یادداشت

## کارگزار بهره‌وری جامعه

منیژه بذرپاچ . دانشجوی دکترای اقتصاد

● زمانی که بحث توسعه یک کشور مطرح می‌شود، یکی از مهم‌ترین ابعاد آن و شاید اولین جهتی که ذهن شنونده را به خود جلب می‌کند، توسعه از بُعد اقتصادی است. تصور کشوری توسعه‌یافته بدون توجه به رشد اقتصادی غیرممکن است. بیش از ۱۶۰ سال است که تعاونی‌ها، در جهان به‌عنوان یک روش مؤثر برای کنترل معیشت اقتصادی بوده‌اند؛ چراکه آنها نقش مهمی در تسهیل ایجاد شغل، رشد اقتصادی و توسعه اجتماعی ایفا می‌کنند. زمانی که تعاونی‌ها مؤثر و موفق باشند، باعث افزایش قابلیت زندگی و بهبود توانایی اعضای خود شده و در نهایت به‌عنوان یک شرکت اقتصادی قابل اعتماد، نوآور و رقابتی مطرح می‌شوند. به عقیده گیبسون، روند توسعه و پایداری یک تعاونی، شامل فرایندهای توسعه و ارتقای روحیه جامعه، هویت و سازمان اجتماعی می‌شود؛ زیرا تعاونی‌ها نقش فزاینده‌ای در کاهش فقر، تسهیل ایجاد شغل، رشد اقتصادی و توسعه اجتماعی دارند. مهم‌ترین ویژگی کشورهای کمترتوسعه‌یافته و درحال‌توسعه، پایین‌بودن تولید ناخالص داخلی، سطح پایین اشتغال و وجود بی‌کاری آشکار و پنهان، توزیع نابرابر درآمدها و کمبود سرمایه است. برای جبران این معضلات و همچنین سودآوری و بهره‌وری بیشتر، تعاونی‌ها با انسجام استعدادها و توانمندی‌های پراکنده افراد جامعه و با آموزش و تربیت نیروی انسانی و ارتقای آگاهی‌های شغلی و سازماندهی آنها، از برایند تجمیع نیروهای اقتصادی برای پیشبرد اهداف توسعه خود بهره می‌گیرند که درعین‌حال، این ویژگی تضمین‌کننده توسعه منابع انسانی و رشد اقتصاد دانش‌محور است. هم‌زمان با فعالیت‌ها و اقدامات مستمر برای تأمین نیازهای تولیدی و خدماتی مردم، به تأمین نیازمندی‌های اعضای داخلی خود نیز توجه دارند و تلاش می‌کنند موازنه‌ای را بین تقاضای مصرف در داخل و خارج از حوزه فعالیت خود برقرار کنند. یکی از مهم‌ترین موانع توسعه اقتصادی کشورهای درحال‌توسعه، کمبود سرمایه است. تعاونی‌های تولیدی می‌توانند با تجمیع سرمایه‌های اندک و انجام عملیات بانکی، منابع مالی را در خدمت تولید و اقتصاد کشور قرار دهند. انجام این کار از توان تک‌تک افراد جامعه خارج است. این مؤسسات با آموزش اعضا و ایجاد زمینه‌های سالم اقتصادی، باعث کاهش میزان مصرف و در نتیجه افزایش پس‌انداز افراد شده و این سرمایه‌ها را در راستای سرمایه‌گذاری در تولید هدایت می‌کنند. به علاوه، قادرند رابطه سالمی بین اعضا و مؤسسات اعتباری و مالی ازجمله بانک‌ها ایجاد کرده و نیازمندی‌های تسهیلاتی اعضا را رفع کنند. یا از محل وجوه تمرکزشده، به اعضا وام داده و بار سنگین بهره‌های طاقت‌فرسا را از این طبقه بردارند. این بنگاه‌ها، به‌ویژه گونه‌های خدماتی آنها، می‌توانند تا حد زیادی مشکل بی‌کاری را حل کنند؛ برای مثال، صنایع کوچک که از ارکان اصلی اشتغال به حساب می‌آیند، به دلیل ناتوانی در رقابت با صنایع بزرگ و پیشرفته، ممکن است به تدریج موقعیت خود را در بازار اشتغال از دست بدهند. یک راهکار آن است که واحدهای کوچک با ایجاد واحدهای بزرگ‌تر در قالب تعاونی‌ها، موقعیت خویش را بهبود ببخشند و در حل مشکل اشتغال نیز گام بردارند. امروزه و با توجه به جهانی‌شدن اقتصاد و اجتماع، نقش مشارکت مردم در تعیین سرنوشت خویش بیشتر از همیشه احساس می‌شود. به عقیده کارشناسان تعاونی‌ها، نوعی از سازمان‌ها و نهادهای مردمی هستند که در عین برخورداری از خصوصیات و مشخصات یک واحد اقتصادی و تجاری، ارزش‌های مکتبی و اجتماعی هم داشته و با توجه به اینکه در نظام تعاونی‌ها، سازوکار داوطلبانه و اختیاری در راستای تجهیز منابع و رسیدن به اهداف گروهی وجود دارد، می‌توانند برای دستیابی به اهداف و توسعه همه‌جانبه تأثیرگذار باشند. مکانیسم تعاون و تعاونی قادر است بسترساز جریان عمده اجتماعی و منشأ بروز تحولات عظیم اقتصادی، فرهنگی و سیاسی باشد. اهمیت کارکرد این مکانیسم در نظام‌های گوناگون سیاسی و اجتماعی، اعم از توسعه‌یافته، درحال‌توسعه و توسعه‌نیافته، به گونه‌ای بوده است که دیگر جایی برای بحث درباره اینکه آیا تعاونی‌ها قادرند حاکمیت مشارکت خود را به‌طور فزاینده‌ای در سهم ساختار اقتصادی و اجتماعی افزایش دهند یا نه، باقی نگذارد. تعاونی‌ها توانایی این را دارند که از فروپاشی پیوستگی‌های اجتماع جلوگیری کرده، با فقر مقابله کنند و از محرومیت روستاها و مناطق دورافتاده بکاهند. پیامد این کارکردها، پیشگیری از تغییرات و دگرگونی‌های مشکل‌ساز ساختار جمعیت است که از مهاجرت جامعه روستاییان و حاشیه‌نشینان به شهرها ناشی می‌شود. برای دستیابی به این اهداف اثرگذار، وظیفه دولت‌هاست تا با ارائه سیاست‌های حمایتی، چارچوب‌های قانونی و نهادی، سیاست‌گذاری مالیاتی بهینه، خصوصی‌سازی، بهبود دسترسی‌های مالی برای گروه‌های آسیب‌پذیرتر، ترویج رسمی‌سازی اقتصاد غیررسمی، اقدامات نظارتی و... بسترهای لازم را برای شکل‌گیری اثربخش تعاونی‌ها ایجاد کنند.

معاون سابق سازمان هواپیمایی در بررسی توان ساخت و صادرات هواپیمای ساخت ایران به «شرق» می‌گوید:

# تهاتر هواپیمای ایرانی با کالاهای چینی و روسی

**شرق:** سودای ساخت داخل و خودکفایی، سال‌هاست که در سر ایرانی‌هاست. هنوز هم نپذیرفته‌ایم که می‌توان در اتحادی با جهان و ورود به اقتصاد بین‌المللی، برخی محصولات یا کالاها را خریداری کرد و درمقابل با صادرات محصولاتی که در کشور در آنها توانمندیم، دیگر کشورها را به خود وابسته کنیم. شاید بر همین اساس است که حتی در ساخت هواپیما یا کشتی هم مصر هستیم که تولیدکننده باشیم و صادرات آن را نیز در دست بگیریم، درحالی‌که نیک می‌دانیم در این دو صنعت ویژه، تنها برخی کشورهای خاص توانمندی ساخت و تولید دارند و حتی برخی سازندگان بزرگ جهانی در عرصه ساخت هواپیما و کشتی، قطعات خود را از دیگر کشورهای برند قطعات مشخص، وارد می‌کنند. در گذشته در ایران بارها سخن از ساخت هواپیمای ساخت داخل مطرح شده بود، اما دو روز پیش مدیرعامل سازمان صنایع هوایی نیروهای مسلح حرف صادرات هواپیمای ساخت داخل را هم پیش کشید. امیر سرتیپ عبدالکریم بنی‌طرفی، معاون وزیر دفاع گفته بود: «برای صادرات آن دسته از تجهیزات و محصولاتی که مجوز صادرات آن را داریم به کشورهای طرف قرارداد، اقدام کرده‌ایم و در نمایشگاه هوایی کیش، خدمات و تجهیزات ارائه‌شده به ایرلاین‌های داخلی نیز معرفی خواهد شد». معاون وزیر دفاع با اشاره به ثبت قراردادهایی با سه کشور چین، روسیه و اندونزی درخصوص صادرات تجهیزات صنایع هوایی گفته بود: «ان‌شاءالله در نمایشگاه دهم ما اولین سفارشات برای هواپیمای آموزشی‌مان را از کشورهای خارجی خواهیم گرفت». با اینکه ایران به سبب تلاش مهندسان داخلی در زمینه طراحی و ساخت سازه (هوایی و دریایی) بسیار پیشرفت کرده، اما اشاره به این سخن، کماکان این سؤال را ایجاد می‌کند که آیا می‌توانیم؟ درحالی‌که بارها متخصصان تأکید کرده‌اند ایران می‌تواند به قطب تعمیرات، به‌ویژه در عرصه ساخت سازه‌های دریایی تبدیل شود، اما هنوز هم سودای ساخت و تولید این محصولات خاص، برخی مسئولان را رها نمی‌کند. در این زمینه با علیرضا منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی و نماینده سابق ایران در ایکائو، گفت‌وگویی کوتاه داشتیم. منظری در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: در بخش ورود دانش فنی و تجربه نیروی انسانی؛ چه در هواپیمای ایران ۱۴۰ و چه در هواپیماهای کوچک دیگر و همین‌طور طراحی هواپیما، پیشرفت‌های قابل‌توجهی حتی با وجود کمبودها داشته‌ایم، اما برای تولید و صادرات آن، سؤالات زیادی باقی است. او درباره صادرات هواپیماهای آموزشی ایران به دیگر کشورها می‌گوید: عموما در این زمینه مشتری‌ها از سوی ایران انتخاب می‌شوند و اغلب از بین کشورهایی مانند چین و روسیه به‌واسطه رابطه تهاتری کالا چنین مبادلاتی انجام می‌شود، اما از آنجا که با تکنولوژی‌های بین‌المللی فاصله داریم و نمی‌توانیم گواهی‌نامه‌های بین‌المللی را دریافت کنیم، نمی‌توان روی بازار تجاری بین‌المللی، حسابی باز کرد، مگر اینکه این حرف‌ها معطوف به هواپیماهای غیرتجاری یا نظامی باشد.

**آیا درحال‌حاضر ایران امکان ساخت و صادرات هواپیما را دارد؟**

ایران در ساخت هواپیماهای کوچک و در حد آموزشی، یک‌سری تجربیات خوب دارد، شکی نیست، اما آیا در حدی باشد که امکان صادرات آن وجود داشته باشد، بحث دیگری است. آیا بازار جهانی حاضر است چنین چیزی را از ما خریداری کند؟

**پاسخ خود شما به این پرسش چیست؟**

نمی‌توان گفت این هواپیماها را از ایران می‌خرند یا خیر. به‌هرحال، خریداران هواپیما را در سیستم بین‌المللی قیاس می‌کنند. در سیستم بین‌المللی چارچوب‌هایی وجود دارد که هواپیماها معرفی شده و خریداران از بین آنها با تیپ‌ها و مشخصات مختلف، گزینه موردنظر خود را با توجه به اهداف خود انتخاب می‌کنند. یک هواپیما، باید در رقابت با آن هواپیماها رقابت‌پذیر باشد؛ چه از لحاظ مشخصات، کاربرد و همین‌طور قیمت باید این توان رقابتی را داشته باشد. اگر در چنین وضعیتی باشد می‌تواند به بازار برود و مورد رقابت قرار بگیرد.

**پاسخ روشنی به پرسشم ندادید. ما می‌توانیم قطعات هواپیما را در داخل بسازیم که حالا سخن از صادرات هواپیمای صددرصد ایرانی می‌کنیم؟**

قطعات در ایران اغلب مونتاژ می‌شود و این‌گونه نیست که بگوییم آنها را در ایران می‌سازیم. به‌نوعی می‌توان گفت در ایران مدل‌های خارجی، بومی‌سازی می‌شود و با کمی تغییر در قطعات خارجی عنوان ایرانی می‌گیرد. طراحی هواپیما می‌تواند ایرانی شود، زیرا درهرحال، افرادی که روی هواپیماهای مختلف کار کرده‌اند، برای طراحی آن، مسلط شده‌اند و می‌توانند به آن مشخصات، مشخصات جدیدی اضافه کنند و هواپیمای جدیدی طراحی کنند که در این طراحی‌ها هم عمدتا هواپیماها شبیه هم می‌شوند. یک‌سری اختلاف در مشخصات صرفا وجود دارد، بنابراین می‌توان روی بیس طراحی هواپیمای ایرانی حساب باز کرد، اما در مورد ساخت و تولید، طبیعتا بسیاری از قطعات، وارداتی است و قابلیت ساخت ندارد که دوباره از ابتدا قطعات را بسازند. درواقع به‌طورکلی می‌توان گفت جز چند کشور معدود بزرگ، کشورهای دیگر قابلیت تولید تمام قطعات را ندارند و حتی اگر هواپیما بسازند، بخشی از قطعات را وارد می‌کنند.

**چه کشورهایی تولیدکننده اصلی قطعات هواپیما هستند؟**

آمریکا و فرانسه دو کشور اصلی سازنده هواپیما هستند. ایتالیا هم کمابیش در ساخت هواپیمای کوچک تخصص دارد. آلمان‌ها روی هواپیمای کوچک کار کرده‌اند. کانادا نیز یک هواپیمای کوچک‌مقیاس ویژه می‌سازد که دوزیست است و هم روی خشکی می‌نشیند و هم روی آب. این کشورهای اصلی‌ای هستند که روی ساخت قطعات هواپیما کار کرده‌اند و به قطعه‌ساز هواپیما معروف هستند.

**روسیه چطور؟ نمی‌توان از این کشور به‌عنوان سازنده هواپیما نام برد؟**

روسیه وضعیت خاصی دارد و روی هواپیماهای کوچک هم کار نکرده است و بیشتر روی هواپیمای باری یا مسافری بالای پنج‌هزارو ۷۰۰ کیلو کار کرده است. البته باید گفت که پس از فروپاشی شوروی، روی این صنعت کار جدی و جدیدی نکرده‌اند. نوع و ترکیب هواپیماهای شرقی و روسی با غربی کاملا متفاوت است؛ البته پس از فروپاشی تلاش روس‌ها آن است که بیشتر روی سیستم‌ها و سامانه‌های غربی کار کنند.

**چین چطور؟ چند وقت پیش حرف ساخت هواپیمای چینی و احتمال خرید ایران از این کشور مطرح شده بود.**

چینی‌ها هم روی ساخت قطعات هواپیمای داخلی خود با طراحی چینی کار می‌کنند؛ البته بخشی از قطعات را خودشان طراحی کرده و بخشی را وارد می‌کنند. دلیل آن هم این است که چینی‌ها با هواپیماسازهای بزرگ مانند ایرباس قرارداد دارند و بخشی از قطعات هواپیماهای بزرگ ایرباس را می‌سازند. در واقع چینی‌ها در صنعت قطعه‌سازی قدرتمند شده‌اند و حتی حدود ۴۰ تا ۴۵ سال است که روی هواپیماهای نظامی کار کرده و برای آن قطعه‌سازی هم می‌کنند.

**نگاهی دوباره به ایران داشته باشیم. ایران تقریبا در چهار دهه گذشته، برای واردات برخی قطعات هواپیما که دومنظوره هستند هم تحریم است. در این زمینه، ایران چه‌کار می‌کند؟**

الزاما هواپیما یا سامانه‌های هوایی که در ایران ساخته می‌شود، بهنگام و به‌روز نیست. نوع استفاده تکنولوژی و فناوری آن، کمی عقب‌تر است. دسترسی‌نداشتن به برخی قطعات به‌روز، قیمت ساخت هواپیمای داخلی را بالا می‌برد و در نتیجه روی حق انتخاب هواپیما از سوی خریداران اثر می‌گذارد. البته صحبتی که در ایران درباره ساخت هواپیما یا صادرات آن می‌شود، معطوف به فروش هواپیما در بازار نیست. به‌نوعی می‌توان گفت مشتری‌ها از سوی ایران انتخاب می‌شوند. به نظر می‌رسد اگر در این زمینه ایران بتواند ورود کند، کشورهایی مانند چین و روسیه خریدار خواهند بود که مبادلات کالایی صورت بگیرد. به‌نوعی می‌توان گفت بازاریابی در کار نیست و برای فروش، همین ارتباطات مدنظر قرار می‌گیرد. حدود ۲۰ سال پیش، صحبت از فروش هواپیمای ایران ۱۴۰ بود و می‌گفتند ایران در حال فروش آن است. بعدها مشخص شد یک کشور آفریقایی خریدار این هواپیما شده است.

**شما اشاره کردید ساخت هواپیما در ایران عموما به سبب تحریم‌ها، با تکنولوژی روز دنیا فاصله دارد. در این صورت برای دریافت گواهی بین‌المللی به‌منظور صادرات آن، دچار مشکل نخواهیم شد؟**

یک زمانی برای پرواز هواپیمای ایران ۱۴۰ همین مشکل رخ داده بود. آن زمان می‌گفتند قصد داریم با این هواپیمای ساخت داخل به کشورهای دیگر سفر کنیم اما دیدیم که حتی برای پرواز به کشورهای همسایه هم سازمان هواپیمایی این کشورها درخواست گواهی بین‌المللی کرده‌اند. البته این مسئله موجب تعجب سازندگان داخلی شده بود؛ گویا اصلا به آن نیندیشیده بودند. اگر بنا باشد که به‌صورت رسمی، تجارت هواپیمای ایرانی صورت بگیرد، حتما در پروسه‌های دریافت گواهینامه بین‌المللی باید وارد شویم و تأییدیه بگیریم؛ مگر اینکه این حرف‌ها معطوف به هواپیماهای غیرتجاری یا نظامی باشد. درهرحال در بخش نظامی، هواپیما یا هر سازه دیگری درگیر دریافت گواهینامه نمی‌شود.

**بله درباره سازه‌های دریایی نیز همین‌گونه است. اگر بخواهید توان صنعتگران بخش هوایی را نسبت به گذشته بررسی کنید، توانسته‌ایم به مرحله قابل قبولی برسیم؟**

درهرحال نمی‌توان این نکته را نادیده گرفت که قابلیت‌های ایران در صنعت هوایی به نسبت ۱۵،۱۰ سال پیش بسیار ارتقا پیدا کرده است و انکارشدنی نیست. ایران در بخش فنی و تعمیرات هواپیما، بسیار رشد کرده است. شاید در بخش تجاری و ارزیابی‌ها، ارزیابی مثبتی نداشته باشیم اما در بخش ورود دانش فنی و تجربه نیروی انسانی، چه در هواپیمای ایران۱۴۰ و چه در هواپیماهای کوچک دیگر و همین‌طور طراحی هواپیما، حتی با وجود کمبودها پیشرفت‌های شایان‌توجهی کرده‌ایم.

## سازمان امور مالیاتی علیه ۲ بانک اعلام جرم کرد

دادستان انتظامی- مالیاتی سازمان امور مالیاتی گفت: به دلیل ارائه‌ندادن اطلاعات مورد نظر طبق ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم از سوی دو بانک، علیه آنها به مرجع قضائی اعلام جرم کردیم. عباس بهزاد در گفت‌وگو با فارس، درباره وضعیت دریافت اطلاعات از دستگاه‌ها طبق ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم اظهار کرد: در این راستا دو هفته پیش از دو بانک به مرجع قضائی به‌دلیل ارائه‌ندادن اطلاعات حساب‌های بانکی، اقامه دعوا کردیم. او درباره آخرین وضعیت رسیدگی به پرونده دو بانک گفت: درخواست رسیدگی و اعلام جرم به قوه قضائیه ارسال شده و اقداماتی نیز در این زمینه صورت گرفته است. دادستان انتظامی مالیاتی سازمان امور مالیاتی با بیان اینکه اطلاعات سایر بانک‌ها دریافت می‌شود و فقط این دو بانک داده‌های مربوطه را ارائه نکردند، تصریح کرد: درحال‌حاضر بانک‌ها با همکاری بانک مرکزی اطلاعات مورد نظر قانون را به سازمان مالیاتی می‌دهند. بهزاد در پاسخ به این سؤال که قبلا اطلاعات تسهیلات بانکی اشخاص در نظام مالیاتی ثبت می‌شد، اکنون داده‌های مربوط به حساب‌ها و سایر بخش‌ها نیز اخذ می‌شود، گفت: با توجه به بسته مورد نظر قانون و نرم‌افزاری که ارائه می‌شود، این اطلاعات دریافت خواهد شد. او افزود: فقط دادستان انتظامی- مالیاتی نیست که می‌تواند در خصوص این مباحث اعلام جرم کند، بلکه سایر نهادها اعم از بازرسی و دیگر مراجع نیز هستند. در مباحث مالیاتی سازمان بازرسی نیز همراهی دارد و اکنون اغلب بانک‌ها در خصوص ارائه اطلاعات همکاری می‌کنند. بهزاد در پاسخ به این سؤال که برای اقامه دعوا راجع‌به فرار مالیاتی، آیا سازمان مالیاتی اطلاعات را در اختیار شما قرار می‌دهد، گفت: مواردی هست که خود داستان انتظامی به آنها ورود می‌کند و همچنین سایر بخش‌ها و ادارات مالیاتی، ممیزان مالیاتی و بانک‌ها و مدیران مالی در خصوص فرار مالیات وظیفه دارند و چنانچه مواردی موجود باشد، طبق قانون موظف‌اند اعلام کنند، در غیر این صورت مباشر و معاون در جرم‌اند. دادستان انتظامی مالیاتی سازمان امور مالیاتی در پاسخ به این سؤال که اخیرا دادستان تهران از سازمان مالیاتی به‌دلیل اعلام‌نکردن موارد فرار مالیاتی به دادستانی گلایه کرد، گفت: اقداماتی در این زمینه وجود داشته و بیش از ده‌ها مورد فرار مالیاتی به مرجع قضائی ارائه شده است. رقم قابل‌توجهی در این زمینه نیز وجود دارد که اقامه دعوا شد. بهزاد افزود: درحال‌حاضر روی تراکنش‌های بانکی به‌خوبی کار می‌شود و امیدواریم در بحث وصولی بدون دردسر و کم‌هزینه‌تر عمل کنیم. در ابتدای ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم آمده است: «به‌منظور شفافیت فعالیت‌های اقتصادی و استقرار نظام یکپارچه اطلاعات مالیاتی، پایگاه اطلاعات هویتی، عملکردی و دارایی مؤدیان مالیاتی شامل مواردی نظیر اطلاعات مالی، پولی و اعتباری، معاملاتی، سرمایه‌ای و ملکی اشخاص حقیقی و حقوقی در سازمان امور مالیاتی کشور ایجاد می‌شود. وزارتخانه‌ها، مؤسسات دولتی، شهرداری‌ها، مؤسسات وابسته به دولت و شهرداری‌ها، مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی، نهادهای انقلاب اسلامی، بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری، سازمان ثبت اسناد و املاک کشور و سایر اشخاص حقوقی اعم از دولتی و غیردولتی که اطلاعات مورد نیاز پایگاه فوق را در اختیار دارند یا به‌نحوی موجبات تحصیل درآمد و دارایی برای اشخاص را فراهم می‌آورند، موظف‌اند اطلاعات به شرح بسته‌های ذیل را در اختیار سازمان امور مالیاتی کشور قرار دهند».

خبر

## مسکن نسبت به آبان سال گذشته ۹۰ درصد گران شد

● براساس آنچه دفتر برنامه‌ریزی و اقتصاد مسکن اعلام کرده است، حجم معاملات مسکن در شهر تهران در آبان امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش ۵۳درصدی و قیمت آن افزایش ۹۰،۹درصدی داشته است. به گزارش مهر، دفتر برنامه‌ریزی و اقتصاد مسکن وزارت راه‌وشهرسازی آمار اولیه وضعیت بازار مسکن در آبان‌ماه را منتشر کرد. در این گزارش تعداد کل معاملات مسکن انجام‌شده در تهران در آبان‌ماه ۹۷، هفت هزار و ۱۷ فقره است که نسبت به ماه گذشته (مهرماه ۹۷) که ۹ هزار و ۵۶۱ فقره معامله مسکن به ثبت رسید، ۲۶،۶ درصد کاهش نشان می‌دهد. این کاهش نسبت به ماه مشابه سال ۹۶ (آبان ۹۶) که حدود ۱۵ هزار فقره مبایعه‌نامه (۱۴ هزار و ۹۵۶) به امضا رسید، ۵۳ درصد محسوب می‌شود. براساس اعلام دفتر برنامه‌ریزی و اقتصاد مسکن وزارت راه‌وشهرسازی، میانگین قیمت هر مترمربع واحد مسکونی در آبان‌ماه امسال در پایتخت ۹ میلیون و ۱۸۵ هزار تومان برآورد شده است که نسبت به ماه گذشته (مهر ۹۷) که میانگین قیمت هر مترمربع واحد مسکونی هشت میلیون و ۶۳۳ هزار تومان بود، افزایش ۶،۴ درصدی و نسبت به ماه مشابه سال قبل (آبان ۹۶) که میانگین قیمت هر مترمربع واحد مسکونی در تهران چهار میلیون و ۸۰۹ هزار تومان بود، افزایش ۹۰،۹درصدی داشته است.

## قیمت نفت به زیر ۶۰ دلار رسید

● قیمت نفت به‌جای اینکه تا صد دلار جهش کند، در حال سقوط به زیر ۶۰ دلار است و علت اصلی آن معافیت‌های آمریکا برای هشت خریدار بزرگ نفت ایران است. به گزارش مهر به نقل از اویل‌پرایس، در روزی که تحریم‌های آمریکا علیه ایران اجرائی شد، قیمت هر بشکه نفت برنت ۷۲،۶۸ دلار بود، حالا با گذشت سه هفته از تحریم‌ها، قیمت نفت برنت به ۵۹.۵۹ دلار رسیده است و رئیس‌جمهور ترامپ درباره قیمت‌های پایین به خود تبریک می‌گوید. قیمت‌های نفت به جای اینکه تا صد دلار جهش کنند، حالا در حال سقوط هستند و علت اصلی آن معافیت‌هایی است که آمریکا به هشت خریدار بزرگ نفت ایران اعطا کرده است.