

نگاه

زیر تیغ تورم



مستوره اشراقی پژوهشگر اقتصادی

● پس از چند سال تلاش مستمر با هدف گره‌گشایی از بازار مسکن، به اعتقاد برخی هنوز این بازار وارد فاز پیش‌رونی نشده است.درخصوص عوامل تأثیرگذار بر مسکن باید گفت: اگر اقتصاد توسعه‌یافته‌تری داشتیم می‌توانستیم فرض کنیم که مسکن هم مانند سایر بازارها یک نقطه اشباعی دارد و از یک جایی به‌بعد تقاضا افت می‌کند؛ اتفاقی که مشابه آن در کره‌جنوبی افتاد، اما تجربه اقتصاد ایران به‌گونه‌ای دیگر است. از آنجا که بعد از انقلاب همواره اقتصاد ما درگیر شرایط تورم فزاینده بود، روند تغییرات چنین بوده است که قیمت نفت افزایش می‌یافت و به تبع آن تقاضای کل تحریک می‌شد، قیمت‌ها بالا می‌رفت و توروم و رونق اقتصادی تقاضای درآیی‌های ثابت را افزایش می‌داد، به تعبیری رونق بازار مسکن از سوی تقاضا آغاز می‌شده است. به‌این‌ترتیب که مسکن از سایر بازارهای موزای پرسودتر بوده است و سفته‌بازها برای سرمایه‌گذاری و مردم عادی از دو وجه؛ هم برای مصارف شخصی و هم به دلیل جلوگیری از کاهش ارزش ثروشان از زیر تیغ تورم، به سرمایه‌گذاری در مسکن و زمین روی می‌آوردند و این قصه جوری ادامه پیدا کرد که برخی می‌اندیشیدند این یک تئوری تغییرناپذیر در هر مقطع زمانی‌ای است.در سال‌های اخیر اما ادامه پیداکردن تحریم‌ها و سیاست‌های دولت جدید که تأکید بسیاری بر کنترل تورم داشت گرچه از این منظر که مدت‌ها بود توروم دورقمی بر اقتصادمان سایه افکنده بود، دست‌آورد تازه‌ای به حساب می‌آمد، از دیگرسو منجر به تعمیق رکود شد و از آنجا که به گواهی مسئولان ذی‌ربط، مسکن لوکوموتیو اقتصاد ایران بود و سهمی بیشتر از سایر بخش‌ها داشت، بیش از حوزه‌های دیگر لطمه دید و هرچه برای خروج از رکود بیشتر تلاش کردیم کمتر نتیجه گرفتیم، دقیقاً به این دلیل ساده که براساس انتظارات گذشته عمل می‌کردیم و سیاست‌هایی به کار می‌رفت که برای شرایط بحران و رکود طراحی نشده بودند و در نهایت مسکن سایر بخش‌ها را نیز با خود دچار بحران کرد. صرف‌نظر از اینکه در این سال‌ها اقتصاددانان صاحب‌نام ظهور در چنین دام سیاستی‌ای گرفتار شدند، به نظر می‌رسد درحال حاضر بررسی سناریوی جدید از ضرورت بیشتری برخوردار است.همچنان‌که صاحب‌نظران بهتر می‌دانند، آنچه بیش از همه بر ثبات اقتصادی یک کشور اثر می‌گذارد، متغیرهای سیاسی و ارتباط‌های بین‌المللی است، به نظر نگاکنند، خارج از هر نگاه سیاسی، آنچه از فرامین ترامپ، رئیس‌جمهور ج‌نالی آمریکا، مستفاد می‌شود لاقل برای آذهان عمومی جدی‌تر از آن است که فکر می‌کنیم. اگر اتفاقات ماه گذشته تکرار نشود و بحث جنگ بیشتر قوت بگیرد، افزایش قیمت نفت قابل انتظار است و از بستر همان تئوری که پیش‌تر به آن اشاره شد، اقتصاد ما بدون پشتوانه تولیدی درگیر توروم واقعی و انتظاری شده و دیگر معطل نمی‌ماند که از فاز پیش‌رونی گذر کرده یا خیر، ناگهان وارد فاز تورمی تازه‌ای می‌شود؛ تورمی که گونه‌ای رونق مجازی را به ارمغان می‌آورد، اما از رکود فعلی به‌مراتب خاتمان‌براندازتر است. با فرض درستی این فرضیه، مسکن از خواب می‌پرد، اما نمی‌توان به دقت برآورد کرد که انرژی ذخیره‌شده در پنج سال گذشته به یک‌بار تخلیه می‌شود یا به ما امان می‌دهد که دست‌وپایمان را جمع کنیم. از سیاست‌گذاران و صاحبان اندیشه دعوت می‌کنم در کنار سایر دغدغه‌هایشان، درخصوص این احتمال نیز بیندیشند، باشد که چنین نشود.

خبر

مرکبات جنوب گران شد

● رئیس اتحادیه میوه و سبزی از افزایش قیمت مرکبات جنوب در بازار خیر داد و گفت: انواع سبزی نیز نسبت به هفته گذشته گران شده است. به گزارش مهر، سیدحسین مهاجران، نرخ جدید انواع میوه و سبزی را در بازار اعلام و اظهار کرد: نسبت به هفته گذشته، قیمت پرتقال جنوب، نارنگی بندری، گریپ‌فروت و لیموشیرین جنوب افزایش پیدا کرده است. وی اضافه کرد: قیمت هر کیلوگرم پرتقال داراب از پنج هزار تومان به هشت هزار تا هشت‌هزارو ۵۰۰ تومان، نارنگی بندری از ۱۲ هزار تومان به ۱۶ هزار تومان، پرتقال کوهستان از دوهزارو ۵۰۰ تا سه هزار تومان به چهار هزار تومان، گریپ‌فروت از دو هزار تا دوهزارو ۵۰۰ تومان به سه هزار تومان و لیموشیرین جنوب از دوهزارو ۵۰۰ تومان به سه هزار تومان افزایش یافته است. رئیس اتحادیه میوه و سبزی افزود: هر کیلوگرم پرتقال شمال سالم بین هزارو ۵۰۰ تا دوهزارو ۵۰۰ تومان و نوع یخ‌زده و آسیب‌دیده آن بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ تومان به دست مشتریان می‌رسد. مهاجران قیمت هر کیلوگرم کیوی درشت را بین سه هزار تا چهارهزارو ۵۰۰ تومان، موز بین سه‌هزارو ۲۰۰ تا سه‌هزارو ۸۰۰ تومان، سیب درختی سفید شش هزار تومان، سیب درختی قرمز باکیفیت پنج هزار تومان و سیب قرمز با کیفیت متوسط را دوهزارو ۵۰۰ تومان اعلام کرد.

شرق: با هزینه‌های میلیارددلاری پل‌های دوطبقه ساختند و تصور کردند می‌توانند موجب تسریع حرکت شهروندان و ارتقای زندگی آنها شوند. وزیر راه‌وشهرسازی می‌گوید نمی‌توان اثبات کرد ساخت این پل‌ها موجب تسریع حرکت شده باشد، درحالی‌که تهران با ظرفیت مازاد پنج‌میلیون نفری مواجه است. اشاره عباس آخوندی به پل صدر است که ساخت آن سال‌ها طول کشید و هزینه‌های میلیاردی برد، اما سرانجام هنوز هم با مشکل ترافیک در این محدوده روبه‌رو هستیم.

آخوندی در دومین همایش سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند با اشاره به تولید یک رشد شهرنشینی در جهان بسیار سریع است، اظهار کرد: مهم است که نگاهی به گذشته داشته باشیم که با وجود توسعه‌های فناوریانه، کیفیت زندگی و قابلیت حرکت در کجا قرار گرفته است.

وی یادآور شد: وقتی ماشین آمد، همه انتظار زندگی بهتر و بیشتری را داشتند، ولی واقعیت این است که نمی‌توانیم ثابت کنیم قابلیت زندگی با ماشین در ایران ارتقای جدی پیدا کرده است.

وی تصریح کرد: وضع محیط زیست مسئله جهانی شده، دسترسی به آب سالم هم همین‌گونه است. حتی دسترسی به خاک و آب سالم به‌تدریج به یک مشکل جدی برای دنیا تبدیل می‌شود.

وزیر راه‌وشهرسازی با اشاره به ضروری‌ش‌های متعدد در شهرها، گفت: اینها نشان می‌دهد قابلیت زندگی با مشکلات جدی مواجه شده است. بنابراین این سؤال مهم درباره «قابلیت زندگی» و «کیفیت زندگی» پیش‌روی ماست.

آخوندی بیان کرد: هم‌اکنون با مشکلات جدی در حرکت مواجه هستیم و فکر می‌کنم سرعت حرکت در تهران بیشتر از ۲۵ کیلومتر در ساعت نیست و در ساعت‌های اوج به کمتر از هفت کیلومتر کاهش می‌یابد. افزون بر تمام فناوری‌ها آنچه باید کانون توجه ما باشد، بحث شهروند است. اگر زندگی شهروندی را فدای سیستم‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری شهری کنیم، یک پای موضوعی می‌لنکد.

وی با اشاره به ایجاد پل‌های دوطبقه در تهران، اظهار کرد: با وجود هزینه‌های میلیارددلاری کسی نمی‌تواند اثبات کند که این پل‌ها تأثیری روی تسریع حرکت شهروندان و ارتقای زندگی آنها داشته است.

وی اظهار کرد: فناوری یک ابزار رمزآلود است و می‌تواند ما را به شدت دچار یک نوع

سوب‌رداشت و گمراهی جدی کند. مشخصه دنیای مدرن، پیچیدگی آن است. دانشمندان در تعریف سیستم‌های پیچیده از دو شاخص تعدد متغیرها و حجم و اندازه بالای کار استفاده می‌کنند. یک زندگی قدیمی را قبل از ماشین در نظر بگیرید؛ حمل‌ونقل بر پایه چهارپا و قابل احصا بود؛ اما با سیستم حمل‌ونقل کنونی که تعداد وسایل نقلیه آن به ۱۹ میلیون دستگاه رسیده است، قابل مقایسه نیست.

وزیر راه‌وشهرسازی با تأکید بر اینکه حل مسائل شهری پیچیده است، گفت: یکی از مشکلات ما در دنیای آخوندی نحوه نگاه ما به فناوری است. آخوندی گفت: همیشه در جلسات رنج می‌برم که مسائل پیچیده به مسائل ساده تبدیل می‌شود. ساده‌کردن مسئله نباید به معنای پاک‌کردن آن باشد. در ایران فکر کردیم با فناوری می‌توانیم پل، ساختمان بلند و... بسازیم، بنابراین فکر کردیم با هیچ محدودیت ظرفیت زیستی مواجه نیستیم.

وی با بیان اینکه می‌توانیم ساختمان بلند، آزادراه، پل و... ایجاد کنیم، افزود: اما آخر کار ظرفیت زیستی طبیعی محدود است. مگر می‌توانیم به این مسئله بی‌توجه باشیم. از آن مهم‌تر ظرفیت زیستی

اقتصاد

آخوندی از پل‌های دو طبقه در تهران گلایه کرد

انتقاد از افتخارات قالیباف



سوب‌رداشت و گمراهی جدی کند. مشخصه دنیای مدرن، پیچیدگی آن است. دانشمندان در تعریف سیستم‌های پیچیده از دو شاخص تعدد متغیرها و حجم و اندازه بالای کار استفاده می‌کنند. یک زندگی قدیمی را قبل از ماشین در نظر بگیرید؛ حمل‌ونقل بر پایه چهارپا و قابل احصا بود؛ اما با سیستم حمل‌ونقل کنونی که تعداد وسایل نقلیه آن به ۱۹ میلیون دستگاه رسیده است، قابل مقایسه نیست.

وزیر راه‌وشهرسازی با تأکید بر اینکه حل مسائل شهری پیچیده است، گفت: یکی از مشکلات ما در دنیای آخوندی نحوه نگاه ما به فناوری است. آخوندی گفت: همیشه در جلسات رنج می‌برم که مسائل پیچیده به مسائل ساده تبدیل می‌شود. ساده‌کردن مسئله نباید به معنای پاک‌کردن آن باشد. در ایران فکر کردیم با فناوری می‌توانیم پل، ساختمان بلند و... بسازیم، بنابراین فکر کردیم با هیچ محدودیت ظرفیت زیستی مواجه نیستیم.

وی با بیان اینکه جمعیت تهران پنج میلیون نفر را داشته، به ۸۰۷ میلیون نفر و با احتساب پیرامون آن به ۱۴ میلیون نفر افزایش یافته است، باین‌حال **فکر می‌کنیم مسائل را می‌توانیم با یک پل و یک کار فناوریانه دیگر برطرف کنیم**

نمی‌تواند اثبات کند که این پل‌ها تأثیری روی تسریع حرکت شهروندان و ارتقای زندگی آنها داشته است. وی اظهار کرد: فناوری یک ابزار رمزآلود است و می‌تواند ما را به شدت دچار یک نوع

می‌دهند از تاجیکستان و دریای عمان به مشهد آب منتقل کنیم؛ معتمد راهکار رفع این مشکل‌ها این است که به تمدن ایران‌شهری برگردیم.

وی با بیان اینکه باید به تمدن ایران‌شهری برگردیم، افزود: باید به دو عنصر انسان و ظرفیت زیستی برگردیم. اگر به سمت حکومت دیجیتال می‌رویم، سیستم‌های پیچیده، شهروند و انسان هوشمند را هم در کنار آن می‌خواهیم. در وزارت راه‌وشهرسازی تلاش کرده‌ایم همه سیستم‌های هوشمند را از شهروند شروع کنیم و بگوییم این سیستم را برای چه منظوری می‌خواهیم.

وی ادامه داد: هر اطلاعاتی که تولید می‌شود، باید در نهایت در اختیار شهروندان قرار گیرد. بنابراین مفهوم هوشمندی برای این است که زندگی ملی هوشمندی را تعریف کنیم.

وزیر راه‌وشهرسازی با اشاره به کنترل ترافیک در ایام پیک سفر مانند نوروز در چند سال گذشته گفت: درحالی‌که در نوروز ۹۳ یکی از مشکلات ما نحوه کنترل ترافیک در جاده‌ها بود اما در سال ۹۴ با نصب دوربین‌های کنترل نظارت و دسترسی آسان شهروندان با اطلاعات و استفاده از داده‌های دوربین‌های نظارتی این امکان را برای شهروندان فراهم کردیم که خودشان با بررسی وضعیت راه‌ها برای سفر تصمیم بگیرند و ترافیک را مدیریت کنند. در ادامه این برنامه داود کشاورزian، رئیس سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای، گفت: استفاده از سیستم‌های هوشمند در ایران بیش از ۱۰ سال سابقه دارد و اکنون در کشور هزار و ۹۲۰ ترددشمار، ۶۸۰ دوربین نظارتی، ۸۸۰ دوربین ثبت تخلف و ۳۰ دستگاه توزین حین حرکت نصب شده است. وی افزود: تمام اطلاعات این سامانه‌ها به سهولت از طریق سامانه ۱۴۱ در اختیار مردم قرار می‌گیرد تا مردم به سهولت بتوانند سفر خود را در مسیرهای مختلف مدیریت کنند.

کشاورزian همچنین از نصب ۶۵ دستگاه دیگر توزین حین حرکت در محورهای برون‌شهری خبر داد.

وی با اشاره به مزیت‌های سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) در محورهای برون‌شهری گفت: با راه‌اندازی این سامانه رفتار رانندگان حمل‌ونقل عمومی بیشتر کنترل می‌شود و قرار است در مرحله نخست تمام اتوبوس‌های بین‌شهری به این سیستم مجهز شوند.

فرم درخواست اشتراک شرق در تهران

کلیه متقاضیان محترم می‌توانند هزینه اشتراک خود را براساس مبالغ مندرج در جدول ذیل به شماره حساب ۶۸۶۸۹۵ نزد بانک سپه شعبه میرزا کوچک‌خان (قابل پرداخت در کلیه شعب) به نام محمدامیر مظاهری واریز و اصل سند بانکی مربوطه را به همراه فرم تکمیل شده ذیل به یکی از سه طریق زیر به دفتر امور مشترکین تحویل فرمایند.

۱- تماس با شماره تلفن‌های ۸۸۲۰۹۵۹۳- ۸۸۱۹۸۹۶۴ جهت اعزام مامور برای دریافت مدارک.

۲- مراجعه به آدرس دفتر واقع در میدان آرژانتین - خیابان الوند - کوچه آرشیا - پلاک ۶

۳- ارسال از طریق دورنگار به شماره ۸۸۱۹۸۹۵۸

شرایط اشتراک

- ساعت تحویل روزنامه ۵ صبح الی ۱۰ صبح می‌باشد.
- شروع ارسال روزنامه برای متقاضیان که درخواست خود را به صورت کامل تحویل داده‌اند، حداکثر ۱۵ روز بعد از تحویل مدارک خواهد بود.
- مبالغ مندرج در جدول بابت یک نسخه اشتراک می‌باشد.
- نوشتن کد پستی و شماره تلفن در فرم ضروری می‌باشد.
- در صورت عدم دریافت روزنامه مراتب را به امور مشترکین اطلاع دهید، در صورت عدم اطلاع به منزله دریافت تلقی می‌شود. توجه: لطفاً کپی فیش بانکی را تا پایان اشتراک نزد خود نگه دارید.

مدت	۳ ماهه	۶ ماهه	۹ ماهه	۱۲ ماهه
قیمت (ریال)	۷۵۰/۰۰۰	۱/۴۵۰/۰۰۰	۲/۱۵۰/۰۰۰	۲/۸۵۰/۰۰۰

رسید دریافت فیش یا وجه نقد

بدین‌وسیله ریال وجه نقد ☐ فیش ☐ چک ☐ بشرح زیر جهت اشتراک نسخه روزنامه شرق به مدت ماه از مشترک شماره به نام دریافت نمودم.

نحوه پرداخت	شماره فیش/چک	تاریخ	نام بانک	نام شعبه	کد شعبه	مبلغ
نام و نام خانوادگی دریافت کننده: امضاء دریافت کننده:						

توجه: لطفا نحوه مطلوب دریافت روزنامه را اعلام دارید:

مدت اشتراک: ۳ماهه ☐ ۶ماهه ☐ ۹ماهه ☐ ۱۲ماهه ☐ کد اشتراک تعداد نسخ اشتراک

نام: نام خانوادگی: نام موسسه:
آدرس دقیق:
کدپستی: تلفن: نمابر:

امضای متقاضی:

مشخصات متقاضی

ادامه از صفحه ۵

بلا تکلیفی «اماک»

برخلاف میداین گازی با آغاز تولید از میداین نفتی گاز همراه به عنوان محصول جانبی تلقی شده و به دلیل نبود تأسیسات فرآورشی به‌ناچار سوزانده می‌شود که خود باعث آلایندگی هوا، آب و خاک می‌شود و همچنین در مواردی که حجم گاز همراه تولیدی از حد مشخصی پایین‌تر باشد جمع‌آوری آن اقتصادی نیست.

امروزه با افزایش دغدغه‌های زیست‌محیطی در دنیا استفاده از سامانه‌های بدون مشعل و بازیابی گاز‌های ارسالی به مشعل به‌شدت متداول شده است و پیش از شروع به توسعه میدان تمامی تدابیر زیست‌محیطی آن اندیشیده می‌شود. اماک پس از طراحی تا سال‌ها تخصیص اعتبار نیافت و در اولویت طرح‌های وزارت نفت قرار نگرفت چون طرح‌های زیست‌محیطی و جمع‌آوری گاز همراه ترجیح اول سیاست‌های کلان نفت نبودند بلکه افزایش تولید و توسعه میداین البته بدون تمهیدات زیست‌محیطی طرفداران بیشتری در میان تصمیم‌گیران رده‌بالا داشت و البته ایفانشدن نقش کلیدی از سوی سازمان محیط زیست و HSE نفت نیز در جای خود محل علامت سؤال است پس از آن نیز تحریم از مهم‌ترین عوامل پیشروی کند پروژه بود؛ سرانجام از طراحی تا بهره‌برداری اولین واحد اماک چیزی حدود ۱۱ سال گذشت و با توجه به کاهش فشار و تخلیه مخزن بر اثر تولید و تغییر نرخ تولید نفت، گاز و آب مشکلات جدیدی در فرایند به وجود آمد که علت اصلی آن نه طراحی اشتباه بلکه عدم تطابق زمان بهره‌برداری با زمان پیش‌بینی‌شده در طراحی بوده است و امروز پس از گذشت ۲۵ سال از شروع طراحی‌ها و با وجود تکمیل‌شدن بیش از ۸۰ درصد پروژه متأسفانه مهم‌ترین بخش زیست‌محیطی آن که باعث جلوگیری از سوزاندن گاز ترش می‌شد یعنی همان انتقال گاز ترش به رازی ناتمام تبدیل شده است. شاید کاظم‌نسب به عنوان نماینده‌ای حامی دولت و نفر اول لیست امید در اهواز به خوبی بداند که وزیر نفت فعلی کمترین سهم را در ناتمام‌ماندن پروژه دارد اما لزوم تکمیل‌شدن هرچه‌زودتر اماک و اجرای پروژه‌های مشابه در خوزستان برای به‌حداقل‌رساندن مشعل‌هایی که متأسفانه به نوعی به نماد صنعت تبدیل شده‌اند احساس می‌شود.