واردات پر ابهام خودرو بعد از ۴ سال؛ قیمت ها کاهش می یابد؟

پس از تقریبا ۴ سال بالاخره واردات خودرو در قالب واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو با سقف قیمتی ۲۰ هزار یورو به صورت رسمی کلید خورد؛ منتهی فرایند واردات ابهاماتی دارد که هنوز شفاف نشده است.

گروه اقتصادی – سال ۹۷ بنا به محدودیت‌های ارزی تحمیل شده به کشور و طبق تصمیم شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، واردات خودرو تا ۳۱ اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۱ ممنوع اعلام شد؛ با روی کار آمدن دولت سیزدهم، فاطمی امین وزیر صمت (سال گذشته) وعده داد که تا پایان خردادماه سال ۱۴۰۱ واردات خودرو تعیین تکلیف و آئین نامه‌ای به این منظور تصویب خواهد شد.

با این حال از ابتدای سال جاری کش و قوس‌های فراوانی در مورد واردات یا عدم واردات خودرو صورت گرفت اما در نهایت آئین نامه واردات خودرو تنظیم و وعده واردات خودرو تا شهریور ماه داده شد؛ منتهی تقریباً ۳ ماه طول کشید تا آئین نامه مذکور در هیأت دولت به تصویب برسد.

در نهایت اوایل شهریور ماه آئین نامه واردات خودرو به تصویب هیأت دولت رسید و اعلام شد که یک میلیارد یورو ارز برای واردات خودرو در نظر گرفته شده است که این خودروها شامل خودروهای اقتصادی با دامنه قیمتی زیر ۱۰ هزار یورو و خودروهای بین ۱۰ تا ۲۰ هزار یورو می‌شود. همچنین از جمله مهم‌ترین شروط واردات خودرو، انتقال فناوری اعلام شد تا از این طریق زمینه توسعه تولید خودروهای اقتصادی در داخل که طبق برنامه ریزی ها ۳۰۰ هزار دستگاه است، فراهم شود.

جزئیات مربوط به شرکت‌های واردکننده

در این بین یکی از عمده ابهاماتی که در مورد واردات خودرو وجود داشت مربوط به شرکت‌های واردکننده می‌شد؛ بسیاری از کارشناسان از چندی پیش نسبت به ایجاد رانت و واردات خودرو توسط شرکت‌های خاص هشدار می‌دادند و نگران بودند که شرکت‌های خودروساز داخلی همانگونه که بازار را در انحصار گرفته اند، بخش مربوط به واردات خودرو را نیز به بهانه توسعه تولید خودروهای اقتصادی، ارائه خدمات پس از فروش و ... در اختیار بگیرند.

دامنه این ابهام زمانی گسترده‌تر شد که اسامی شرکت‌های واردکننده اعلام و مشخص شد که از ۷ شرکتی که در مرحله نخست مجوزهای ثبت سفارش را گرفته اند، ۳ شرکت مربوط به یک خودروساز داخلی می‌شود.

عبدالله توکلی لاهیجانی مدیرکل صنایع خودروی وزارت صمت در این ارتباط اعلام کرد که «تاکنون ۲۴ شرکت برای واردات خودرو تأیید شده اند و واردات فقط محدود به شرکت‌های اعلام شده نخواهد بود و شرکت‌های دیگری نیز به این فرآیند اضافه خواهند شد.»

همچنین منوچهر منطقی معاون صنایع حمل و نقل وزیر صمت یادآور شد که «واردکنندگان باید سه مدرک شامل تضمین ارائه خدمات پس از فروش، اخذ مجوز و مدرکی از سازمان محیط زیست که خودروی مورد نظر برای واردات با قانون هوای پاک تطابق دارد. همچنین مجوز و مدرکی از سازمان استاندارد نیز بایستی ارائه شود که خودروی وارداتی امکان پاس کردن استانداردهای ۸۵ گانه لازم را خواهند داشت. این مدارک که ارائه شود، از نظر وزارت صمت، فرآیند تأیید شده و می توانند در تعامل بانک مرکزی وارد مرحله تخصیص ارز شوند.»

البته وزارت صمت باید در مورد شرکت‌های واردکننده شفاف سازی بهتری انجام داده و با اعلام جزئیات دقیق‌تر مشخص کند که رانت و رفاقتی در این بخش صورت نگرفته و نخواهد گرفت.

تعداد محدود واردات و بازار تشنه

از سویی دیگر با توجه به اینکه یک میلیارد یورو ارز برای واردات اختصاص یافته، تعداد محدودی خودرو وارد کشور خواهد شد که طبق اعلام وزارت صمت، تا پایان سال ۹۰ هزار دستگاه خودروی خارجی از جمله از کشورهای چین، ژاپن و کره جنوبی و برندهایی همچون هیوندایی و کیا روانه باز می‌شود.

نکته قابل توجه در مورد این میزان واردات آن است که بازار طی سالهای گذشته به ویژه ۴ سال اخیر به دلیل کاهش تولید خودروهای داخلی (میانگین تولید ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار دستگاه در سال) و نبود خودروهای خارجی با یک تقاضای انباشته مواجه شده که این مساله در هر بار برگزاری قرعه کشی‌ها نیز کاملاً به چشم می‌آید. مسأله‌ای که موجب ایجاد یک شکاف قیمتی ۱۰۰ درصدی بین قیمت بازار و کارخانه خودروها شده است؛ به گونه‌ای که به عنوان مثال خودروی پژو ۲۰۶ اگرچه در کارخانه حدود ۱۵۰ میلیون تومان قیمت دارد اما در بازار تا ۳۰۵ میلیون تومان نیز قیمت خورده است.

آنطور که کارشناسان اعلام می‌کنند این تقاضای انباشته بین ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو است بنابراین واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو از نظر فنی نمی‌تواند تأثیر خاصی بر بازار بگذارد و فقط می‌تواند از نظر روانی بازار را از نظر قیمتی کمی تکان دهد.

تعرفه همچنان محل ابهام

نکته دیگر در مورد واردات خودرو شناور بودن تعرفه واردات است؛ آنطور که فاطمی امین وزیر صمت اعلام کرده بود «تعرفه‌های خودرو به صورت شناور و در یک محدوده باز تعریف شده است که بستگی دارد خودرو به چه صورتی فروخته شود. به دلیل اینکه ما نمی‌خواهیم رانتی برای یک واردکننده ایجاد شود، سازوکاری را تعریف کردیم که پس از واردات خودرو، به صورت پیش‌فرض و علی الحساب یک سود بازرگانی پیش‌بینی می‌شود و متقاضی خودرو را وارد می‌کند.»

همچنین توکلی لاهیجانی در توضیحات بیشتر در خصوص تعرفه گفته است که «تعرفه‌ها همچنان مطابق دفترچه گمرک خواهد بود. در خصوص خودروهای اقتصادی تعرفه کمترین حالت ممکن خواهد بود و عرضه در بورس می‌تواند خودتنظیم گر باشد و بازار و تعرفه‌ها را تنظیم کند. در خصوص سایر هزینه‌های واردات تلاش شده در خصوص واردات خودروی اقتصادی کمترین هزینه وجود داشته باشد.»

مساله این است که اگرچه شناور بودن تعرفه واردات از نظر صمتی ها مشکلی ندارد اما از نظر کارشناسان محل ابهام است زیرا می تواند تبدیل به رانتی شود که با یک صحبت و امضا مطابق میل واردکننده تعیین شود.

ایرادات مجلس چگونه اصلاح شد؟

مساله دیگر مربوط به ایراداتی است که مجلس روی آئین نامه واردات خودرو وارد دانست و وزارت صمت اعلام کرد که این سه ایراد را رفع کرده و نسخه اصلاح شده توسط هیأت وزیران به تصویب رسیده است.

این در حالیست که هنوز جزئیات این اصلاحات رونمایی نشده است. ابهامی که فضای واردات خودرو را بیش از پیش دچار پیچیدگی کرده است، چرا که اصلاح ایرادهای هیأت تطبیق مجلس که چندی پیش توسط محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس، به رئیس‌جمهور ابلاغ شد مستلزم تغییرات اساسی و بنیادی در آئین‌نامه واردات خودرو بود.

ایراد تعیین سقف ارزی برای واردات

نکته دیگر آنکه اگرچه سخت گیری دولت در تعیین سقف ارزی برای واردات در شرایط فعلی اقتصاد کشور قابل قبول به نظر می‌رسد اما نباید از این واقعیت غافل شد که طی سنوات گذشته به دلیل نبود خودروهای گران قیمت خارجی، نه تنها مونتاژی‌ها با گرانفروشی که بعضاً تا ۶۰۰ میلیون تومان هم اعلام شده بود در بازار جولان دادند بلکه نیاز بخشی از جامعه نیز نادیده گرفته شد.

بنابراین دولت می‌توانست اجازه واردات خودروهای بالای ۲۰ هزار یورو را نیز با استفاده از ارزهای شخصی و بدون انتقال ارز بدهد.

تأثیر تحریم بر واردات

مساله دیگر مربوط به تحریم می‌شود؛ البته واردات خودروی کامل مشمول تحریم نیست اما با توجه به دشوار بودن معاملات ارزی با کشورهای خارجی، خرید خودرو از شرکت‌های خارجی ابهام دارد.

البته منطقی در این ارتباط اعلام کرده که «برخورد با تحریم بر عهده واردکننده است و قطعاً راهی برای دور زدن آن پیدا خواهد کرد.» اما نکته این است که اگر قرار باشد خود واردکننده چاره‌ای بر این موضوع بیاندیشید مابه التفاوت دور زدن دشوارهای مربوط به تعاملات مالی، قیمت خودروهای وارداتی تا چه میزان دچار تغییر و خاصه افزایش قیمت خواهد کرد.

> **البته منطقی در این ارتباط اعلام کرده که «برخورد با تحریم بر عهده واردکننده است و قطعاً راهی برای دور زدن آن پیدا خواهد کرد.» اما نکته این است که اگر قرار باشد خود واردکننده چاره‌ای بر این موضوع بیاندیشید مابه التفاوت دور زدن دشوارهای مربوط به تعاملات مالی، قیمت خودروهای وارداتی تا چه میزان دچار تغییر و خاصه افزایش قیمت خواهد کرد.**

پرداخت تسهیلات به طرح جهش مسکن، سرعت می گیرد

گروه اقتصادی – معاون بانک مرکزی ضمن اعلام پرداخت ۲۱۳ هزار میلیارد ریال تسهیلات بابت طرح های نهضت ملی، گفت: با رعایت چارچوب منابع و مصارف شبکه بانکی و رفع ایرادات سامانه وزارت راه و شهرسازی و همچنین دستور کاری که در دولت درخصوص تنوع بخشی به نحوه تامین مالی طرح جهش مسکن در جریان است، اجرای این طرح سرعت بیشتری خواهد گرفت.

صحابی با اشاره به قانون جهش تولید مسکن اظهار کرد: حسب قانون جهش تولید مسکن مقرر شده بانک‌های عامل ۲۰ درصد از تسهیلات پرداختی را به بخش مسکن اختصاص دهند که این قانون به همراه سهمیه بانکی مربوطه بلافاصله پس از تصویب در مجلس شورای اسلامی و ابلاغ آن توسط ریاست جمهوری به شبکه بانکی ابلاغ شد.

وی بر لزوم هماهنگی بیشتر بین وزارت راه و شهرسازی، بانک مرکزی و بانک ها در راستای تسریع اجرایی شدن قانون تاکید کرد و گفت: دستورالعمل مربوط به قانون جهش تولید مسکن با همکاری وزارت راه و شهرسازی تهیه و به شبکه بانکی ابلاغ شد. ضمن اینکه با توجه به مصوبات شورای عالی مسکن و ابهامات مطرح شده از سوی بانک‌ها و وزارت راه و شهرسازی در راستای تسهیل در اجرای قانون مزبور به روزرسانی و به شبکه بانکی ابلاغ شد. همچنین سقف فردی تسهیلات نیز در شورای پول و اعتبار مطرح و مصوب شد.

طبق اعلام بانک مرکزی، معاون این بانک با اشاره به بانک محور بودن تامین مالی این قانون افزود: یکی از مهم ترین مشکلات طرح نهضت ملی این موضوع است که تامین مالی آن با اتکای صرف بر منابع و تسهیلات بانکی در نظر گرفته شده است و شبکه بانکی نیز بنا بر تکالیف متعددی که حسب قوانین و مصوبات مختلف بر عهده آن قرار داده شده عملا با محدودیت منابع مواجه بوده و باید مراقب بود که اجرای این تکالیف با توجه به تعدد آن و وضعیت مالی بانک‌ها منجر به استفاده از پول پرقدرت بانک مرکزی که عملا منجر به افزایش نقدینگی و رشد پایه پولی و نهایتا تورم مضاعف که از خطوط قرمز دولت سیزدهم است، نشود.

صحابی افزود: از دیگر موارد قابل اشاره این موضوع است که طرح مذکور سامانه محور بوده و عملا از ابتدای ثبت نام تا پرداخت تسهیلات می باید از طریق سامانه وزارت راه و شهرسازی صورت بگیرد که ارتباط بین بانک‌ها و سامانه وزارت راه و شهرسازی تا چند ماه گذشته عملا دارای مشکل بوده و اخیرا امکان اتصال به سامانه و معرفی متقاضیان از طریق سامانه به بانک های عامل فراهم شده است.

وی ادامه داد: بانک مسکن که از سنوات قبل و درخصوص طرح های مشابه به این سامانه وصل بوده در حال حاضر عملکرد قابل قبولی داشته است؛ به طوریکه به میزان ۶۳۰ هزار میلیارد ریال قراداد بابت طرح های نهضت ملی توسط بانک مسکن با متقاضیان منعقد و مبلغ ۲۱۳ هزار میلیارد ریال تسهیلات نیز پرداخت شده است.

معاون اداره اعتبارات بانک مرکزی افزود: از دیگر موارد قابل اشاره نیز توجه به این نکته است که قانون مذکور صرفاً در خصوص تسهیلات مسکن شهری نبوده و علاوه بر این سرفصل، تسهیلات مسکن روستایی، حوادث غیرمترقبه و ودیعه مسکن نیز در همین چارچوب در حال اجرا و پرداخت است؛ به نحوی که از تیر ماه سال جاری که سقف تسهیلات ودیعه مسکن در شورای پول و اعتبار مصوب و ابلاغ شد تاکنون ۱۵۹ هزار پرونده تشکیل شده و تعداد ۱۲۱ هزار فقره تسهیلات به میزان ۶۹ هزار میلیارد ریال پرداخت شده است. ضمن اینکه در خصوص مسکن روستایی نیز در سال گذشته ۶۶ هزار میلیارد ریال تسهیلات پرداخت شده است. همچنین ۵۷ هزار میلیارد ریال تسهیلات بابت احداث و نوسازی اماکن روستایی و شهری خسارت دیده است و حوادث غیرمترقبه از سوی شبکه بانکی پرداخت شده است. صحابی با اشاره به استقبال گسترده مردم در آغاز طرح عنوان کرد: اگرچه در زمان ثبت نام استقبال خوبی از طرح مذکور انجام شد لیکن تاکنون حدود ۳۳۳ هزار نفر نسبت به پرداخت مبالغ سهم خود اقدام کرده اند و در متقاضیان موثر تسهیلات مزبور که سهم آورده خود را پرداخت کرده اند، ریزش قابل توجهی نسبت به طرح های قبلی مشاهده می شود.

معاون اداره اعتبارات بانک مرکزی در پایان خاطر نشان کرد: همچنین سهمیه سال جاری قانون جهش تولید مسکن، به میزان ۴.۵۸۰ هزار میلیارد ریال نیز در ۳۱ شهریور به بانکهای عامل ابلاغ شده است که امید است اجرای طرح یاد شده در چارچوب منابع و مصارف شبکه بانکی و رفع ایرادات سامانه وزارت راه و شهرسازی (که حتی در حال حاضر بانک‌مرکزی به عنوان نهاد ناظر فاقد داشبورد اطلاعاتی در این سامانه است) و همچنین دستور کاری که در دولت درخصوص تنوع بخشی به نحوه تامین مالی این طرح در جریان است، سرعت بیشتری بگیرد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور عنوان کرد:

نیاز ۲۲ هزار میلیارد تومانی راه‌آهن رشت– آستارا برای تکمیل

گروه اقتصادی – مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، راه آهن رشت– آستارا را مهم‌ترین پروژه ریلی کشور دانست که به ۲۲ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد و گفت: این خط ریلی تکمیل کننده کریدور شمال به جنوب است و ایران را به ریل آذربایجان، روسیه و اروپای شرقی متصل می‌کند.

خیرالله خادمی درباره وضعیت راه آهن رشت– آستارا و حضور کشور روسیه در این پروژه اظهار کرد: این خط ریلی ۱۶۴ کیلومتر طول دارد و به دلیل وجود زمین‌های کشاورزی، حدود ۵۰ درصد مسیر به احداث پل نیاز دارد که برای ۵۲ کیلومتر آن طراحی پل انجام شده است.

وی این خط ریلی را نیازمند سرمایه‌گذاری سنگینی دانست و گفت: یکی از گره‌های این پروژه تملک اراضی مسیر است چرا که سرتاسر این پروژه زمین‌های کشاورزی ارزشمند وجود دارد و به ۲۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای تملک این اراضی نیاز است. علاوه بر این ۲۰ هزار میلیارد تومان هم برای احداث پروژه مورد نیاز است که برای تامین آن باید از منابع داخلی و خارجی استفاده کنیم و مجموع هزینه‌های این پروژه ۲۲ هزار میلیارد تومان می‌شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور با بیان اینکه در حال حاضر کشور روسیه برای سرمایه‌گذاری و احداث این پروژه اعمال آمادگی کرده، افزود: در کنار تلاش‌ها برای استفاده از منابع خارجی، از سوی وزیر راه و شهرسازی نیز پیگیری‌هایی برای تامین اعتبار از منابع خاص داخل کشور در حال انجام است.

خادمی اظهار کرد: در سفر رئیس جمهور ایران به مسکو و جلسات مشترک با رئیس جمهور روسیه، تمایل به حضور این کشور در پروژه رشت– آستارا بیشتر بود. به دنبال مذاکرات انجام شده، تیم‌های کارشناس روسی از این مسیر بازدید و مشخصات فنی پروژه را دریافت کردند که قرار شد طی زمان‌بندی یک ماهه نتایج آن را اعلام کنند تا درباره نحوه ساخت به تفاهم برسیم.

به گفته خادمی، روسیه باید نحوه کمک مالی روسیه در این پروژه را مشخص کند که از طریق وام دولتی، سرمایه‌گذاری مشترک یا فاینانس است.

براساس گزارش وزارت راه، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور راه‌آهن رشت– آستارا را یک پروژه کلیدی و راهبردی دانست که شبکه ریلی کشور را تکمیل می‌کند و می‌تواند عواید زیادی از طریق ترانزیتی برای آینده کشور ما داشته باشد.

پیش‌بینی می‌شود با توجه به اینکه مسیر رشت– آستارا بهترین کریدور حمل‌ونقلی بین جنوب شرق آسیا به سمت اروپای شرقی و روسیه است، جذب بار سنگینی داشته باشد و مقدار زیادی از کالاهایی که بین روسیه و هند یا اروپای شرقی و هند در حال انجام است، جذب کند.

خادمی تاکید کرد: بنابراین احداث این پروژه هم به نفع ایران و هم به نفع حمل‌ونقل بین‌المللی است و هم حمل بین‌المللی کالا را متحول می‌کند و هم می‌تواند زمینه را برای استفاده از خاک ایران به عنوان یک مسیر ترانزیتی بار فراهم کند.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور گفت: با وجود هزینه ۸۰۰ میلیون یورویی تکمیل راه‌آهن، معطل روسیه نمی‌مانیم و همزمان در حال پیگیری تامین اعتبار از سایر منابع هستیم.

وی تاکید کرد: راه آهن رشت– آستارا مهم‌ترین پروژه ریلی کشور بوده که تکمیل‌کننده کریدور شمال به جنوب است و ایران را به ریل آذربایجان، روسیه و اروپای شرقی متصل می‌کند.

مشکلات وام ازدواج تمامی ندارد!

گروه اقتصادی –کارشناس امور بانکی گفت:به رقم تاکید دولت در پرداخت تسهیلات مسکن، فرزند آوری و ازدواج، بانک‌ها به شدت در این زمینه مقاومت می کنند.

وام ازدواج از جمله وام های تکلیفی است که بسیاری از زوج های جوان برای آغاز زندگی مشترک خود برای آن برنامه ریزی می کنند وامی که از همان ابتدا از میزان مبلغ پرداخت تا شرایط دریافت آن همیشه با سر و صدا همراه بوده و مشکلاتی را در پی داشته است.

اولویت نخست: تامین وام ازدواج بانک مرکزی در ۱۰ فروردین امسال بخشنامه اعطای تسهیلات ازدواج را به شبکه بانکی ابلاغ کرد بر این اساس بانک مرکزی مکلف است از محل صد در صد مانده سپرده‌های قرض‌الحسنه و ۵۰ درصد سپرده‌های قرض الحسنه جاری شبکه بانکی، تسهیلات موضوع این بند را با اولویت نخست از طریق بانک‌های عامل تأمین کند. براساس قانون بودجه امسال وام ازدواج زوج‌هایی که تاریخ ازدواج آن‌ها بعد از سال ۱۳۹۷ بوده ۱۲۰ میلیون تومان و برای زوج‌های کمتر از ۲۵ و زوجه کمتر از ۲۳ سال ۱۵۰ میلیون تومان است. وامی که رئیس جمهور نیز بر پرداخت آن تاکید بسیار دارد.آقای ابراهیم رئیسی گفت: تشویق به ازدواج فقط با صحبت نمی‌شود و اعطای تسهیلات یکی از موارد عملی آن در کنار ساخت مسکن است. بانک‌ها به تصمیم دولت درباره اعطای تسهیلات عمل کنند. اما گویا این تاکید به پرداخت خیلی هم مورد توجه واقع نشده است. برخی از مخاطبان باشگاه خبرنگاران جوان از مشکلات دریافت وام ازدواج خودمی گویند.

آقای ساعی گفت:حدود ۵ ماهی از ثبت نام من برای دریافت وام ازدواج می گذرد، اما هنوز بانک حتی برای ارائه مدارک هم به من زمانی را اعلام نکرده موضوع را که از بانک پیگیری می کنم بهانه می‌آورند که باید در صف در انتظار بمانید. خانم قلی زاده گفت:از فروردین برای دریافت وام ازدواج ثبت نام کردم، اما خبری از بانک نیست پیگیری هم که می کنم می گویند بانک بوجه برای پرداخت وام ازدواج ندارد. جالب اینجاست که هنوز بانک از من مدارک هم درخواست نکرده و تنها می گوید باید منتظر بمانید. درخصوص مشکلات وام ازدواج و شانه خالی کردن‌های برخی از بانک‌ها کارشناس امور بانکی نکاتی را مطرح کردند. آقای اصغر بالسینی گفت:به رقم تاکید دولت در پرداخت تسهیلات مسکن، فرزند آوری و ازدواج، بانک‌ها به شدت در این زمینه مقاومت می کنند بانک‌ها تمایل به پرداخت تسهیلات در حوزه‌هایی دارند که بیشتر برای خودشان مفید باشد و این نشان دهنده سیاست‌های دوگانه است. اما مشکلات وام ازدواج فقط به این موارد ختم نمی‌شود. یکی دیگر از مخاطبان باشگاه خبرنگاران جوان گفت:در استان البرز ساکن هستم. حدود ۴۵ روز از ثبت نام من برای دریافت وام ازدواج می گذرد، اما بانک آن را نمی‌پردازد پس چرا می گویند باید ده روزه پرداخت شود به بانک هم که مراجعه میکنم چیزی به من نمی گویند. اما این شرایط در حالی است که پیش از این رئیس کل بانک مرکزی وعده دیگری را داده بود. آقای علی صالح آبادی گفت: وقتی وثایق و مدارک تحویل بانک شد، باید حداکثر ظرف مدت ۱۰ روز وام پرداخت شود و اگر این کار انجام نگیرد، خلاف است. مورد بعد برخورد سلیقه‌ای بانک‌ها در دریافت وثیقه برای پرداخت وام ازدواج بود. موضوعی که در گذشته رئیس کل بانک مرکزی به صراحت شرایط آن را مطرح کرده بود. آقای علی صالح‌آبادی درباره وثایق وام ازدواج گفته بود: مدارک مورد نیاز در آیین‌نامه ابلاغی به بانک‌ها مشخص است و درباره وثایق نیز اعلام کردیم که متناسب با اعتبارسنجی، حداکثر یک سفته یا یک ضامن معتبر مورد نیاز است. در خصوص وثایق و مشکلات پرداخت تسهیلات تکلیفی (وام ازدواج) کارشناس اقتصادی مواردی را مطرح کرد.

بسیاری از مردم برای وام‌های خرد با مشکلات مواجه هستند!

آقای مهدی میرزایی گفت: در لیست‌های منتشر شده در زمینه پرداخت تسهیلات کلان بانک‌ها ملاحظه می‌شود که وام‌هایی بدون وثیقه و با کارمزدهای بسیار ناچیز پرداخت شده است در حالی که بسیاری از مردم برای وام‌های خرد با مشکلات و موانع فراوانی از جمله وثیقه مواجه هستند.

او می گوید: بحثی که در سیستم بانکی چند سالی است با آن مواجه هستیم تقدم منافع فردی و صنفی بانک‌ها و افراد بر منافع ملی کشور است خیلی از بانک‌ها با محاسبه می گویند وقتی پرداخت کلان عایده زیادی دارد چرا باید به افراد تسهیلات خرد پرداخت شود و به سبب عایدی کم وام‌های خرد مانند ازدواج، بانک‌ها نبود منابع را بهانه می کنند.

رئیس کل بانک مرکزی نیز در خصوص عدم پرداخت وام ازدواج بارها وعده برخورد با متخلفان را داده است. آقای علی صالح آبادی پیش تر بیان کرده بود: قبلا گفته شده اگر بانک‌ها در زمینه وام ازدواج تخلفی داشته باشند حتما برخورد انضباطی خواهیم داشت. وعده‌ای که گویا خیلی هم محقق نشده یا شاید برخورد مناسب و کافی نبوده است.

رستم‌قاسمی در حاشیه جلسه دولت:

بلیت رفت و بر گشت به قطر باید کمتر از ۱۵ میلیون تومان باشد

گروه اقتصادی – وزیر راه و شهرسازی از انجام توافق برای اینکه بلیط رفت و برگشت به قطر کمتر از۱۵ میلیون تومان باشد، خبر داد.

رستم قاسمی در حاشیه جلسه هیات دولت در جمع خبرنگاران گفت: آخر هفته قبل سفر به قطر داشتم. یکی از موضوعات مورد بحث پروازهای ایران به جام جهانی بود و تصمیمات بسیار خوبی گرفته شد.

وی ادامه داد: پک ۹۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی را مردم نخرند. توافق کردیم بلیط رفت و برگشت به قطر کمتر از۱۵ میلیون تومان باشد.

قاسمی همچنین افزود: ایرانیان می توانند به کیش بروند و در هتل های آنجا اقامت کنند و یکی دو هواپیما بین کیش و دوحه گذاشته‌ایم و ایرانیان می‌توانند بازی‌های مورد علاقه خود را تماشا کنند و به کیش برگردند و استراحت کنند و فردا دوباره به دوحه بروند. البته توافق کردیم که اکثر فرودگاه‌های کشور به قطر پرواز داشته باشند و مردم بعد از تماشای بازی به کشور برگردند. این فرصت خوبی و ارزانی برای مردم فراهم شده است.به زودی بلیت با قیمت های ارزان به فروش می رسد.

وی تصریح کرد: هزینه در قطر به خاطر جام جهانی زیاد است و هر هواپیما برای پرواز به قطر باید هزینه‌های زیادی پرداخت کند، ولی ما توافق کردیم برای هواپیماهایی که این مدت به قطر پرواز می‌کنند، هزینه‌ای پرداخت نکنند و همین تصمیم می تواند موجب کاهش قیمت بلیط شود.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه در پاسخ به پرسشی در خصوص جزئیات مذاکرات ایران و روسیه برای راه اندازی راه آهن رشت–آستارا گفت: در سفر پوتین به تهران، او در دیدار با رهبری اظهار علاقه کرد که در کریدور رشت_آستارا سرمایه گذاری کنند که در این مدت چند جلسه با مقامات روسیه داشتیم و توافق کردیم که روسیه در این کریدور که حدود ۱ میلیارد دلار هزینه دارد، سرمایه گذاری کنند. البته زمان دو ماهه برای آنها در نظر گرفته ایم و اگر مایل باشند می توانند در این کریدور شرکت کنند.

قاسمی درباره آخرین شرایط نهضت مسکن ملی، تصریح کرد: رئیس جمهور روز جمعه به زنجان می روند و ما خواهش کردیم از رئیس جمهور که از نهضت ملی مسکن که بیش از ۲۰ هزار واحد در حال ساخت است، بازدید کنند. تعدادی از این واحدها آماده تحویل است. در حال تهیه آماری هستیم که تا پایان سال چه تعداد واحد تحویل داده می شود.

لوازم تحریر هانی
فتوکپی سیمی
منگنه پرینت تایپ
Hany_tahrir 0902 299 2099
آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱