



نبض اقتصاد

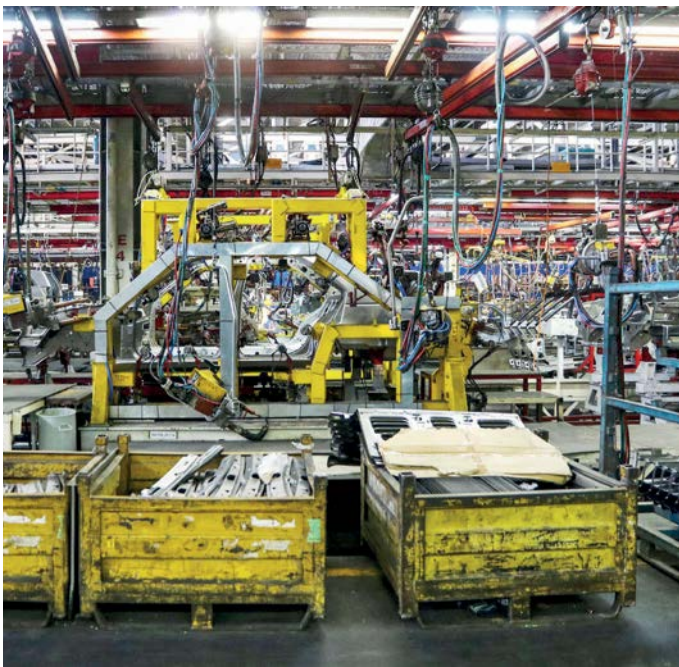
جزئیات وام یک میلیارد تومانی مسکن جوانان



مدیرعامل بانک مسکن از افزایش وام مسکن جوانان به یک میلیارد تومان با موافقت شورای پول و اعتبار خبر داد. محمود شایان در جمع خبرنگاران با اشاره به شرایط تورمی و افزایش قیمت مسکن در سال گذشته، افزود: سال گذشته بانک مسکن پیشنهاد افزایش سقف وام مسکن جوانان را به بانک مرکزی ارائه داد که تایید شد و وام مسکن جوانان به ۴۰۰ میلیون افزایش یافت و با رشد قیمت مسکن پیشنهاد دیگری مبنی بر افزایش سقف وام مسکن جوانان به بانک مرکزی ارائه دادیم که با قبول شورای پول و اعتبار سقف وام مسکن برای جوانان تا یک میلیارد تومان افزایش یافت که از امروز به همه بانک‌های مسکن ابلاغ خواهد شد (منظور از شهرهای بزرگ، شهرهایی مانند کرج، مشهد، تبریز، اصفهان، اهواز، قم، شیراز و کرمانشاه است.) مدیرعامل بانک مسکن درباره جزئیات پرداخت این وام افزود: متقاضیان می‌توانند با افتتاح حساب، ماهیانه ۲۰۰ هزار تومان واریز کنند و در صورتی که زودتر از ۱۵ سال بخواهند از این وام استفاده کنند پس از پنج سال با اعمال ضرایب در تهران ۴۰۰ میلیون تومان، شهرهای بزرگ و مناطق و استان‌ها ۳۵۰ میلیون تومان و در سایر شهرها ۳۰۰ میلیون تومان وام دریافت کنند. اما برای دریافت سقف تعیین شده یک میلیارد تومانی در تهران، ۸۵۰ میلیون تومانی در مراکز استان‌ها و شهرهای بزرگ و ۷۰۰ میلیونی در سایر شهرها باید دوره ۱۵ ساله را طی کنند. همچنین والدین می‌توانند از امروز با مراجعه به شعب بانک مسکن برای فرزندان خود برای دریافت این وام سپرده‌گذاری کنند. بر اساس آنچه بانک مسکن اعلام کرده در یک دوره ۱۵ ساله متقاضی می‌تواند از یک میلیارد وام خرید مسکن استفاده کند. این رقم برای کلانشهر تهران است. سقف وام در سال پنجم شهر تهران ۴۰۰ میلیون تومان است که در مقایسه با رقم قبلی این وام ۱۹ درصد افزایش یافته است. در شهرهای بزرگ سقف وام مذکور در سال پنجم و سال پانزدهم به ترتیب ۳۵۰ میلیون و ۸۵۰ میلیون تومان است. در سایر شهرها نیز این رقم برای سال پنجم و سال پانزدهم به ترتیب ۳۰۰ و ۷۰۰ میلیون تومان است. شایان تصریح کرد، از مجاری قانونی در حال پیگیری هستیم تا بتوانیم وام را افزایش دهیم که با تورم همخوانی داشته باشد. در کنار این برنامه طرح دیگری با نام فروش متری آپارتمان توسط بانک مسکن تدوین شده است. بر اساس برنامه‌ریزی صورت‌گرفته شرکت‌های زیرمجموعه بانک مسکن از طریق بورس با اوراق موای سلف فروش متری مسکن را اجرایی می‌کنند. مدیرعامل بانک مسکن با یادآوری این‌که مجوز شورای فقهی بانک مرکزی برای فروش متری مسکن اخذ شده است، اضافه کرد، در حال مذاکره با بورس هستیم، با این کار کمک خوبی در کنار صندوق پس‌انداز جوانان قرار می‌گیرد و خانواده‌ها می‌توانند به صورت متری اقدام به خرید مسکن کنند. وی در پاسخ به این پرسش که آیا در قبال خرید متری مسکن پروژه‌ای وجود دارد، گفت: به شرکت‌های زیرمجموعه بانک تکلیف شده پروژه‌های بیشتری را در این زمینه تعریف کنند، ضمن این‌که مردم می‌توانند در بازار سرمایه خریدهای خود را به فروش برسانند و در بازار آزاد اقدام به خرید خانه کنند. وقتی اقتصاد مسکن رانندازی شود این برنامه‌ها رنجبروار به صورت مکمل همدیگر در راستای خانه‌دارکردن مردم عمل خواهند کرد.



تا ببینند برای سهام‌شان چه اتفاقی افتاده است، گفت: شاید کسانی هم که شغل تخصصی آن‌ها معامله در بازار سرمایه است؛ این قدر سهام خود را چک نکنند تا کسی که شغلش چیز دیگری است، سبدگردان‌ها وقتی سهامی رشد لازم را کرده برای سهامدار اقدام به فروش و سهم‌های درحال رشد را برای آن‌ها خریداری می‌کنند.



این ظرفیت‌ها می‌تواند فعال شود. یعقوبی گفته اردیبهشت امسال کمیته تخصصی فولاد مصوب کرد از ظرفیت‌های خالی این بخش استفاده شود اما در دولت دوازدهم مسکوت ماندو هنوز هم اجرایی نشده‌است. دلیل اصلی آن هم عرضه اختصاصی ورق گرم برای تولیدکنندگان ورق سرد در بورس کالا است. به بیان بهتر تولیدکنندگان ورق سرد بتوانند از بورس کالا ورق گرم را تهیه کنند که به مرحله اجرا نرسیده است. حدود ۴۰ میلیون تن ظرفیت تولید فولاد در کشور است که طبق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ باید به ۵۵ میلیون تن برسد اما مشکلات بی‌برقی و واردی از این قبیل باعث شده از همه این ظرفیت استفاده نشود و ۳۰ میلیون تن فعال باشد.

مشکلی در صنعت پتروشیمی نیست

پتروشیمی طی سال‌های گذشته نشان داده سواد مورد نیاز کشور را می‌تواند تولید کند. در سال‌های گذشته بطری و درهای آب معدنی در سبد واردات قرار داشت اما ایران اکنون یکی از کشورهای دارای صنعت پتروشیمی است. موضوعی که درصنعت پتروشیمی باید مورد توجه قرارگیرد تکمیل زنجیره آن است و اغلب محصولات پتروشیمی در فرآوری اولیه و ثانویه صادر می‌شود. احمد توکلی، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام چندی پیش مقاله‌ای منتشر کرد مبنی براین‌که اگر زنجیره صنعت پتروشیمی در کشور تکمیل شود علاوه بر این‌که حدود یک میلیون اشتغال مستقیم ایجاد می‌شود درآمد ارزی کشور را هم می‌افزاید. به این دلیل که بخشی از محصولات که در مراحل اول فرآوری و صادر می‌شوند، کالای آماده آنها دوباره مورد نیاز کشور است. همچنین در بخش تولید تایر نیز مشکلی وجود ندارد اما فعالان این صنعت معتقدند اگر قیمت‌گذاری دستوری برداشته شود ظرفیت تولید در برخی بخش‌ها وجود دارد. اکنون عرضه و تولید تایر به میزان تقاضا در بازار نیست.

حذف قیمت‌گذاری دستوری

کارشناسان معتقدند برای افزایش تولید خودرو ابتدا باید قیمت‌گذاری دستوری کنار گذاشته شود اما برای آن، راهکار هم ارائه دادند. به این صورت که اگر نتوانستند استانداردهای بین‌المللی برای صادرات را پاس کنند یا تشکیل می‌دهد و پرسش اصلی اینجاست که آیا در بخش تامین فولاد ظرفیت و توان تولید به میزان کافی وجود دارد؟ وحید یعقوبی معاون اجرایی انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران این پرسش را چنین پاسخ می‌دهد: مشکلی در زمینه تولید و تامین فولاد نداریم که ورق‌های فولادی بیشتری نیاز خودروسازان است. به گفته یعقوبی، سه میلیون تن ظرفیت خالی تولید ورق گرم و دو میلیون تن ظرفیت تولید ورق سرد در کشور داریم که باید فعال شود. ورق مورد نیاز صنعت خودرو ورق سرد است. به این صورت که اسلب فولادی تبدیل به ورق گرم می‌شود و پس از این مرحله طی فرآیندی تبدیل به ورق سرد خواهد شد. آنطور که این فعال اقتصادی به خبرنگار ما گفته دو میلیون تن مازاد تولید در اسلب وجود دارد که در کنار ظرفیت خالی سه میلیون تنی ورق گرم می‌توان این بخش را فعال کرد. در بخش بعدی هم دو میلیون ظرفیت خالی در ورق سرد داریم که

نیست. صادرات در شرایطی انجام می‌شود که خودرو تحت نظر کارشناسان استاندارد آن شرکت‌ها تولید شود و پس از آن به دنبال بازار صادراتی باشیم، در غیر این صورت بازیابی برای خودروهای داخلی بسیار سخت خواهد بود. مجید باقری، قائم‌مقام سایپا دراین باره نیز اعلام کرده برای همکاری مجدد با خودروسازان خارجی تابع سیاست‌های کلان کشور و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت صنعت، معدن و تجارت هستیم.

خودروهای ناقص در کنار وعده‌های میلیونی

قائم‌مقام سایپا درمورد خودروهای ناقص این گروه خودروسازی می‌گوید: تعداد خودروهای ناقص و تجاری نشده به اندازه یک ماه تولید این گروه رسیده که عمده نقص خودروها مربوط به قطعات الکترونیکی و های‌تک (با فناوری بالا) است. همچنین شهرام صالحی، معاون گروه خودروسازی ایران خودرو نیز گفته ۷۰ هزار خودرو تولید شده که اغلب آنها فاقد قطعات الکترونیکی هستند. باقری تصریح کرده همه خودروسازان دنیا با بحران جهانی میکروچیپ‌ها و پورتهای الکترونیکی مواجه شده‌اند که ناشی از همکاری کرناست اما با وجود این شرایط موفق شدیم قطعات مورد نیازمان را تامین کنیم. محمدرضا نجفی‌منش، فعال اقتصادی در باره راه تولید قطعات الکترونیکی می‌گوید: تا زمانی که زیرساخت تولید را برای هر محصولی در کشور فراهم نکنیم تحریم‌ها بر اقتصاد اثر بیشتری خواهد داشت. در دوره قبلی تحریم‌ها علیه ایران، واردات بنزین به ایران ممنوع شد اما ساخت پالایشگاه ستاره خلیج فارس تحریم بنزین را بی‌اثر کرد، از این رو اگر در زمینه ساخت رایانه خودرو و قطعات الکترونیکی دیگر وارد میدان شویم یا شرکت‌ها حاضر به همکاری و تامین قطعه خواهند شد یا به این فناوری دست پیدا خواهیم کرد. حتی سه سال پیش که شرکت‌های لوازم خانگی ایران را ترک کردند در تصورشان نمی‌گنجید که ایران بتواند لوازم خانگی با کیفیت بالا تولید کند و اکنون اعلام کرده‌اند قصد بازگشت با صادرات محصولات خود یا قطعات مورد نیاز ایران را دارند.

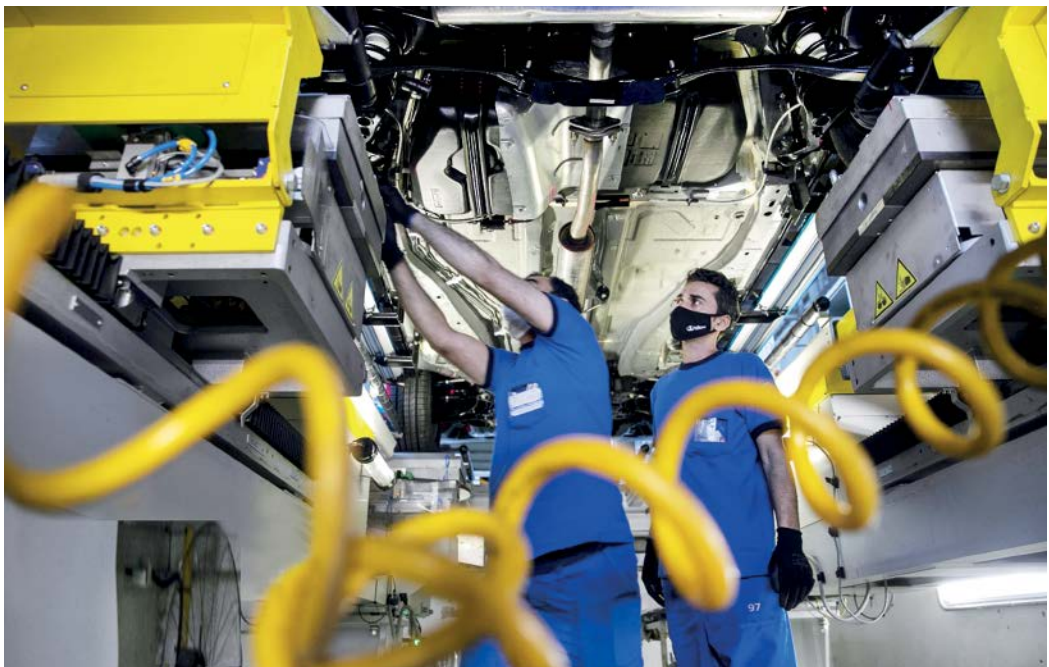
تامین فلزات

ورق‌های فولادی یکی از مهمترین محصولات است که ایمنی و زیبایی خودرو را در بخش بدنه‌ی ماشین‌سازی می‌دهد و پرسش اصلی اینجاست که آیا در بخش تامین فولاد ظرفیت و توان تولید به میزان کافی وجود دارد؟ وحید یعقوبی معاون اجرایی انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران این پرسش را چنین پاسخ می‌دهد: مشکلی در زمینه تولید و تامین فولاد نداریم که ورق‌های فولادی بیشتری نیاز خودروسازان است. به گفته یعقوبی، سه میلیون تن ظرفیت خالی تولید ورق گرم و دو میلیون تن ظرفیت تولید ورق سرد در کشور داریم که باید فعال شود. ورق مورد نیاز صنعت خودرو ورق سرد است. به این صورت که اسلب فولادی تبدیل به ورق گرم می‌شود و پس از این مرحله طی فرآیندی تبدیل به ورق سرد خواهد شد. آنطور که این فعال اقتصادی به خبرنگار ما گفته دو میلیون تن مازاد تولید در اسلب وجود دارد که در کنار ظرفیت خالی سه میلیون تنی ورق گرم می‌توان این بخش را فعال کرد. در بخش بعدی هم دو میلیون ظرفیت خالی در ورق سرد داریم که

مردم عادی از ورود مستقیم به بورس خودداری کنند

ریسک سرمایه‌گذاری غیرمستقیم از طریق شرکت‌های تخصصی بازار سرمایه و سبدگردان‌ها برای مردم عادی که تحلیل و اطلاعات تخصصی درستی ندارند، خیلی کمتر از خرید مستقیم سهام شرکت‌ها در بورس است. معاون وزیر اقتصاد با اشاره به این‌که گاهی برخی هموطنان پرتفوی سهام خود را چند دقیقه یک بار چک می‌کنند

علی دهقان دهنوی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار از مردم عادی خواست به طور مستقیم در بازار بورس سرمایه‌گذاری نکنند، بلکه از طریق شرکت‌های تخصصی بازار سرمایه و سبدگردان‌ها اقدام به خرید سهام کنند. وی با اعلام این‌که سرمایه‌گذاری در بازار بورس همیشه با ریسک همراه بوده و هست، گفت:



بررسی ظرفیت‌های موجود در کشور برای تحقق وعده تولید ۳ میلیون خودرو در سال ۱۴۰۴ توسط وزارت صمت

تولید ۳ میلیون خودرو در سال چقدر واقعی است؟

تولید سه میلیون خودرو در سال ۱۴۰۴، هرچند این وعده از سوی سیدرضا فاطمی‌امین، وزیر صنعت، معدن و تجارت در جلسه رای اعتماد بیان شد اما این موضوع در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ در دهه ۸۰ تدوین شده است. موضوعی که از نظر کارشناسان نیاز به زیرساخت‌هایی دارد که یکی از آنها تامین به موقع قطعات است. این وعده درست در زمانی داده شده که خودرو به میزان تقاضا در بازار عرضه نمی‌شود و خرید خودرو از کارخانه‌های خودروسازی به صورت قرعه‌کشی است. شرایطی که برای خریداران و تولیدکنندگان اصلا مطلوب نیست. به این دلیل که عرضه کافی وجود ندارد و خودرو به متقاضیان واقعی نمی‌رسد. از سوی دیگر خودروسازان می‌گویند قیمت‌گذاری دستوری خودروها توسط دولت باعث زیان محصولات تولیدی شده و خودروساز رغبتی برای توسعه تولید خود ندارد. از این رو جام‌چم به این موضوع پرداخته که برای تحقق هدفگذاری سه میلیون خودرو در سال ۱۴۰۴ چه زیرساخت‌هایی نیاز است و آیا این وعده قابل اجراست؟

تولید سه میلیون خودرو در سال ۱۴۰۴، هرچند این وعده از سوی سیدرضا فاطمی‌امین، وزیر صنعت، معدن و تجارت در جلسه رای اعتماد بیان شد اما این موضوع در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ در دهه ۸۰ تدوین شده است. موضوعی که از نظر کارشناسان نیاز به زیرساخت‌هایی دارد که یکی از آنها تامین به موقع قطعات است. این وعده درست در زمانی داده شده که خودرو به میزان تقاضا در بازار عرضه نمی‌شود و خرید خودرو از کارخانه‌های خودروسازی به صورت قرعه‌کشی است. شرایطی که برای خریداران و تولیدکنندگان اصلا مطلوب نیست. به این دلیل که عرضه کافی وجود ندارد و خودرو به متقاضیان واقعی نمی‌رسد. از سوی دیگر خودروسازان می‌گویند قیمت‌گذاری دستوری خودروها توسط دولت باعث زیان محصولات تولیدی شده و خودروساز رغبتی برای توسعه تولید خود ندارد. از این رو جام‌چم به این موضوع پرداخته که برای تحقق هدفگذاری سه میلیون خودرو در سال ۱۴۰۴ چه زیرساخت‌هایی نیاز است و آیا این وعده قابل اجراست؟



محمّدحسین علی‌اکبری

اقتصاد

وعده تولید سه میلیون خودرو در سال ۱۴۰۴ در شرایطی داده شده که اکنون عرضه با تقاضا برابر نیست. در نگاه اول به صنعت خودروسازی ایران می‌توان دریافت اولین مشکلات آن در بخش تصمیم‌گیری است. به این صورت که از ابتدای فعالیت دولت دوازدهم قرار بود خودرو افزایش قیمت داشته باشد اما تغییر وزرای مختلف و همچنین زیر بار نرفتن گرانی خودرو و درنهایت افزایش قیمت پس از زیان فراوان نوشدراو پس از مرگ سهراب را رقم زد. به گفته کارشناسان صنعت خودرو اکنون حدود ۸۰ هزار میلیارد تومان زیان و بدهی خودروسازان است. مشکل خودرو به حضور محمد شریعتمداری، وزیرصمت در سال اول دولت دوازدهم برمی‌گردد. زمانی که شورای رقابت، مجوز افزایش قیمت خودرو را تصویب کرد بود اما وزارت صمت از ابلاغ آن امتناع کرد. بهار سال ۹۷ بود که آمریکا از برجام خارج شد و تولید خودرو با قطعات موجود کارخانه تا تابستان همان سال با رویه قبل ادامه داشت اما گویی سرمای پاییز و زمستان بر تولید خودرو تاثیر گذاشت و شرایط را به گونه‌ای رقم زد که قطعه کافی برای تولید خودرو در کشور وجود نداشت. به طوری که در برخی ثبت‌نام‌های پیش فروش، خودرویی برای تحویل نبود به ازای آن، خودروساز دو خودرو ارزان‌تر که امکان تولید داشت را تحویل می‌داد. مهر ماه ۹۷ شریعتمداری به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی رفت و رضاحمانی وزیر صمت شد. برخی بر این باور بودند که وی به دلیل این‌که قائم‌مقام وزارت صمت بود از مشکلات صنعت خودرو باخبر است و در کوتاه مدت برنامه‌ای برای حل این معضل خواهد داشت اما رضمانی هم از ابلاغ قیمت‌ها خودداری کرد و این خودروسازان بودند که خودروها را با زیان و با قیمت‌های دستوری تولید می‌کردند و به فروش می‌رساندند. ادامه این روند و تغییر وزرا و سرپرست‌های مختلف در وزارت صمت شرایط را به گونه‌ای رقم زد که بخش صنعت کشور دچار مشکل شد. به طوری که اخیرا مهدی صادقی نیارکی، معاون امور صنایع وزارت صمت خبر از تعطیلی ۳۰۰ بنگاه صنعتی داده است. حالا پس از کش و قوس‌های فراوان سیدرضا فاطمی‌امین وارد ساختمان سمیه شده و وعده داده مشکلات این بخش خصوصا

صنعت خودرو را حل می‌کند.

اقدام پر مصرف در خودرو

مس، فولاد، آلومینیوم، محصولات پتروشیمی و قطعات الکترونیکی بیشترین اقلامی است که در خودرو استفاده می‌شود. در همه موارد به جز قطعات الکترونیکی ایران نیازی به واردات ندارد. البته زمانی که خودروسازان خارجی ایران را ترک کردند برای تهیه همان اقلام هم مشکلاتی وجود داشت اما قطعه‌سازان داخلی توانستند در این بخش، نیاز خودروسازان را پاسخ دهند. قطعاتی که زیرساخت تولید آن اصلا وجود نداشت اما با سرمایه‌گذاری گسترده این کار انجام شد. برخی قطعه‌سازان می‌گویند با کوتاه شدن دست دولت و اعطای تسهیلات به قطعه‌سازان، امکان تولید خودرو برای چشم‌انداز ۱۴۰۴ وجود دارد اما برخی دیگر رسیدن به چشم‌انداز تولید را نیازمند توجه دولت و برداشتن موانع عنوان می‌کنند. فرهاد به‌نیا، عضو هیات رئیسه انجمن قطعه‌سازی گفته قطعه‌سازان اثبات شده‌اند و در دهه ۸۰ توانستند قطعه دو میلیون خودرو را تامین کنند اما برای تولید قطعات سه میلیون خودرو نیازمند سرمایه‌گذاری در این زمینه هستیم و اکنون بزرگترین مشکل این صنعت، نقدینگی است. از سوی دیگر محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن معتقد است در تامین ماشین‌آلات می‌توانیم از اکنون به فکر ساخت آن در داخل باشیم تا با فناوری بومی قطعات را به تولید برسانیم.

مشتری، مهم است

این‌که گفته می‌شود تا چهار سال آینده تولید خودرو به سه میلیون دستگاه برسد قابل تامل است به این دلیل که این تعداد خودرو برای کدام مشتری‌ها باید تولید شود؟ این گفته بهرام شهریاری، عضو انجمن قطعه‌سازان ایران است. وی معتقد است بازار خودروی ایران رقابتی نیست و تولید سه میلیون خودرو نمی‌تواند پاسخگوی سلاقی مختلف باشد. شهریاری می‌گوید برای تحقق هدفگذاری تولید میلیونی خودرو باید صنایع فولاد، پتروشیمی، آلومینیوم، مس و قطعات مورد نیاز دیگر در تصمیم‌گیری‌ها حضور داشته باشند اما اکنون هر کدام از این صنایع، مدیریت جزیره‌ای دارند. از سوی دیگر اگر خودروساز برای تامین قطعات خود به چندین قطعه‌ساز مراجعه کند با خلف