

اخبار

بازار مسکن به کدام سو می رود؟

یک کارشناس بازار مسکن پیش بینی کرد در صورت تداوم آتش بس و بهبود روابط بین المللی، اقتصاد و بازار مسکن رونق گرفته و ساخت وساز افزایش می یابد، اما ادامه شرایط کنونی می تواند منجر به رکود و افت معاملات و قیمت ها شود. حسن محتشم در گفت وگو با ایسنا، اظهار کرد: بازار مسکن در حال حاضر و پس از جنگ ۱۲ روزه در رکود به سر می برد اما پیش از جنگ نیز در رکود قرار داشت. تقاضای موثر وجود داشت، اما نتوان خرید برای مصرف کنندگان واقعی همواره محدود بود. به این ترتیب، سرمایه گذاران هم با احتیاط وارد بار می شدند.

وی افزود: جنگ باعث ایجاد محدودیت هایی در بازار مسکن و برخی دیگر از مشاغل از جمله مشاغل اینترنتی شد. در شرایط ناامنی، سرمایه معمولاً با احتیاط عمل می کند و در نتیجه در طول ۱۲ روز جنگ معاملات در بازار مسکن به شدت کاهش یافت. این کارشناس بازار مسکن با بیان اینکه چالش های سیاسی و بین المللی کشور پابرجاست، تصریح کرد: وضعیت مذاکرات بین المللی در ابهام قرار دارد، بنابراین سرمایه گذاری در حوزه مسکن نیز کاهش یافته است. پروژه هایی که قبلاً در حال سرمایه گذاری بودند باید ادامه یابند، اما مشکلات نقدینگی و بلاتکلیفی وجود دارد. به همین دلیل، شرایط بازار مسکن در این مدت بسیار پیچیده است.

محتشم ادامه داد: تا زمانی که وضعیت تعامل کشور با دنیا مشخص نشود، بلاتکلیفی در بازارها ادامه خواهد داشت. امیدوارم با توجه به این وضعیت، برای آینده بهتر تصمیم گیری کنیم.

رکود بازار مسکن

وی با اشاره به رکود بازار مسکن در دو سال گذشته افزود: کاهش شدید خرید و فروش در بازار ملک به عدم تقاضای موثر مربوط می شود. قبل از جنگ نیز سرمایه گذاران محتاطانه وارد این عرصه می شدند. معاملات چندانی صورت نمی گرفت اما فروشندگان نیز تمایلی به کاهش قیمت نداشتند. با پایان جنگ و اعلام آتش بس، هنوز هم نگرانی ها وجود دارد؛ زیرا هیچ تضمینی برای پایدار بودن آتش بس وجود ندارد. عضو هیات مدیره انجمن انبوه سازان استان تهران تاکید کرد: تا زمانی که وضعیت تعامل ایران با سایر کشورها مشخص نشود، بلاتکلیفی در بازار مسکن ادامه خواهد داشت. وی به تأثیرات جنگ بر احساس ناامنی در جامعه اشاره کرد و گفت: اخیراً فضای در سطح جامعه ایجاد شده که مردم نسبت به خرید در برخی مناطق کشور از جمله شمال تهران تردید دارند. البته این را در نظر بگیریم که مسکن در شمال پایتخت بسیار گران است و همین مساله در پایین بودن تعداد معاملات اثر دارد. اما معتقد نیستم که نگرانی ها در کل جامعه فقط منحصر به شمال تهران باشد. محتشم بیان کرد: در شمال تهران، تقاضای سرمایه گذاری برای مسکن وجود دارد و آن ها به دلیل عدم تمایل به خطر انداختن دارایی های خود ترجیح می دهند که سرمایه شان را از این بخش خارج کنند. در چنین شرایطی اگر کسی بخواهد خریدی انجام دهد، برخی فروشندگان حاضرند تخفیف بدهند، اما متقاضیان بسیار کم هستند. این کارشناس بازار مسکن در پاسخ به این سوال که آیا فکر می کنید قیمت ها در شمال تهران بعد از جنگ تغییر خواهد کرد؟ گفت: وضعیت سیاسی و اقتصادی ما به تعامل با دنیا بستگی دارد. اگر آتش بس پایدار باشد و روابط ما با دنیا بهتر شود، قطعاً رفتار جهانیان با ما تغییر خواهد کرد. در چنین شرایطی، اگر تحریم ها کاهش یابد و تحریم های جدیدی وضع نشود، می تواند به اقتصاد ما کمک کند و به رونق تولید و عرضه مسکن منجر شود. اما اگر بخواهیم به روال قبل ادامه دهیم، طبیعی است که تحریم ها ادامه پیدا خواهد کرد و این مساله در تولید، سرمایه گذاری و به تبع آن بازار مسکن اثر منفی دارد و می تواند به کاهش معاملات و کاهش قیمت مسکن بینجامد.

وی تصریح کرد: بزرگ ترین بخش های اقتصادی ما به مسکن وابسته اند و تحت تأثیر این تنش ها قرار خواهند گرفت. در حال حاضر، شرایط اقتصاد کلان تحت تأثیر وقایع اخیر قرار گرفته است.

اثر خروج اتباع بر بازار مسکن

محتشم درباره اثر خروج اتباع بر بازار مسکن گفت: با توجه به اینکه کارگران افغان نقش بسزایی در ساخت و ساز داشتند، خروج آن ها تأثیرات زیادی بر این بازار خواهد گذاشت. این نیازی به تأمین نیروی کار جایگزین دارد و به طور قطع، این امر با افزایش قیمت ساخت همراه خواهد بود. دستمزد کارگران افغان روزانه ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تومان و دستمزد کارگران ایرانی حدود دو میلیون تومان است. البته این تنها مولفه افزایش قیمت مسکن نیست اما به نظرم می تواند حدود ۱۵ درصد قیمت تمام شده ساخت را بالا ببرد. این کارشناس بازار مسکن بیان کرد: با این حال متقدم آثار مثبت خروج کارگران افغان بیشتر از تبعات منفی آن است. ما یک کشور ۹۰ میلیونی هستیم با امکانات و نیروهای کار در تمام زمینه ها که به دلیل وجود اتباع، بخشی از نیروی کار ایرانی به مشاغل کاذب رو آورده و با خروج اتباع این نیروها به کارهای اصلی خود باز خواهند گشت. ما دارای صنعت و صادرات زیادی نیستیم و نیازمند نیروی کار موثر در جامعه هستیم. اگر ما نیروی کار ارزان قیمت را حذف کنیم و به جای آن نیروی کار موثر ایرانی با حقوق متعارفی را استخدام کنیم، این موضوع نیز بر قیمت ساختمان تأثیر می گذارد. وی در بخش دیگری از صحبت های خود با انتقاد از رویکرد تراکم فروشی توسط شهرداری تهران گفت: سوال این است که چرا شورای شهر برنامه ریزی دقیقی برای ساخت و ساز انجام نمی دهد و مجوزها را در مکان هایی صادر نمی کند که نیاز واقعی به مسکن وجود دارد؟ این در حالی است که تهران و کلان شهرهای ما با جمعیت زیاد، مشکل استفاده از خودرو، کارخانه و تأسیسات را دارند که به آلودگی محیط زیستی منجر می شود. جمعیت زیاد باید با زیرساخت های مناسب پشتیبانی شود. برای مثال، هم اکنون تهران با کمبود آب مواجه است و اینکه شهرداری دوباره فروش مجوزهای بلندمرتبه را انجام دهد، متأسفانه کار نادرستی است و به ضرر کشور تمام می شود.

گزارش «آرمان ملی» از دلایل ارزان نشدن برنج ایرانی

رنج گرانی برنج ایرانی



در سه سال گذشته قیمت برنج ایرانی تا حدودی ثابت مانده بود

اما هزینه کود، سموم، نیروی انسانی و حمل و نقل چند برابر شده است

و این امر فشار هزینه ای، در نهایت به قیمت نهایی محصول منتقل شده است

واردات به موقع و بر اساس واقعیت بازار انجام می گرفت، اکنون شاهد برنج ۳۰۰ هزار تومانی نبودیم. این کارشناس اضافه کرد: البته گرانی نهاده های کشاورزی در سال های اخیر عامل مهم دیگری در رشد قیمت برنج بوده است. با وجود اینکه در سه سال گذشته قیمت برنج ایرانی تا حدودی ثابت مانده و در محدوده ۱۰۰۰ هزار تومان بود، اما در حال حاضر هزینه کود، سموم، نیروی انسانی و حمل و نقل چند برابر شده است و این امر فشار هزینه ای، در نهایت به قیمت نهایی محصول منتقل شده است. سعیدی توضیح داد: در شرایط کنونی بسیاری از کشاورزان به این نتیجه رسیده اند که دیگر تولید برنج به صرفه نیست. اگر قیمت ها پایین بماند، کشاورزان انگیزه ای برای ادامه تولید ندارند، چرا که بدیهی است که در شرایط کنونی با هزینه های چند برابری و نبود حمایت های کافی، نمی توان انتظار داشت برنج با قیمت گذشته عرضه شود. او درباره احتمال احتکار دلالتان در افزایش قیمت شدید برنج گفت: دولت، واکنش به افزایش قیمت ها، بارها از موضوع احتکار سخن گفته و محترکان را متهم اصلی معرفی کرده است، ولی فعالان بازار نظر دیگری دارند. به اعتقاد آنها احتکار زمانی معنا دارد که فصل برداشت تمام شده باشد و ذخیره موجود در انبارها محدود شود، اما در آستانه برداشت، هیچ عقل اقتصادی نمی گوید که برنج را نگه دارند تا قیمت بالا برود، چرا که به محض آغاز برداشت جدید، قیمت ها به طور طبیعی افت می کند. به این ترتیب به نظر می رسد که طرح بحث احتکار در این شرایط بیشتر شبیه پاک کردن صورت مسأله تا یک تحلیل واقع بینانه است، آماری در بخش تولید می تواند تعادل بازار را بر هم بزند. این کارشناس اضافه کرد: زمانی که مسئولان برآورد اشتباه از تولید داخلی اعلام می کنند، واردات متناسب با نیاز واقعی انجام نمی شود، در نتیجه این موضوع باعث کمبود عرضه و رشد شدید قیمت ها می شود، در نتیجه چنانچه

برآورد های اشتباه و ناکارآمدی

به گزارش «آرمان ملی»، مسعود سعیدی کارشناس کشاورزی در این باره گفت: یکی از ریشه های اصلی گرانی، آمارهای غیرواقعی از تولید داخل است، چرا که دولت گذشته در ابتدای فصل برداشت، میزان تولید داخلی را ۳ میلیون تن اعلام کرد، در حالی که برآورد واقعی به سختی به ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار تن می رسد و در ادامه دولت جدید هم همان آمار را مبنای قرار داد و تصور کرد نیاز بازار با تولید داخلی تأمین می شود، ولی در شب عید، زمانی که تقاضا به اوج می رسد، مشخص شد این آمارها درست نبوده و کمبود شدید عرضه به بازار فشار آورد. او افزود: طبق آمار موجود، کشور سالانه حدود ۳ میلیون و سیصد هزار تن برنج نیاز دارد که حداقل نیمی از آن باید از طریق واردات تأمین شود و در صورت کوچک ترین خطای آماری در بخش تولید می تواند تعادل بازار را بر هم بزند. این کارشناس اضافه کرد: زمانی که مسئولان برآورد اشتباه از تولید داخلی اعلام می کنند، واردات متناسب با نیاز واقعی انجام نمی شود، در نتیجه این موضوع باعث کمبود عرضه و رشد شدید قیمت ها می شود، در نتیجه چنانچه

کمبود واردات

سعیدی ادامه داد: بر اساس برآوردهای

صورت گرفته، ایران سالانه به حدود ۳ میلیون و سیصد هزار تن برنج نیاز دارد، اما تولید داخلی به طور متوسط کمتر از ۱ میلیون و هفتصد هزار تن است. بر اساس آمارهای دقیق تر، حدود ۶۵۰ هزار هکتار زمین زیر کشت برنج وجود دارد و میزان برداشت متوسط از هر هکتار حدود ۲ میلیون و پانصد هزار تن است. در چنین شرایطی، برای تأمین نیاز بازار، باید دست کم ۱ میلیون ششصد هزار تن برنج وارد شود، اما محدودیت های ثبت سفارش، ممنوعیت های مقطعی واردات و تصمیم های متناقض، باعث شدند این میزان واردات محقق نشود. در حقیقت هر بار که به بهانه حمایت از تولید داخل، واردات را متوقف می کنند، در عمل با کمبود و گرانی مواجه می شویم. اگر سیاست ها به صورت پایدار و با در نظر گرفتن واقعیت بازار باشد، هیچ نیازی به این شوک های قیمتی نیست.

تقلب های گسترده

این کارشناس توضیح داد: علاوه بر دلایلی که عنوان شد عامل دیگری که باعث تشدت در بازار برنج می شود، عرضه برنج خارجی با بسته بندی و نام برنج ایرانی است. در حال حاضر بخش زیادی از قاچاق برنج پاکستانی در استان های شمالی تخلیه شده و سپس در کیسه هایی با نام برندهای معتبر ایرانی یا حتی نام محلی جعلی بسته بندی می شود. این محصول به عنوان برنج دم سیاه یا طارم ممتاز وارد بازار می شود، در حالی که کیفیت و قیمت آن به هیچ وجه با نمونه اصلی برنج ایرانی برابری نمی کند. او اضافه کرد: بنابراین اظهارات برخی از افراد فعال در صنایع وابسته به این محصول؛ حدود ۴۰۰ هزار کیسه از شهری سفارش داده شده است که اصلاً تولید برنج ندارد. از این رو این حجم تقاضا نشان می دهد چه میزان برنج خارجی در حال تغییر هویت و فروش به عنوان محصول ایرانی است. این کارشناس تاکید کرد: این تقلب نه تنها اعتماد مصرف کنندگان را خدشه دار می کند، بلکه به افزایش قیمت ها نیز دامن می زند، چرا که مصرف کنند برای یک محصول تقلبی همان مبلغ سنگین

در پیچه

سه روایت از تعرفه واردات خودرو

در حالیکه ایران با اعمال تعرفه های چندلایه به دنبال حمایت از تولید داخل و مدیریت ارز است، ترکیه با تعرفه صفر برای اروپا و عربستان با پایین ترین موانع تعرفه ای در منطقه، رویکردهایی متضاد برگزیده اند؛ بررسی این سه الگو، رابطه میان تعرفه، رقابت پذیری و کیفیت خودرو را نمایان می سازد. به گزارش ایسنا، در آخرین نسخه آیین نامه واردات خودرو مصوب هیات وزیران که در آخرین روز از تیر ماه سال جاری به گمرکات کشور جهت اجرا ابلاغ شد، شاهد تغییراتی در ساختار تعرفه ها هستیم؛ تغییراتی که به عقیده کارشناسان بازار خودرو، با دو هدف اصلی دنبال می شود: نخست، جهت جبران کاهش درآمد های دولت از محل واردات خودرو و دوم، جلوگیری از جهش قیمت خودرو های وارداتی زیر ۲۰۰۰ سی سی که به واسطه حذف نرخ ارز ترجیحی، در معرض افزایش شدید قیمت قرار گرفته اند. با وجود این، سیاست گذاری جدید با واکنش منفی برخی از خودرو سازان و قطعه سازان داخلی همراه شده است؛ فعالانی که انتظار داشتند دولت در مسیر حمایت از تولید داخل، دست بالا را به صنعت ملی بدهد نه به واردات. در این گزارش قصد داریم نگاهی مقایسه ای به ساختار تعرفه ای سه کشور ایران، ترکیه و عربستان سعودی در حوزه واردات خودرو داشته باشیم.

ایران

در ایران، واردات انواع خودرو های سواری مشمول پرداخت مجموعه ای از هزینه ها از جمله حقوق گمرکی، مالیات، عوارض شماره گذاری، عوارض شهرداری و... است. تعرفه های گمرکی با دو تغییر بزرگ شامل تغییر نرخ ارز نیمایی به ارز مرکز مبادله در سال ۱۴۰۳ و اعمال تغییرات در تعرفه های گمرکی برای سال ۱۴۰۴ مواجه بوده است. در تعرفه های جدید، واردات خودرو های بنزینی با تعرفه ای بین ۲۰ تا ۱۹۰ درصد انجام می شود. در حالی که خودرو های هیبریدی و برقی مشمول تعرفه ای بین ۱۶ تا ۹۰ درصد هستند. به این نرخ ها باید مالیات ۹ درصدی بر ارزش افزوده را نیز افزود. افزون بر این، هزینه های پس از ترخیص مانند عوارض شماره گذاری، هزینه اسقاط خودروی فرسوده و کرایه حمل نیز در زمان صدور فاکتور نهایی به قیمت تمام شده اضافه می شود.

ترکیه

ترکیه نیز از سیاست های سخت گیرانه برای واردات خودرو پیروی می کند، اما با نگاهی متفاوت. این کشور در قالب توافقات تجاری با اتحادیه اروپا، تعرفه واردات خودرو از کشورهای عضو این اتحادیه را به صفر رسانده، اما برای سایر کشورهای سیاست های محدود کننده ای در نظر گرفته است. تعرفه واردات خودرو به ترکیه از کشورهای غیراروپایی ۱۰ درصد، و برای خودرو های چینی، به طور خاص، ۶۰ درصد تعیین شده است. اما با اصلی هزینه ها بر دوش مالیات هاست. مالیات بر ارزش افزوده (VAT) برای خودرو ها ۲۰ درصد است و مالیات ویژه مصرف (SCT) بسته به نوع موتور، حجم پیشرانده و قیمت خودرو از ۶۰ تا ۲۲۰ درصد متغیر است. در مجموع، قیمت نهایی خودرو در ترکیه به مراتب بالاتر از قیمت واردات اولیه تمام می شود.

عربستان

در عربستان سعودی، شرایط واردات خودرو بسیار بازر از دو کشور همسایه است. تعرفه گمرکی واردات انواع خودرو به این کشور تنها ۵ درصد است، بدون توجه به کشور مبدأ. با نوع خودرو ای (بنزینی، هیبریدی یا برقی). همین موضوع سبب شده که بازار عربستان یکی از متنوع ترین بازار های خودرو در منطقه باشد. مالیات بر ارزش افزوده برای خودرو ها ۱۵ درصد است و برخی عوارض محدود دیگر تنها برای خودرو های بسیار لوکس اعمال می شود. این ساختار تعرفه ای باز و رقابتی موجب شده تطایف گسترده ای از برندها و مدل ها در بازار عربستان حضور فعال داشته باشند. البته عربستان نیز به تازگی مسیر توسعه صنعت خودروی داخلی را در پیش گرفته است. این کشور برای احداث کارخانه های خودرو سازی و تولید حدود ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو تا سال ۲۰۳۰ برنامه ریزی کرده است. بنابراین، احتمال دارد با توسعه زیرساخت های صنعتی، سیاست های تعرفه ای فعلی در آینده مورد بازنگری قرار گیرد.

سه رویکرد، سه پیامد

به طور کلی می توان گفت که ایران با رویکردی پلکانی و پیچیده، واردات را محدود کرده و سعی در حمایت نسبی از تولید داخلی دارد. اما در عین حال به دنبال تأمین درآمد دولتی و کنترل قیمت هانیز هست. از سوی دیگر کشور همسایه آن، یعنی ترکیه با سیاست تعرفه شور برای اروپا و مالیات های سنگین داخلی، به نوعی هم از تولید داخلی و هم از منابع مالیاتی خود محافظت می کند؛ اما عربستان با تعرفه های بسیار پایین، تنوع بازار خودرو را به حداکثر رسانده و به دنبال آن است تا زیرساخت تولید داخلی خود را در آینده تقویت کند. در مجموع، انتخاب هر کدام از این سیاست ها بازتاب دهنده اولویت های اقتصادی و صنعتی هر کشور، از درآمدزایی و مهارت رتد جذب گرفته تا جذب سرمایه گذاری خارجی یا حمایت از تولید ملی است.