

خبر
جوان گرایی در بیمه دی، پیوند تجربه و نوآوری

مدیران بیمه دی در گذار به نسل تازه مدیریت، باور دارند آینده صنعت بیمه در گرو اندیشه جسور و نگاه فناورانه نیروهای جوان است. همین ایمان به خلاقیّت، بیمه دی را به الگویی از تحول نرم‌افزاری و فرهنگی در شبکه بیمه کشور تبدیل کرده است. به گزارش اکونا پرس، جوان‌گرایی به شرکت بیمه دی یکی از کلیدی‌ترین رویکردهای مدیریتی در سال‌های اخیر به شمار می‌آید؛ رویکردی که هدف آن تزریق انرژی، خلاقیّت و نگاه نو به ساختار سازمانی است. بیمه دی با درک ضرورت تحول در فضای رقابتی صنعت بیمه، توجه ویژه‌ای به حضور نسل جوان در سطوح مختلف تصمیم‌گیری و اجرایی نشان داده است. این شرکت کوشیده تا از ظرفیت نیروی انسانی پویا برای گسترش نوآوری و ارتقای بهره‌وری استفاده کند و میان تجربه مدیران باسابقه و انگیزه جوانان توازن برقرار سازد. مدیریتی، کارشناسی و پروژه‌های تحول‌گرایانه به نیروهای زیر چهل سال سپرده شده است. در سال‌های اخیر، بسیاری از پست‌های مدیریتی، کارشناسی و پروژه‌های تحول‌گرایانه به نیروهای زیر چهل سال سپرده شده است. مدیریت، کارشناسی و پروژه‌های تحول‌گرایانه به نیروهای زیر چهل سال سپرده شده است. این تصمیم تنها به دلیل سن کمتر افراد نبوده، بلکه بر پایه توانایی آن‌ها در درک شرایط جدید اقتصادی، تسلط بر فناوری و روحیه نوآوری اتخاذ شده است. جوانان در بیمه دی نه به عنوان نیروهای تابع بلکه به عنوان نسل جدید تصمیم‌سازان نقش‌آفرینی می‌کنند. این نگاه در فرهنگ سازمانی شرکت تحولی بنیادین ایجاد کرده است. محیط کاری پویاتر شده و مشارکت فکری و گروهی میان کارکنان افزایش یافته است. فرهنگ تشویق به خلاقیّت، یادگیری و پذیرش شکست به عنوان بخشی از مسیر رشد، باعث شده نیروهای جوان احساس کنند در مسیر پیشرفت خود و سازمان سهیم‌اند. بیمه دی با فراهم کردن بسترهای آموزشی و برنامه‌های توسعه مهارت، مسیر رشد حرفه‌ای جوانان را تسهیل کرده و آنان را برای حضور در سطوح بالای مدیریتی آماده ساخته است. جوان‌گرایی در بیمه دی با موج تحول دیجیتال نیز همراه است. بسیاری از سامانه‌های نوین خدمات بیمه‌ای، درگاه‌های آنلاین، و طرح‌های تبلیغاتی مدرن در فضای مجازی توسط تیم‌های جوان طراحی و اجرا می‌شوند. تسلط نسل جدید بر فناوری و شناخت عمیق آنان از رفتار مشتریان عصر دیجیتال به بیمه دی کمک کرده تا سریع‌تر از رقبای خود را با نیازهای جدید بازار هماهنگ کند. این تحول، پایگاهی تازه برای جذب مشتریان جوان‌تر ایجاد کرده و تصویر برند بیمه دی را به عنوان شرکتی مدرن و پویا تثبیت کرده است. در کنار این تحولات، بیمه دی تلاش دارد تجربه پیشکسوتان را نیز در کنار جوانان حفظ کند تا جریان دانش و تجربه میان نسل‌ها برقرار بماند. این هم‌افزایی، موجب انتقال مهارت‌های مدیریتی به نیروهای تازه‌نفس و عبور از چالش تقویت روحیه نوآوری در بدنه باسابقه شرکت شده است. در مجموع، جوان‌گرایی در بیمه دی صرفاً سیاستی نامدین نیست، بلکه بخشی از تفکر راهبردی این سازمان برای تضمین پایداری و توسعه آینده است. این شرکت با ایمان به توانایی جوانان، مسیر تازه‌ای برای نوسازی صنعت بیمه کشور گشوده و نشان داده است که تحول واقعی از اعتماد به نسل جدید آغاز می‌شود.

مساله افزایش قیمت بنزین با اظهارنظر نمایندگان مجلس و مصوبه دولت، بار دیگر به صدر اخبار بازگشته است. به تازگی حمیدرسایی، نماینده مجلس، با انتشار پستی در شبکه اجتماعی ایکس از احتمال افزایش قیمت بنزین خبر داد.

به گزارش تجارت نیوز، او نوشت: در حالی که اعضای دولت همواره افزایش قیمت بنزین را تکذیب می‌کنند، بر اساس این مصوبه، هزینه حمل سوخت تا جایگاه‌ها و حق‌العمل جایگاه‌داران به قیمت بنزین افزوده خواهد شد. وی تأکید کرد که با اجرای این مصوبه، قیمت بنزین از هزار و ۵۰۰ تومان به حدود ۵ هزار ۵۰۰ تومان افزایش می‌یابد.

این برای اولین بار نیست که یکی از نمایندگان مجلس در خصوص افزایش قیمت بنزین هشدار می‌دهد؛ در جلسه علنی صحن هفته گذشته مجلس نیز امیرحسین ثابتي، نماینده تهران، از احتمال افزایش قیمت بنزین سخن گفته بود.

چارچوب دولت برای اصلاح قیمت بنزین چیست؟

هیات وزیران در مصوبه‌ای که ۲۷ شهریور به تصویب رسیده و ۱۳ مهر ابلاغ شده، چارچوب تازه‌ای برای اصلاح قیمت بنزین تعیین کرده است. بر اساس این مصوبه، «فاصله قیمتی میان بنزین و گاز سی، آن، جی افزایش می‌یابد تا استفاده از سوخت جایگزین گسترش پیدا کند و وابستگی کشور به واردات بنزین کاهش یابد.»

در بخش دیگر این مصوبه گفته شده است که «مصرف بیش از سهمیه با نرخ بالاتر محاسبه می‌شود؛ اقدامی که به چندنرخي شدن بنزین منجر می‌شود. همچنین از این پس هزینه حمل بنزین و حق‌العمل جایگاه‌داران به طور مستقیم از دولت تأکید کرده است که «قیمت بنزین هر سال متناسب با نرخ تورم رسمی کشور افزایش می‌یابد تا اصلاح قیمت‌ها به‌صورت تدریجی انجام شود.»

از دیگر بدهای مهم این مصوبه، تغییر سازوکار سهمیه از «لیتری» به «ریالی» تا پایان آذر سال آینده است؛ به‌گونه‌ای که «اعتبار بنزین در کارت سوخت نه بر اساس حجم، بلکه بر پایه مبلغ تعیین می‌شود.» این تغییر، گامی در راستای آزادسازی تدریجی قیمت بنزین ارزیابی می‌شود. پیش‌تر مرتضی افقه، اقتصاددان، در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز عنوان کرد: «به نظر می‌رسد که در حال حاضر با این ترفند می‌خواهند زمینه را برای افزایش قیمت بنزین فراهم کنند. البته راه‌حل‌های مختلفی در این مدت مطرح بوده‌است. به عنوان مثال، اختصاص سهمیه بنزین به هر نفر یکی از راهکارها بود که به نظر می‌رسد نتوانستند اعمال کنند. حال به نظر می‌رسد که این مصوبه جدید یک روشی است که به آرامی، یا به زعم خودشان بدون تنش، قیمت بنزین را افزایش بدهند.»

نقطه مغفول افزایش قیمت بنزین کجاست؟

دولت بدون توجه به چرایی گران تمام‌شدن قیمت بنزین فروخته‌شده، دست به راهکارهای قیمتی می‌زند. این در حالی است که برخی از کارشناسان به گران تمام‌شدن قیمت در کشور و بی‌ربط بودن این موضوع به گرانی اذعان کرده‌اند.

افقه در ادامه صحبت‌های خود به تجارت‌نیوز گفته بود: «اینکه بنزین، برق، دیگر حامل‌های انرژی یا به طور کلی خدمات دولتی گران تولید می‌شوند، به خاطر ناکارآمدی است. این موضوع تنها محدود به دولت نیست، منظور حاکمیت است چرا که دستگاه قضایی و مجلس نیز همین‌گونه هستند. به دلیل ناکارآمدی‌های که ناشی از انتخاب و انتصاب نیروها و مدیرانی است که الزاما شایستگی ندارند، هروگه تولید در کشور و در این ساختار، چه توسط دولت و چه حتی بخش خصوصی انجام شود، گران‌تر از مشابه خارجی آن است.» به گفته او: «ساختار حاکمیت ناکارآمد است و خدمات و تولید گران تمام می‌شود. حتی همان ناکارآمدی به بخش خصوصی هم منتقل می‌شود. بخش خصوصی هم در حال حاضر کالاهایی را تولید می‌کند که گران‌تر از مشابه وارداتی تمام می‌شود. حتی اگر همان حالا از چین وارد شود و هزینه حمل‌ونقل هم در آن محاسبه شود، باز ارزان‌تر از تولید کالا در داخل است. دلیل این موضوع همان ساختارهای مزاحمی است که بر کل حاکمیت غلبه دارد و باعث می‌شوند که کالاها گران‌تر تولید شوند. هزینه ناکارآمدی و هزینه بهره‌وری پایین نیروهایی که استخدام می‌شوند را هم مردم می‌پردازند. چراکه نیروها هم بر اساس شایستگی انتخاب نمی‌شوند، به طور عمده بر اساس گرایشات سیاسی، فقهی و ایدئولوژیک انتخاب می‌شوند که الزاما توانایی ندارند.»

پیش‌تر محمود اولاد، اقتصاددان، نیز به همین موضوع در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز اشاره کرده بود. به گفته این اقتصاددان: «در ادبیات اقتصادی، ساختار درون بنگاه و هزینه‌های بنگاه بر قیمت تمام‌شده تأثیری ندارند و قیمت در بازار تعیین می‌شود. وقتی قیمت در بازار تعیین شود، بنگاه می‌تواند تصمیم بگیرد که فعالیت کند یا خیر. همچنین بنگاه تصمیم

می‌گیرد که از طریق نوآوری هزینه‌ها را کاهش دهد. موضوع ساختار قیمت‌گذاری در ایران موضوع دیگری است که ارتباطی با قیمت تمام‌شده ندارد. قیمت تمام‌شده در بنگاه‌های مختلف عبارت از هزینه‌های دستمزد نیروی انسانی، نرخ بهره سرمایه، اجاره، مواد اولیه و... است. بنگاه‌ها در این ساختار هزینه، با استفاده از تکنولوژی‌های مختلف و نوآوری‌هایی که در سازمان و تشکیلات یا در خط تولید انجام می‌دهند، می‌توانند به کاهش هزینه کمک کنند.»

اولاد توضیح داد: «در تمام دنیا از نوآوری برای کاهش هزینه تولید استفاده می‌شود چراکه قیمت را بازار تعیین می‌کند و تنها کاری که می‌توانند انجام دهند این است که هزینه تولید را کاهش دهند تا سودآوری کنند. در مورد ساختار هزینه‌ای پالایشگاه باید گفت ریخت‌وپاش‌های فراوان، نبود کنترل بر انبارداری و اوضاع متفاوت است. در اینجا به دلیل ساختار دولتی یا خصولتی موجود، مشکلاتی نظیر نیروی انسانی مازاد، هزینه‌های انبار بالا و... به وجود آمده است. این بدان معناست که هزینه‌های بنگاه اساسا بالاست. همچنین به دلیل تحریم، نمی‌توان تکنولوژی جدید وارد کرد و با تکنولوژی قدیمی تولید گران‌تر تمام می‌شود. از سوی دیگر، به دلیل رکود اقتصادی و نرخ‌های پایین سرمایه‌گذاری، استهلاک جبران نمی‌شود و ماشین‌آلات روزبه‌روز مستهلک‌تر می‌شوند. در نتیجه، کارایی تولید دستنگاه‌ها پایین است.»

نحوه پالایشگاه‌داری و محاسبه قیمت نفت در بنزین تولیدی از عوامل گران تمام شدن بنزین تولیدی در کشور است

با توجه به فهم موضوع گران تمام شدن بنزین تولیدی در داخل کشور باید به عوامل این گرانی اشاره کرد. به طور کلی می‌توان گفت فرسودگی پالایشگاه‌های کشور و محاسبه نفت خام در تولید بنزین از عوامل گران تمام شدن تولید در کشور است.

ابتدا باید به موضوع فرسودگی پالایشگاه‌ها در کشور پرداخته شود. پیش‌تر محمدرضا جعفری، پژوهشگر محیط زیست و توسعه، در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز عنوان کرد: «از میان ۱۰ پالایشگاه کشور، هفت پالایشگاه فرسوده است و به تعمیرات، تغییرات اساسی و تحول تکنولوژیک نیاز دارد.»

زمانی که پالایشگاه‌های کشور فرسوده باشند و روز

به روز بهره‌وری آنها کاهش یابد، هزینه تمام‌شده محصولات تولیدی نیز بالا می‌رود. فرسودگی پالایشگاه‌ها و نبود نوآوری منجر به تولید به روش‌های سنتی و با ابزارآلات فرسوده می‌شود. به بیان دیگر، ابزارآلات فرسوده باعث می‌شوند که میزان محصول تولیدی کاهش یابد و به دلیل هزینه بالای تعمیر و

استهلاک، این هزینه به کالای نهایی منتقل شود. پیش از این، ناصر عاشوری، دبیر انجمن کارفرمایی صنعت پالایش نفت کشور، نیز به فرسودگی پالایشگاه‌های کشور اعتراف کرد و در مرداد ماه سال جاری در جمع خبرنگاران اظهار داشت: «دلیل اصلی افزایش حواتد، فرسودگی پالایشگاه‌هاست که نیاز به تعمیرات و به‌روآوری را بیشتر می‌کند. پالایشگاه‌های روز جهان به بخش رباتیک مجهز شده‌اند، اما پالایشگاه‌های ما همچنان با نیروی انسانی و به صورت سنتی کارهای مربوطه را انجام می‌دهند.»

نبود فناوری‌های نوین و به‌روز، منجر به گران تمام‌شدن تولید در کشور می‌شود

باید گفت همین نبود فناوری‌های نوین و به‌روز، منجر به گران تمام‌شدن تولید در کشور می‌شود. وقتی کشور درگیر نبود فناوری، رکود، تورم و تحریم‌های غیبی تصریح کرد: اگر بتوانیم در مبدأ، یعنی در مرحله تولید و ساخت واحدهای نوساز، قیمت تمام‌شده را از طریق سیاست‌گذاری‌های اقتصادی صحیح کاهش دهیم و از سازندگان حمایت کنیم، در کنار نظارت و کنترل بر نحوه قیمت‌گذاری و فروش واحدها، می‌توانیم از رشد غیرمنطقی قیمت‌ها جلوگیری کنیم. اما در حال حاضر چون چنین نظارتی وجود ندارد، هر سازنده‌ای به دلخواه خود قیمت تعیین می‌کند. به عنوان مثال، سازنده‌ای برای ملک خود هر متر را ۱۹۰ میلیون تومان قیمت می‌گذارد و مالک ملک ۵ سال ساخت با استاندارد به آن، قیمت واحد خود را ۱۷۰ میلیون تومان تعیین می‌کند.

نبود نظارت بر سازندگان، عامل اصلی جهش قیمت مسکن است

وی ادامه داد: این روند باعث می‌شود که فردی که می‌خواهد واحد فعلی خود را بفروشد تا نوساز بخرد، نتواند تعادل مالی برقرار کند؛ زیرا اختلاف قیمت‌ها بسیار زیاد است. این موضوع یکی از ضعف‌های اساسی در نظام قیمت‌گذاری و عرضه مسکن است که در نبود کنترل و نظارت کافی، منجر به گرانی افسارگسیخته در بازار شده است.

۷۰ درصد درآمد خانوارها در چاه هزینه مسکن فرو می‌رود

این کارشناس بازار مسکن اظهار کرد: در حال حاضر، هزینه مسکن سهم بسیار بالایی از درآمد خانوارها را به خود اختصاص داده است. برآوردها نشان می‌دهد حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد درآمد خانوارهای ایرانی، چه در قالب اجاره‌بها و چه در قالب تأمین منابع مالی برای خرید مسکن، صرف تأمین

رمز گشایی از معمای بنزینی

دولت در دوراهی افزایش قیمت بنزین

دولت بدون توجه به چرایی گران تمام‌شدن قیمت بنزین فروخته‌شده، دست به راهکارهای قیمتی می‌زند. برخی از کارشناسان به گران تمام‌شدن تولید در کشور و بی‌ربط بودن این موضوع به گرانی اذعان کرده‌اند.



این مردم نیستند که باید با افزایش قیمت بنزین به سمت کاهش مصرف حرکت کنند، بلکه حاکمیت با سیاست‌هایی که در بخش تولید بنزین و خودرو اجرا می‌کند، نقش‌دهنده نوع و میزان مصرف بنزین است

دولت تولید و توزیع می‌شود مبتنی بر استانداردهای روز نیست. بنزین سوپر ارائه نمی‌شود و کیفیت بنزین ارائه‌شده حتی با بنزین کشورهای همسایه مانند ترکیه نیز قابل مقایسه نیست. بنزین تولیدی، به‌ویژه بنزین پتروشیمی، کیفیت لازم را ندارد.»

فرسوده بودن خودروهای داخلی و مصرف بالای بنزین در آنها در کنار کیفیت پایین بنزین تولیدی منجر به افزایش مصرف بنزین شده است. علاوه بر این موضوعات توسعه نیافتن حمل‌ونقل عمومی و افزایش جمعیت از دیگر عواملی هستند که رشد بی‌رویه مصرف بنزین را رقم زده‌اند.

تقاضای بنزین تابع حمل‌ونقل است و از این رو اگر مصرف بنزین بالاست به طور عمده مربوط به خودرو و کیفیت بنزین است چراکه مردم به طور عمده و با توجه به شرایط اقتصادی موجود، بیشتر مجبور به رفت‌وآمد برای تحصیل یا کار هستند و تقاضای تفریحی حمل‌ونقل بسیار اندک است. از این رو، پایین بودن کیفیت بنزین تولیدی و فرسوده بودن خودروهای داخلی از مهم‌ترین عوامل افزایش مصرف بنزین هستند و این موضوع با گران کردن بنزین برطرف نمی‌شود.

وقتی کیفیت بنزین پایین باشد، همچنان خودرو مجبور است که بنزین را سریع‌تر بسوزاند و مستهلک بودن خودرو این روند را تشدید می‌کند. باید گفت اگر قیمت بنزین افزایش یابد، مردم نمی‌توانند به سمت بهینه‌سازی و خرید خودروهای کم‌مصرف حرکت کنند چرا که مساله ممنوعیت واردات و البته گران بودن

خودروها در داخل کشور مطرح است. مردم به طور عمده در سال‌های اخیر به دلیل افزایش تورم داخلی به سمت خرید خودروهای دست دوم حرکت کرده‌اند که بخشی از عمر مفید آنها گذشته است.

به بیان دیگر این مردم نیستند که باید با افزایش قیمت بنزین به سمت کاهش مصرف حرکت کنند، بلکه حاکمیت با سیاست‌هایی که در بخش تولید بنزین و خودرو اجرا می‌کند، نقش‌دهنده به نوع و میزان مصرف بنزین است و بدون دیدن کلان‌رونده نمی‌توان انتظار کاهش مصرف بنزین از طریق افزایش قیمت آن را داشت.

حال در شرایطی که مصرف بنزین به دلیل اقدامات دولت‌ها افزایش یافته است، به ناچار دولت مجبور به تخصیص ارز برای واردات شده است. موضوعی که فشار ارزی به دولت وارد می‌کند. این در حالی است که مردم نباید هزینه ناکارآمدی زیرساخت‌های تولید، صنعت خودروسازی، افزایش جمعیت، پایین بودن کیفیت بنزین تولیدی و ... را بپردازند.

افزایش قیمت بنزین باعث کاهش مصرف می‌شود؟

آن‌چه مسلم است نیاز به توجه به طریقین عرضه و تقاضای بنزین در کنار داشتن نگاه اقتصاد سیاسی است. در صورتی که چنین توجهی به مساله بنزین در کشور وجود نداشته باشد، به طور دائم بر راهکارهای قیمتی تأکید می‌شود. این طور نیست که افزایش قیمت کالاها همیشه به کاهش مصرف آنها بینجامد. برای چنین تحلیلی، کاهش قیمتی کالا را هر باید در نظر گرفت. وقتی تابع تقاضای بنزین مشتق‌شده از تابع حمل‌ونقل باشد و با وجود افزایش قیمت، تغییری در میزان مصرف مشاهده نشود، باید گفت اساسا از ابتدا تحلیل‌ها اشتباه بوده‌اند و ماهیت کالا و مشکلات زیرساختی درست تشخیص داده نشده‌اند.

پیام مدیر عامل منطقه ویژه اقتصادی لامرد به مناسبت روز صادرات



بسم الله الرحمن الرحيم با فرارسیدن روز صادرات، به عنوان یک روز ملی در تقویم اقتصادی کشور، فرصت مناسبی است تا از تلاش‌ها و ایتار صادرکنندگان عزیز کشورمان تقدیر کنیم. این روز، نمادی از همت و اراده قوی فعالان عرصه تجارت و صادرات است که با پشتکار بی‌وقفه خود، نه تنها در راستای رونق اقتصادی کشور بلکه در راستای معرفی محصولات ایرانی به بازارهای جهانی گام‌های مؤثری برداشته‌اند.

در این میان، منطقه ویژه اقتصادی لامرد با بهره‌مندی از زیرساخت‌های مناسب، ظرفیت‌های بی‌نظیر و حمایت‌های ویژه از تولیدکنندگان، نقش بسزایی در توسعه صادرات ایفا می‌کند. به طوری که در حال حاضر قریب به ۵۰ درصد از صادرات استان فارس از این منطقه صورت می‌گیرد، که نشان از توانمندی و کارایی این منطقه در زمینه تسهیل فرآیندهای صادراتی و ایجاد بسترهای تجاری مناسب برای صادرکنندگان دارد.

این موفقیت‌ها حاصل همدلی و تلاش‌های بی‌وقفه تمامی دست‌اندرکاران، تولیدکنندگان و صادرکنندگان محترم است که با عزم راسخ خود، به تقویت جایگاه ایران در بازارهای جهانی پرداخته‌اند. اینجانب، ضمن گرامیداشت این روز مهم، از تمامی عزیزانی که در این راستا فعالیت دارند، تشکر و قدردانی می‌کنم و امیدوارم با تدوام این مسیر، شاهد رشد و شکوفایی روزافزون صادرات کشور عزیزمان باشیم.

برای تمامی فعالان حوزه صادرات، آرزوی موفقیت و سربلندی دارم. «سید امیر برهانی ثانیی مدیر عامل منطقه ویژه اقتصادی لامرد»

تداوم همکاری بیمه البرز و شرکت ملی حفاری ایران برای سومین سال پیاپی



قرارداد همکاری میان بیمه البرز و شرکت ملی حفاری ایران برای دوره جدید تمدید شد و بدین ترتیب، همکاری دو مجموعه وارد سومین سال متوالی خود شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل، تجربه موفق دوره های گذشته، رضایت شرکت ملی حفاری از خدمات جامع بیمه ای، سرعت در رسیدگی به خسارت ها و پشتیبانی مداوم بیمه البرز را به همراه داشته است؛ موضوعی که بستر استمرار این همکاری راهبردی را فراهم کرده است.

در نشست مشترک آغاز دوره جدید، مدیران دو مجموعه ضمن بررسی روند اجرای تعهدات بیمه ای، بر تقویت همکاری های تخصصی، بهبود فرآیندهای ارائه خدمت و افزایش رضایتمندی کارکنان و بیمه گذاران شرکت ملی حفاری تأکید کردند.

مدیران بیمه البرز نیز با اشاره به رویکرد مشتری مدار و حرفه ای شرکت، تداوم کیفیت خدمات، توسعه پوشش‌های بیمه‌ای متناسب با نیاز صنعت حفاری و ارتقای سرعت پاسخگویی را از اولویت های سال جدید اعلام کردند. تمدید این قرارداد، بار دیگر اعتماد شرکت های بزرگ صنعتی کشور به بیمه البرز را به عنوان یکی از شرکت های پیشرو در ارائه خدمات بیمه ای اثبات می کند.

ارزش واقعی خانه‌ها کمتر از بهای پرداختی مردم است

بیش از ۵۰ درصد مردم در شاخص «فلاکت مسکن» قرار دارند

سرنپاه می‌شود. این فشار اقتصادی موجب شده بسیاری از خانواردها از سایر نیازهای اساسی خود مانند سلامت، تحصیل یا تفریح صرف‌نظر کنند تا بتوانند هزینه اجاره یا اقساط مسکن خود را پرداخت کنند.

وی با اشاره به شاخص‌های اقتصادی مرتبط با وضعیت بازار مسکن گفت: شاخصی وجود دارد تحت عنوان «فلاکت مسکن» که گرچه واژه سنگینی است، اما از نظر علمی دقیق و قابل استناد است. این شاخص بیانگر آن است که ارزش واقعی ملکی که خانوار برای خرید یا اجاره به آن دست یافته، کمتر از میزان هزینه‌ای است که برای آن پرداخت کرده است.

غیبی یادآور شد: به بیان ساده، این یعنی خانوارها مجبور می‌شوند برای تأمین مسکن خود از موقعیت و امکانات مناسب صرف‌نظر کرده و به مناطق حاشیه‌ای‌تر نقل مکان کنند. برای مثال، ممکن است فردی برای خرید یک آپارتمان دوخوابه ۱۰ میلیارد تومان هزینه کند، در حالی که ارزش واقعی آن ملک از نظر موقعیت، امکانات و کیفیت ساخت، به‌مراتب کمتر از مبلغ پرداختی باشد.

وی تأکید کرد: چنین وضعیتی نشان‌دهنده نبود تعادل میان دارایی خانوار و هزینه پرداختی برای مسکن است و این همان چیزی است که شاخص فلاکت مسکن را در جامعه افزایش داده است. بر اساس برآوردها، این شاخص در حال حاضر بیش از ۵۰ درصد است؛ به این معنا که بیش از نیمی از افرادی که اقدام به خرید یا اجاره مسکن کرده‌اند، ارزش واقعی ملکشان کمتر از بهای پرداختی آن است.



بازار مسکن ایران گرفتار نبود بالانس بین دارایی و هزینه شده است
این کارشناس بازار مسکن در پایان گفت: مجموعه این عوامل بیانگر آن است که بازار مسکن کشور دچار عدم تعادل و نبود تناسب میان هزینه تولید، قیمت‌گذاری و توان خرید مردم شده و تا زمانی که نظارت، سیاست‌گذاری حمایتی از سازندگان و کنترل قیمت مصالح به‌صورت هم‌زمان اعمال نشود، این چرخه افزایش قیمت همچنان ادامه خواهد داشت.