روزنامه اقتصادی
امروز

سه شنبه ۱۹ دی ۱۴۰۲ / ۹ ژانویه ۲۰۲۴ /شماره ۱۴۳۵ / ۸ صفحه / سال پنجم/ ۵۰۰۰ تومان

وب گاه امروز: WWW.TODAYONLINE.IR

صفحه۲

مالیات بر ارزش افزوده صرفا باید از حلقه آخر گرفته شود

نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه در مجلس گفت: مالیات بر ارزش افزوده مانند سایر کشورها باید صرفا از حلقه آخر گرفته شود نه این که در طول حلقه چندین بار از بخش‌های مختلف این مالیات اخذ شود.مهرداد گودرزوند چگینی در تذکری شفاهی در جلسه علنی دیروز مجلس شورای اسلامی بیان کرد: از سازمان امور مالیاتی انتظار می‌رود مالیات بر ارزش افزوده را براساس فرآیند قانونی و براساس آنچه که در سایر کشورها اتفاق می‌افتد صرفا از آخرین حلقه یعنی مصرف کننده دریافت کند.وی در ادامه اظهار کرد: این که چندین بار مالیات بر ارزش افزوده از طول حلقه گرفته شود صرفا باعث بالا رفتن قیمت‌ها و...

صفحه۲

افزایش زیر ۴۰درصد حقوق به مصلحت کارگران نیست

فاصله زیاد هزینه‌ها و دستمزد دریافتی کارگران باعث دلسردی از اشتغال در واحدهای تولیدی شده است و اگر تورم مدیریت نشود افزایش زیر ۴۰درصد حقوق به‌مصلحت کارگران نیست.چالش تعیین دستمزد در ماه‌های پایانی سال مهمترین موضوع کارگران است چرا که تعیین دستمزد به‌معنی این است که کارگران در سال بعد باید بدانند با رقمی که دریافت می کنند چگونه امورات خود را سپری کنند. در شرایطی که قیمت کالاها روزانه تغییر می کند، کارگر قدرت پس‌انداز که هیچ، قدرت تأمین امورات روزانه خود را ندارد، نگرانی برای اینکه دستمزد چقدر تغییر می کند طبیعی است.قدرت خرید کارگران طی سال جاری به...

بانک‌ها از پرداخت وام ۳۵۰ میلیونی مسکن روستایی امتناع می کنند

پرداخت وام همچنان در پیچ!

صفحه۲

«امروز» از بهره وری سالانه وسایل نقلیه عمومی گزارش می دهد

راه و رسم نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای

صفحه۱

ابهامات مالی عجیب و غریب در اتاق بازرگانی

درآمد حدود ۱۰ هزار میلیارد تومانی اتاق بازرگانی!

۲

عطا بهرامی، کارشناس اقتصادی در گفت و گو با «امروز»:

بنگاه داری بانک‌ها خلاف قانون است

۱

آل‌اسحاق: منتظر سقوط قیمت دلار باشید

۲

مازادی نیست؛ خودروسازان تا سال آینده تعهد دارند!

۷

ایرانی ها ۵ برابر خاورمیانه لوازم آرایش مصرف می کنند:

واردات ممنوع شد قاچاق نیم میلیارد دلار بیشتر!

۷

هیچ برنامه‌ای برای جیره بندی آب تهران نداریم

۴

سرمقاله امروز

ناوگانی که آب می رود

ابوالفضل شادمان

حمل و نقل جاده ای نوعی سیستم جابجایی است که استفاده بسیار زیادی دارد و همانطور که از نامش هم مشخص است، با استفاده از جاده‌ها به انجام می‌رسد. این سیستم حمل و نقل به دو روش جابجایی کالا و جابجایی مسافر تقسیم می‌شود حرکت در جاده‌ها امکان دارد که با استفاده از خودرو سواری، دوچرخه، موتور، کامیون، اتوبوس و . . . انجام شود. ناوگان اتوبوسی ایران طی دو سال گذشته، حدودا نصف شده است؛ رییس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافربری چندی پیش گفته بود که دو سال پیش تعداد اتوبوس‌ها حدود ۱۵ هزار و ۵۰۰دستگاه بوده اما اکنون به ۶۵۰۰ عدد رسیده است. بر اساس پیمایشی که در شهر تهران انجام شد...

ادامه در صفحه۳

یادداشت امروز

«آب» اهرم سیاسی برای حیات همسایگان

بابک رحیمیان

در جنوب شرق کشور، دو رود بسیار مهم به نام های «هیرمند» و «هریرود» از افغانستان به ایران سرازیر می شود آنقدر در طی سال های گذشته نام «هامون» و «هیرمند» در رسانه ها تکرار شده که بسیاری از مردم نیک می دانند که بخشی از آب دریاچه هامون، چاه‌نیمه‌ها و نیاز سیستانی‌ها از هیرمند تامین می‌شود اما افغانستان با ساخت سد «کمال خان» جلوی ورود آب و سیلاب هیرمند را به ایران گرفته و آن را بدون استفاده به شوره‌زار «گودزره» منتقل می کند که نتیجه این اقدام خشکی هامون، یکی از مهمترین دریاچه‌های جهان است.

ادامه در صفحه۴

گزارش امروز

«امروز» از بهره وری سالانه وسایل نقلیه عمومی گزارش می دهد

راه و رسم نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای

امروز- لیلا زمانی

ساماندهی حمل و نقل از جمله آرمانهایی است که سالهاست به روشهای گوناگونی در ایران پیگیری شده است اما با توجه به مشکلات متعدد در این راه نا بسامانی هایی را در سطح جامعه در پی داشته است.

زیرا این بخش با توجه به فراگیری و شمول عمومی خود، بسیاری از اقشار جامعه را به صورت مستقیم درگیر مشکلات خود کرده است.عامه جامعه در بخش سفرهای برون شهری با کمبود ناوگان حمل ونقل عمومی در بخش هوایی و ریلی مواجه است و به دلیل همین کمبودها ناپچار به گرایش به سمت و سوی حمل ونقل جاده ای است.بخشی که با نظارت های اندک طی سال های پس از انقلاب شکوهمند اسلامی به وضعیتی آشفته مبتلا شد و به دلیل عدم نوسازی در این سالها به مرز فرسودگی نزدیک گردید.

این موضوع علاوه بر خطر ها و مشکلات فراوانی که باعث تصادفات جاده ای می شد باعث نارضایتی مسافران از خدمات حمل ونقل عمومی و گرایش عامه مردم به بهره گیری از خودرو های شخصی شد .همین موضوع در سالهای اخیر باعث شد تا مسئولان ،در بخش مسافری و جاده ای به اندیشه افزایش کیفیت خدمات حمل ونقل عمومی طرح نوسازی ناوگان را در اهم برنامه ها جای دهند. حسن انجام این مهم انقدر زیاد بود تا بسیاری از کارشناسان وتحلیل گران بدون در نظر گرفتن شرایط رانندگان تنها از محاسن این طرح سخن به میان آورند.

افزایش کارکرد وسیله نقلیه

به رغم اینکه ایران از موقعیت ژئواستراتژیکی کم نظیری برخوردار است لیکن کارکرد (بهره وری) سالانه وسایل نقلیه عمومی به ویژه در بخش حمل ونقل کالا از رقم پایین در مقایسه با کشورهای اروپایی برخوردار است.اصلیترین دلیل این ادعا جدا بودن شخصیت حقوقی شرکت و مالک وسیله نقلیه است به عبارت دیگر وقتی یک شرکت حمل ونقل توان مدیریت بر وسایل نقلیه مشخص و مدت داری را در حوزه کاری آن شرکت نداشته باشد نمی توان رابطه مالک وسیله نقلیه با شرکت را به یک نوع رابطه همکاری دو شخصیت مستقل تعبیر کرد. برخی معتقدند اگر شرکت مالک وسایل نقلیه باشد مشکل فوق مرتفع میشود. عده ای نیز این راهکار را مانع ورود سرمایه های خرد به بخش دانسته و معتقدند روابط متصدیان حمل و نقل نیاز به بازنگری اساسی دارد. در هرحال نباید از نظر دور داشت که فارغ از عامل انسانی، وسیله نقلیه سرمایه و پیش نیاز اساسی بخش حمل و نقل محسوب میشود. درخصوص بهبود کارکرد وسیله نقلیه عوامل دیگری همچون ناوگان کارآمد و نیز تعاملات بین المللی کشورمان با دیگر کشورها به ویژه کشورهای همسایه مهم و تأثیرگذار است.

درخواست مصوبه شورای اقتصادی سران قوا برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای

معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی از پیگیری این وزارتخانه برای استفاده از ظرفیت شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به‌منظور توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافری بین شهری خبر داد.شهریار افندی‌زاده با اشاره به ضرورت حمایت از توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی مسافری گفت: در سال‌های اخیر افزایش هزینه‌های مربوط به ارائه خدمات حمل و نقل به‌ویژه در بخش عمومی مسافری جاده‌ای نظیر هزینه‌های سرمایه‌گذاری اولیه، تعمیر و نگهداری، اقلام لوازم یدکی و مصرفی (نظیر روغن و لاستیک) باعث شده است که سرمایه‌گذاران بخش خصوص تمایل کمتری به سرمایه‌گذاری در جهت توسعه و نوسازی ناوگان جاده‌ای در بخش مسافری داشته باشند.

این مقام مسوول افزود: بنابراین نیاز است که تناسب لازم درباره تعیین نرخ خدمات حمل و نقل بر اساس هزینه‌ها و درآمدها در این بخش مورد توجه قرار گیرد.معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: در این زمینه باید حمایت همه جانبه از توسعه و نوسازی حمل و نقل عمومی مسافری در کشور انجام تا ایجاد توازن اقتصادی در این بخش امحقق شود.

افندی زاده در ادامه با تشریح ابعاد مختلف این موضوع اعلام کرد: اگر این حمایت انجام نشود و سرمایه گذران بخش خصوصی در توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی بخش مسافری سرمایه‌گذاری لازم را انجام ندهند، می‌تواند تبعاتی به همراه داشته باشد که افزایش استفاده از خودروهای شخصی، افزایش تصادفات و تلفات جاده‌ای، فشار مضاعف به بخش ضعیف جامعه ناشی از عدم دسترسی مطلوب به بلیت‌های اتوبوس و سایر وسایل نقلیه بخش مسافری جاده‌ای، افزایش مصرف سوخت و اثرات زیست‌محیطی آن فقط بخشی از این تاثیرات نامطلوب است.

وی با اشاره به ظرفیت‌های قانونی این موضوع، اضافه کرد: آیین‌نامه اجرایی بند (ص) تبصره (۷) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور درباره واردات خودرو (اتوبوس) با عمر کمتر از پنج سال، تصویب و ابلاغ شده است اما به‌منظور بهره‌مندی از فرصت قانونی فراهم شده، لازم است برخی حمایت‌های مالی و تسهیلات فرآیندی در این آئین‌نامه لحاظ شود و فرآیند واردات توسط وزارت صمت، بانک مرکزی، سازمان استاندارد، سازمان محیط زیست و سازمان گمرک، تسهیل شود.

مسافری که می‌تواند منجر به افزایش ایمنی، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلایندگی‌های زیست محیطی شود، تصریح کرد: در همین راستا و به منظور حمایت از توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی مسافری جاده‌ای و ترغیب سرمایه‌گذاران این حوزه، اقدامات لازم درخصوص اخذ مصوبه حمایتی شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران سه قوه در حال انجام است.وی تاکید کرد: بی‌شک این فرصتی است که می‌تواند منجر به تحول قابل توجهی در بخش حمل‌ونقل عمومی مسافری و ارائه خدمات مطلوب به کاربران و افزایش سطح رضایتمندی مشتریان این بخش شود.

نیم درصد واردات اتوبوس محقق شد

در حالی معاون وزیر راه و شهرسازی از تحقق حدود نیم درصدی برنامه واردات اتوبوس خبر داده که توپ کم کاری در این بخش را به زمین سایر دستگاه‌ها از جمله وزارت صمت، باتک مرکزی، گمرک و استاندارد انداخته است.

اواخر ماه گذشته شهریار افندی‌زاده معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی در نشست نمایشگاه حمل‌ونقل با اشاره به هوشمندسازی سیستم‌های حمل‌ونقل گفته بود: بررسی‌ها حاکی از آن است که حتماً باید از سیستم‌های هوشمند به‌خصوص در حوزه ترانزیت استفاده شود. از این رو یکی از توافقات گمرکات کشورها این است که اسناد کاغذی حذف شوند و سپس اسناد حمل در سامانه کشورها مورد پذیرش قرار گیرند. به همین خاطر به توافق بین کشورها نیاز است.

وی افزود: به این کار، مسیر سبز می گویند که پایانه تنها، محلی برای عبور باشد و نه توقف، هرچند توافق کشورها برای اینکه اسناد یکدیگر را قبول کنند زمان‌بر است، در ایران هم این کار تحت عنوان پروژه ایران‌راه ایجاد شده است و اولین اقدام گمرک است که باید در همکاری با سازمان‌های مختلف درباره محموله شرایط را تسهیل کند و ستاد ترانزیت هم می‌تواند به این کار سرعت ببخشد.

وی با یادآوری این که ما به تحول در بخش‌های توسعه و نوسازی ناوگان نیاز داریم، ادامه داد: کمیته‌ای در وزارت راه و شهرسازی تشکیل و زمان‌بندی برای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ تنظیم شده است. در این برنامه‌ریزی منابع موردنیاز از دو بخش داخلی و خارجی پیش‌بینی شده است. اگرچه ما ابتدا سراغ تولیدات داخلی آمدیم، اما نمی‌توانیم صبر کنیم که تولیدات داخلی کامل شود، بلکه در کنارش باید واردات داشته باشیم.معاون وزیر راه و شهرسازی قیمت روز یک اتوبوس را ۱۷۱ میلیارد تومان عنوان کرد و گفت: سرمایه‌گذار بخش خصوصی باید مدل اقتصادی داشته باشد و سرمایه‌اش بازگردد که بتواند ثبت سفارش کند. این مدل اقتصادی باید از طریق همکاری چند وزارتخانه اتفاق بیفتد. باید سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را وارد صنعت حمل‌ونقل کنیم و برای این کار لازم است تضمین کنیم پولی که به این حوزه وارد می کنند، برایشان سود به‌همراه داشته باشد.

افندی‌زاده درباره اینکه در سال جاری چه تعداد اتوبوس وارد کشور شده، گفت: در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، واردات ۵۰۰۰ اتوبوس پیش‌بینی شده که از این تعداد تاکنون ۲۳ دستگاه وارد شده و به‌دنبال این هستیم که با همکاری سایر دستگاه‌ها شرایط را تسهیل کنیم. سازمان راهداری در حال تدوین قانون است و بانک‌ها هم باید وارد صنعت حمل‌ونقل شوند، منشأ ارز را مشخص کنند و فرآیندها تسهیل شود. زیرا ما برای اینکه خدماتی در شأن مردم ایران ارائه دهیم به توسعه و نوسازی ناوگان نیاز داریم.

در حالی کمی بیش از نیم‌درصد برنامه قانونی واردات اتوبوس محقق شده که معاون وزیر راه و شهرسازی گفته است: اگر سرمایه گذران بخش خصوصی در توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی بخش مسافری سرمایه‌گذاری لازم را انجام ندهند، این امر می‌تواند تبعاتی به همراه داشته باشد که افزایش استفاده از خودروهای شخصی، افزایش تصادفات و تلفات جاده‌ای، فشار مضاعف به بخش ضعیف جامعه ناشی از عدم دسترسی مطلوب به بلیت‌های اتوبوس و سایر وسایل نقلیه بخش مسافری جاده‌ای، افزایش مصرف سوخت و اثرات زیست‌محیطی آن تنها بخشی از این تاثیرات نامطلوب است.

وی با اشاره به ظرفیت‌های قانونی این موضوع اضافه کرد: آیین‌نامه اجرایی بند (ص) تبصره (۷) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور در خصوص واردات خودرو (اتوبوس) با عمر کمتر از پنج سال، تصویب و ابلاغ شده است ولی به منظور بهره‌مندی از فرصت قانونی فراهم شده، لازم است برخی حمایت‌های مالی و تسهیلات فرآیندی در این آئین‌نامه لحاظ شود و فرآیند واردات توسط وزارت صمت، بانک مرکزی، سازمان استاندارد، سازمان محیط زیست و سازمان گمرک، تسهیل شود. معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی در پایان با تشریح ضرورت توجه به حمل و نقل عمومی مسافری که می تواند منجر به افزایش ایمنی، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلایندگی های زیست محیطی شود، تصریح کرد: در همین راستا و به منظور حمایت از توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی مسافری جاده‌ای و ترغیب سرمایه‌گذاران این حوزه، اقدامات لازم درخصوص اخذ مصوبه حمایتی شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران سه قوه در حال انجام است.وی تاکید کرد: بی‌شک این فرصتی است که می‌تواند منجر به تحول قابل توجهی در بخش حمل‌ونقل عمومی مسافری و ارائه خدمات مطلوب به کاربران و افزایش سطح رضایتمندی مشتریان این بخش شود.

نیم درصد واردات اتوبوس محقق شد

در حالی معاون وزیر راه و شهرسازی از تحقق حدود نیم درصدی برنامه واردات اتوبوس خبر داده که توپ کم کاری در این بخش را به زمین سایر دستگاه‌ها از جمله وزارت صمت، باتک مرکزی، گمرک و استاندارد انداخته است.

اواخر ماه گذشته شهریار افندی‌زاده معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی در نشست نمایشگاه حمل‌ونقل با اشاره به هوشمندسازی سیستم‌های حمل‌ونقل گفته بود: بررسی‌ها حاکی از آن است که حتماً باید از سیستم‌های هوشمند به‌خصوص در حوزه ترانزیت استفاده شود. از این رو یکی از توافقات گمرکات کشورها این است که اسناد کاغذی حذف شوند و سپس اسناد حمل در سامانه کشورها مورد پذیرش قرار گیرند. به همین خاطر به توافق بین کشورها نیاز است.

وی افزود: به این کار، مسیر سبز می گویند که پایانه تنها، محلی برای عبور باشد و نه توقف، هرچند توافق کشورها برای اینکه اسناد یکدیگر را قبول کنند زمان‌بر است، در ایران هم این کار تحت عنوان پروژه ایران‌راه ایجاد شده است و اولین اقدام گمرک است که باید در همکاری با سازمان‌های مختلف درباره محموله شرایط را تسهیل کند و ستاد ترانزیت هم می‌تواند به این کار سرعت ببخشد.

وی با یادآوری این که ما به تحول در بخش‌های توسعه و نوسازی ناوگان نیاز داریم، ادامه داد: کمیته‌ای در وزارت راه و شهرسازی تشکیل و زمان‌بندی برای ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ تنظیم شده است. در این برنامه‌ریزی منابع موردنیاز از دو بخش داخلی و خارجی پیش‌بینی شده است. اگرچه ما ابتدا سراغ تولیدات داخلی آمدیم، اما نمی‌توانیم صبر کنیم که تولیدات داخلی کامل شود، بلکه در کنارش باید واردات داشته باشیم.معاون وزیر راه و شهرسازی قیمت روز یک اتوبوس را ۱۷۱ میلیارد تومان عنوان کرد و گفت: سرمایه‌گذار بخش خصوصی باید مدل اقتصادی داشته باشد و سرمایه‌اش بازگردد که بتواند ثبت سفارش کند. این مدل اقتصادی باید از طریق همکاری چند وزارتخانه اتفاق بیفتد. باید سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را وارد صنعت حمل‌ونقل کنیم و برای این کار لازم است تضمین کنیم پولی که به این حوزه وارد می کنند، برایشان سود به‌همراه داشته باشد.

افندی‌زاده درباره اینکه در سال جاری چه تعداد اتوبوس وارد کشور شده، گفت: در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، واردات ۵۰۰۰ اتوبوس پیش‌بینی شده که از این تعداد تاکنون ۲۳ دستگاه وارد شده و به‌دنبال این هستیم که با همکاری سایر دستگاه‌ها شرایط را تسهیل کنیم. سازمان راهداری در حال تدوین قانون است و بانک‌ها هم باید وارد صنعت حمل‌ونقل شوند، منشأ ارز را مشخص کنند و فرآیندها تسهیل شود. زیرا ما برای اینکه خدماتی در شأن مردم ایران ارائه دهیم به توسعه و نوسازی ناوگان نیاز داریم.

در حالی کمی بیش از نیم‌درصد برنامه قانونی واردات اتوبوس محقق شده که معاون وزیر راه و شهرسازی گفته است: اگر سرمایه گذران بخش خصوصی در توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی بخش مسافری سرمایه‌گذاری لازم را انجام ندهند، این امر می‌تواند تبعاتی به همراه داشته باشد که افزایش استفاده از خودروهای شخصی، افزایش تصادفات و تلفات جاده‌ای، فشار مضاعف به بخش ضعیف جامعه ناشی از عدم دسترسی مطلوب به بلیت‌های اتوبوس و سایر وسایل نقلیه بخش مسافری جاده‌ای، افزایش مصرف سوخت و اثرات زیست‌محیطی آن تنها بخشی از این تاثیرات نامطلوب است.

وی با اشاره به ظرفیت‌های قانونی این موضوع اضافه کرد: آیین‌نامه اجرایی بند (ص) تبصره (۷) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور در خصوص واردات خودرو (اتوبوس) با عمر کمتر از پنج سال، تصویب و ابلاغ شده است ولی به منظور بهره‌مندی از فرصت قانونی فراهم شده، لازم است برخی حمایت‌های مالی و تسهیلات فرآیندی در این آئین‌نامه لحاظ شود و فرآیند واردات توسط

گفت وگوی امروز

عطا بهرامی، کارشناس اقتصادی در گفت و گو با «امروز»:

بنگاه داری بانک‌ها خلاف قانون است

عطا بهرامی، کارشناس اقتصادی در گفت و گو با روزنامه اقتصادی امروز عنوان کرد: بنگاه داری بانک‌ها باعث شده به بخش های مولد وامی ندهند به همین خاطر نگران بازگشت تسهیلات داده شده نیستند، در حالی که یکی از کارکرد بانک‌ها اعطای وام و بازگشت اقساط است تا بانک محل امنی برای درآمد زایی داشته باشد اما در ایران همه چیز متفاوت است.

عطا بهرامی ادامه داد: در ایران بانک‌ها به شرکت های زیر مجموعه خود وام می دهند اما مسئله این است که وام ها و اقساط داده شده به شرکت ها و بنگاه های زیر مجموع برنمی گردد ضمن اینکه املاکی که با خلق پول خریداری شده اند نیز پولی به نظام بانکی در کوتاه مدت یا میان مدت برنمی گرداند به این خاطر به سراغ بازار بین بانکی و بانک مرکزی برای تامین نقدینگی می روند و با خلق پولی که صورت می گیرد فشار تورمی بسیار بزرگی به مردم تحمیل می شود.

این کارشناس اقتصادی افزود: خروجی بنگاه داری نظام بانکی کشور تحمیل تورم های دو رقمی است چون به صورت ممتد و بدون در نظر گرفتن قاعده یا ضابطه خاصی پول خلق می کنند؛ وارد بازار دارایی ها می شوند و با خریداری ملک و شرکت باعث می شوند دارایی ها گران قیمت گذاری شوند.

عطا بهرامی ادامه داد: گران قیمت گذاری شدن دارایی ها کسب و کارهایی که با دارایی گران اداره می شوند را طبیعتا تحت الشعاع قرار می دهد به همین خاطر یک تورم ممتد داریم که پایانی بر آن متصور نمی شود. در این موضوع شکی نیست که بنگاه داری بانک‌ها در ذات خود خلاف قانون است پس چون تخلف است اصلا نباید اتفاق بیفتد اما طی دو دهه گذشته به خاطر اهمال کاری و عدم برخوردهای جدی با بانکهای متخلف اعم از دولتی یا خصوصی شاهد افزایش نرخ تورم بوده ایم. عطا بهرامی، کارشناس اقتصادی در پایان گفت و گو با روزنامه اقتصادی امروز عنوان کرد: کنترل ترازنامه، توضیح خواستن یا نصیحت کردن و جلسه گذاشتن با بانکهای متخلف به هیچ وجه در کاهش و حذف بنگاه داری بانک‌ها موثر نیست؛ چرا که بانک‌ها به صورت روزانه کسری های خود را با خلق پول جدید تامین می کنند.

این سکه‌ها را نخرید!

نایب رییس اتحادیه طلا و جواهر گفت: بارها نسبت به این موضوع هشدار داده‌ایم که مردم به هیچ وجه سکه‌ای که ضرب بانک مرکزی نیست را خریداری نکنند چرا که این سکه‌ها یا جعلی هستند و طلا نیستند یا اینکه عیار آنها پایین است.

محمد کشتی‌آرای در گفت‌وگو با ایلنا درباره خرید و فروش سکه بدون ضرب بانک مرکزی هشدار و گفت: بارها نسبت به این موضوع هشدار داده‌ایم که مردم به هیچ وجه سکه‌ای که ضرب بانک مرکزی نیست را خریداری نکنند چراکه این سکه‌ها یا جعلی هستند و طلا نیستند یا اینکه عیار آنها پایین است.وی در پاسخ به این سوال که مردم چگونه تشخیص دهند که کدام سکه ضرب بانک مرکزی نیست، تاکید کرد: مردم نمی‌توانند سکه با ضرب بانک مرکزی و بدون ضرب را از هم تشخیص دهند و تشخیص آن یک کار تخصصی است و مردم عادی توان تشخیص را ندارند.

نایب رییس اتحادیه طلا و جواهر با بیان اینکه سکه بدون ضرب بانکی مرکزی قطعا تقلبی است و بخشی از آنها اساسا طلا نیستند، ادامه داد: سکه تنها باید از واحدهای مجاز سکه فروشی خریداری شود و باید توجه داشت که جواز واحد سکه فروشی متفاوت از طلافروشی است و سکه را باید از واحد دارای جواز و صرافی‌های مجاز سکه فروشی خرید.

کشتی‌آرای افزود: خریدار سکه غیر از ضرب بانک مرکزی حتی اگر طلا باشد و عیار آن هم پایین نباشد، در زمان فروش آن کمتر از قیمت روز می‌تواند آن را فروش برساند.

وی درباره تخلفاتی که در فروش طلای آب شده به مردم در طلافروشی‌های غیر مجاز انجام شده، گفت: در همان زمان که مردم به سمت خرید طلای آب شده رفتند، در این باره مکررا هشدار دادیم و بارها اعلام کردیم که مردم طلای آب شده نخرید اما کسی توجه نکرد.

نایب رییس اتحادیه طلا و جواهر با اشاره به عواقب خرید طلای آب شده تاکید کرد: طلای آب شده بین افراد حرفه‌ای و متخصص خرید و فروش می‌شود و مردم قدرت تشخیص این را ندارند که طلای آب شده دارای عیار پایین یا سایر فلزات است و امروز که تب خرید طلای آب شده پایین آمده و مردم به تدریج در حال فروش طلای آب شده هستند دچار خسارت سنگین می‌شوند.

کشتی‌آرای درباره افزایش وزن طلای آب شده با سایر فلزات اظهار داشت: با روش‌های مختلف وزن طلای آب شده را بالا می‌برند که در نهایت وقتی مردم می‌خواهند آن را بفروشند، می‌بینند که وزن طلای خالص کاهش پیدا می کند چرا که با سایر فلزات مخلوط شده یا اینکه عیار آن کمتر از ۷۵۰ است و بعضا تا ۷۰۰ هم می‌رسد و از آنجایی که معمولا این طلا از واحدهای غیرمجاز خریداری شده امکان پیگیری هم وجود ندارد.

وی درباره خرید منسوجات طلا که با شن یا آهن پُر شده‌اند که وزن طلا افزایش پیدا کند، گفت: اگر کسی منسوجاتی با این مشخصات را از واحد مجاز خریداری کرده باشد قابل پیگیری است و تا ریال آخر آن را می‌توان از آن واحد پس گرفت برای همین است که تاکید داریم برای هر میزان و گرم از طلا مردم از آن واحد فاکتور دریافت کنند.