



دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور وضعیت فعلی بازار روغن را مطلوب دانست و گفت: در سه ماهه نخست امسال ۲۷۸ هزار تن انواع روغن خام به کشور وارد شده است که نسبت به مدت مشابه پارسال حدود ۴۰ هزار تن افزایش دارد. علیرضا شریفی در گفت‌وگو با ایرنا درباره وضعیت واردات روغن خام و تأمین نیاز داخلی این کالا افزود: طبق آمارها میزان واردات روغن خام در سه ماهه اول سال گذشته حدود ۲۳۶ هزار تن بوده است. دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور اظهار داشت: در مجموع سالانه یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن روغن خام مورد نیاز کشور از محل واردات مبادی روسیه، آمریکای جنوبی، اندونزی، اوکراین و ترکیه تا پایان سال تأمین می‌شود. وی با یادآوری اینکه روغن خام سویا از محل استحصال دانه سویا تأمین می‌شود، افزود: از میان روغن‌های وارداتی ۸۵۰ هزار تن روغن خام آفتابگردان به طور عمده از روسیه و ۵۵۰ هزار تن روغن پالم به طور عمده از مالزی وارد می‌شود ضمن آنکه ۱۰۰ هزار تن روغن کلزا از دانه داخلی کلزا و ۵۰۰ هزار تن روغن سویا از محل استحصال دانه وارداتی و داخلی سویا تأمین می‌شود. شریفی با بیان اینکه واردات توسط بخش خصوصی و دولتی همزمان انجام می‌شود، تصریح کرد: دولت ۱۰۰ هزار تن از موجودی استراتژیک روغن را به صنعت اختصاص داده است که عملابری تولید وارد کارخانه‌ها شد که در ۱۰ روز آینده تحت نظارت جهاد کشاورزی استان‌ها توزیع می‌شود. این فعال صنعت روغن چشم‌انداز پیش‌روی کشور برای تأمین و توزیع روغن را مطلوب دانست و گفت: آمار واردات روغن خام در سالجاری افزایش را نشان می‌دهد سوق خواهد داد. دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور گفت: آمارها نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۳ تولید روغن نسبت به سال قبل از آن (۱۴۰۲) کاهش نداشت اما به دلیل افزایش شدید قیمت جهانی روغن خام وارداتی، برخی روغن‌ها به صورت مقطعی به ویژه در زمستان گذشته کاهش داشتیم به گونه‌ای که برخی ثبت سفارش‌ها منتج به کوتاژ (اظهار به همگرم) نشد که با عرضه شرکت بازرگانی دولتی ایران این کمبود جبران شد. به گفته وی، در پایان سال ۱۴۰۳ به یکباره ۶۲۵ هزار تن روغن خام ثبت سفارش شد که توانست بخشی از نیاز بازار را تأمین کند. شریفی افزود: همزمان قرار بود ۵۵۰ هزار تن روغن سویا توسط کارخانجات روغن کنشی داخلی استحصال شود که به دلیل کاهش انگیزه روغن کنشی ناشی از واردات گسترده کینجاله، فقط نصف این میزان محقق شد اما با وجود این مسائل آمار تولید نسبت به گذشته نقصان نشان نمی‌دهد.

افزایش ترخیص روغن خام

دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور خاطرنشان کرد: التهاب بازار روغن پیش از جنگ یعنی از زمستان سال گذشته در برخی بخش‌ها همچون صنف و صنعت شروع شد و شایعات کمبود و جود داشت، اما در ۱۲ روز جنگ تحمیلی تأمین روغن به طور کامل انجام شد هر چند در برخی استان‌های مهمانیز پر مانند گیلان، مازندران، خراسان و شهرهای اطراف تهران به دلیل افزایش تقاضا شاهد کمبود مقطعی بودیم که به سرعت برطرف شد. شریفی اظهار داشت: همچنین برای اینکه بازار دچار مشکل نشود در روزهای ابتدای جنگ تحمیلی اخیر طبق نخستنی که با مقامات وزارت جهاد کشاورزی قرار شد ظرف سه هفته تخصصی از کل کتاژهای روغن خام زمستان ۱۴۰۳ تخصیص یابد که از رزی ماه اختصاص یافت و بهمن و اسفند نیز، به زودی انجام می‌شود و متعاقب این قول آمار کوتاژ یعنی اظهار روغن‌های خام وارداتی از همگرم رقم قابل توجهی افزایش خواهد یافت. دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور با بیان اینکه امسال واردات دانه‌های روغنی نیز قرار است افزایش یابد، گفت: بخشی از روغن خام مصرفی کشور از محل دانه‌های وارداتی تأمین می‌شود و واردات روغن خام به بخش کمی از محل تولید داخل است. وی اضافه کرد: از میزان روغن خام وارداتی به طور میانگین ۲۸ درصد روغن خام مصرفی روغن پالم را تشکیل می‌دهد که این سهم در سال‌های اخیر ثابت بوده و دلیلی برای کاهش آن وجود ندارد. شریفی با تأکید بر اینکه واردات روغن خام امسال روند مناسبی را طی می‌کند، افزود: با توجه به وابستگی بیش از ۹۰ درصدی به واردات روغن خام (روغن خام و دانه‌های روغنی) هرگونه نوسان در بازار جهانی می‌تواند تأثیرگذار باشد، اما اگر شرایط فعلی تداوم یابد، به نظر نمی‌رسد در کوتاه مدت شاهد افزایش قیمت این محصول باشیم.

آرامان ملی - صدیقه یهزادپور: بازار خودروی ایران همواره تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل سیاسی، اقتصادی و تصمیمات سیاست‌گذاری بوده است. یکی از ابزارهایی که طی سال‌های اخیر به صورت متناوب از سوی دولت برای کنترل بازار، مهار قیمت‌ها و مدیریت منابع ارزی به کار گرفته شده، واردات خودرو است. با این حال، به رغم اعلام سیاست‌های گوناگون برای آزادسازی یا تسهیل واردات، هیچ‌گاه این ابزار به شکل پایدار و مؤثر عمل نکرده و همواره با موانعی ساختاری، فساد سیستمی و مقاومت ذی‌نفعان سنتی مواجه بوده است. بازار خودروی ایران تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل سیاسی و اقتصادی قرار دارد. یکی از ابزارهای دولتی برای کنترل بازار، مهار نوسان ارزی و تأثیر روی انتظارات تورمی استفاده از واردات خودرو است. اما استفاده مقطعی این ابزار آن هم بدون اصلاح ریشه‌ای ساختار بازار باعث شده این سیاست کارکرد واقعی نداشته باشد. به گفته کارشناسان بازار خودرو از مدت‌ها قبل، هرگاه بازار ارز صعودی می‌گردد یا نگرانی از کاهش قدرت خرید مردم به وجود می‌آید، بحث واردات خودرو به عنوان راه‌حلی موقتی مطرح می‌شد. این استفاده از واردات، بیشتر جنبه سیاسی و روانی داشته تا راه حل اقتصادی پایدار که بتواند بازار را مدیریت کند. به اعتقاد کارشناسان: در عمل، تصمیم به واردات خودرو بیشتر تحت تأثیر سیاست‌ها و نوسان‌های بازار ارز و مواضع بانک مرکزی بوده تا تصمیم‌گیری صنعتی. مشکل اصلی، دسترسی محدود و شرایط مبهم به تخصیص ارز است که اجرای این سیاست را ناکارآمد می‌سازد. در نتیجه تصمیم به آزادسازی واردات خودرو، از جمله واردات خودروهای زیر ۲۵۰۰ سی‌سی که اخیراً خبر آن منتشر شد، بیشتر برای آرام‌سازی روان بازار مطرح شده است، اما اثر دائمی نداشته و حتی موقت هم نخواهد توانسته اصلاح عمیقی در عملکرد بازار ایجاد کند. به گفته برخی صاحب‌نظران، تعهد به رقابت‌پذیری از طریق واردات خودرو، یکی از اهداف تئوری بود، اما محدودیت در مقدار واردات، نرخ تعرفه‌های بالا، و مقاومت ذی‌نفعان، مانع تحقق این هدف شدند. علاوه بر آن، حضور واسطه‌ها از تأثیرگذاری این سیاست می‌کاهد. در این باره با حسن کاکایی کارشناس خودرو گفت وگو کرده‌ایم که در ذیل ملاحظه می‌فرمایید.

◀ اعلام خبر واردات خودرو همزمان با خبر افزایش قیمت خودروهای داخلی به ویژه از سوی شرکت ایران خودرو، آیا رویکردی اتفاقی است یا اینکه سیاستی برای مهار تلاش برای افزایش قیمت خودروسازان داخلی؟

به نظر من این اتفاق فرآیندی کاملاً اتفاقی است که از سوی خودروسازان به خصوص ایران خودرو اعلام شده است. در حقیقت از سال ۱۳۹۶ به بعد، سیاست واردات خودرو به‌طور مشخص به عنوان ابزاری برای مدیریت بازار ارز مطرح شد. دولت در مقاطع مختلف، با هدف کنترل نوسانات ارزی و کاهش فشار بر بازار داخلی، اقدام به صدور مجوزهای محدود و هدفمند برای واردات خودرو کرده است. این تصمیمات معمولاً با هدف جذب ارزهای سرگردان، کاهش انتظارات تورمی یا تأثیرگذاری بر روان بازار انجام می‌شود. در واقع، سیاست‌گذار از واردات خودرو به عنوان ابزاری برای کنترل برخی متغیرهای کلان اقتصادی استفاده کرده، نه صرفاً برای پاسخ به نیاز مصرف‌کننده یا ارتقای رقابت در صنعت خودرو سازی. در این راستا، بررسی رفتار دولت نشان می‌دهد که واردات خودرو، در عمل بیشتر تابع تصمیمات و سیاست‌های ارزی بانک مرکزی بوده تا سیاست‌گذاری صنعتی. هر زمان که فشار بر بازار از افزایش یافته، بحث واردات خودرو به میان آمده است. این در حالی است که یکی از مشکلات اصلی واردات، همواره موضوع تأمین ارز و نحوه تخصیص آن بوده است. هرچند در ظاهر، مجوزهای وارداتی صادر می‌شود، اما در عمل بسیاری از این مجوزها یا به دلیل نبود منبع ارزی عملیاتی نمی‌شوند، یا به واسطه پیچیدگی‌های اداری و نفوذ ذی‌نفعان خاص، به سرانجام نمی‌رسند. در نتیجه، واردات خودرو به جای تبدیل شدن به ابزاری برای تنظیم بازار، تبدیل به ابزاری سیاسی برای کنترل نوسانات کوتاه‌مدت شده است.

◀ پس به گمان شما خبر و اطلاعیه‌هایی درباره آزادسازی واردات خودرو بیش از اینکه سیاستی در راستای عملیاتی شدن یا برنامه‌ریزی در صنعت خودرو باشد؛ سیاستی مقطعی و نه ساختاری تلقی می‌شود؟

در حقیقت واردات خودرو تصمیم به آزادسازی واردات خودرو معمولاً در بزنگاه‌هایی اعلام می‌شود که دولت با چران‌هایی مانند افزایش ناگهانی قیمت خودرو، کاهش شدید قدرت خرید مردم یا فشارهای سیاسی روبه‌روست. به عنوان نمونه، در مقاطع اعلام آزادسازی واردات خودروهای زیر ۲۵۰۰ سی‌سی، یا حتی واردات خودروهای کارکرده، این سیاست بیشتر در قامت مسکنی روانی عمل کرده تا یک راهکار ساختاری. در نتیجه، اثرگذاری این تصمیم‌ها نیز مقطعی و کوتاه‌مدت است و به هیچ‌وجه نمی‌تواند ریشه‌های مشکلات بازار خودرو را درمان کند.

◀ پس به زعم جنابعالی، این مسأله که واردات خودرو می‌تواند فرآیندی تأثیرگذار بر بازار خودرو باشد صحبت ندارد و اثرگذاری واردات بر کیفیت و قیمت بازار داخلی؛ ادعایی بیش نیست؟

یکی از استدلال‌های اصلی طرفداران واردات خودرو، ایجاد فشار رقابتی بر خودروسازان داخلی و ترغیب آنها به ارتقای کیفیت محصولات است. در این نظریه، ورود خودروهای خارجی، به ویژه با قیمت و کیفیت مطلوب، می‌تواند خودروسازان داخلی را مجبور به بازنگری در فرآیند تولید، طراحی و قیمت‌گذاری کند. اما در عمل، به دلیل محدود بودن تعداد خودروهای وارداتی، اعمال تعرفه‌های سنگین و نفوذ شدید گروه‌های ذی‌نفع، این هدف محقق نشده است. از سوی دیگر، تجربه نشان داده که حتی ورود خودروهای کارکرده نیز تأثیر محسوسی بر قیمت خودروهای داخلی نداشته و بازار به سرعت تحت تأثیر جریان‌های سفته‌بازانه قرار می‌گیرد. از طرفی واردات خودرو در حد و اندازه‌ای صورت نمی‌گیرد که بتواند در بازار داخلی تأثیرگذار باشد، یا اینکه خودروهای داخلی با قیمت‌های ارزان قادر به رقابت با خودروهای خارجی در کیفیت و کمیت صورت گرفته نیز نیست.

◀ درخواست افزایش قیمت محصولات خودروسازان داخلی که در نیمه نخست سالجاری به خصوص از سوی ایران خودرو مطرح شد، رویکردی است به اعتقاد بسیاری بدون توجه به کیفیت محصولات و در ادامه همان سیاست پیشین شرکت ایران خودرو. قبل از خصوصی شدن صورت گرفته است. در نتیجه تأثیری بر روند فعالیت این شرکت خودروسازی نداشته است. نظر وازی‌یابی شما در این باره چیست؟

قیمت‌گذاری خودروها از سوی دولت یا به عبارتی به شکل دستور در حالی صورت می‌گیرد که نرخ تورم در جامعه در تمام ابعاد از طرفی واردات خودرو در حد و اندازه‌ای صورت نمی‌گیرد که بتواند در بازار داخلی تأثیرگذار باشد، یا اینکه خودروهای داخلی با قیمت‌های ارزان قادر به رقابت با خودروهای خارجی در کیفیت و کمیت صورت گرفته نیز نیست.

◀ پس به گمان شما خبر و اطلاعیه‌هایی درباره آزادسازی واردات خودرو بیش از اینکه سیاستی در راستای عملیاتی شدن یا برنامه‌ریزی در صنعت خودرو باشد؛ سیاستی مقطعی و نه ساختاری تلقی می‌شود؟

«آرامان ملی» در گفت‌وگو با کاکایی کارشناس خودرو چالش‌های بازار تولید و واردات خودرو را بررسی می‌کند

تعارض منافع در زنجیره خودرو



تجربه نشان داده که حتی ورود خودروهای کارکرده نیز تأثیر محسوسی بر قیمت خودروهای داخلی

نداشته و بازار به سرعت تحت تأثیر جریان‌های سفته‌بازانه قرار می‌گیرد

افزایشی است، پس شرکت‌های خودروساز نیز با بیان اینکه ما نیز در این راستا ملزم و مجبور به افزایش قیمت محصولات هستیم نیز مطرح می‌شود و در این رابطه استناد می‌کنند به گران شدن مواد و قطعات اولیه تولید خودرو مانند فولاد... که آنها نیز با توجه به ضرورتها و خاموشی‌های مکرر و افزایش نرخ تورم و... مجبور به انبار کردن محصولات خود شده‌اند و در این زنجیره خودروسازان نیز مدعی افزایش قیمت هستند. در شرایطی که قیمت‌گذاری خودرو به صورت دستوری و توسط نهادهای دولتی انجام می‌شود، خودروسازان در وضعیت پیچیده‌ای قرار گرفته‌اند. از یکسو، اگر قیمت‌ها افزایش نیابد، زیان عملیاتی آنها بیشتر می‌شود و توان ادامه تولید از بین می‌رود. از سوی دیگر، هرگونه اقدام برای افزایش قیمت، با اتهام سوءاستفاده یا «خیانت در امانت» مواجه می‌شود. ایران خودرو در ماه‌های اخیر تلاش کرده با انکتا به فرآیند خصوصی‌سازی، مسیر قیمت‌گذاری محصولات خود را از چارچوب دولتی جدا کند، اما همچنان در چارچوب نظارتی و محدودیت‌های دستوری گرفتار است. این وضعیت، هم مانع ارتقای کیفیت و بهره‌وری تولید می‌شود و هم فضای رقابتی را دچار اختلال می‌کند.

◀ با وجود تأکید شما مبنی بر بی‌ارتباط بودن واردات خودرو با قیمت‌گذاری محصولات داخلی، بازسازی‌های زیادی در این زمینه در بازار خودرو مشاهده می‌شود که همزمان با واردات خودرو دلالتان فعالیت‌های مدیریت شده‌ای را هم در بازار خودروهای خارجی و هم داخلی داشته‌اند. این امر واقعی یا تحمیلی است؟

تحلیل بازار نشان می‌دهد که ارتباط مستقیمی میان افزایش قیمت خودروهای داخلی و تصمیمات مربوط به واردات خودرو وجود ندارد. به عبارت دیگر، نوسانات قیمت بیشتر تابع نرخ تورم عمومی، قیمت ارز، هزینه‌های تولید و ساخت و ناکارآمد تأمین قطعه است تا سیاست‌های وارداتی. در بسیاری از موارد، اعلام واردات خودرو صرفاً به عنوان یک ابزار روانی در رسانه‌ها استفاده شد تا ناآرامی عمومی را کنترل کند. در نهایت، بدون رفع موانع ساختاری تولید، هیچ ابزار بیرونی نمی‌تواند به تنهایی بازار خودرو را متعادل کند. در این راستا باید گفت که، دولت با دخالت مستقیم در قیمت‌گذاری و عرضه محصولات خودروسازان، تلاش می‌کند کنترل بیشتری بر بازار داشته باشد، اما در مقابل، توانسته شرایط تأمین انرژی، مواد اولیه و زیرساخت‌های حمایتی را به‌طور مؤثری فراهم کند. این تناقض، موجب شده که تولیدکنندگان با چالش‌های جدی برای تأمین قطعات و ادامه روند تولید مواجه شوند. حتی اگر دولت بخواهد در قیمت‌گذاری دخالت کند، باید ابتدا پیش‌نیازهای آن را فراهم کند؛ از جمله دسترسی به فولاد با قیمت مناسب، تأمین پایدار انرژی، و تسهیل واردات قطعات. در بسیاری از موارد، واردات خودرو نیز مانند سایر بخش‌های اقتصادی، به عرصه‌ای برای فعالیت دلالت و واسطه‌ها تبدیل شده است. این افراد با بهره‌گیری از رانت اطلاعاتی، مجوزهای خاص و دسترسی به منابع ارزی، غلامانغ از تحقق اهداف واقعی واردات می‌شوند، در نتیجه، حتی زمانی که واردات خودرو آزاد اعلام می‌شود، عملاً تأثیری در کاهش قیمت یا ارتقاء رقابت ندارد، چرا که بخش عمده سود واردات به جیب واسطه‌ها می‌رود، نه مصرف‌کننده نهایی. بررسی روند سیاست‌گذاری در حوزه واردات خودرو نشان می‌دهد که این ابزار نه تنها تاکنون به شکل مؤثری عمل نکرده، بلکه در بسیاری از موارد به ابزاری برای کنترل روانی بازار و مدیریت بحران‌های سیاسی و

◀ به اعتقاد شما ورود دولت در این بازار به چه صورت باید باشد تا بتواند هم منافع خریداران و تولیدکنندگان را حفظ کند؟

دولت ضمن کنترل قیمت‌ها، نتوانسته پیش‌نیازهای بنیادی مثل تأمین انرژی، مواد اولیه و زیرساخت مناسب را فراهم کند. بنابراین کنترل قیمتی بدون زیرساخت، به ضرر تولیدکننده و مصرف‌کننده است. نباید این را از یاد ببریم که کاهش کیفیت خودرو داخلی نتیجه ساختار معیوب تأمین قطعه و افزایش هزینه مواد اولیه است. تا وقتی دولت گام‌هایی مانند تضمین قیمت انرژی و ساختار تأمین قوی بر ندارد، کیفیت قابل انتظار در صنعت خودرو و اتفاق نخواهد افتاد. در این حین، واردات خودرو به دلیل حضور دلالتان رانت خواری، حتی پس از آزادسازی هم نتوانسته به مصرف‌کننده نهایی برسد. سود این واردات به جای مردم، تصبب واسطه‌ها می‌شود. بنابراین اثرگذاری واقعی بر بازار محدود بوده است. در نهایت اینکه؛ واردات خودرو به عنوان ابزاری کوتاه‌مدت و واکنشی علیه نوسانات سیاسی و اقتصادی عمل کرده، اما تا ساختار عمیق تولید اصلاح نشده، این ابزار نمی‌تواند پایدار یا مؤثر باشد. از این رو به نظر می‌رسد که، تفکیک سیاست ارز از سیاست صنعتی، شفافیت در تخصیص ارز و مجوز واردات، حذف رانت و نفوذ واسطه‌ها، بازنگری در قیمت‌گذاری دستوری، تأمین انرژی و مواد اولیه با قیمت منصفانه، توسعه رقابت با واردات هدفمند، نظارت جامع بر زنجیره تولید، الگوبرداری از تجربه موفق بین‌المللی از جمله اقداماتی است که می‌تواند در این بازار در ابعاد مختلف مؤثر باشد.

استراحت تابستانه در بازار مسکن!

کاهش تقاضای خرید مسکن تحت تأثیر عوامل منطقه‌ای و افزایش عرضه واحدهای مسکونی اجاره‌ای ناشی از خروج اتباع بیگانه این امیدواری را ایجاد کرده که بازار مسکن تابستان آرامی را تجربه کند. به گزارش ایسنا، بازار مسکن از نیمه دوم سال ۱۴۰۱ تاکنون در رکود معاملاتی قرار گرفته و از نیمه دوم سال ۱۴۰۲ از نظر قیمت نیز به ثبات نسبی رسیده است. کاهش قدرت خرید متقاضیان مصرفی، اصلی‌ترین عامل رکود محسوب می‌شود. عواملی همچون مالیات خانه‌های خالی و کاهش تقاضای سرمایه‌گذاری نیز در ثبات قیمت مؤثر بوده است. عمده کارشناسان پیش‌بینی دقیقی درباره زمان ایجاد رونق در بازار مسکن ندارند. اما تجربه ادوار گذشته نشان داده اگر قیمت‌ها تقریباً سه تا چهار سال افزایش نیابد، رشد تدریجی توان متقاضیان مصرفی می‌تواند منجر به رونق این بازار شود. به تازگی دو متغیر جدید به عنوان عوامل رکودزا در بازار ملک بروز یافته است. ریسک‌های سیاسی و منطقه‌ای باعث شده تا تعداد معاملات در بخش خرید و فروش به طور محسوسی کاهش پیدا کند. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد با آغاز جنگ ۱۲ روزه ایران و رژیم صهیونیستی، تقاضا برای خرید مسکن روند کاهشی داشته و به همین دلیل قیمت‌های پیشنهادی در برخی مناطق تهران تا ۵،۸ درصد افت کرده است. از سوی دیگر خروج اتباع بیگانه ظاهراً به افزایش عرضه مسکن استجاری انجامیده است. آنطور که نایب‌رئیس اتحادیه مشاوران املاک گفته با شدت گرفتن خروج اتباع، عرضه مسکن در بخش املاک کلنگی به‌ویژه در مناطق پایین‌شهر افزایش یافته است. در حال حاضر بسیاری از املاکی که پیش‌تر در اختیار اتباع بوده با قیمت‌هایی معادل سال گذشته عرضه می‌شوند که همین امر موجب کاهش نرخ اجاره در این بخش شده است. طی روزهای اخیر حدود ۴۰ هزار مهاجر غیرقانونی افغان به کشور افغانستان بازگشت داده شده‌اند. معاون اجتماعی پلیس اطلاعات تهران بزرگ گفته است در ۱۲ تیر ماه امسال طرح سراسری جمع‌آوری اتباع غیرمجاز در تهران و هامکداری دیگر پلیس‌های تخصصی اجرایی شد. در این طرح کلونی‌های تجمع و باتوق اتباع غیرمجاز در منازل، اشتغال اتباع غیر مجاز در صنف و... شناسایی و در نهایت ۱۵۰ نقطه در این خصوص پاکسازی شد. تذکرات جدی به مالکان و متصدیان که از اتباع غیرمجاز استفاده کرده بودند نیز داده و اقدام غیرقانونی آنها در سواق ثبت شد. کارفرمایان مختلفی که اتباع خارجی غیرمجاز را فاقد پروانه کار کار که غیرقانونی وارد کشور شده‌اند، به کارگرنز بابت هر روز اشتغال غیرمجاز یک میلیون و ۲۲۱ هزار تومان جریمه شده و در صورتی که از آنها در کاری استفاده کنند که در پروانه قید نشده به مجازات حبس تا ۱۸۰ روز محکوم خواهند شد. با توجه به قرار گرفتن در فصل تابستان که یک جابه‌جایی خانوارها محسوب می‌شود کاهش معاملات در بخش خرید و فروش اگر با افزایش عرضه مسکن همراه شود می‌تواند به ایجاد آرامش در بازار مسکن بینجامد. اما عرضه مسکن رکود معاملات آن است که ساخت و ساز کاهش می‌یابد. در حالی که افزایش قیمت مصالح ساختمانی که معمولاً با تورم عمومی رشد می‌کند هزینه ساخت را بالا می‌برد. بازار تا مدتی می‌تواند از طریق عرضه واحدهای موجود در ثبات نسبی قرار بگیرد، اما تکمیل ظرفیت عرضه باعث می‌شود تا بازار ملک و واحدهای جدید نیاز پیدا کند. در آن شرایط رکود ساخت و ساز اثر تورمی بر بازار ملک می‌گذارد. دولت در حال حاضر طرح نهضت ملی مسکن را در دستور کار دارد. از ابتدا که این پروژه در دولت قبل آغاز شد قرار بود واحدهایی اقشار پایین ساخته شود، اما به تدریج که هزینه ساخت افزایش پیدا کرد عملاً اقشار متوسط مشتریان مؤثر این واحدها شدند. البته کارشناسان طرح‌هایی مثل تولید مسکن کهن‌نشین، مسکن تدریجی و اجاره به‌صرفه تملیک در کلان شهرها را برای کنترل بازار مسکن پیشنهاد می‌دهند اما هنوز این طرح‌ها به اجرای گسترده نرسیده است.

سخنگوی صنعت آب:

آبخوان‌های کشور تحیف شده‌اند

سخنگوی صنعت آب گفت: برداشت از آب زیرزمینی سرجمع برای همه مصارف ۴۴ میلیارد متر مکعب در سال است که این میزان کمی کاهش داشته و این کاهش به دلیل مدیریت مانوده، بلکه آبخوان‌های کشور تحیف شده‌اند. برنامه‌های بیشتر شده است. عیسی بزرگ‌زاده در گفت‌وگو با ایلنا، درباره اجرای برنامه سازگاری با کم‌آبی اظهار داشت: نشست‌های سازگاری با کم‌آبی با قدرت در استان‌ها جلوی می‌رود دو جلسه اخیر برای اصفهان و خوزستان در چارچبه ارومیه و به‌ویژه سد بوکان برگزار و تصمیمات خوبی اتخاذ شد و بازم هرگز یاد نمی‌خواهد شد. برنامه‌های یرزی به تفکیک هر استان داریم که در مورد آب زیرزمینی و مصارف آن در کشاورزی و شرب و بهداشت و صنعت چگونه برنامه کاهش و مدیریت مصرف داشته باشیم تا به تسکین فرونشست کمک کنیم. وی افزود: اکنون آنچه مهم است کارگروه‌های استانی سازگاری با کم‌آبی است، زیرا برنامه‌ها تدوین شده و کارگروه‌ها باید با حضور استانداران فعال شوند، نواقعی در این بخش وجود دارد که باید ابزار لازم را به‌کار بگیرند که تا صرفه جویی رخ دهد در هر حال باید در بخش کارگروه‌های استانی فعال شوم و برداشت آب را کنترل کنیم. سخنگوی صنعت آب گفت: برداشت از آب زیرزمینی سرجمع برای همه مصارف ۴۴ میلیارد متر مکعب در سال است که این میزان کمی کاهش داشته اما این کاهش به دلیل مدیریت مانوبده است به دلیل این بوده آبخوان‌ها تحیف شده و عمق آبخوان‌ها و چاه‌ها بیشتر شده است. وی تأکید کرد: رقم ۴۴ میلیارد متر مکعب برداشت از آب‌های زیرزمینی بر اساس برنامه هفتم توسعه باید به حدود ۷،۳۶ میلیارد متر مکعب برسد. بزرگ‌زاده در ادامه خاطرنشان کرد: همه برداشت غیرمجاز از چاه‌های غیرمجاز نیست بسیاری از چاه‌های مجاز نیز اضافه بر پروانه‌ها برداشت می‌کنند که ماباید ۱۵ میلیارد متر مکعب آن را کنترل کنیم. به گفته وی؛ بیش از ۱۵۰ میلیارد متر مکعب در چند دهه گذشته از منابع آب زیرزمینی استاتیک مصرف شده که این رقم نگران‌کننده است زیرا باعث شده در بیش از ۲۵۰ دشت فرونشست داشته باشیم. سخنگوی صنعت آب متذکر شد: اکنون ناچار از کنترل برداشت‌های غیرمجاز در دشت‌ها هستیم و شورای عالی آب و برنامه‌هفتم در حال این خصوص برنامه‌های دقیقی دارند. وی اظهار داشت: در حال حاضر در ۲۲ استان و ۴۳ شهر به‌ویژه تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، گرمسار، سمنان، بندرعباس، اراک و ساوه مشکلات تأمین تاب شرب را داریم. در این راستا، برنامه اول در کنار مدیریت مصرف و تقاضا؛ ایجاد انعطاف‌پذیری لازم و کمک از منابع آب جایگزین را در دستور کار قرار دارد.