

خبر

توقف سرمایه‌گذاری در ساخت‌وساز

آمار گویای آن است که در ۹ماهه سال جاری بخش مسکن در مقایسه با دیگر بخش‌ها کمترین میزان سرمایه را به خود جذب کرده و رشد این بخش از ۳٫۶ درصد سال گذشته هم‌اکنون صفر شده است.

به گزارش ایسنا، حوزه مسکن در ۹ماهه سال جاری کمترین میزان بازده را در بین بخش‌های اقتصادی به خود اختصاص داد. جدیدترین نتایج نرخ رشد اقتصادی که مرکز آمار ارائه داده، گویای آن است که در ۹ماهه سال ۱۴۰۳، رشته فعالیت‌های گروه کشاورزی رشد ۳٫۳ درصد، گروه صنایع و معادن ۳٫۶ درصد (شامل استخراج نفت خام و گاز طبیعی ۶٫۱ سایر معادن ۰٫۹، صنعت ۱٫۴، توزیع گاز طبیعی ۵٫۷، تأمین آب و برق ۲٫۵ و ساختمان صفر درصد) و گروه خدمات ۲٫۳ درصد نسبت به ۹ماهه سال ۱۴۰۲، رشد داشته است. به‌طور کلی نیز رشد محصول ناخالص داخلی با نفت ۳۰٫۱ درصد و بدون نفت ۲٫۲ درصد اعلام شد.

صفرشدن رشد بخش ساختمان طی ۹ماهه امسال در شرایطی رقم خورد که سال گذشته این بخش ۳٫۶ درصد رشد کرده بود. البته رونق نسبی سال گذشته از ساخت‌وساز دولتی در قالب طرح نهضت ملی مسکن نشئت گرفته بود. بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از ۲٫۶ میلیون واحدی که طی بازه زمانی ۱۴۰۱ تا پایان ۱۴۰۲ برای ساخت آن برنامه‌ریزی شده، از مرحله تأمین زمین فراتر نرفته و فقط ۶۳۹ هزار واحد به اتمام رسیده است.

اثرات رکود در بخش ساخت‌وساز مسکن ممکن است به شکل تورم خفیف در طرف عرضه بروز پیدا کند. تولید مسکن در سال جاری تحت تأثیر رکود خرید و فروش کاهش یافته است؛ موضوعی که از کاهش بازده سرمایه در این بخش نشأت گرفته و باعث شده رشد بخش ساختمان به صفر درصد برسد.

رکود بخش ساختمان ممکن است در آینده به بخش خفیف در بازار مسکن اثر بگذارد؛ موضوعی که برخی کارشناسان نسبت به آن هشدار می‌دهند. البته رشد قیمت در این بخش به عوامل متعددی برمی‌گردد که از آن جمله می‌توان به تورم عمومی، رشد بازارهای موازی، نرخ مصالح ساختمانی، توان خرید طرف تقاضای مصرفی، معاملات سوداگرانه، تقاضای پنهان، مالیات‌های حوزه مسکن، میزان ساخت‌وساز و متغیرهای سیاسی اشاره کرد.

در حال حاضر بازار مسکن در رونق نسبی غیرتورمی پیش از عید به سر می‌برد، اما قیمت‌های اعلامی نسبت به سال گذشته تغییر محسوسی نداشته و در مواردی کاهش نیز یافته است. آن‌طور که واسطه‌های ملکی می‌گویند به رسم معمول با نزدیک‌شدن به هفته‌های پایانی سال، میزان مراجمت به بنگاه‌های املاک و تمایل برای خرید آپارتمان در مقایسه با ماه‌های قبل افزایش نسبی دارد؛ افزایشی که به گفته رئیس اتحادیه مشاوران املاک به‌هیچ‌عنوان با رشد قیمت همراه نیست.

بررسی قابل‌های موجود در بازار مسکن نشان می‌دهد در هفته‌های اخیر که دلار و طلا دچار نوسان افزایشی شده، تغییر معناداری به لحاظ قیمت در بازار مسکن ایجاد نشده است، حتی در مواردی که سازندگان و فروشندگان به نقدینگی نیاز دارند واحدهای خود را کمتر از عرف قیمت منطقه عرضه می‌کنند.

در حال حاضر به دلیل رکود سنگینی که از اواسط سال گذشته در بازار مسکن ایجاد شده، نرخ تورم مسکن به حدود نصف تورم عمومی رسیده است. طبق آخرین آمار مرکز آمار ایران در بهمن‌ماه امسال تورم عمومی ۳۲ درصد بوده در حالی که میزان رشد قیمت مسکن شهر تهران بر اساس آمار مرداد سال جاری حدود ۱۷ درصد بوده است (از مرداد به بعد آمار مسکن ارائه نشد). تعداد معاملات نیز سه‌هزار و ۵۵۹ بوده. در حالی که در سال‌های رونق، بهانه بین ۱۵ تا ۲۰ هزار معامله در پایتخت انجام می‌شود.

پژمان جوزی، رئیس انجمن صنعت ساختمان، با بیان اینکه بخش مسکن موتور محرک اقتصاد کشور است و هم‌اکنون در رکود به سر می‌برد، گفت: شرایط به رکود تورمی مسکن، نارضایتی، افسردگی و مهاجرت منجر می‌شود. البته خوشبختانه امروز درایت لازم در حاکمیت ایجاد شده و به این نتیجه رسیده‌اند که باید به فعالان صنعت ساختمان و بخش خصوصی اعتماد کرد. امیدواریم تا دو سال آینده بخش خصوصی در مسیر درست قرار گیرد.

آمار حکایت از آن دارد که رشد قیمت مسکن در پایتخت به حدود نصف

تورم عمومی رسیده و با توجه به پایین‌بودن توان طرف تقاضا افزایش یکباره

تورم این بخش در سال آینده سناریو قابل اعتنایی نیست.

سؤال این است که در سال آینده چه سرنوشتی برای بازار مسکن محتمل

است؟ اگر سیاست‌های دولت در کنترل تورم و تسهیل ساخت‌وساز موفق باشد، بازار می‌تواند به ثبات نسبی برسد. از طرف دیگر بر اساس یک تحلیل، در صورتی که قدرت خرید مردم همچنان کاهش یابد، حتی با افزایش قیمت‌ها تقاضای مؤثر کاهش پیدا خواهد کرد و رکود بازار مسکن ادامه می‌یابد.

از سوی دیگر، قیمت نهاده‌های ساختمانی در ماه‌های اخیر تحت تأثیر رشد قیمت ارز دچار نوسان افزایشی شده است. بر این اساس برخی کارشناسان معتقدند قیمت مسکن در آینده رشد خواهد داشت؛ گزاره‌ای که رئیس اتحادیه مشاوران املاک آن را رد می‌کند و می‌گوید: «بعید است در سال آینده تورم بازار مسکن به میزان تورم عمومی برسد. به بیان دیگر وضعیت سال جاری همچنان برای سال آینده نیز در بازار ملک ادامه می‌یابد و رشد قیمت مسکن احتمالاً حدود نصف افزایش قیمت دیگر کالاها خواهد بود.»

شرق: نزدیک به ۲۴ سال است که پروژه راه‌آهن رشت-آستارا روی زمین مانده است و هر بار خبری روی خروجی رسانه‌ها منتشر می‌شود مبنی بر اینکه روسیه یا حتی جمهوری آذربایجان وعده‌هایی برای راه‌اندازی این خط آهن مهم داده‌اند، اما در نهایت اوضاع همان است که بود.

خط آهن رشت-آستارا در واقع همان حلقه مققودی است که می‌تواند زیرچره ترانزیت و حمل‌ونقل کریدور مهم شمال به جنوب را ایجاد کند و سا اتصال دریای خزر به آب‌های گرم جنوب، یکی از شاهراه‌های

ترانزیت کالا را در منطقه ایجاد کند اما حدود ۲۴ سال است که نه این خط راه آهن افتاده است و نه بنادر شمال ایران سهم چندانی در حمل‌ونقل کالا دارند و نه اصولاً تجارت ایران با کشورهای حوزه دریای خزر و اوراسیا با وجود ظرفیت‌های خیره‌کننده، به عدد قابل توجهی رسیده است.

چرا کریدور شمال به جنوب مهم است؟

کریدور شمال به جنوب، یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است که مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز را با یک مسیر هفت هزار کیلومتری جایگزین کرده و در مقایسه با مسیرهای سنتنی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. در این کریدور، اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راهگدر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

با این حال مشکلات راه‌اندازی این کریدور ترانزیتی آن‌قدر عمیق و وخیم است که پروژه خط آهن ۲۴ سال است روی زمین معطل مانده، از تملک زمین و مسائل زیست‌محیطی گرفته تا دعوای ذی‌نفعان مسیریاه حمل بار جاده‌ای و در نهایت تأمین سرمایه‌ای که گفته می‌شود در گروی اراده روسیه است.

حالا وزارت راه و شهرسازی خبر داده است که هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، از پروژه خط آهن رشت-آستارا بازدید کرده و این بازدید در پی امضای الحاقیه قرارداد این پروژه با طرف روسی بوده و به منظور نظارت میدانی و عملیاتی بر پیشرفت پروژه انجام شده است.

البته جزئیات بیشتری از این قرارداد منتشر نشده و ظاهراً مثل همیشه خبری از قرارداد و تفاهم‌نامه با روسیه آمده و در نهایت کار پیش نرفته است.

روسیه پیش از این بارها وعده تأمین مالی واحداث این راه‌آهن را داده بود، اما در نهایت به بهانه تحریم از این پروژه خارج شد. نهایتاً حدود دو سال پیش خبر آمد که توافق‌نامه اولیه احداث خط آهن رشت-آستارا، به طول ۱۶۴ کیلومتر در ارضیهشت سال ۱۴۰۲ میان ایران و روسیه امضا شده است و خبرگزاری فارس ادعا کرد در قالب این موافقت‌نامه، روس‌ها تا سقف ۱٫۶ میلیارد یورو در ساخت این خط سرمایه‌گذاری خواهند کرد. اما چند ماه بعد، یعنی آبان ۱۴۰۲، خبر رسید روسیه دراین‌باره تفلل کرده است. تیرماه امسال هم خبرگزاری اسپوتنیک روسیه گزارش داد ضمیر کابلوف، فرستاده ویژه رئیس‌جمهور روسیه در امور افغانستان و مدیر اداره دوم آسیایی وزارت امور خارجه روسیه، گفته که توافق‌نامه اجرایی همکاری ایران و روسیه به حالت تعلیق درآمده است، اما این خبر در ایران تکذیب شد. هرچند همان زمان امضای برجام هم که روسیه قرارداد تکمیل خط آهن رشت-آستارا را امضا کرد، حرف و حدیث فراوان بود و گفته می‌شد که روسیه احداث خط آهن را با ایران گران حساب کرد یا روسیه برای پرداخت فاینانس به این خط آهن ضمانتی نداده است. در نهایت هم مسکو بدون هیچ توضیحی تحریم ایران را بهانه کرد و از قرارداد خارج شد.

از سنگ‌اندازی ذی‌نفعان تا نگرانی‌های محیط‌زیستی

از موضوع تأمین مالی که بگذریم، چندی پیش اعلام شد که راه‌آهن رشت-آستارا موانع محیط‌زیستی دارد و برخی فعالان

روایتی از حلقه های مفقوده کریدور شمال به جنوب و راه آهن رشت-آستارا که ۲۴ سال بر زمین مانده است

راه آهن معطل



محیط زیست خبر دادند که بی‌ریزی ریل‌گذاری خط آهن حاکی از آن است که این خط ریلی از مسیر یاریک بین ضلع غربی تالاب استیل و کوه‌های دربند می‌گذرد و با توجه به حریم ۱۷متری راه‌آهن در هر طرف ممکن است بخشی از ضلع غربی تالاب پر شود.

فعالان محیط زیست توضیح می‌دهند که اطلاعات مسیر خط آهن شفاف نیست و نگرانی‌هایی برای آنها به دنبال داشته است. این افراد توضیح می‌دهند که بنا بوده در بخشی از این مسیر تونل احداث شود که گویا بعدها به دلایل نامعلوم ساخت آن تونل حذف شد و سال ۱۳۹۶ رئیس وقت اداره محیط زیست آستارا از پیشنهادهای مبنی بر ساخت پلی دارای دیواره برای ممانعت از ورود صدای قطار به تالاب خبر داده بود اما انجام چنین هزینه‌هایی برای محیط زیست در ایران دور از انتظار به نظر می‌رسد.

در واقع فعالان محیط زیست معتقد هستند احداث راه‌آهن رشت-آستارا می‌تواند با رعایت استانداردهای محیط‌زیستی انجام شود، اما به دلیل بالا رفتن هزینه پروژه، احتمال سرپیچی از این استانداردها و تخریب محیط زیست منطقه وجود دارد.

پس از این ماجرا مسئله تملک اراضی مردم در مسیر خط ریلی و هزینه گزاف برای آن مطرح شد که البته هادی حق‌شاس، استاندار گیلان، می‌گوید با احداث پلی می‌شود مشکل را حل کرد بدون اینکه ارزش کشاورزی تخریب شود یا دولت نیاز به تملک اراضی مردم داشته باشد.

ماجراها به همین جا ختم نشد و بنا بر توضیح مقامات محلی، دعوای ذی‌نفعان یکی دیگر از چالش‌های اصلی این پروژه است و در غیاب ریل، شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بار این مسیر را حمل می‌کنند و از کنار این ماجرا ده‌ها ذی‌نفع حمل‌ونقل جاده‌ای پیدا شده است که مقابیل احداث خط آهن رشت-آستارا سنگ‌اندازی می‌کنند.

برخی مخالفان هم از اساس اعتقاد دارند که احداث راه‌آهن رشت-آستارا صرفه اقتصادی ندارد. به گفته این دسته از مخالفان، راه‌آهن رشت -آستارا چندان در ترانزیت ایران تأثیرگذار نیست؛ چون رشت-آستارا باید از جمهوری آذربایجان عبور کند و درواقع با این کار باید سر گرنده ترانزیت به دست جمهوری آذربایجان سپرده شود. در چنین شرایطی جمهوری آذربایجان هر وقت بخواهد مسیر قطار را می‌بندد، کم‌البته هر وقت بخواهد به بهانه‌های واهی مثل آمارگیری یا ترمیم، جاده را می‌بندد.

این دسته از مخالفان توضیح می‌دهند که در مسیر ریلی رشت-آستارا باید از مسکو تا بندر ماخاچ‌کالا در داغستان از مخالفان، راه‌آهن رشت -آستارا چندان در ترانزیت ایران تأثیرگذار نیست؛ چون رشت-آستارا باید از جمهوری آذربایجان عبور کند و درواقع با این کار باید سر گرنده ترانزیت به دست جمهوری آذربایجان سپرده شود. در چنین شرایطی جمهوری آذربایجان هر وقت بخواهد مسیر قطار را می‌بندد، کم‌البته هر وقت بخواهد به بهانه‌های واهی مثل آمارگیری یا ترمیم، جاده را می‌بندد.

از آن سو برخی دیگر از کارشناسان اعتقاد دارند که در چشم‌انداز ترانزیتی ایران و روسیه حداقل عددی که عنوان شده ۱۵ میلیون تن و عدد متوسطی که بیان شده ۵۰ میلیون تن و اعداد بالاتری هم مطرح شده صد میلیون تن است. این در حالی است که مجموع ظرفیت تمام بنادر شمالی ایران ۳۰ میلیون تن است و تنها از طرف شرق میلیون تن این ظرفیت استفاده می‌شود. از سووی دیگر عمق آبخور

بنادر شمالی نه‌تنها مناسب تردد کشتی‌های بزرگ نیست بلکه ناوگان مناسب هم در این بنادر وجود ندارد. نکته دیگر اینکه بخشی از این بنادر در شرق دریای خزر وجود دارند، اما امکانات حمل‌ونقل یکپارچه از روسیه تا ایران در غرب دریای خزر مناسب‌تر است، بنابراین احداث راه‌آهن رشت-آستارا ضروری است؛ چراکه برای راه‌اندازی کریدور شمال به جنوب و افزایش ترانزیت از این مسیر، به راه‌آه‌ای دسترسی متعدد و موازی نیاز است.

سرانجام راه‌آهن رشت-آستارا به روایت مقامات محلی

با تمام این احوال همچنان تکلیف راه‌آهن رشت-آستارا مشخص نیست. هادی حق‌شاس، استاندار گیلان، می‌گوید که بناست روسیه تأمین مالی راه‌آهن رشت-آستارا را انجام دهد و توضیح بیشتری نمی‌دهد و مصطفی طاعتی‌مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، به «شرق» توضیح داد که این طرح ملی در دستور کار قرار دارد و نقش آن در انتقال کالا در مسیر کریدور شمال-جنوب حائز اهمیت است.

او افزود: «اراده دولت و نظام مبنی بر تکمیل و اتصال به خطوط ریلی جمهوری آذربایجان و روسیه قرار دارد، موضوعی که در توافق رؤسای

شرق

یادداشت

عزل همتی؛ تصمیمی مدیریتی یا سیاسی؟



مجید توکلی

در صحنه‌ای که سیاست و اقتصاد درهم‌تنیده‌اند، گاه عزل یک وزیر نه برای اصلاح امور که برای تسویه‌حساب‌های دیرینه صورت می‌گیرد. برکناری عبدالناصر همتی را نمی‌توان صرفاً در چارچوب ناکامی‌های اقتصادی او تحلیل کرد، بلکه باید آن را در متن رقابت‌های سیاسی و جلال‌های جناحی نیز نگریست، از نظر اقتصادی، همتی در مهار بحران‌های ارزی و کنترل تورم ناموفق بود، اما این ناکامی تنها به عملکرد او محدود نمی‌شد؛ ساختار معیوب اقتصاد ایران، وابستگی شدید به درآمدهای نفتی، تحریم‌های بین‌المللی و سیاست‌های نادرست پولسی و مالی، همگی در این بحران نقش داشتند.
باین‌حال، مجلس اصولگرا به‌جای آنکه ریشه‌های این مشکلات را بررسی کند، راه ساده‌تر را برگزید: قربانی‌کردن یک فرد به‌عنوان نمادی از بی‌کفایتی اقتصادی.

اما حقیقت این است که عزل همتی بیش از آنکه ریشه در اقتصاد داشته باشد، در سیاست ریشه داشت. بسبب‌اری از نمایندگان تندرو مجلس که از مدت‌ها پیش به دنبال حذف او بودند، این فرصت را مغتنم شمردند تا نه‌تنها حساسی‌کیهنه را تسویه‌کنند، بلکه پیامی به دیگر منتقدان بفرستند. همتی در دوران انتخابات ریاست‌جمهوری ۱۴۰۰ و پس از آن، در توییت‌هایش به‌شدت از سیاست‌های مرحوم سیدابراهیم رئیسی انتقاد کرده بود. این انتقادها که گاه لحنی صریح و گزنده داشت، ششم جناح حاکم اقتداسی برای اصلاح اقتصادی باشد، انتقادی نامادین از زبان تیزی بود که حاضر نشد در مواقعی، خاموش بماند.

در بُعد مدیریتی، این تغییر، بدون ارائه برنامه‌ای جایگزین و بدون اصلاح سیاست‌های کلان، چیزی جز یک جابه‌جایی نمایشی نیست. اگر مشکلات ساختاری پابرجا بمانند، وزیر بعدی نیز دیر یا زود به سرنوشتی مشابه دچار خواهد شد.

آنچه در این میان رخ داد، نه یک تصمیم ضروری برای بهبود شرایط بلکه نمایش دیگری از سیاست‌زدگی در مدیریت کشنم‌بود. تغییری که شاید در کوتاه‌مدت گروهی را راضی کند، اما در بلندمدت همچنان اقتصاد ایران را در همان مسیر بحران‌زده پیش خواهد برد.

خبر

نحوه دریافت سود سهام عدالت متوفیان

مدیرعامل سپرده‌گذاری مرکزی اعلام کرد: تمام وراث سهام عدالت برای دریافت سود، باید در سامانه سجام ثبت‌نام کنند. به گزارش مهر به نقل از روابط‌عمومی شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه، محمد باغستانی اعلام کرد: برای دریافت سود سهام عدالت، یکی از وراث می‌بایست در سامانه «میراث» ثبت‌نام کند و در عین حال همه وراث دیگر نیز باید برای دریافت سود سهام عدالت خود در سامانه سجام ثبت‌نام کنند تا هر زمان سود سهام عدالت پرداخت شد، این افراد هم سود خود را دریافت کنند. باغستانی با بیان اینکه فرایند ثبت‌نام در سامانه میراث به صورت کاملاً رایگان انجام می‌شود، گفت: در حال حاضر بیش از ششش هزار شعب منتخب بانک‌های ملی، ملت، پارس‌بان و تجارت و شرکت‌های کارگزاری آماده ثبت‌نام وراث متوفیان سهام عدالت در این سامانه هستند.

مدیرعامل سپرده‌گذاری مرکزی درخصوص زمان دقیق پرداخت و نحوه توزیع سود سهام عدالت سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۲ گفت: این شرکت مکاتبات لازم را با شرکت‌های سرمایه‌پذیر سهام عدالت برای دریافت سود انجام داده است که می‌تواند با همکاری شرکت‌ها و مصوبه شورای عالی بورس بتوانیم بخش نخست سود سال مالی ۱۴۰۲ را تا پایان سال به حساب سهام‌داران واریز کنیم.