه ماشین‌های برقی سقف آن ۴۰ هزار یورو است، البته بعید می‌دانم در آیین‌نامه جدید این موارد تغییری کرده باشند و همه اینها عطف به ماسبق است، چون به نظر من اگر می‌خواستند آیین‌نامه جدید بدهند به اندازه یک سال نوری طول می‌کشید تا قبلی را ادیت کنند. نکته دیگر اینکه در آیین‌نامه از تعرفه صحبتی نمی‌شود در حالی که تعرفه‌ای که برای خودروهای ۲ هزار تا ۲۵۰۰ cc تعریف شده ۱۲۵ درصد است و آن هم حق ورودی خودرو است که در کنار آن باید عوارض شهرداری، راهرو و گمرک و ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده، ۱۰ درصد ارزش گمرکی، ۵ درصد ارزش فوب، عوارض پسماند، خودروی فرسوده و... پرداخت شود و از طرف دیگر هزینه گرانتری وجود دارد و همچنین هزینه گرانتری سرجمع آن برای یک خودروی ۲۵۰۰ cc نزدیک به ۱۷۰ درصد عوارض و مالیات و ورودی به آن اضافه می‌شود که در این شرایط اقتصادی در بهترین حالت ممکن، من و شما که مصرف‌کننده هستیم چون خودرو کالای سرمایه‌ای می‌بینیم آن را وارد کرده که سریع بفروشیم تا سود ببریم نه اینکه سوار آن شویم و یک سود ۲۰ تا ۲۵ درصدی نیز به آن اضافه می‌کنیم.

تأمین و منشأ ارز یکی دیگر از چالش‌های این آیین‌نامه است؛ شما را چگونه می‌بینید؟

منشأ تامین ارز یک سنگ بسیار



نکته مهم در این زمینه منابع مورد نیاز برای خرید خودرو است، که براساس این آیین‌نامه، باید با رعایت ضوابط ارزی بانک مرکزی از محل ارز حاصل از صادرات کالا و خدمات و یا سرمایه‌گذاری خارجی یا اولویت حمل و نقل عمومی و یا سایر منابع مورد تأیید بانک مرکزی از جمله منابع ارزی با منشأ خارجی باشد. این در حالی است که براساس نظر کارشناسان هر خودرو بین ۱۵ تا ۲۵ هزار دلار ارزی دارد که تامین آن کار را برای مردم و واردکننده دشوار کرده است.

مسئله دیگری که در این آیین‌نامه وجود دارد این است که باید کارگروهی از نهادهای گوناگون تشکیل شود که قرار است سقف مشخص کنند که چه تعداد خودرو وارد شود؛ این کارگروه عبارتند از وزارت صمت، وزارت اقتصاد، بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه که قرار است سقف تعداد سالانه و همچنین ارزش

بزرگی است که وقتی آن را تحلیل کنیم به این می‌رسیم که یا از منشأ ارز خارجی که باید با تأیید بانک مرکزی باشد صحبت می‌شود و یا برون‌سپاری ارزی که عملاً نمی‌توان از ارزهای داخلی استفاده کرد. می‌گفتند از ارزهای داخلی که افراد دارند استفاده می‌شود اما من می‌گویم وقتی قانونگذار خروج ارز از کشور بیش از ۵ هزار دلار را عملاً قاچاق محسوب می‌کند دقیقاً نقض قانون شده است و همین مردم را دچار سردرگمی خواهد کرد. تمام مواردی که در این آیین‌نامه گذاشته شده شبیه به این است که من شما را به شام دعوت کنم اما نیم ساعت قبل از آمدن شما از منزل بیرون بروم و چراغ‌ها را خاموش کنم. دولت می‌گوید خودرو وارد کنید اما آنقدر سنگ جلوی پای مردم گذاشته‌اند که عملاً خودرویی نمی‌توان وارد کرد.

نگاه کلان سیاستگذاران در تمام ادوار گذشته تا امروز اینگونه نبوده که واردات خودرو به قصد تنظیم‌گری بازار در درازمدت باشد و من فکر می‌کنم در دولت آقای پزشکیان نیز این روند ادامه پیدا کند به این دلیل که وقتی یک جو خوش‌بینی بعد از انتخاب ایشان رخ داد و توقعات و بار روانی ایجاد شد که قرار است با توجه به صحبت‌هایی که در مناظره‌ها داشتند در صنعت خودرو به‌ویژه واردات اتفاقی رخ دهد ولی من می‌گویم باید واقعیت را نگاه کرد و رئیس‌جمهور تنها رئیس قوه مجریه است و عملاً اجراکننده سیاست‌های قانونگذار و مجلس است و به جز این چارچوب‌ها که در سیاست‌های کلان اقتصادی تعریف شده، نمی‌تواند پیاده کند. آیین‌نامه خودروی وارداتی کار کرده طرحی بود که قبلاً هم وجود داشت و در دولت‌های گوناگون آمده و هر بار سختگیرانه‌تر از قبل شده است، اگر به آیین‌نامه چهار سال قبل نگاه کنید گویی سنگ‌هایی که جلوی پای خریدار گذاشته شده بیشتر شده است. مورد دیگر اینکه در انتخابات گذشته ریاست‌جمهوری، قبل از انتخابات دولت‌ها سعی می‌کردند بازارهای سرمایه‌ای را با کمترین نوسان ممکن و ارز را با پایین‌ترین قیمت نسبت به تورم به صورت دستوری و مصنوعی کنترل کنند و تحویل دولت بعد دهند، چون به‌ر حال در تاریخ و امروز کشور ثبت می‌شود. این طرح و شرایط زمانی رونمایی از این آیین‌نامه باز هم یک شوک مجدد قیمتی در بازار خودرو بود که بازار با رکود بیشتری به دولت بعد تحویل داده شود ولی واقعیت این است که در این و انفسای اقتصادی این طرح‌ها صرفاً به عنوان آرزو فروشی و مسکن مقطعی استفاده می‌شود و من بعید می‌دانم دوام داشته باشد. جدا از وارداتی که آقای فاطمی‌امین زمانی که وزیر صمت بودند گفتند ما تا خرداد ۱۴۰۲، دویست هزار دستگاه خودرو وارد می‌کنیم که آرزویی بیش نبود، اگر نگاه سیاستگذار در دولت آقای پزشکیان به این سمت برود که واردات خودرو تقویت پیدا کند بهتر است وارداتی که از شهرپور ارسال به صورت نوبت‌بند است را حتی به صورت قطره چکانی ادامه دهیم سالی ۱۰ تا ۱۵ هزار دستگاه در دولت چهاردهم وارد شود. به عقیده من می‌توان امیدوار بود در درازمدت شاهد تنظیم‌گری در بازار باشیم. البته اگر بخواهیم ایده‌آل نگاه کنیم از سال ۱۳۹۷ تا شهریور ۱۴۰۲ که واردات بسته بود، تعریف غیررسمی که نوشته شد این بود که ۱۰ درصد میزان تولید که در کشور اتفاق می‌افتد برای واردات خودرو باشد اما صحبتی که امسال شد تولید ۱/۷ میلیون دستگاه بود که با توجه به شرایطی که داریم عدد غیرمنطقی است. سه‌ماهه اول سال ۱۴۰۳ گذشته اما سیاستگذار ۱۲ درصد به نسبت مشابه سال ۱۴۰۲ از برنامه تولید خودروی داخلی عقب است. به نظر من پتانسیل واقعی تولید خودرو در کشور میانگین یک میلیون خودرو است که اگر ۱۰ درصد آن را در نظر بگیریم ۱۰۰ هزار دستگاه می‌شود و اگر ۶ ساله که واردات خودرو متوقف بود و بازار عملاً تشنه ۶۰۰ هزار خودرو وارداتی و کسری بوده است. به نظر من دولت می‌تواند برای ارز واردات خودرو راه‌حل پیدا کند. عرض کردم که ۳ و نیم میلیارد دلار عددی که نبود که به خودروسازان چینی دادیم و عدم اقبالی هم که از طرف مردم برای خودروهای چینی وجود دارد. البته برخی می‌گویند پس چرا مردم

