

- پنجشنبه ۱۳ مرداد ۱۴۰۱**
- سال دوازدهم - شماره ۲۳۶۲**

اخذ مالیات بر دارایی وتشکیل صندوق سرمایه‌گذاری علاج بازار مسکن

سپهرغرب، گروه اقتصادی – طاهره ترابی‌مهوش؛ تحلیلگر مسائل اقتصادی علاج مرض بازار مسکن و اجاره‌بهای کشور را تشکیل صندوق‌های سرمایه‌گذاری با ارائه مشوق و نیز اخذ مالیات بر دارایی بالآخر برای خانه‌های خالی دانست.

این روزها از هر طریقی وضعیت بازار اجاره را رصد می‌کنیم به اعداد و رقم‌های نگران‌کننده می‌رسیم. به دفاتر املاک که سر می‌زنیم مستأجران از نرخ‌های جدید شوکه شده‌اند آگهی‌ها هم عمدتاً قیمت‌های دلخواه صاحب‌خانه‌ها را به تصویر می‌کشند. این در حالی است که هر روز یک خبر از تدوین بسته‌های حمایتی دولت از اقشار اجاره‌نشین شنیده می‌شود. اخیراً هم رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی از تدوین یک بسته جدید خبر داده اما ظاهراً کار از بسته، سیاست، دستورالعمل و بخشنامه گذشته و کرایه خانه مثل یک سیل، مستأجران را می‌برد و ظاهراً دولت و مجلس هم کار خاصی از دستشان برنمی‌آید.

اگرچه مسئولان وزارت راه و شهرسازی می‌گویند ملاکشان آمار رسمی مرکز آمار است که نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۹ نرخ رشد سالیانه اجاره ۳۲ درصد بوده اما گزارش بانک مرکزی از افزایش ۴۶ درصدی در سال ۱۴۰۰ حکایت دارد. بنابراین آنچه در این شرایط رخ می‌دهد عمدتاً گُوج مستأجران به واحدهای کوچک‌تر، قدیمی‌تر و مناطق کم‌برخوردارتر است؛ اما درد واقعی وضعیت بازار اجاره را مستأجری درک می‌کند که صاحب‌خانه اسباب و اثاثیه‌اش را به داخل کوچه ریخته است. دقیقاً چندماه قبل به‌مانند دو سال گذشته دولت بسته سیاستی حمایت از مستأجران را تدوین کرد؛ بر این اساس سقف افزایش اجاره‌بهای مسکن نسبت به سال ۱۴۰۰ در تهران حداکثر ۲۵ درصد، کلان‌شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت، ۲۰ درصد و سایر شهرها ۱۵ درصد به تصویب رسید. همزمان مجلس شورای اسلامی طرح دوفوقی‌تری در این خصوص ارائه کرد. سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ هم دقیقاً این سیاست دنبال شد اما طبق اعلام بانک مرکزی از وضعیت رشد سالیانه اجاره‌بها در اردیبهشت ۱۴۰۱ در کل کشور ۵۰ درصد رشد کرده است.

در واقعیت امر، کمر مستأجران زیر بار اجاره‌بها خم نشده، شکسته است. این وضعیت فعلی اجاره‌نشین‌ها است. تأسف‌بارتر اینکه نرخ‌های پیشنهادی اعلام‌شده از اجاره مسکن توسط مالکان در شرایطی به اعداد و ارقام نجومی رسیده که با توجه به ثبات نسبی قیمت‌ها در بخش خرید و فروش، بازار اجاره در وضعیت بالانسی با قیمت‌های فروش قرار دارد. گذشته از آنکه آمار و اعداد واقع‌گرایانه رشد اجاره‌بها در بازه زمانی ۱۱ سال گذشته تقریباً نصف میزان افزایش قیمت مسکن بوده اما به دلیل توان پایین مستأجران، دیگر نایی برای آن‌ها باقی نمانده است. در واقع قیمت سنگین قیمت مسکن ناشی از تلاطم‌های اقتصاد کلان، همه را درگیر کرده و به گفته کارشناسان، نقدینگی کشور در بخش مسکن و زمین، زمین‌گیر شده است.

بنابراین چنان‌که طبق اعلام شد طبق

دستورالعملی که دولت ارائه داده دفاتر املاک باید از انعقاد قراردادهایی که سقف مجاز افزایش ۲۵ درصد در آن رعایت نشده خودداری کنند. ولی آیا با توجه به تورم ۴۰ درصدی و تغییرات قیمت کالاهای اساسی می‌توان بازار اجاره را که تماماً در اختیار بخش خصوصی قرار دارد کنترل کرد؟

بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا با تحلیلگر مسائل اقتصادی گفت‌وگویی را ترتیب دهیم که می‌خوانید؛ ایمان زنگنه، با بیان اینکه اگر بخواهیم به این موضوع پرداخته و متهم به بخشی‌نگری نشویم باید این موضوع را در مقیاس وسیع‌تری مورد کاشاک و بررسی قرار دهیم گفت؛ در اقتصاد ایران معضل و مسئله اصلی تورم است.

وی با تأکید بر اینکه افراد برخوردار از ملک هستند که از تورم سود برده و منتفع می‌شوند ابراز کرد: این مهم از آنجا نشأت می‌گیرد که اغلب اقشار برخوردار دارایی ثابت (همچون صاحبان املاک و مستغلات) دارند بنابراین دارایی‌ها متناسب با افزایش تورم بیشتر می‌شود.

وی ادامه داد: در مقابل قاعدتاً افراد کم‌برخوردار و ضعیف که از دارایی ثابتی برخوردار نیستند و تنها اندوخته آن‌ها همان پول پیشی است که در اختیار موجر قرار گرفته که متأسفانه هرساله به نسبت تورم از ارزش آن کاسته می‌شود.

این کارشناس اقتصادی با اشاره به اینکه موج‌چین هرساله دارایی مستأجران را تبخیر می‌کنند اذعان کرد؛ بنابراین باید برای حل این مسئله یک اهتمام ویژه داشت.

زنگنه با اشاره به اینکه توجه به این معضل از آنجا نشأت می‌گیرد که فشار حاصله تنها به یک فرد نیست بلکه در پس آن مشکلات اجتماعی برای جامعه و خانواده‌ها ایجاد می‌کند افزود؛

موضوع تورم را در شرایط فعلی وضعیت مسکن نمی‌توان نادیده گرفت.

وی با اشاره به اینکه هرساله این شتاب در تورم به نفع متمکنین و به ضرر اقشار کم‌درآمد در حال افزایش است، تصریح کرد؛ نکته دوم اینکه طی این سال‌ها اگر به‌دنبال حمایت از بازار مسکن هم بوده‌ایم واقعیت‌های این بازار را در نظر نگرفتیم.

این تحلیلگر اقتصادی افزود؛ مسئله این است که در اقتصاد ایران مسکن به‌عنوان دارایی قدر تلقی می‌شود به طوری که وقتی نگاهی به این مقوله می‌کنید به نسبت افرادی که دارای مسکن هستند با مستأجران باید قاعدتاً تعادلی حکم‌فرما باشد اما این‌گونه نیست.

زنگنه با اشاره به اینکه در واقع نگاه به مسکن به‌عنوان یک بستر سرمایه‌گذاری است نه کالای مصرفی حال آنکه دولت در این زمینه می‌تواند به طور جدی اقدام کند؛ شرح کرد؛ از طرفی شاید یکی از دلایلی که به موضوع ساماندهی مسکن ورود جدی نمی‌شود به این موضوع برگردد که در این بخش با مسئله تعارض منافع نیز مواجهیم؛ برای مثال میزان دریافت مالیات از اخذ مالیات از خانه‌های خالی مطرح شده اما

کار خاصی برای آن نشده در حالی که دولت حتی به دستگاه ژئو یک مغازه‌دار دسترسی داشته و بر آن مالیات بار می‌کند پس چگونه ممکن است

این امکان برای خانه‌ها خالی فراهم نباشد؟ وی با اشاره به اینکه اگر وضعیت مالیات بر خانه‌های خالی را رصد کنید خواهید دید که رقمی قریب به صفر میزان هزینه‌ای را به برای آن‌ها است عنوان کرد؛ پس به معنای واقعی تلاشی برای این موضوع وجود ندارد؛ این

بدان معناست که شاید برخی از افراد دخیل در این موضوع، منافع خود را در معرض به‌گونه‌ای که ممکن است فضای کافی برای ورود کشتی‌های ترانزیتی نداشته باشد.

یکی از روش‌های رایج در حمل‌ونقل دریایی ایران روش گروپاژ است. در این روش چند تاجر با یکدیگر قرارداد امضا کرده و کالاهای خود را به صورت گروهی از طریق یک کشتی ارسال می‌کنند. همچنین می‌توان کوچک‌ترین کالاهای خود را از طریق این روش ارسال کرد.

اینکار باعث می‌شود تا هزینه‌های ترانزیت بار برای تاجران به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد.

روش حمل‌ونقل کالاهای فلّاه‌ی شباهت زیادی به چارترینگ دارد با این تفاوت که هر کالایی چه کوچک و چه بزرگ بدون بسته‌بندی و به‌صورت فلّاه‌ی ترانزیت، اما بیشتر کالاهای کوچک از طریق این روش ترانزیت می‌شود.

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، فرصت‌های زیادی برای رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران وجود دارد، به‌گونه‌ای که با قرار گرفتن در مسیر راهروهای ترانزیتی شمال- جنوب، امکان برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، آسیای میانه و قفقاز، اروپای شرقی و اروپای مرکزی به آسیای جنوب و خاور دور از طریق آب‌های ایران میسر است.

همچنین، به دلیل قرار گرفتن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری و اقتصادی اکو (ایران، ترکیه، پاکستان در جایگاه هسته‌های اولیه این گروه) فرصت‌های همکاری زیادی وجود دارد. این امر سبب می‌شود تا کسب درآمدهای ترانزیتی ایران بسیار افزایش یابد و به رشد اقصاد کشور کمک کند.

کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل درباره ترانزیت دریایی می‌گوید؛ توسعه ترانزیت ریلی میان

تهدید می‌بینند پس تمایلی ندارند که موضوع شفافیت در حوزه سرمایه‌گذاری در مسکن شفاف و تعداد خانه‌های خالی در تملکشان مشخص شود.

وی با اشاره به اینکه البته دولت فعلی و شخص اول آن یعنی رئیس جمهور بر اجرای این مهم (اخذ مالیات از خانه‌های خالی) اهتمام دارد افزود؛ از طرفی به‌دنبال افزایش تولید مسکن از طریق احداث هستند پس در واگذاری زمین برای اجرای طرح ملی مسکن با اقشار کم‌درآمد همراه شدند.

این کارشناس اقتصادی ادامه داد؛ اما مسئله این است که باید در این خصوص واقعیت‌های اقتصادی کشور را در نظر بگیریم و متناسب با آن ارائه راهکار داشته باشیم.

این بدان معناست که وقتی دولت با ورود و دخالت در قرارداده‌ها مالکیت‌های خصوصی را زیر سؤال برده و آن را به رسمیت نمی‌شناسد این وضعیت اقتصادی را در این بخش بغرنج‌تر خواهد کرد زیرا ورود دولت به هر حوزه همواره نتیجه مطلوب به‌دنبال نخواهد داشت پس ورود دولت به موضوع اجاره و تعیین سقف اشتباه است.

زنگنه با تأکید بر اینکه وظیفه دولت در این بخش تسهیلگری است یعنی به‌جای ورود به مفاد قرارداد باید شرایط را در زمینه عرضه و تقاضا به گونه‌ای تسهیل کرده تا شاهد کاهش مبلغ اجاره‌بها و قیمت تمام‌شده مسکن باشیم

اظهار کرد؛ در این راستا می‌تواند به موضوع مسکن اجتماعی ورود کرده و همراه شهرداری و دیگر نهادهای مؤثر در انبوه‌سازی، راه را برای ورود سرمایه‌گذاران در این بخش هموار کند.

وی با بیان اینکه باید شرایط را به گونه‌ای هموار کرد تا سرمایه‌گذاران در عرصه ساخت مساکن کوچک‌مقیاس و اقتصادی ورود کنند.

و نیاز اقشار متقاضی در این بخش مرتفع شود

افزود؛ در نظر بگیرید در شهری همچون تهران چیزی حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار مسکن مجلل وجود دارد حال آنکه در این بخش تقاضای مؤثری برای اجاره نیست و یا بهتر بگوییم مالکان

آن‌ها به‌دنبال اجاره دادن آن‌ها نیستند بلکه به آن‌ها به‌عنوان ذخیره ارزش نگاه می‌کنند.

این اقتصاددان با بیان اینکه با توجه به فناوری‌های بروز در خصوص انبوه‌سازی می‌توان در بخش ساخت خانه‌های کوچک و بهره‌ور ورود جدی داشت تا نیاز اقشار متقاضی (دهک‌های سوم و چهارم جامعه) به بهترین نحو در کمترین زمان ممکن مرتفع شود،

تشریح کرد؛ متأسفانه در شرایط تحریم حاکم بر جامعه، عمده هزینه خانوارها به خوراک و مسکن اختصاص یافته که این مهم دیگر آسیب‌های اجتماعی و روانی را به‌دنبال خواهد داشت زیرا فراغ بال و اندوخته برای این بخش از زندگی باقی نمی‌ماند.

زنگنه با اشاره به اینکه بنده شخصاً با افزایش تولید مسکن موافقم اما باید به این نکته توجه کرد که در این بخش دولت با کمبود منابع مواجه است و از طرفی هم نمی‌تواند به سیستم بانکی فشاری وارد کند به طوری که طی ۳۰ سال گذشته در حوزه مسکن بانک‌ها عملکرد خاصی را با وجود خواسته سیاست‌گذار نداشته‌اند زیرا منابع مالی سیستم بانکی نیز محدود است، گفت؛ ما باید به‌دنبال روش‌هایی جدید باشیم.

وی با تأکید بر اینکه با شیوه‌های پیشین نمی‌توان عرضه مفیدی را در خصوص مسکن داشت. خاطرنشان کرد؛ در گام نخست باید بدانیم برای چه کسی این مسکن‌ها را می‌سازیم زیرا دو دهک کم‌برخوردار، از آورده خاصی برخوردار نیستند پس در این راه می‌بایست به ابزارهای مالی برای کسب این هزینه متوسل شد.

وی با تأکید بر اینکه در خصوص نظام مالیاتی مؤثر می‌بایست مالیات بر دارایی به‌عنوان یک مهم مورد توجه قرار گیرد، ابراز کرد؛ پس از این مهم به ارائه مشوق در مسیر تشکیل صندوق‌های سرمایه‌گذاری مسکن ورود شود.

این تحلیلگر مسائل اقتصادی با اشاره به اینکه این مهم در جذب سرمایه‌گذاران به این بخش مؤثر خواهد بود البته باید منوط به این شود که آورده این افراد معطوف به ساخت‌وساز انبوه برای اقشار کم‌برخوردار شود، گفت؛ مسئله این است که باید شرایط را به گونه‌ای پیش برد که سود حاصل از این فعالیت برای این سرمایه‌گذاران به نحوی باشد که آن‌ها را در این مسیر ثابت‌قدم نگه دارد.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد به‌نظر

می‌رسد راهکارهای پیش رو برای مدیریت فضای بازار مسکن در کشور از دو محور تبعیت می‌کند

نخست جذب سرمایه و دیگر اخذ مالیات بر دارایی‌ها که در معنای خاص می‌توان از آن به‌عنوان خانه ملک یاد کرد بنابراین انتظار می‌رود دو مقوله از سوی مدیران مرتبط با این

موضوع در سطح کلان سیاست‌گذاری مورد توجه قرار گرفته و پیش‌نیازهایی نیز توسط نمایندگان مردم در مجلس به‌عنوان قانون و مصوبه تأمین شود.

ش- غرب ایران بین کشورهای مختلف تبادل می‌شود که فقط حدود ۱۳۰ میلیون تن از آن متعلق به مسیر چین- اروپا- چین است. این کارشناس اقتصاد حمل و نقل اضافه کرد؛ پس از عضویت ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای، ارتباط ایران و ترکمنستان که یکی از همسایگان کلیدی ایران در کریدور شرق- غرب و شمال- جنوب است، پس از چند سال تیرگی به سمت افق‌های روشنی حرکت کرد. درصورت ادامه روند تعمیق همکاری‌های ایران و ترکمنستان و برقراری سیر قطارهای ترانزیتی بین ایران و چین از طریق این کشور، کریدور شرق- غرب ایران می‌تواند به مسیر تحقق قرار بگیرد.

وی تأکید کرد؛ در حال حاضر دستگاه‌های مرتبط با ترانزیت در داخل کشور باید اهتمام خود را بر مانع‌زدایی و تسهیل برقراری جریان‌های ترانزیتی از کشور معطوف سازند.

وی تأکید کرد؛ دستگاه دیپلماسی و سیاست خارجی باید تعاملات ترانزیتی را جزو اولویت‌دارترین کارویژه‌های خود قرار داده و ظرفیت ترانزیت مانند درآمدهای نفتی مورد توجه قرار گیرد.



خبر

جنجال خودرو و بورس

به پایان رسید

سایپا هم به میدان آمد

سپهرغرب، گروه اقتصادی؛ به‌نظر می‌رسد ماجرای پرچالش عرضه خودرو در بورس به فصل آخر خود نزدیک است، به طوری که علاوه بر عرضه ۶۰۰ دستگاه خودرو فیدلیتی و دیگیتی در تاریخ ۲۶ مردادماه، گروه خودروسازی سایپا نیز برای عرضه در همان هفته (هفته چهارم مردادماه) اعلام آمادگی کرده است.

مذاکره برای عرضه خودرو با خودروسازهای مختلف از سال قبل توسط بورس کالا آغاز شد و مذاکره با ایران خودرو نیز تقریباً تا مرحله آخر نیز رفت، اما تغییر مدیریت مانع این اقدام شد. البته مذاکرات با سایپا ادامه داشت و قرار شد شاهین در بورس کالا عرضه شود. پس از آن نیز قرار شد گروه بهمن محصولات خود را در بورس کالا عرضه کند.

گروه بهمن پشت مخالفت وزارت صمت ماند

طبق اعلام بورس کالا، قبل از عرضه همه قوانین بررسی شده بود و هیچ مانعی بر سر راه این عرضه‌ها وجود نداشت. به همین دلیل در نهایت فراینداهی قانونی طی شده و نخستین عرضه به معامله خودرو در بورس کالا انجام شد. بر این اساس جمعاً ۱۰۴۲ دستگاه کارا دو کابین و کارا تک‌کابین در بورس کالا فروش رفت.

پس از آن قرعه به نام دو خودروی پرتعداد رسید و قرار شد ۱۸ خردادماه ۴۳۰ دستگاه فیدلیتی و دیگیتی در بورس کالا عرضه شود اما دقیقاً چند ساعت قبل از عرضه، این فرایند توسط وزارت صمت تعلیق شد. وزیر صمت پس از آن اعلام کرد که از یک ماه و نیم قبل با بورس کالا مذاکراتی در این باره صورت داده بود، اما روال را جلو بردند. نامه یک روز قبل به بورس کالا در مورد توقف عرضه خودرو نیز در واقع یک اتمام حجت بود. بورس کالا برای عرضه کالاهای بی نام و نشان (برند) مثل فولاد است من با عرضه خودرو در بورس مخالف نیستم، اگرچه این کار حرفه‌ای نیست. در مورد عرضه خودرو در بورس کالا رانت وجود داشت و کسانی که رانت آن‌ها از بین رفت فضای رسانه‌ای را معکوس کردند.

در این راستا، معاون عملیات و نظارت بر بازار بورس کالا نیز اعلام کرد که عرضه خودرو در بورس کالا بر اساس مقررات صورت گرفته و عرضه‌کننده پیش از عرضه اعلام کرده بود که هیچ محدودیتی برای عرضه وجود ندارد. اما بورس کالا از سوی وزارت صمت تهدید شده و مصوبه سران قوا مبنی بر اینکه عرضه خودرو نباید صورت گیرد را ارائه کرده است. مصوبه‌ای که به گفته جهرمی وزارت صمت تفسیر اشتباهی از آن داشته و به همین دلیل این موضوع دوباره در شورای عالی بورس درحال بررسی است.

در نهایت این بررسی انجام و عرضه خودرو در بورس توسط این شورا تصویب شد. بر این اساس و طبق آخرین اخبار ۶۰۰ دستگاه خودرو فیدلیتی و دیگیتی در تاریخ ۲۶ مرداد ماه در بورس کالا عرضه خواهند شد. همچنین گروه خودروسازی سایپا نیز برای عرضه در همان هفته (هفته چهارم مردادماه) اعلام آمادگی کرده است.

نحوه خرید خودرو از بورس کالا

طبق اعلام روابط عمومی بورس کالا، آطور که رئیس اداره ناظران و امور تالارهای بورس کالای ایران اعلام کرده، متقاضیان برای خرید این خودروها در بورس کالا ابتدا باید نسبت به اخذ کد معاملات بورس کالا اقدام کنند. نحوه اخذ کد بورس کالا نیز به این شکل است که متقاضیان به یکی از کارگزاری‌های مجاز مراجعه و به‌صورت آنلاین یا حضوری کد بورس کالا را دریافت می‌کنند. البته پیش از آن باید در سامانه سجام ثبت‌نام کرده و احراز هویت شده باشند. متقاضیان پس از اخذ کد بورس کالا، باید نسبت به گشایش حساب وکالتی اقدام کنند. حساب وکالتی حسابی است که به بورس کالا این امکان را می‌دهد که پس از آنکه خریدار در فرآیند رقابت شرکت کرده و کالا را خریداری کرد بتواند از آن حساب برداشت کند و به این ترتیب مراحل تسویه انجام شود.

به گفته حمیدرضا رحمنی، نکته‌ای که باید به آن توجه شود این است که برای خرید خودرو، باید ۳۰ درصد قیمت پایه خودرو در حساب وکالتی خریدار موجود باشد. به این ترتیب زمانی که ثبت سفارش صورت می‌گیرد این مبلغ تا زمان انجام فرآیند حراج در حساب وکالتی مسدود می‌شود.

وی درباره محدودیت‌های خرید خودرو از بورس کالا توضیح داد، در حال حاضر هر کد ملی صرفاً مجاز به ثبت سفارش روی یکی از کدهای عرضه شده است و صرفاً هم امکان خرید یک دستگاه خودرو را دارند. همچنین صدور سند و شماره‌گذاری نیز تنها به اسم خریدار خواهد بود. پس از انجام فرایند حراج و نهایی شدن خریدار، یکسری هزینه‌های عوارض، شماره‌گذاری و هوشمندسازی کارت خودرو که در اطلاعیه عرضه به آن اشاره شده لحاظ می‌شود.

وی درباره فرایند حراج نیز عنوان کرد؛ پس از نهایی شدن ثبت سفارش خریداران در روزی که عرضه و فرایند حراج صورت می‌گیرد، خریداران بر مبنای قیمت پایه در فرایند حراج شرکت و در صورتی که تقاضا از عرضه بیشتر باشد در رقابت شرکت خواهند کرد و همچنین مالیات بر ارزش افزوده‌ای که پرداخت خواهد شد بر مبنای قیمت نهایی است که خریدار در سامانه ثبت و خرید خود را نهایی کرده است.