



## خطر تورم سرسام آور در اقتصاد ایران!

صفحه ۲

رئیس اتاق بازرگانی ایران می‌گوید اگر برخی تصمیمات غلط در سطح کلان اقتصاد ایران اصلاح نشود، خطر رشد سرسام آور تورم کشور را تهدید خواهد کرد. بر اساس گزارش مرکز آمار، نرخ تورم در اقتصاد ایران چند ماه گذشته را در عدد بالای ۴۰ درصد گذرانده و در آخرین آمار عدد آن از مرز ۲۵ درصد نیز گذشته است. بسیاری از فعالان اقتصادی هشدار می‌دهند که در صورت اصلاح نشدن برخی رویه‌های کلان، لمس تورم‌های شدیدتر نیز ممکن خواهد بود. رئیس اتاق بازرگانی ایران در جلسه مشترک با اعضای کمیسیون جشش و رونق تولید مجلس گفته: اگر نگاهی تاریخی به...



صفحه ۷

## حقوق کارمندان به صورت پلکانی ۱۰ تا ۳۰ درصد افزایش می‌یابد

رئیس سازمان برنامه و بودجه گفته: حقوق کارمندان به صورت پلکانی افزایش می‌یابد یعنی معنی است که حقوق‌های پایین تا بیش از ۳۰ درصد هم ضریب بخورد، اما کسانی که چندین بار افزایش حقوق داشته‌اند ممکن است کمترین درصد در افزایش داشته باشند. «مسعود میر کاظمی» در مراسم تودیع و معارفه رئیس پیشین و جدید هیات عامل صندوق توسعه ملی، افزود: مشکلی که در کشور وجود دارد این است که ما در یک چرخه منفی قرار گرفتیم، مرتب تورم ایجاد می‌شود، با افزایش تورم، حقوق‌ها را زیاد می‌کنیم و برای تأمین مالی آن پایه پولی افزایش می‌یابد.



## «امروز» در مورد چالش‌های متعدد و عقب‌ماندگی صنعت خودروسازی ایران گزارش می‌دهد

# درد بی‌درمان بازار، خودروساز و سیاست‌گذار

صفحه ۱۰

## «بازگشایی مدارس» عاملی

## برای شروع دوباره پاندمی کرونا



صفحه ۲

## سیگنال خطرناک بورس برای دلار و طلا

۲

## قیمت اوراق مسکن کاهش یافت

۳

## عمر مردم به خرید خانه نمی‌رسد!

صفحه ۱

۱۷۸ سال انتظار برای خرید خانه

## اسم طرح مجلس باید به «محدودسازی کاربران فضای مجازی» تغییر پیدا کند

صفحه ۲

محمدعلی نمازی عضو شورای مرکزی حزب کارگزاران سازندگی:

## افزایش تعرفه‌های مخابراتی الزامی است

۵

## کاهش زمان صدور کارت سوخت

۴

## بورس بالاخره سبز شد

صفحه ۷

## عمر مردم به خرید خانه نمی‌رسد!

۱۷۸ سال انتظار برای خرید خانه

عمر مردم به خرید خانه نمی‌رسد!

دهک اول جامعه باید ۱۷۸ سال پس انداز کند تا بتواند یک خانه ۷۵ متری در تهران بخرد. یک و نیم قرن انتظار برای خانه‌دار شدن در حالی است که سن امید به زندگی ایرانیان ۷۶ سال است. این یعنی عمر مردم به خرید خانه نمی‌رسد!

به گزارش تجارت‌نیوز، صندوق زمان خانه‌دار شدن مردم در عمر آنها بیشتر شده است. چندی پیش همشهری در گزارشی اعلام کرد بود ۷۷ سال زمان می‌برد که مردم طبقه متوسط بتوانند در تهران خانه خریدند. دنیای اقتصاد اما گفته بود متوسط زمان خانه‌دار شدن مردم ۸۸ سال است. حال آمار جدیدی درباره کمترین درآمدی جامعه منتشر شده است. استیسن‌گنجی کمیسیون عمران مجلس مجلس گفته ۱۷۸ سال زمان می‌برد تا تقاضای دهک اول جامعه بتواند یک خانه ۷۵ متری در تهران بخرد. چیزی بیش از یک نیم قرن!

بر اساس آخرین گزارش‌های بانک مرکزی، متوسط قیمت هر متر واحد مسکونی تهران در شهریور ماه به ۳۱ میلیون تومان رسیده است. بر این اساس اگر یک خانوار دهک اول واحد ۷۵ متری در منطقه متوسط تهران باید دو میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان هزینه کند.

## ۳ قرن انتظار برای خرید خانه در تهران!

این در حالی است که بر اساس گزارش‌هایی که منتشر شده درآمد خانوارهای دهک اول ماهانه یک میلیون و ۶۲۵ هزار تومان است. بر این اساس اگر یک خانوار دهک اول کل درآمد سالانه خود را پس‌انداز کند و حتی یک ریال پس‌انداز کند و مابقی آن را خرج کند اما اگر چنین باشد ۳۳۸ سال زمان می‌برد که یک خانوار دهک اول با یک سوم درآمد ماهانه خود بخرد. اما حالا عبدالجلال ابروی سنگتگی کمیسیون عمران مجلس گفته دوره انتظار برای خرید یک واحد ۷۵ متری با پانزدهم در تهران برای دهک اول ۱۷۸ سال، برای دهک‌های دوم ۱۰۹ سال و برای دهک سوم ۷۹ سال است.

این امری است که به گفته این نماینده مجلس، از طرف وزارت راه و شهرسازی در جلسه این کمیسیون اعلام شده است. رشد قیمت مسکن چنان بوده که حتی مدت‌زمان انتظار برای خانه‌دار شدن دهک‌های درآمدی بالا هم افزایش قابل توجه داشته است. به اساس گفته این نماینده مجلس دوره انتظار خرید مسکن برای دهک اول هم به ۱۵۸ سال رسیده است. افزایش قیمت مسکن، خرید خانه برای دهک‌های درآمدی یک رو یا شده است. مردم اما مجبورند که اجاره‌چین باشند اما مساله این است که افزایش اجاره‌ها چنان بوده که بخش مهمی از درآمد ماهانه خانوادها را می‌بلعد.

به گفته این نماینده مجلس در استان‌های بزرگ ۴۱۵ درصد درآمد مردم و در کلانشهرها ۶۰ درصد درآمد مردم صرف تأمین مسکن می‌شود. افزایش هزینه خرید و اجاره مسکن، برخی از مستأجران را مجبور کرده که خانه اشتراکی اجاره کنند.

تجارت‌نیوز چندی پیش گزارشی منتشر کرد که نشان می‌داد دو خانواده یک واحد ۲۰ متری را به صورت مشترک اجاره کرده‌اند.

## «امروز» در مورد چالش‌های متعدد و عقب‌ماندگی صنعت خودروسازی ایران گزارش می‌دهد

# درد بی‌درمان بازار، خودروساز و سیاست‌گذار



برای واردات مواد اولیه خودرو با ۱۰ درصد مبلغ االی‌سی باز می‌شد و خودروساز یک سال بعد از تولید بقیه پول را پرداخت می‌کرد اما اکنون یک سال قبل از تولید این پول را می‌پردازد و باید حداقل نقدینگی مورد نیاز تولید خودرو در دوره ۶ ماهه تأمین شود؛ زیرا تولید یکونیم میلیون دستگاه خودرو با متوسط ارزش ۲۰۰ میلیون تومان نیازمند ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار میلیارد تومان و تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو نیازمند ۳۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی است و مشخص نیست این پول باید از کجا تأمین شود تا به رشد تورم منجر نشود.

**افزایش قیمت خرید کار کرده در یک سال**  
قیمت خرید ۱۳۱ دوگانه‌سوز کار کرده طرف یکسال گذشته از ۶۷ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان به ۱۱۶ میلیون تومان رسیده است. یعنی ۷۲ درصد افزایش قیمت! این نتیجه‌ای است که از بررسی آگهی‌های سایت دیوار درباره قیمت خودروهای دست دوم مدل ۹۷ به بالا یا کار کرد بیش از ۱۰ هزار کیلومتر می‌گیریم. این آگهی‌های همچنین نشان می‌دهند از شهریور سال ۱۳۹۹ تا شهریور ۱۴۰۰، قیمت وانت برای آن زمان است. یک سال بعد یعنی در شهریور سال ۱۴۰۰، قیمت ۶۰۰ هزار تومان به ۱۲۵ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان رسیده است. رشد قیمت برابر ۱۲۲ درصد در بازار خودروهای کار کرده کلید ۴۴ درصد برآورد می‌شود. همین روند افزایش قیمت در مورد سایر خودروهای کار کرده هم دیده می‌شود. به عنوان مثال در پژو ۴۰۵ یا موتور T.U.5 و پژو ۴۰۵ مدل SLX کار کرده شاهد رشد ۴۱ درصدی قیمت از شهریور سال ۹۹ تا شهریور اسال بودیم. اگر شهریور با براسال تصمیم می‌گرفتید یک دستگاه برای ۱۱۱ مدل ۹۷ به بالا یا کار کرد بیش از ۱۰ هزار کیلومتر خرید می‌کردید این حدود ۹۰ میلیون پول پرداخت می‌کردید. این متوسط قیمت چنین خودرویی در آن زمان است. یک سال بعد یعنی در شهریور سال ۱۴۰۰، قیمت همین خورو به طور متوسط ۱۲۷ میلیون تومان شده که ۴۰ درصد بیشتر از رقم یک سال قبل است. متوسط قیمت خرید ۱۳۱ کار کرده این خودرو را سال پیش می‌توانستید به طور متوسط ۹۵۰ هزار تومان به ۱۱۷ میلیون و ۲۵۰ هزار تومان رسیده است. خرید ۲۴ کار کرده ۲۴ درصد افزایش قیمت برای این خودرو با به طور متوسط ۲۸ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان پول پرداخت می‌کردید که اسال این رقم به حدود ۱۱۹ میلیون و ۱۱۹ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان افزایش پیدا کرده است. وانت برای ۱۵۱ کار کرده هم از ۸۷ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان در شهریور با براسال، به ۱۲۵ میلیون تومان در شهریور ۱۴۰۰ رسیده است. یعنی ۴۲ درصد رشد اما رکورد در اختیار متوسط قیمت خودرو، وزارت صمت است. آقایی وزیر از زمانی که روی کار آمده نند وعده‌های ۶۷ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان بخردید اما اسال باید ۱۲۵ بیشتر برایش پرداخت کنید. یعنی حدود ۱۱۶ میلیون تومان. قطعا مسائلی مثل توقف تولید نمونه‌های صفر در سایپا، تقاضای زیاد و بااین بودن قیمت این مدل بر باید به نسبت سایر خودروهای موجود در بازار صفر و کار کرده روی این اتفاق بی‌تأثیر نیست.

**صنعت خودرو سرد گرم و بالاترکلیف است**  
یک کارشناس حوزه خودرو اظهار داشته: سرد گرمی در سیاست‌گذاری حوزه خودرو بیشترین تأثیر را در عدم تعادل بازار گذاشته است؛ اینکه قیمت‌ها نابرابر است و افزایش می‌یابد همیشه بین بازار، خودروساز و سیاست‌گذار اختلاف وجود دارد و خودرو از یک کالای مصرفی سرمایه‌های یک یک کالای کم‌املا سرمایه‌ای تبدیل شده به علت نبود برنامه مشخص است. حسن کریمی سنجری در مورد تعدد سیاست‌گذاری‌ها در صنعت و بازار خودرو اظهار کرد: صنعت خودروساز با معضلی به نام تعدد سیاست‌گذاران و متغیبات مواجه است. شاهد هستیم که مجلس طرحی را برای تحدید یا گشایش صنعت خودرو پیش می‌برد یا وزارت صمت، شورای رقابت و... هر یک اظهار نظرهایی می‌کنند. متأسفانه صنعت خودرو متولی‌های زیادی دارد که همین تعدد متولی و سیاست‌بالاترکلیفی ایجاد می‌کند. وی افزود: طبیعتاً مهم‌ترین و اصلی‌ترین متولی صنعت خودرو، وزارت صمت است. آقایی وزیر از زمانی که روی کار آمده نند وعده‌های بسیار سنگینی را داده‌اند البته همه این وعده‌ها برای سال‌های آتی است که برای تحقق آنها باید از آن شاهد یک سری از اقدامات خودروساز و سیاست‌گذار، برای مثال تغییراتی در تولید و به ویژه در تولید استراتژی صنعت خودرو ایجاد شود که متأسفانه هنوز ندارد و هر کسی از راه می‌رسد در مورد صنعت خودروسازی اظهار نظر می‌کند. کریمی سنجری با بیان اینکه مذاکرات سیاسی

می‌تواند یک روزنه امید ایجاد کند؛ افزود: در این بین طرح‌هایی به میان می‌آید که بیش از آنچه انتظار می‌رود تأثیر خود را در بازار می‌گذرانند. برای مثال تصویب واردات خودرو در مجلس که هنوز تکلیف آن کاملاً مشخص نیست و باید اصلاح شود اما تأثیر خود را می‌گذارد. همه اینها نشان می‌دهد که صنعت خودرو در حوزه سیاست‌گذاری سرگردان است. تا زمانی که این روند ادامه داشته باشد ما نمی‌توانیم در بازار و صنعت خودرو آرامش داشته باشیم. وی ادامه داد: وزارت صمت به وعده متولی اصلی صنعت خودرو باید استراتژی این صنعت را درست کم برای یک دوره زمانی چهارساله تدوین کند، تا مشخص شود در چهارسال آینده چه اتفاقی در صنعت خودرو خواهد افتاد و همچنین معین شود که برای حوزه‌هایی مانند موتور، کیفیت، واردات، قیمت، توسعه و... چه مسیری پیش رو خواهیم داشت. اگر وزارت صمت در حوزه خودرو منفعل عمل نکند و خیلی قوی سیاست‌گذاری کند، بهترین و اصلی‌ترین سیاست‌گذار خودرو خواهد بود و نقش دیگر نهادها مانند شورای رقابت و مجلس کم‌رنگ می‌شود.

این کارکنان حوزه خودرو با انتقاد از عملکرد ادوار مختلف وزارت صمت تصریح کرد: وزارت صمت منفعل عمل کرده و بیشتر وزیران یک سری شعارها و سخنرانی‌های معمولی بسنده کردند و اقدام موثر عملی در حوزه خودروسازی از خود نشان ندانند. به همین دلیل ما با وضعیت فعلی مواجه هستیم. بنابراین توصیه من این است که آقای وزیر برنامه‌های عملی خود را در دوره زمانی ۴ ساله مشخص کرده و بر اساس آن چندین برنامه، متولیان، سیاست‌گذار، اهداف و... خود را تصادد بدهد. این تنها راهی است که می‌تواند به مردم این نوید را دهد که ما دست کم با یک برنامه پایدار مواجه هستیم. وی در ادامه افزود: تأثیر نابرابری شاخص‌های اقتصادی باید به گونه‌ای در این برنامه دیده شود. بسیاری از شاخص‌های کلان اقتصادی در اختیار آقای وزیر یا خودروساز نیست. شاخص‌های کلان اقتصادی در اختیار سایر نهادهای اقتصادی و سیاسی کشور است. برنامه‌ای که برای ۴ سال آینده خودرو ریخته می‌شود باید به گونه‌ای باشد که نابرابری این شاخص‌ها در آن منظور شود تا بتواند آن نابرابری را از خود حل کند.

کریمی سنجری خاطر نشان کرد این سردرگمی بیشترین تأثیر را در عدم تعادل بازار گذاشته است. اینکه قیمت‌ها نابرابر است و هم‌طور افزایش می‌یابد همیشه بین بازار، خودروساز و سیاست‌گذار اختلاف وجود دارد و یک کالای مصرفی سرمایه‌های یک یک کالای کم‌املا سرمایه‌ای تبدیل شده است. به این علت است که ما برنامه مشخصی در خودروسازی نداریم. در دست است که قصد کم‌رغیور است و تحت تأثیر کاهش درآمدی ارزی، تجربه‌ها و عدم مشارکت بین‌المللی کل اقتصاد ما دچار مشکل است اما همه ماجرا نیست و بخش زیادی از اشتکالاتی که در خودروسازی هنوز برنامه مشخصی از طرف آقای وزیر ارائه نشده است، البته یک سری مشکل حل شده و یک برنامه ۴ ساله ارائه شده بود به طوری که همه جنبه‌های مؤثر در بازار را در خود داشته باشد. می‌تواند کمک کند. درست است که عواملی مانند تورم در اشتگتی بازار خودرو مؤثر است اما یک برنامه خوب می‌تواند این عوامل را کاهش دهد. در ادامه اضافه کرد: ما هیچ برنامه‌ای نداریم. هنوز برنامه مشخصی از طرف آقای وزیر ارائه نشده است. البته یک سری وعده‌های سنگینی داده‌اند برای مثال گفته شده که تا پایان چهار سال ما به تولید سالانه ۳ میلیون دستگاه خودرو می‌رسیم یا کاری می‌کنند که صنعت خودرو افتخار ملی شود. اینها یک سری شعار و وعده است. برنامه‌ای که زمان و شاخص برای پیش آن داشته باشد هنوز منتشر نشده است. قطعا اگر این برنامه منتشر شود، آقای وزیر رفتار خود را با همه ذینفعان بازار خودرو بر اساس آن تنظیم می‌کند ولی متأسفانه هنوز این اتفاق نیافتاده و در حال حاضر ما بر اساس یک سری رفتارهای پررشته‌ها دولت‌های قبلی مانند رقعه قیمت‌گذاری دستوری و... را اجرامی کنیم.

## خودروسازی‌ها حیات خلوت دولت‌ها هستند

رئیس کمیسیون صنایع مختلف گفته: سیاست‌ها در مجلس با زدهم این است که فضا را در زمینه خودروسازی رقابتی کنیم و پس از آن به بازار جهانی بپردازیم. عزت‌الله اکبری تالارپشتی رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه ۲ خودروساز حیات خلوت همه دولت‌ها بودند، گفت: این شرکت بر اساس استانداردهای یک بنگاه اقتصادی اداره نمی‌شوند که این مسئله باید اصلاح شود. وی افزود: زمانی که ما حرف از تولید می‌زنیم باید ببینیم که مشتری ما کیست و سلیقه آن چیست؟ اما در حال حاضر سلیقه خودروساز حاکم است و به شکلی که مردم بر اساس سلیقه خودروساز سوار می‌شوند. عضو کمیسیون صنایع مجلس بیان کرد: سیاست‌ها در مجلس با زدهم این است که فضا را رقابتی کنیم و پس از آن به بازار جهانی بپردازیم و نباید این گونه باشد که ما همیشه واردات خودرو داشته باشیم بلکه باید به فکر صادرات باشیم. اکبری ادامه داد: ما باید به فکر صادرات واقعی باشیم نه اینکه به تولید بپردازیم. ما همین کیفیت اما قیمت پایین‌تر و با این کار صادرات را راضی نگه‌داریم و بعد عنوان کنیم که ما صادرات داریم.

## یادداشت امروز

### سهام‌بری عادلانه عوامل زنخیر هتولید

: ابو الفضل شادمان

در بررسی جایگاه اقتصادی کشورهای جهان، صنعت خودروسازی به دلیل ارزش و جایگاه ویژه آن در شبکه تولید صنعتی و خدمات پس از فروش، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی محسوب می‌شود. این صنعت به لحاظ ارتباط گسترده با تجهیزات بالادستی و پایین‌دستی خود، صنعتی کلیدی محسوب شده و جایگاه مهمی در توسعه صنعتی و رونق تولید دارد. بطوریکه نقش مؤثری در رشد و توسعه اقتصادی و حتی فرهنگی ایفا می‌کند. صنعت خودروسازی در ایران نیز با تلاشستن مهم ۲۰ درصدی از ارزش افزوده کل بخش صنعت و سهم حدود ۴ درصدی در تولید ناخالص داخلی (GDP) از جایگاه مهمی در اقتصاد ملی برخوردار است. خودروسازی ایران با اقمته ۱۰ ساله، شاهد فراز و نشیب‌های فراوانی بوده است. به نحوی که جامعه از انتظارات فراوانی دارد تا لایسب شناسی مشکلات این صنعت و ارائه راهبردهای مناسب به منظور بیرون رفت از چالش‌های موجود امری ضروریست. صنعت خودروسازی ایران از اوایل دهه ۲۰ شمسی تاکنون فراز و نشیب‌های زیادی را تجربه کرده است. صنعتی پر سر و صدا و پر جنبه از تولید پیکان و مسند گرفته تا واردات ریز افزودنی خودروهای خارج و در نهایت خام‌فناپی با بهترین شرکای تجاری در طول ۶۰ سال تجربه صنعت خودروسازی ایران بوده است. صنعت خودروسازی ایران تقریباً از سال‌های دهه ۳۰ شمسی شروع شده و با افت و خیزهای مختلف در حال حاضر از جایگاه ویژه‌ای از لحاظ تولیدی بین بزرگ‌ترین اقتصاد ایران برخوردار شده است. تلاش‌های زیادی در راستای سومی کردن صنعت خودروسازی در ساهای جهان برنامه عمرانی و بعد از انقلاب اسلامی صورت پذیرفته اما هنوز در مقیاس جهانی ایران در این زمینه پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای نداشته است. سیاست‌های مبنی از جنگ عراق علیه ایران، به گسترش فعالیت‌های صنایع وابسته به صنعت خودرو و تعمیق یوندهایی بین بخشهای صنعت منجر شد. صنعت مزبور به‌طور مستقیم و غیر مستقیم ۱۲۴ درصد مجموع ارزش افزوده فعالیت‌های اقتصادی ایران را به خود اختصاص داده است. امروز بر کسی پوشیده نیست که صنعت خودروسازی در پیشبرد و پیشرفت سایر صنایع نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد. صنعت خودروسازی ایران دومین شاخه مهم اقتصاد ملی، بعد از صنعت نفت و گاز به حساب می‌آید. صنعت خودروسازی کشور ما لوکوموتیو رشد صنایع دیگر است به طوری که ۶۰ درصد صنعتی دیگر با صنعت خودروسازی مستند این صنعت در یکی از رقابتی‌ترین صنایع جهان است. هرروز در این صنعت تلاوتوری در حصول و بهبود کیفیت مشاهده می‌شود.

## بازگشت به بیرو است

## خانواده بکلری

تسلیم واژه کوچکی برای همدردی با شما است. مصیبت وارده را تسلیت عرض نموده و برای آن درگذشته مغفرت و علو درجات و برای امان ماندگان صبر و شکیبایی مسئلت دارم.

: ابو الفضل شادمان