

وزیر اقتصاد: ۸۰ میلیون دلار خسارت به کشتی ها و هواپیماها توسط صنعت بیمه پرداخت شد



وزیر امور اقتصادی و دارایی از پرداخت حدود ۸۰ میلیون دلار خسارت از سوی صنعت بیمه برای جبران خسارت‌های واردشده به کشتی ها و هواپیماها خبر داد و گفت: حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان نیز برای پرداخت خسارت خودروها و منازل مسکونی پرداخت شده است. به گزارش اقتصادسراسر، سیدعلی مدنی زاده وزیر امور اقتصادی و دارایی با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه بیمه برای جبران خسارت‌های واردهشده، اظهار کرد: در بخش پرداخت خسارت بیمه‌ای خودروها و منازل مسکونی، حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان پرداخت شده است.

وی افزود: برای کشتی‌ها و هواپیماها نیز تاکنون حدود ۸۰ میلیون دلار از سوی صنعت بیمه برای پوشش خسارت‌های واردهشده پرداخت شده است. وزیر امور اقتصادی و دارایی همچنین با اشاره به اقدامات دولت برای جبران خسارت‌های واردهشده به بنگاه‌ها و اماکن آسیب‌دیده، گفت: در مجموعه دولت و ستاد بازسازی و به‌طور خاص در کار گروه نوسازی، تلاش می‌شود همه ظرفیت‌ها و منابع موجود برای جبران خسارت‌ها جمع‌شودوی تأکید کرد: هدف این است که در حد توان، از بنگاه‌ها و اماکنی که آسیب دیده و متحمل خسارت شده‌اند حمایت شود و کمک‌هایی که کشور می‌تواند برای جبران این خسارت‌ها ارائه کند، محقق شود.

سه‌م صفر در صدی ۹ بانک و موسسه در پرداخت وام نهضت ملی مسکن



بر اساس آمار وزارت راه از ۵۱۷ هزار قرارداد تسهیلات نهضت ملی مسکن ۱۶۳ هزار میلیارد تومان وام پرداخت شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، بر اساس آمار وزارت راه و شهرسازی تا پایان شهریورماه امسال حدود ۸۱۰ هزار واحد نهضت ملی مسکن برای پرداخت تسهیلات به بانک‌های عامل معرفی شده‌اند.

از این تعداد قرارداد تسهیلات ۵۱۷ هزار و ۳۸۲ واحد امضا شده که سه‌م دولت چهاردهم حدود ۱۶۰ هزار واحد بوده است. ارزش قراردادهای امضا شده ۲۵۶٫۲ هزار میلیارد تومان و میزان تسهیلات پرداخت‌شده از سوی بانک‌ها حدود ۱۶۳ هزار میلیارد تومان بوده است. بر این اساس بانک مسکن با حدود ۲۳۴ هزار واحد معرفی‌شده، بیشترین سه‌م را در میان بانک‌ها و مؤسسات اعتباری داشته است. برای ۲۵۲ هزار واحد از واحدهای معرفی‌شده به این بانک قرارداد امضا شده که از این تعداد، ۷ هزار و ۸۸۷ فقره در دولت چهاردهم بوده است.

مبلغ قراردادهای امضا شده بانک مذکور ۱۳۸ هزار و ۴۸۴ میلیارد تومان و میزان تسهیلات پرداخت شده حدود ۱۰۴ هزار میلیارد تومان بوده است.

همچنین ۱۳۵ هزار و ۲۰۰ واحد نهضت ملی مسکن به بانک ملی معرفی شده که از این تعداد برای ۷۹٫۵ هزار واحد قرارداد امضا شده و در مجموع حدود ۱۸۰٫۷ همت تسهیلات پرداخت شده است. در انتهای جدول عملکرد بانک‌ها و مؤسسات مالی در اراضی ۹۹ ساله، مؤسسه مالی ملل قرار دارد. در مجموع ۲ واحد به این مؤسسه معرفی شده که هیچ قراردادی برای آنها امضا نشده و طبیعتاً مبلغی نیز پرداخت نشده است.

تعداد واحدهای معرفی‌شده به بانک گردشگری ۲ هزار و ۶۳۵ واحد، بانک کشاورزی ۴۵۲ واحد، بانک توسعه تعاون ۲ واحد، بانک ایران‌زمین ۵۱ واحد، بانک سرمایه ۴۸ واحد بوده است. هیچ‌یک از این بانک‌ها در دولت چهاردهم پرداخت تسهیلاتی نداشته‌اند. همچنین بانک‌های شهر، پست‌بانک و پاسارگاد هم هیچ عملکردی در این حوزه نداشته‌اند.



گروه اقتصاد - هائیه جعفری -

حمل‌ونقل یکی از حلقه‌های اصلی زنجیره اقتصاد است؛ بخشی که افزایش هزینه در آن، خیلی زود خود را در قیمت کالا، هزینه سفر و در نهایت سید هزینه خانوار نشان می‌دهد. حالا آمار بازرسی‌های نیمه نخست سال ۱۴۰۵ از بخش حمل‌ونقل، نشانه‌ای قابل توجه از چالش در این بازار ارائه می‌کند؛ جایی که گران‌فروشی با فاصله قابل توجه از سایر تخلفات، در صدر پرونده‌های شناسایی‌شده قرار گرفته است.

آنطور که خبرگزاری‌ها گزارش داده‌اند و براساس اعلام سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، در شش ماه نخست امسال ۲ هزار و ۳۳۲ بازرسی از بخش حمل‌ونقل کالا و مسافر درون‌شهری و برون‌شهری انجام شده و در نتیجه این بازرسی‌ها ۵۴۱ پرونده تخلف به ارزش مجموع بیش از ۷۷۴ میلیارد و ۶۶۶ میلیون ریال تشکیل و برای رسیدگی به مراجع ذی‌صلاح ارسال شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در میان تخلف‌های شناسایی شده در بخش حمل‌ونقل، گران‌فروشی مساله‌ای است که سهم‌قابل توجهی را به خود اختصاص داده است. طبق این آمار، ۳۵۶ مورد از ۵۸۵ عنوان تخلف ثبت‌شده، مربوط به گران‌فروشی بوده است؛ یعنی حدود ۶۱ درصد کل تخلفات شناسایی‌شده. پس از آن نیز «عدم درج قیمت و نصب نرخنامه» با ۱۵۴ مورد و سه‌م حدود ۲۶ درصد قرار دارد. ۷۵ مورد دیگر نیز در گروه سایر تخلفات ثبت شده است.

در گزارش سازمان حمایت، ۵۴۱ پرونده تشکیل شده اما در این پرونده‌ها در مجموع ۵۸۵ عنوان تخلف شناسایی شده است؛ زیرا در برخی پرونده‌ها بیش از یک تخلف وجود داشته است. بنابراین سهم ۶۱ درصدی، مربوط به عناوین تخلف کشف‌شده در جریان بازرسی‌ها است. آمار موجود نشان می‌دهد گران‌فروشی در میان تخلفاتی که در جریان بازرسی‌ها شناسایی شده، پرتکرارترین عنوان بوده است؛ اما به تنهایی نمی‌تواند اندازه واقعی گران‌فروشی در کل بازار حمل‌ونقل کشور را مشخص کند.



رئیس کل بانک مرکزی:

اجازه نمی‌دهیم فشارهای ناشی از جنگ اقتصادی به ناترازی تبدیل شود

رئیس کل بانک مرکزی با تشریح اقدامات این بانک در حوزه کنترل نقدینگی، تورم و بازار ارز گفت: بانک مرکزی برای سناریوهای مختلف فشار اقتصادی برنامه دارد و اجازه نمی‌دهد نااطمینانی سیاسی و فشارهای ناشی از جنگ اقتصادی به نااطمینانی و ناترازی اقتصادی بلندمدت تبدیل شود؛ ضمن اینکه از ابتدای سال تاکنون نزدیک به ۲۵ میلیارد دلار ارز برای واردات کشور تأمین شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالناصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی، در یک گفت‌ووی تلویزیونی با تشریح اقدامات این بانک در ماه‌های اخیر اظهار کرد: بانک مرکزی در حداقل شش ماه اول امسال، اگرچه اقداماتش به یکی دو ماه قبل از عید نیز برمی‌گردد، عمده کارهایی که انجام داده با هدف به نتیجه رساندن دو امر مهم بوده است؛ نخست اینکه بتوانیم تورم را کنترل کنیم که مهم‌ترین وظیفه بانک مرکزی است و دوم اینکه در شرایط خاصی که فشارها زیاد است، کالاهای اساسی، دارو، معیشت مردم و مواد اولیه کارخانجات را تأمین کنیم.

وی افزود: این دو مورد در واقع استراتژی اصلی بانک مرکزی در این مدت بوده و اقداماتی که انجام دادیم، خوشبختانه بخشی از آنها به نتیجه رسیده است؛ به‌خصوص در حوزه تورم. همتی ادامه داد: بنابر این قبل از اینکه وارد بحث‌های ارزی بشوم، می‌خواهم درباره تورم توضیح بدهم. یکی از مسائلی که مهم است این است که ما باید رشد نقدینگی را کند کنیم و به‌تدریج کاهش دهیم. وی گفت: اگر یادتان باشد، خیلی‌ها در اوایل، در واقع بعد از جنگ ۴۰ روزه، جنگ رمضان و فشارهایی که شروع شد، محاصره‌ها و تحریم‌ها، صحبت از ابرتورم و ورود اقتصاد کشور به یک دوره تورم بالا می‌کردند.

رئیس کل بانک مرکزی افزود: تلاش جدی را همکاران من در بانک مرکزی انجام دادند تا بتوانیم این موضوع را کنترل کنیم. البته دولت محترم هم کمک کرد؛ به این معنا که خیلی به بانک مرکزی برای تأمین مالی خودش تکیه نکرد و ما نیز سعی کردیم کنترل‌های لازم را در نقدینگی ایجاد کنیم.

وی تصریح کرد: آن چیزی که اتفاق افتاد، به نظر من یکی از اتفاقات مهم بود. من اصلاً صحبت از تورم پایین نمی‌کنم؛ صحبت من این است که قرار بود تورم‌های سنگینی اتفاق بیفتد و یکی از اهداف آمریکا نیز همین بود؛ هدفی که هر روز تکرار می‌کنم و ترامپ و وزیر خزانه‌داری او نیز تکرار می‌کنند.

همتی ادامه داد: من فقط دو، سه نمودار نشان می‌دهم تا مشخص شود که روند، به‌خصوص در این ماه‌های اخیر، به چه نتیجه‌ای رسیده است. اولین نمودار، رشد نقدینگی ماهانه است که نشان می‌دهد روند نقدینگی در کشورمان چگونه پیش می‌رود.

وی گفت: ماه گذشته، یعنی شهریور، رشد نقدینگی به ۱٫۳ درصد رسیده است که رقم فوق‌العاده‌ای برای رشد نقدینگی است. حالا توضیح می‌دهم که این رشد نقدینگی همراه با چه اقداماتی بوده است.

رئیس کل بانک مرکزی افزود: اگر همین رشد نقدینگی را به صورت نقطه‌به‌نقطه ببینید، در شش ماه اول امسال به این صورت اتفاق افتاده است؛ یعنی از اوج خود فاصله گرفته و اکنون به ۵۱ درصد رسیده است.

چرا حمل‌ونقل مستعد تخلف قیمتی است؟

یکی از دلایل اهمیت این موضوع، ساختار خاص بازار حمل‌ونقل است. قیمت یک سفر یا جابه‌جایی تنها به مسافت بستگی ندارد و مجموعه‌ای از هزینه‌ها مانند سوخت، تعمیر و نگهداری، لاستیک، قطعات، دستمزد، بیمه، استهلاک ناوگان، زمان انتظار و حتی بارگشت بدون بار در تعیین هزینه واقعی حمل‌نقل نقش دارند. در چنین شرایطی، فاصله میان هزینه واقعی ارائه خدمت و نرخ رسمی می‌تواند به یکی از عوامل شکل‌گیری اختلاف میان عرضه‌کننده و مصرف‌کننده تبدیل شود.

از سوی دیگر، حمل‌ونقل بازاری است که در بسیاری از مسیرها، مصرف‌کننده قدرت انتخاب محدودی دارد. صاحب کالا زمانی که باید محموله خود را در یک بازه زمانی مشخص جابه‌جا کند، نمی‌تواند همیشه منتظر کاهش قیمت بماند. مسافر نیز در بسیاری از مسیرها با تعداد محدودی گزینه مواجه است. همین ویژگی، اهمیت نظارت بر نرخ‌ها را بیشتر می‌کند. البته باید در نظر داشت که افزایش قیمت لزوماً به معنای گران‌فروشی نیست. اگر نرخ یک خدمت بر اساس مصوبه قانونی افزایش پیدا کند و ارائه‌دهنده همان نرخ را دریافت کند، نمی‌توان این افزایش را تخلف دانست.

نرخ حمل و هزینه واقعی؛ دوروی یک مسئله
در اقتصاد حمل‌ونقل، قیمت‌گذاری همواره میان دو ملاحظه قرار دارد؛ از یک سو باید از مصرف‌کننده و صاحب کالا در برابر دریافت وجه غیرمعارف حمایت کرد و از سوی دیگر، نرخ حمل باید به اندازه‌ای باشد که ادامه فعالیت ناوگان را اقتصادی نگه دارد. در نرخ رسمی برای مدت طولانی از هزینه واقعی فعالیت ناوگان عقب‌بماند، فشار اقتصادی به رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل افزایش پیدا می‌کند. نتیجه چنین شرایطی می‌تواند کاهش انگیزه برای نوسازی ناوگان، افزایش استهلاک، کاهش کیفیت خدمات و حتی خروج بخشی از ظرفیت حمل از بازار باشد.

در مقابل، اگر هزینه‌های واقعی بهانه‌ای برای دریافت مبالغ خارج از نرخ‌های مصوب شود، هزینه آن در نهایت به زنجیره تولید و توزیع منتقل خواهد شد. بنابراین سیاست‌گذار باید میان قیمت منصفانه برای مصرف‌کننده و نرخ اقتصادی برای ارائه‌دهنده خدمت تعادل ایجاد کند. در کنار گران‌فروشی، یک آمار دیگر در گزارش سازمان حمایت نیز قابل توجه است؛ ۱۵۴ مورد تخلف مربوط به «عدم درج قیمت و نصب نرخنامه» بوده که حدود ۲۶ درصد از کل عناوین تخلف را تشکیل می‌دهد.

هزینه حمل چگونه به قیمت کالا می‌رسد؟

اهمیت گران‌فروشی در حمل‌ونقل تنها به رابطه میان مسافر و شرکت حمل‌ونقل یا صاحب کالا و باربری محدود نمی‌شود. این مسئله می‌تواند در زنجیره قیمت کالا نیز اثر بگذارد. تولیدکننده برای دریافت مواد اولیه، انتقال محصول به انبار و رساندن آن به بازار، چندین بار از خدمات حمل‌ونقل استفاده می‌کند. هر افزایش هزینه در این مسیر، بخشی از هزینه نهایی تولید و توزیع را بالا می‌برد. در کالاهایی که مسیر حمل طولانی است یا چند شیوه حمل در زنجیره توزیع مورد استفاده قرار می‌گیرد، این اثر می‌تواند بیشتر شود. به همین دلیل، هزینه حمل را باید بخشی از هزینه تمام‌شده کالا دانست، نه یک هزینه جدا از بازار. اگر تخلف قیمتی در یک بخش محدود اتفاق بیفتد، اثر آن ممکن است محدود باشد؛ اما اگر افزایش غیرشفاف هزینه حمل در چند حلقه زنجیره تکرار شود، در نهایت می‌تواند خود را در قیمت نهایی کالا نشان دهد. تشکیل ۵۴۱ پرونده تخلف و ارسال آنها برای رسیدگی قانونی نشان می‌دهد نظارت و برخورد با تخلف در جریان است. اما از منظر اقتصادی، برخورد با پرونده‌های گران‌فروشی تنها بخشی از راه‌حل است. اگر قرار باشد تعداد تخلفات در بلندمدت کاهش پیدا کند، باید زمینه شکل‌گیری تخلف نیز محدود شود. در این مسیر، دسترسی عمومی به نرخ‌های مصوب، ثبت الکترونیکی مبالغ پرداختی، کاهش نقش واسطه‌های غیرشفاف و استفاده از داده‌های سامانه‌های حمل‌ونقل می‌تواند اهمیت زیادی داشته باشد.

بازار حمل‌ونقل امروز به اندازه‌ای گسترده و پیچیده شده که نظارت صرفاً میدانی نمی‌تواند تمام مناسبات قیمتی آن را پوشش دهد. می‌توان با استفاده از اطلاعات بارنامه‌ها، مسیرها، نوع کال، فاصله و مبلغ پرداختی، موارد غیرعادی

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

گران‌فروشی در حمل‌ونقل زیر ذره‌بین نظارت

چرا حمل‌ونقل مستعد تخلف قیمتی است؟

را شناسایی و بازرسی‌ها را هدقمند کرد. در چنین مدلی، به جای آنکه نظارت تنها پس از دریافت شکایت یا کشف تخلف انجام شود، امکان شناسایی الگوهای غیرعادی قیمت نیز وجود خواهد داشت.

یک رنگ هشدار برای اقتصاد حمل‌ونقل

از منظر دیگر، پرونده‌های گران‌فروشی را باید در کنار وضعیت اقتصادی خود صنعت حمل‌ونقل مورد توجه قرار داد. ناوگان حمل‌ونقل ایران با چالش‌هایی مانند فرسودگی، هزینه بالای تعمیر و نگهداری و دشواری نوسازی مواجه است. هرچه هزینه فعالیت افزایش پیدا کند، فشار برای افزایش نرخ نیز بیشتر می‌شود. بنابراین نمی‌توان همه افزایش قیمت‌های مشاهده‌شده در بازار را صرفاً به رفتار سودجویانه نسبت داد. بخشی از افزایش هزینه حمل می‌تواند ریشه در شرایط اقتصادی و هزینه واقعی ارائه خدمت داشته باشد. اما این موضوع نیز نباید به توجیهی برای دریافت مبالغ خارج از نرخ‌های قانونی تبدیل شود. برای در نیمه نخست سال را می‌توان از یک زاویه دیگر نیز خواند. گران‌فروشی با ۳۵۶ مورد، پرتکرارترین عنوان تخلف در بازرسی‌های انجام‌شده بوده و پس از آن نیز عدم درج قیمت و نصب نرخنامه قرار گرفته است. این ترکیب آماری نشان می‌دهد مسئله قیمت و شفافیت نرخ همچنان یکی از نقاط حساس بازار حمل‌ونقل است. البته این آمار به تنهایی برای قضاوت درباره کل بازار کافی نیست. ۳ هزار و ۳۳۲ بازرسی انجام‌شده، تنها بخشی از فعالیت گسترده حمل‌ونقل کشور را پوشش می‌دهد و آنچه ثبت شده، تخلفاتی است که در دامنه این بازرسی‌ها شناسایی شده است. در شرایطی که حمل‌ونقل نقش مستقیمی در هزینه تولید، توزیع و تجارت دارد، هرگونه افزایش غیرشفاف هزینه می‌تواند به بخش‌های دیگر اقتصاد منتقل شود.

از این منظر، مبارزه با گران‌فروشی فقط حمایت از مصرف‌کننده نیست؛ بخشی از سیاست کنترل هزینه‌های لجستیک و جلوگیری از انتقال هزینه‌های غیرضروری به قیمت کالای مصرف‌محسوب می‌شود. در نهایت، راه‌حل پایدار را نمی‌توان فقط در افزایش تعداد بازرسی‌ها یا تشکیل پرونده‌های بیشتر جست‌وجو کرد. بازار حمل‌ونقل به نرخ‌های شفاف، قیمت‌گذاری متناسب با هزینه واقعی، نظارت هوشمند و دسترسی آسان مصرف‌کننده به اطلاعات قیمت نیاز دارد.



فشارها را می‌دانیم و می‌فهمیم. مردم در زندگی روزمره‌شان اینها را لمس می‌کنند، ولی فشار سنگین است و ما برای آن برنامه داریم.

وی تصریح کرد: این‌طور نیست که بی‌برنامه باشیم. ما در واقع تابع واکنش داریم. بانک مرکزی بر اساس سناریوهای مختلفی که علیه کشورمان به کار گرفته می‌شود، توابع مختلف واکنش دارد و برای معیشت مردم، داروی کشور و به هر حال کالاهای ضروری

رئیس کل بانک مرکزی ادامه داد: ما برنامه‌ریزی کرده‌ایم و اکنون شش ماه از ابتدای سال گذشته است. از زمانی که فشار اقتصادی را به‌طور جدی‌تر شروع کردند و محاصره را آغاز کردند، بیش از دو تا دو نیم ماه گذشته است، ولی کشور ما محکم ایستاده است. وی گفت: معیشت مردم، داروی کشور و به هر حال کالاهای ضروری کشور را با سرعت و قدرت تأمین می‌کنیم.

همتی افزود: بنابراین می‌خواستم عرض کنم که ما در کنار اقداماتی که برای کنترل تورم انجام می‌دهیم – که تورم بسیار مهم است و پیش‌تاز اهداف بانک مرکزی، کنترل آن است – باید بقیه امور را هم به دنبال آن سر و سامان بدهیم که یکی از آنها مسئله ارز است.

وی درباره چشم‌انداز کنترل تورم و زمان رسیدن به یک عدد پایدار اظهار کرد: با توجه به نموداری که نشان دادم، ما اکنون به میانگین بلندمدت نزدیک شده‌ایم. ما در طول چند سال گذشته روی میانگین بلندمدت بودیم و پس از شوکی که بعد از شروع جنگ ایجاد شد، از میانگین بلندمدت و میان مدت خود فاصله گرفتیم.

رئیس کل بانک مرکزی افزود: تمام تلاش ما این است که فعلاً به میانگین بلندمدت و میان مدت خود برگردیم و به‌تدریج، آن‌شاه‌الله با کنترل بیشتر نقدینگی و ابزارهای مختلف سیاست پولی، این روند را ادامه دهیم.

وی گفت: یکی از مسائل مهمی که داریم، خلق نقدینگی توسط بانک‌هاست که به‌طور جدی جلوی آن ایستاده‌ایم و جلوی بانک‌های ناتراز را می‌گیریم و به سرعت آنها را به سمت اصلاح می‌بریم.

همتی ادامه داد: من قبلاً هم گفتم، هر بانکی را که بتوانیم اصلاح کنیم، اصلاح می‌کنیم و اگر نتوانیم، حتماً از صحنه فعالیت بانکی خارج می‌کنیم و این یکی از مسائل مهم ماست. آن‌شاه‌الله این کار را در ماه‌های آینده بگیریم خواهیم کرد.

وی تصریح کرد: بنابراین اگر از آن ناحیه فشار به پایه پولی و نقدینگی وارد نشود، ما از مسیرهای دیگر نقدینگی را کنترل می‌کنیم و آن‌شاه‌الله بتوانیم نتایج خوبی بگیریم.